

# 船協海運年報

2000

日本船主協会

概況 .....	1
<b>1 . 海運政策</b>	
1・1 海運対策の推進 .....	3
1・2 国際船舶制度 .....	4
1・2・1 国際船舶における日本人船・機長2名配乗体制.....	4
1・2・2 若年船員養成プロジェクト.....	5
1・3 海運関係分野の規制緩和の一層の推進 .....	5
1・4 クオリティ・ SHIPPINGの推進 .....	20
1・5 船舶リサイクル（解撤）問題 .....	21
1・6 平成12年度海運関係予算 .....	23
1・7 平成12年度海運関係税制改正 .....	25
1・8 外国における船舶所得等に対する課税状況 .....	29
1・9 トン数標準課税方式.....	38
1・10 当協会会員会社の1998年度設備資金借入状況 .....	43
<b>2 . 環境対策</b>	
2・1 環境対策特別委員会の設置 .....	45
2・2 海洋環境シンポジウムの開催 .....	47
<b>3 . 国際関係</b>	
3・1 外航船社間協定に対する独禁法適用除外制度 .....	49
3・1・1 日本.....	49
3・1・2 米国.....	50
3・1・3 EU .....	50
3・1・4 OECD .....	51
3・1・5 その他諸国.....	52
3・2 アジア海運への対応.....	54
3・2・1 アジア船主フォーラム.....	54

3・2・2	第9回日韓船主協会会談	65
3・2・3	第5回日台船主協会会談	67
3・2・4	ESCAP 船主・荷主・港湾地域フォーラム	68
3・3	米国への対応	69
3・3・1	1998年米国外航海運改革法( OSRA : Ocean Shipping Reform Act of 1998 )	69
3・3・2	米国新規運航補助法	71
3・3・3	ワシントン州のタンカー規制州法	72
3・3・4	米国内国歳入法典(IRC)第883条の適用に関する新規規則案について	73
3・4	WTO への対応	74
3・5	OECD の活動	76
3・5・1	OECD 海運委員会	76
3・5・2	OECD 造船協定問題	76
3・6	IMO の活動	77
3・7	当協会が加盟する主要国際団体の1999年度の活動	79
3・7・1	CENSA	79
3・7・2	ICS	79
3・7・3	ISF	80

## 4．法務保険

4・1	海事法務関連問題	81
4・1・1	油濁補償問題	82
4・1・2	船舶燃料油による汚染に対する賠償	86
4・1・3	船主の第三者責任等に係る金銭的保証の提供	87
4・1・4	海難残骸物除去に関する条約案	88

## 5．物流システム

5・1	情報システム化の推進と貿易手続きの簡易化問題	89
5・1・1	港湾諸手続き等におけるペーパーレス化の現状および対応	89
5・1・2	新 Sea-NACCS と港湾 EDI システムの稼働	90
5・2	ISO 等への対応	91
5・2・1	ISO/TC104(貨物コンテナ)に関する対応	91
5・2・2	国際貨物コンテナ所有者コード管理業務について	94
5・2・3	背高海上コンテナ委員会	95

## 6. 港湾関係

6・1	国際港湾関係	97
6・1・1	米国港湾サービスユーザーフィー問題	97
6・1・2	スエズ・パナマ運河問題	99
6・2	港湾料金関係	103
6・2・1	港湾料金低減へ向けた各港湾取り組み状況	103
6・3	港運関係	105
6・3・1	港湾運送事業法および港湾労働法の改正について	105
6・3・2	2000年港湾春闘	107
6・4	港湾整備関係	109
6・4・1	港湾審議会の動き	109
6・4・2	港湾審議会管理部会 - 「経済・社会の変化に対応した港湾の整備・管理のあり方」答申	114
6・4・3	港湾法の改正について	116
6・5	水先関係	118
6・5・1	水先制度の見直し	119
6・5・2	2000年度各水先区の水先人適正員数	120

## 7. 海上安全と環境保護

7・1	海上交通安全対策	123
7・1・2	海上交通法規の改正	126
7・2	海賊問題への対応	126
7・3	船舶の安全運航対策	139
7・3・1	海上人命安全条約等の改正	139
7・3・2	ポートステートコントロール (PSC)	142
7・3・3	検疫法の改正	144
7・4	貨物の積み付けおよび安全対策	144
7・4・1	次亜塩素酸カルシウムの輸送について	144
7・4・2	国際海上危険物規程 (IMDG Code) の第30回改正	145
7・5	環境保護対策	147
7・5・1	海洋汚染防止条約等の改正	147
7・5・2	油汚染事故への対応	149
7・5・3	有機すず (TBT) 含有塗料規制問題	150

7・5・4	大気汚染防止問題	152
7・5・5	バラスト水排出規制問題	154
7・5・6	その他の環境保護対策	156
7・6	船舶の建造および保船、機関管理対策	156
7・6・1	エリカ号沈没・重油流失事故とタンカーへの規制の動き	156
7・6・2	船舶等検査の改善	166
7・6・3	コンピュータ2000年問題への対応	168
7・6・4	船用燃料油対策	171
7・7	海上無線通信の改善	173
7・7・1	通信関係法規	173
7・7・2	GMDSS	174
7・7・3	電気通信サービス	174

## 8．船員労働

8・1	混乗の拡大に伴う船員対策	175
8・1・1	近代化船の現状	175
8・1・2	外国人船員対策	177
8・1・3	船員の雇用対策	179
8・1・4	海技資格取得教育	179
8・1・5	日本船員福利雇用センター（SECOJ）の活動	180
8・1・6	開発途上国船員研修受け入れ事業	183
8・2	船員の確保と教育問題	184
8・2・1	日本人船員の確保・育成	184
8・2・2	船員の教育訓練	184
8・2・3	GMDSS 資格	186
8・3	船員関係法規	188
8・3・1	外国海技資格承認制度等への対応	188
8・3・2	船員関係法規の一部改正	190
8・3・3	船員職業安定法改正への対応	191
8・4	船員の社会保障制度	192
8・4・1	船員の社会保障制度の概況	192
8・4・2	船員保険制度の改革	193
8・5	労働協約の改定	195

8・5・1	船主労務団体の現状	195
8・5・2	1999年度労働協約改定交渉	196
8・6	乗組員の安全および災害防止対策	197
8・6・1	船員災害防止実施計画	197
8・6・2	洋上救急事業	198
8・7	船員の健康管理および福利厚生	198

## 9．内航海運

9・1	内航海運の概況	201
9・2	1999年度の内航海運対策	204
9・3	1999年度以降5年間の内航適正船腹量	206
9・4	内航海運暫定措置事業	207

## 10．調査および広報

10・1	調査ならびに統計出版活動	211
10・2	広報活動	212
10・2・1	オピニオンリーダー、マスコミ向け広報	212
10・2・2	学校・学生向けを中心とした一般向け広報	214
10・2・3	会員向け広報	215

## 日本船主協会の現状

1	日本船主協会の現状	217
2	第52回通常総会	217
3	役員一覧(2000年4月1日現在)	219
4	(財)海事国際協力センターの解散について	221

## 付 資料

船協海運日誌	225
日本船主協会会員名簿	233

## 概 況

1999年のわが国経済は、アジア経済の回復などの影響も加わり、緩やかな改善傾向を示したものの、未だ民間需要に支えられた自立的回復には至っていない。

一方、アメリカ経済は、IT（情報技術）関連投資が牽引役となり、景気は引き続き拡大の様相を見せており、また欧州経済も概して改善の動きが強まっている。またアジア諸国についても、前年の経済危機以降、1999年に入り急速に持ち直していることから、総じて世界経済は回復を見せつつあるといえる。

このような経済状況を反映し、1999年の世界海上貿易量は51億トン、このうちわが国については輸出が約1.2億トン、輸入が約7.5億トンとなり、前年に比し、重量ベースで増加した。これは世界全体の約17%を占めている。

しかしながら、日本籍商船船腹量は6,140隻、約1,620万G/T、2,343万D/Wとなり、G/Tベースで約4%、D/Wベースで約5.5%と前年に引き続き減少したが、日本商船隊に占める外国用船／仕組み船は増加しており、依然、わが国海外航海運は外国用船等を中心に構成されている。

荷動きを部門別に見ると、定期船部門においては、米国、アジア諸国の好調な経済情勢を反映し、両地域間の荷動きは米国向けが10%超の増加、過去最高の600万TEU台を記録した他、アジア向けについても、5%超の増加となったものの、インバランス率は前年に比し、一層拡大した。一方、欧州／アジア地域間の荷動きは堅調に推移した。

しかしながら、一般不定期船／油送船部門の市況は低迷を続け、厳しい対応を迫られた。

当協会は、厳しい競争市場原理に晒される外航海運企業においては、諸外国と同等の競争環境の整備、いわゆる国際的イコールフットイング他の競争力強化策を始め、規制緩和等社会・経済の急速な変化に対応した構造改革の推進等諸施策の早期実現を関係方面に対して精力的に求めた結果、港湾法を含む他港湾関係法の改正により海外諸国港湾と遜色のないサービス提供が期待される等、その実現に向け、着実に歩みつつある。

官労使の間の懸案事項であった国際船舶制度は、STCW条約に基づくわが国政府による承認試験が2000年初に実施され、承認船員が日本籍船（国際船舶）に船舶職員（船長、機関長以外）として乗り組むことが可能となった。

また、コンピュータシステムのいわゆる「2000年問題（Y2K）」については、初期の段階から運輸省等関係方面の関係者と幅広く具体的な対策を検討し、周知に努めた結果、ほとんどの海運事業者において必要な対応は完了し、そのため、年明け後もこれに起因する事故等の発生は皆無であった。

当協会は、さらに環境問題の今後の重要性に鑑み、総合的な環境対策の推進を目的とする「環境対策特別委員会」を設置し、船社が共同して達成すべき目標（政策提言）の作成、それに至るための業界行動指針の策定を決定した。

一方、日米欧においては、運賃同盟や協議協定に対する独禁法の適用除外について、近年、これを見直す動きが高まり、その結果、制度自体は維持するも、時代の要請に応える形でより競争促進的な環境整備を図る方向で法改正や論議が行われている。さらに米国においては、昨年10月に同制度のほぼ全面的な廃止を求める法案が提出されたほか、OECDにおいても、同年5月に同事務局より、規制改革プロジェクトの一環として、同制度の見直し案が提出される等世界貿易全体の健全な発展に寄与すると考えられる船社協定の活動排除の動きがあり、今後とも事態の推移を注視する必要がある。

また、1999年10月に当協会会員会社運航船舶が海賊に襲われる等、近年、東南アジア等において頻発化、凶悪化する海賊行為は、乗組員の生命が危険に晒され、また貨物被害、船体被害に因っては海洋汚染に繋がることもあり得、一層深刻な問題となっている。当協会では、海賊防止対策会議の設置、対策強化に努めてきたところではあるが、同時にわが国政府や周辺各国・国際機関等が一刻も早い有効策を講じるよう、働きかけを強化している。

内航海運については、1998年に導入の内航海運暫定措置事業により、船舶解撤は進んだものの国内景気の低迷、一層の物流合理化の要請等により、船腹過剰は解消されず、市況は低迷している。輸送需要の減退等内航海運を取り巻く環境は非常に厳しいものがあるが、国内物流、特に石油、鉄鋼等の基幹産業物質の輸送に大きな役割を果たす輸送モードとして、今後とも、新たな成長に向けた構造改革のための環境整備を積極的に推進していく必要がある。

## 1

## 海運政策

## この章のポイント

- ・運輸大臣の承認を受けた外国人船舶職員（承認船員）が乗り組む国際船舶が誕生。
- ・国際的なイコール・フットィング実現に向け、規制緩和を関係省庁等に継続要望。「必置資格」の見直しについても新たに検討を開始。
- ・海上輸送の高質化を目指すクオリティ SHIPPING の利用促進を旨とした環境作りが世界的に拡大。
- ・環境保護の観点に立ったシップ・リサイクルの動きに関する現状。
- ・今年度税制改正において船員教育訓練施設の特別償却制度、国際船舶に係る登録免許税の軽減措置等が延長。

- 1・1 海運対策の推進
- 1・2 国際船舶制度
- 1・3 海運関係分野の規制緩和の一層の推進
- 1・4 クオリティ・ SHIPPING の推進
- 1・5 船舶リサイクル（解撤）問題
- 1・6 平成12年度海運関係予算
- 1・7 平成12年度海運関係税制制度
- 1・8 外国における船舶所得等に対する課税状況
- 1・9 トン数標準課税方式
- 1・10 当協会会員会社の1998年度設備資金借入状況

## 1・1 海運対策の推進

1997年5月30日に海運造船合理化審議会（海造審）が取りまとめた「新たな経済環境に対応した外航海運のあり方について」には、①船舶税制、②船員税制、③日本人船員の確保・育成策、④政策金融の充実、⑤国際船舶の配乗体制、外国人船員の資格等、⑥その他の6項目について必要とされる措置事項が示されているが、それについての措置・検討状況は資料1-1のとおりである。

これらの検討は、当協会は、海造審、海造審海運対策部会小委員会、SECOJ 国際船舶制度推進調査委員会で行われてきた。こうした会議では、外航海運をめぐる具体的な課題を整理しその解決策につき鋭意検討を行っており、特に SECOJ 国際船舶制度推進調査委員会の下部機構として設けられた官労使の実務者および学識経験者をメンバーとする「国際船舶制度に係る教育訓練スキーム及び外国人船員に対す

る資格付与の方法に関する検討会」では、国際船舶における日本人船長・機関長2名配乗体制の実現と、日本人船員の確保育成策としての若年船員プロジェクトの2点の具体化につき、鋭意検討が行われた。

当協会はこうした場を活用して船・機長2名配乗の国際船舶の実現に全力を挙げるとともに、海運税制の維持・拡充に努めるなど、船主意見の反映を行ってきた。本年度中に進展があった事項としては、マニラで承認試験が行われ、試験に合格した外国人承認船員を配乗した国際船舶が3隻（うち2隻は船長・機関長2名配乗船舶）誕生したこと、国際船舶に関する登録免許税の軽減措置（所有権保存登記、抵当権設定登記ともに本則4/1000が1/1000に軽減）が2001年度末まで延長されたことなどが挙げられる。

なお、国際船舶制度、規制緩和、税制など個別の進展状況の詳細については、各項目に委ねる。

## 〔資料1—1〕 海造審報告（1997年5月）の施策とその後の措置・検討状況（2000年7月1日現在）

項 目	1997年5月海造審報告	措置および検討状況等
船 舶 税 制	特別償却および圧縮記帳制度は海運政策の重要な柱。 また、登録免許税、固定資産税の特例措置の拡充を推進。	1998年度末が適用期限となっていた船舶の特別償却制度は、2000年度末まで適用期限を延長。 国際船舶に対する税制措置 ・1999年度税制改正により、登録免許税の軽減措置（本則4/1000を1/1000に軽減）の対象に船齢5年未満の船舶を追加したほか、国際船舶の範囲を見直した（2001年度末が適用期限）。 ・固定資産税の軽減措置（1/15）は2001年度分まで適用。
船 員 税 制	実現可能な方策についてさらに検討。	官労使で構成される海運関連税制勉強会（座長：山田学東京経営短期大学助教授）において船員税制につき検討するも、具体化には至っていない。
日本人船員の確保・育成策	官労使が協力して、若年船員を対象として、実践的な教育訓練スキームの早期確立。	国際船舶制度に係る教育訓練スキームとして、若年船員養成プロジェクトが1998年10月よりスタート（第1期訓練生は11名、第2期訓練生16名）。 外航船員就労対策事業費補助金として、2000年度には「若年船員養成プロジェクト」に7,600万円、国際船舶制度推進事業費補助に400万円が認められた。
政策金融の充実	官民の役割分担に配慮しつつ、所要資金の確保、弾力的運用に努める。	日本政策投資銀行融資の運用が弾力化され、ドル建て融資等が可能となった。
国際船舶の配乗体制、外国人船員の資格等	国際船舶にあっては、船長および機関長は日本人であることを原則。また、船員の就労体制、養成期間を考慮すれば、それに応じた予備員、養成船員が必要。 国際船舶について、日本人船長・機関長2名配乗体制で運航できるよう、その他の職についての外国人船員に対する海技資格付与等の実施に向けて検討。	1999年5月、改正船舶職員法施行。これにより、国際船舶に乗り組む外国人船員に日本の海技資格を付与するための法的裏付けがなされ、2000年3月末までに、承認船員を配乗した国際船舶が3隻実現した（うち2隻は、日本人船・機長2名配乗船）。船員法関連資格のうち「衛生管理者」資格と2002年2月以降航海当直職員全員に必要となる電波法上の資格については簡便な方法で外国人船員に付与する方法を確立すべく、関係省庁に働きかけを行っている。
そ の 他	わが国外航海運の国際競争力の確保、高コスト構造の是正等の観点から、阻害要因を除外していくことが必要。	政府は、1998年度を初年度とする「新たな規制緩和推進3か年計画」を推進。 当協会としても、未解決事項の実現に向け、さらなる規制緩和・撤廃を要望している。

## 1・2 国際船舶制度

1985年のプラザ合意以降の円高の影響と維持コストの高さによる日本籍船および日本人船員の減少が懸念される中、1995年の運輸省海上交通局長の私的懇談会でまとめられた報告書『日本商船隊浮上への試練』の提言を基に、1996年3月から1997年5月まで海運造船合理化審議会において国際船舶制度の拡充策について検討がなされ、報告書『新たな経済環境に対応した外航海運のあり方』が取りまとめられた。報告書に盛り込まれた施策のうち、国際船舶における日本人船長・機関長2名配乗体制の実現および日本人船員の確保育成策については、(財)日本船員福利雇用促進センター（SECOJ）の「国際船舶制度に

係る教育訓練スキーム及び外国人船員に対する海技資格の付与の方法に関する検討会」（座長：加藤俊平東京理科大学教授、以下「SECOJ 検討会」）において検討が行われた。これらの施策の進捗状況は以下のとおりである。

## 1・2・1 国際船舶における日本人船・機長2名配乗体制

1998年5月の船舶職員法の改正を受け、1999年5月に同法が施行され、「船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約（STCW条約：In-

ternational Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers)」の締約国が発給した資格証明書受有者は運輸大臣の承認を経て日本籍船に職員として乗船できることとなった（船協海運年報1999参照）。

2000年1月にフィリピンのマニラ市で初の承認試験が実施され、48名（航海士23名、機関士25名）が受験し全員合格した。2月には同じくフィリピンにおいて英語による船舶料理士の試験が実施され、受験者27名全員が合格した。本年2月初めから行われた外航労使交渉では承認船員配乗の国際船舶に乗り組む日本人船員の労働条件に関して協議し、2月29日に当面の問題について合意に達した。

この合意を基に関係船社において調整が行われた結果、3月末までに日本人船長・機関長2名配乗船2隻を含む3隻の初の承認船員配乗の国際船舶が誕生した（8・3・1参照）

国際船舶を実効あるものとし、既存船を日本人船長・機関長2名配乗体制に円滑に移行することが必要であることから、その実現に向け、運輸省ならびに関係省庁に引き続き強力に働きかけを行うこととしている。

## 1・2・2 若年船員養成プロジェクト

若年船員養成プロジェクトは、外航商船での乗船訓練など実践的な訓練を通して即戦力として活躍できる能力を身につけた日本人船員を養成することを目的に1998年度予算の8,600万円を得て開始された。

本プロジェクトの第1期訓練生13名は1998年10月から2ヶ月の座学研修を経て、シミュレーターによる乗船前訓練の後、当協会会員会社が提供する訓練船に乗船し、最終的には11名（航海科10名、機関科1名）が訓練を終え、2000年4月から後期座学を受講しており、併せて就職活動を行っているところである。第2期訓練生16名（航海科15名、機関科1名）は現在乗船訓練中である。第3期生（定員18名）については現在訓練生を募集しているところである。

本プロジェクトは2000年度にも7,600万円の予算を得たが、1期・2期とも訓練生が募集人員より大きく下回っていること（各30名の定員に対し、1期生11名、2期生18名）訓練生の就職が予想より困難なことなどからSECOJ検討会において現行スキームの見直しを開始されている。当協会では引き続きSECOJ検討会において船主の意見反映に努めるとともに、訓練船の提供等船社として応分の協力をしていくこととしている。

## 1・3 海運関係分野の規制緩和の一層の推進

政府は、行政改革の一環としてわが国経済社会の抜本的な構造改革を図り、国際的に開かれた自己責任原則と市場原理に立脚した自由で公正な経済社会を作り上げていくため、規制緩和推進計画を策定し、同計画に沿って規制緩和を推進している。

1994年12月、政府は行政改革委員会の下に規制緩和小委員会を設置し、1995年3月31日に「規制緩和推進計画」を閣議決定した。わが国初の規制緩和への具体的な取り組みであるこの3か年計画は1997年

度末に終了したが、引き続き1998年度を初年度とする新たな「規制緩和推進3か年計画」が策定された。現在、行政改革推進本部の下に設置された規制改革委員会（1999年4月、「規制緩和委員会」は「規制改革委員会」に改称）が諸規制の撤廃・緩和に向けた検討を行っている。

当協会は、こうした政府の取り組みに対し、当初より海運関係分野での規制緩和要望を行ってきた。その背景には、ボーダーレスな市場において諸外国

の海運企業に劣らぬ経営効率を達成するための努力を行っている日本の外航海運企業にとって、わが国特有の諸規制や高コスト構造が自由な企業活動を行う上で大きな障壁となっている現実がある。グローバル・スタンダードに照らして国内法制・税制等を改善し、諸外国との競争条件を同等のものにする、いわゆるイコール・フットイングを実現するため、当協会は、1995年3月から1999年3月までの間、同じ年度内に再度行った要望も含め計10回にわたり、規制改革委員会や運輸省をはじめとする関係省庁に要望書を提出している。

1999年度の当協会の取り組みは、次のとおりである。まず、会員全社に対し1999年6月に実施したアンケートの回答を基に関係各委員会にて検討、取りまとめを行い、10月29日に運輸大臣および政府の規制改革委員会委員長（宮内義彦オリックス社長）に36項目からなる要望書を提出した。

（資料1 2参照）

翌2000年1月に出された「運輸省における内外の規制緩和意見・要望等の検討状況」等各省庁のいわゆる「中間公表」において措置困難や引き続き検討とされた項目の中から業界として早急な規制緩和を求めるものとして、2月29日、当協会は運輸大臣に対し、船員保険の被保険者資格の問題をはじめとする9項目につき再要望を行った。（資料1 3参照）

一方、経団連も規制緩和と要望を取りまとめていることから、1999年7月、経団連に対し、次の5項目を経団連要望に盛り込むよう要請した。

- ・輸出入・港湾諸手続きの簡素化・情報化
- ・船員保険の被保険者資格の見直し
- ・船員職業紹介事業等の許可
- ・航海実歴認定制度の改善
- ・船舶不稼働損失保険の海外付保の自由化

これを受け、10月19日、経団連は451項目からなる規制緩和と要望「大胆な規制改革の断行を求める」を政府に提出した。

1999年1月中旬に各省庁が発表した中間公表を受け、経団連は2月8日、「規制改革に関する重点要

望」を取りまとめた。本再要望は、政府の対応が不十分と判断される事項の中から、経団連が特に緊急度・重要度が高い39項目を取り上げ関係省庁の早急な対応を求めたもので、当協会が要望した輸出入・港湾手続きの簡素化、情報化も盛り込まれている。

これらの要望を受け、政府は3月31日、「新たな規制緩和推進3か年計画」の再改定を閣議決定した。当協会要望のうち、今回の改定により新たに規制緩和の対象となった項目は、第三級海上無線通信士認定講習（英語の講習時間の短縮）、火薬類（コンテナ貨物）の夜間荷役、危険物積載船のレーダーの試運転、安全対策確約書の手続、ねずみ駆除証明書および駆除免除証明書の有効期間の延長、船舶登記制度と船舶登録制度の一元化の6項目であった。また同計画策定時（1998年3月末）より規制緩和の対象となっているが、措置が2000年度以降にわたるものとして、港湾運送事業に係る規制、輸入手続き等の情報化など4項目が盛り込まれている。（資料1 4参照）

なお、1999年度当協会要望項目に対する規制緩和の進捗状況は1999年度末現在、資料1 5のとおりである。

こうした個別の規制緩和と並行して、「必置資格の見直し」という切り口からの横断的な検討が進められている。「必置資格」とは、船舶料理士、衛生管理者、無線従事者など一定の事業所等でその資格を持つ者を管理監督者等として配置することが義務付けられている資格である。これら必置資格の現状について規制改革委員会が調査したところ、必置の必要性、必置の態様、資格取得方法等について合理性に疑問があると考えられる規制が見受けられた。これを受け、同委員会は1999年12月14日に取りまとめた「規制改革についての第2次見解」において、必置資格についてもその見直し・改善を図るとの方針を示した。当協会は、3月に会員に対し必置資格の見直しに関するアンケート調査を実施し、その結果に基づき3月17日、要望を行った。（資料1 6参照）

2000年度末の計画改定に向けて、今後、関係者間で鋭意検討が進められることとなっている。

当協会は今後とも、これら要望事項の早期実現に向けて働きかけを行っていくこととしている。

〔資料1 2〕 \*新規項目については、参考までに（新規）と表示した。但し、要望の趣旨が継続している項目は除く。

### 海運関係規制緩和と要望項目

1999年10月29日

(社)日本船主協会

#### I. 制度上改善すべき項目

1. わが国港湾の効率的運営を実現し、国際競争力を改善するための全般的な見直し（円滑な国際物流を可能とする観点から）

1 港湾関係諸税（とん税、特別とん税、船舶固定資産税）ならびに諸料金（入港料等）の適正化

船舶には、入港に際して、とん税、特別とん税、船舶固定資産税の港湾関係諸税、ならびに入港料等の港湾関係諸料金など様々な公租公課等の負担が課されており、これらの徴収の考え方を明確にした上で、諸外国のそれらと比べての負担水準の適正化を図る。

2 外貿埠頭公社の埠頭等貸付料の適正化

料金設定方法（個別原価主義による）を見直し、荷動きの実態や公共埠頭料との格差等を勘案した、より弾力的で国際競争力のある料金設定を可能とする。

3 港湾運送事業法の改正ならびに更なる規制緩和の推進

運輸政策審議会の最終答申に沿って港湾運送事業法の改正を早期に実現するとともに、本答申で対象となった主要9港以外の諸港についても規制緩和への検討が継続して行われるべきである。

4 通関・保税業務をはじめとする輸出入・入出港手続き全般の簡素化とEDI・ペーパーレス化（詳細は別紙参照）

2. 国際船舶制度への日本人船長・機関長2名配乗体制の推進

国際船舶における原則日本人船長・機関長2名配乗体制については、外国資格受有者の承認制度の創設を含む

船舶職員法改正法案が1998年5月の通常国会で可決、成立した。今後、2名配乗体制を実現するために必要な資格を外国人船員が容易に取得できるよう、関連法規を整備することが必要。

3. 船員保険の被保険者資格の拡大

（要望提出時は「船員保険の被保険者資格の見直し」としていた。）

日本籍船を所有または裸用船することができなくなった事業主が雇用する船員については、原則として船員法に規定する船員ではなくなるため、船員保険被保険者資格を失うこととなる。この場合、現在は1年以内に当該事業主が日本船を所有する旨の確約書を提出することにより資格継続を可能とする措置が講じられているが、このような特例によらず、例えば船員法上の船員の範囲の見直し、船員保険法の特別加入制度の創設、あるいは、船員職業紹介事業等の許可の要望とも関連するが、有料の労務供給事業を船員職業安定法上で認め、同事業を営む事業主の雇用する船員については、外国籍船に雇い入れられる場合も含めて、船員保険の被保険者資格を付与する等により船員保険の被保険者資格が継続できるようにするための見直しが必要。

4. 船員職業紹介事業等の自由化

船員に対する有料職業紹介所の設置等に関するILO第179号条約の批准、および国内法制化については「船員職業紹介等研究会」で検討中であるが、条約の趣旨と陸上における職業紹介事業等の現状を踏まえ、船員についての労務供給事業、職業紹介事業等の自由化を実現するための船員職業安定法の改正が必要。

II. 実務上改善を要する項目

船員関係

5. 海技免状の受験資格としての乗船履歴に係るトン数区分の見直し（STCW 条約要件に合わせる）

海技免状の受験資格としての乗船履歴に係るトン数区分の見直しについては、STCW 条約の要件と一致していないので、将来的には整合性を図る必要がある。

過渡的には、条約要件に合わせた新たな規則の下で、従来の乗船履歴をどのように認定するか等の問題発生が予想されるので、これらの問題も含めて検討することが必要。

船舶無線関係

6. 主任無線従事者制度受講義務の簡素化

主任無線従事者に対する講習は、最初の講習が選任 6 カ月以内、その後の講習が前回の講習終了後 3 年以内とされているが、船舶無線局の無線従事者は、陸上無線局とは異なり乗下船を繰り返しており、定められた講習期日が下船期間中に合致するとは限らない。船舶無線局の無線従事者に対しては、講習周期の見直しや再講習に代わる通信教育の導入等を図ることが必要。

7. 主任無線従事者・無線従事者選（解）任届の簡素化

無線局の免許人は無線従事者を選（解）任した時は遅滞なくその旨を郵政大臣に届け出ることとされているが、船舶無線局の無線従事者の選解任は頻繁に行われることから、本届出の簡素化を図るべきである。例えば、船長を免許人の代理とし、無線従事者を選解任した時は責任を持って所定の様式に記録しておき、無線局検査の際に同記録を提出するなどの簡素化が必要。

8. 三級海上無線通信士認定講習に必要な実歴要件の緩和（新規）

三級海上無線通信士認定講習の受講には、第一級海上特殊無線技士資格取得後 3 年の実歴が必要とされているが、この実歴を短縮することが必要。

9. 三級海上無線通信士認定講習のうち英語に係る講習

時間の短縮（新規）

三級海上無線通信士の認定を受けるには 63 時間の講習が課せられており、そのうち 33 時間が英語の講習に費やされている。講習を受ける者は、海技士（航海／機関）の資格取得時にも英語を履修していることから、講習時間を軽減することが必要。

10. 船舶局無線従事者証明に係る講習開催日の変更（新規）

船舶局無線従事者証明に係る講習は、現在、7 月と 1 月に実施されているが、この講習の開催日を三級海上無線通信士の国家試験（9 月と 3 月に実施）の直後とし、受講者の便宜を図ることが必要。

11. 電波法無線従事者規則（試験科目）の見直し（新規）

電波法無線従事者規則では、「和文による送話および受話」の試験を義務付けているが、現在、和文通話表による和文の電送は全く使用されていない。航空無線通信士の試験は欧文だけであることなどを踏まえ、本科目を削除することが必要。

12. 義務船舶局等の無線設備に関する操作規定の見直し

義務船舶局の無線設備の通信操作は、モールス通信設備の通信操作、重要通信に関する通信操作等の特殊な通信技術操作を除けば、簡単な操作として、通信長の管理の下で全ての機器に関する操作が一般乗組員に可能と思われることから、主任無線従事者を選任しなくともこれができるよう全面的に見直すことが必要。

13. GMDSS 船搭載無線機器の陸上保守点検間隔を 6 カ月から 1 年に延長する。

1992 年に GMDSS 制度が導入された際、暫定的に 6 カ月毎の陸上業者による保守整備を定めたが、最近の無線機器は品質も向上し、自己チェック機能も備えていることから、6 カ月毎の陸上業者による保守整備は不必要。

14. インマルサット船舶地球局の免許人指定の見直し

インマルサット船舶地球局については、船舶の運航管

理者が免許人になれないため、現在、免許人は全船舶とも KDD である。GMDSS 船では、インマルサット C が強制要件であり、責任管理体制を考慮すると免許人は本船の運航管理者とすることが望ましく、船舶無線局と同様、本船に設備されているインマルサット船舶地球局の免許人についても船舶運航管理者とすることが必要。

15. 船舶局における短波帯周波数についてスポット周波数指定方式を変更し、ITU によって国際的に認められた全ての周波数を一括指定すること。

短波帯の希望周波数は、就航航路により利用海岸局並びに同局の使用周波数を考慮して決定しているが、就航航路の変更等が生じた場合は選定しなおさなければならず、特に一時的な就航航路変更に対する対応は煩雑かつ膨大な作業となるので、ITU によって国際的に認められた全ての周波数の利用を可能とすることが必要。

#### 検査関係

16. 石油備蓄法に基づく GPS 精度鑑定および GPS 測位記録紙の提出の廃止

石油備蓄法により、日本領海に入域したタンカーに対し、入港するまでの船位の記録の報告を義務付けている。また、GPS 受信機の船位測定精度維持を確認するため、2年に1回の割合で資源エネルギー庁が認めた検査機関による検査が義務付けられている。しかしながら、当該検査については、GPS 受信機は型式検定により担保されているばかりではなく、船舶安全法に基づく船舶検査の対象（近代化船）でもあり、また、記録紙についても他の文書を活用できると思われるので、これらを廃止することが必要。

#### 港湾・海務関係

17. 危険物積載船の入港および荷役に際しての危険物貨物の数量制限の緩和

危険物の荷役許容量については、日本海難防止協会（日海防）の委員会で合意され、1974年に規則として制定されたものであり、今日までの貨物のコンテナ化、危険物規則の度重なる発展的改正および危険物を収容する容器

の進化等を勘案し、荷役許容量を見直すべきである。

先般、日海防で行われた「船積み危険物の性状・荷役許容量等に関する調査研究委員会」においても同様の意見が出されている。

危険物積載船が、「危険物船舶運送および貯蔵規則」（危規則）に基づき船舶の安全を確保することは、港内の安全および秩序を維持することと密接に関係しており、国際的には同規則の基となっている IMDG コードに基づき、危険物積載船は危険物運送のための安全対策を実施し諸外国の港に入港している。一方、日本に寄港を予定している船舶については、港則法に基づき危険物積載量が制限されているが、船舶の安全性が危規則および SOLAS 条約等国際規則に基づき確保されている以上、安全性について検討すべき事項は、危険物積載量ではなく荷役時のハンドリング技術および岸壁に一時的に置かれる危険物の総量であり、今日の荷役時のハンドリング技術の向上とコンテナ化等による危険物貨物の速やかな搬出状況を考慮すれば、その数量制限の緩和は可能であると考えるので、標記要望について再度検討願いたい。

18. 危険物を積載したコンテナ船の夜間荷役の制限の緩和

昼間と同様の安全性が得られ難いことから、IMO Class 1 の夜間荷役が禁止されているが、コンテナバースにおいては危険物積載の有無にかかわらず夜間荷役作業の安全性確保のため必要な照度を確保しており、それを前提に緩和を検討すべき。

19. 危険物積載船の荷役終了後棧橋でのレーダーの試運転許可について（新規）

港則法に基づく危険物荷役許可申請に対する許可基準において、原油タンカーおよび LNG/LPG 船等に対し、着棧中の本船レーダーの使用が禁止されており、本船の荷役終了後においても、着棧中のレーダーの試運転ができず離棧後の試運転を求められ、船員法第 8 条に基づく発航前の検査が困難な状況がある。もちろん、荷役中のレーダー使用は、防爆性の点から禁止されることは理解できるが、荷役終了後については、ガス等の発生は考え

## 1. 海 運 政 策

られず、発航前の試運転を許可すること。

### 20. ダブルハル化により15万総トン以上となる船舶の浦賀水道航路航行制限の見直し

航行指導等による書面での通達は出ていないが、現実的には浦賀水道を航行する15万総トン以上の船舶は、04:00から08:00間の北航および16:00から20:00間の南航を制限されているため、出入港時間が制約され、スケジュール調整などにより大きな経済的負担を被ることもある。特に、現在規制の対象となっていないVLCC等の船型であっても、今後はダブルハル船として建造されることとなるため15万総トンを超えることとなる。この結果、これまで規制対象外であったものがより安全な構造を採用したために規制対象となる矛盾を生ずるとともに、操縦性能には特に変化がないことから、規制の廃止あるいは載貨重量トン数の採用等その基準の見直しが必要。

### 21. 2万5千総トン以上の液化ガスタンカーに対する航行安全指導および安全対策確約書に基づく東京湾、伊勢湾、瀬戸内海への夜間入出域制限の撤廃について(新規)

浦賀水道航路および伊良湖水道航路(日出1時間前から日没までの間に航路に入る)、備讃瀬戸東・北・南航路および水島航路(巨大船は昼間に航路航行)、来島海峡航路(巨大船は昼間の憩流時または弱順潮流時に中水道を航行)、友ヶ島水道・釣島水道および豊後水道(速吸瀬戸を含む)等の狭水道(できる限り夜間には通航しない)等の航行安全指導および安全対策確約書によって、東京湾、伊勢湾および瀬戸内海への夜間入出域が制限されている。当該船舶の本邦バース着岸可能時間は、ほとんどのバースが日出から日没3時間前となっており、入湾について制限を撤廃することによって、日出に合わせた船舶の入港が可能となり、現在湾口付近で時間調整のために行われているドリフティング等による付近航行船舶の安全航行に与える影響の緩和と物流の効率化につながる。また、本邦バース離岸可能時間はほとんどのバースが日出から日没となっており、荷役を終了し離岸後、

当該航路に制限時間内に入れない場合、当該港での錨泊等による滞船を余儀なくされ、船舶の効率的な運航を阻害するとともに、港内の潜在的な危険度が増加する。

バースの離岸時間制限もあり当該船舶は限られていること、また、近年の船舶性能の向上(操縦性、航海設備)、航行管制等による安全性の改善を考慮すると、上記規制撤廃による効果が大きく、早急な撤廃が望まれる。

### 22. 本邦に初めて入港するタンカーに提出義務が課せられている「安全対策確約書」の撤廃を含めた記載内容の見直し等について(新規)

2万5千総トン以上の液化ガスタンカーが本邦の港に初めて入港する場合、および22万重量トン以上の大型タンカーが貨物を積載し東京湾に初めて入湾する場合、保安警第41号の4(平成10年6月4日)に記載の様式に基づき安全対策確約書を作成し、管区の海上保安本部に提出することが規定されているが、その記載内容については、海上保安庁に提出が義務づけられている入港届および危険物荷役許可申請、緊急措置手引き書等、その他の書式で十分に記載内容が担保されており、廃止または記載内容の見直しを要望する。また、記載内容の見直しを行う場合には、その提出先等手続きの簡素化を要望する。

現在は、管区の海上保安庁に提出後、関係管区の保安部所等にその写しが当該船社により送付されているが、事務手続き作業の簡略化を図ることが望まれる。

### 23. ねずみ族駆除免除検査証書の有効期間の延長

国際条約(International Health Regulation)では標記証書の有効期間を6ヵ月とし、さらに1ヵ月延長の採用を各国政府に委ねている。わが国では当該1ヵ月延長を認めていないが、外国政府の発給した1ヵ月延長の証書も認めていない。当該証書は国際条約に基づき政府が発給するものであり、有効性を認められるべきである。

### 24. 内航海運(沿海船)航行可能領域の拡大(新規)

内航船舶の航行区域(沿海区域)は、一部規制緩和されているが、原則として離岸距離20海里以内の水域とされている。しかしながら、本規制によると、地理的形狀

により、発着地間の最短距離を直線航行できなくなることで等から、航海距離が長くなり、その分多くの時間と燃料を必要とするなど内航海運の運航効率を低下させている。また、本州～沖縄航路の一部において「近海海域」が存在するため、沿海資格船舶での航海ができない。現在、内航船舶の設備・構造も近代化され、安全性も向上している。また、モーダルシフト推進の観点から内航海運の効率的な活用が一層求められており、沿海資格船舶の直線航行が可能となるよう航行区域を見直す必要がある。

#### 水先関係

##### 25. 航海実歴認定制度の改善

実歴認定を受けている船長の、日本船舶以外の船舶における認定行使を認めること。

#### 保険関係

##### 26. 船舶不稼働損失保険の海外付保の自由化

船体保険同様、日本籍船の不稼働損失保険についても、海外付保を自由化すること。

#### 客船関係

##### 27. 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

乗員の上陸は15日を超えない範囲内で許可されており、マルシップ外航客船については、初回の申請で15日の上陸許可を得た後、必要な時点で再度申請することにより、新たに15日の上陸許可が認められている。3度目以降の上陸許可申請は、外国へ向け出港し再度日本の港に入港しない限り受け付けられないため、長期間、日本の各港間を就航する船に乗り組む国人船員は2度目の上陸許可申請が切れた後、船内での生活を強いられている。

こうした労働環境を改善するため、上陸許可期間の延長や数次上陸許可を認めることなどが必要。

##### 28. 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。国民への健全な娯楽

を提供し、クルーズ客船事業の振興を図るため、カジノの運営が非合法とならないよう、所要の法整備を行うこと。

##### 29. 乗客名簿等の簡素化（新規）

乗客名簿等は関係官庁（入管、税関、検疫）への提出と本船据え置きが求められているが、提出先によりその記載内容が異なっているため、簡素化・統一化することが必要。

乗客名簿等の「氏名」については、韓国人・中国人・日本人に対して漢字とローマ字双方の記載が求められており、コンピューター化を阻む要因となっている。航空機の乗客名簿はローマ字のみであることなどを踏まえ、どの国籍の乗客に対してもローマ字での記載のみに統一することが必要。また、船員法上の旅客名簿の記載要件である「住所」については、記載が不要であると思われるため、削除することが必要。

#### その他

##### 30. 日本籍船の輸出手続きの簡素化

日本籍船を輸出する場合の手続きについては、これまで数次にわたり簡素化がなされ、本邦出港後、輸出契約が成立した中古船舶を外国において引き渡す（洋上売船）際の通関手続きについては不要とされた。一方、日本籍船を日本で引き渡す場合には輸出通関が義務付けられており、外国での引き渡しと比べてかなりのコスト負担を強いられていることから、税関への提出書類の簡素化と統一化が必要。

また、洋上売船を行う場合、輸出承認申請を必要としない一般商船については「輸出報告書」および添付書類の提出が義務付けられている。これら添付書類の廃止、または事後の輸出報告のみとする等手続きの簡素化が必要。

##### 31. 船舶国籍証書の検認手続きの簡素化

役員の国籍を確認する書類として住民票の提出が求められているが、その収集は非常に煩雑であるため、実質的な確認が行い得る範囲内で手続きの簡素化を図ることが必要。

## 1. 海 運 政 策

### 32. 船舶の登記及び登録制度の一本化

登記と登録の二元的制度の下で手続きが複雑になっているため、事務の合理化が図られるよう一本化すること。

### 33. 船舶の建造許可に当たっての手続きの簡素化

OECD 造船協定が発効した際に建造許可制度全般の見直しが行われるとされているが、制度の見直しを待たず手続きの簡素化が必要。

### 34. 船舶運航事業者の提出する報告書・届出等の簡素化

法律・省令等に基づき、各種報告書・届出等の提出が必要とされているが、この中には他の報告等のデータとの共有化が可能と思われるもの、報告頻度が必要以上に高いと思われるもの等があり、これら提出書類等の廃止を含め、簡素化が必要。

### 35. 外国貨物である船用品の積み込み申告等の手続き簡素化

燃料油をはじめ船用品全般にわたって申告等の手続きが煩雑すぎるので、諸外国並みに簡素化することが必要。

### 36. 指定地外交通許可申請手続きの緩和（新規）

1998年7月1日のISMコードの発効に伴い安全管理体制を確保するため、船舶内部審査員および船舶管理者が頻繁に訪船するようになった。タンカー等の荷役時には、安全監督の船舶への派遣がターミナルから義務付けられている場合が多く、また、乗組員の休息の付与と安全荷役を確保するため、通常、支援要員の派遣が行われている。

こうした特定の人員が定期的に訪船する機会が増加しており、従来は当該港を管理する税関に、会社の法人登記簿の写し、訪船者の住民票・履歴書を添えて包括的申請を行えば訪船実績により一定期間（最低3年）の指定地外交通許可を得ることができるが、さらなる手続きの合理化と簡素化を求めるため、大蔵省担当局に包括申請を行うことで、全国の港における指定地外交通許可が得られる制度の創設が必要。 以上

## 〔資料1 3〕

平成12年2月29日

運輸大臣

二階俊博殿

社団法人 日本船主協会 会長 生田 正治

### 平成11年度末の規制緩和推進計画の改定についてお願い

拝啓 時下益々清祥のこととお慶び申し上げます。  
平素より当協会会員会社の事業活動につきまして、格別のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、平成11年度末に予定されている規制緩和推進3か年計画の改定につきましては、平成11年10月29日付弊輸にて、海運関係分野の規制緩和の一層の推進をお願いしているところでありますが、その後、平成12年1月付『運輸省における内外の規制緩和意見・要望等の検討状況』におきましては、当協会から要望いたしました多くの事項に対し、前向きなご検討をいただいたことに感謝申し上げます。

しかしながら、同中間公表においては現段階では措置困難や引き続き検討とされた項目も多数あり、それら項目の実現については今後ともご尽力お願いいたしますと

に、業界として早急をお願い申し上げたい項目を別紙の通り取り纏めましたので、更にご検討の上、一層の規制緩和を推進下さるよう重ねてお願い申し上げます。

敬 具

### 別 紙

#### I. 制度上改善すべき項目

##### 3. 船員保険の被保険者資格の拡大

（要望提出時は「船員保険の被保険者資格の見直し」としていた。）

（厚生省の中間公表における取扱：その他）

特例によらず船員保険の被保険者資格が継続できるよう、以下の通り要望する。

日本籍船を所有または裸用船することができなくなった事業主が雇用する船員は、原則として船員法に規定す

る船員ではなくなるため、船員保険の被保険者資格を失う。現在は1年以内に当該事業主が日本船を所有する旨の確約書を提出することにより資格継続を可能とする措置が講じられていることは承知しているが、本特例は最長で2年半を限度としている。

当方の要望は、特例によらない抜本的な解決である。解決方法としては、船員保険法の適用についての船員法上の船員の範囲の見直し、船員保険法の特別加入制度の創設、あるいは、有料の労務供給事業を船員職業安定法上で認め、同事業を営む事業主の雇用する船員については外国籍船に雇い入れられる場合も含めて船員保険の被保険者資格を付与する方法（船員職業紹介事業等の許可の要望とも関連する）などが考えられる。

数年来の船主の強い要望にもかかわらず、未だ実現されていないことは極めて遺憾である。幅広い見地から運輸省・厚生省双方において検討を行い、船員保険の被保険者資格が継続できるようにするための解決策を打ち出してほしい。

#### 4. 船員職業紹介事業等の自由化

（運輸省の中間公表における取扱：検討中）

現在「船員職業紹介等研究会」において、船員に対する有料職業紹介所の設置等に関するILO第179号条約の批准および国内法制化について検討中とされているが、ここ数年間は検討が中断されている。条約の趣旨と陸上における職業紹介事業等の現状を踏まえ、船員についての労務供給事業、職業紹介事業等の自由化を実現するための船員職業安定法の改正が望まれるところである。

## II. 実務上改善を要する項目

### 船員関係

5. 海技免状の受験資格としての乗船履歴に係るトン数区分の見直し（STCW条約要件に合わせる）

（運輸省の中間公表における取扱：措置困難）

「措置困難」とされているが、海技免状の受験資格としての乗船履歴に係るトン数区分はSTCW条約の要件と比べて余りにも細分化されている嫌いがあるので、将来的に整合性を図る必要がある。また、過渡的には、条

約要件に合わせた新たな規則の下で従来の乗船履歴をどのように認定するか等、部分的には規制の強化につながる予見がある。こうした問題を認識し、将来的なトン数区分の見直しに向け、早急に検討に着手すること。

### 検査関係

16. 石油備蓄法に基づくGPS制度鑑定およびGPS測位記録紙の提出の廃止

（通産省の中間公表における取扱：検討中）

現行2年毎の検査間隔の拡大につき「検討中」とのことであるが、早期に結論を導き実施すること。

### 港湾・海務関係

17. 危険物積載船の入港および荷役に際しての危険物貨物の数量制限の緩和

（運輸省の中間公表における取扱：措置困難）

「措置困難」とされているが、世界で最も近代化され且つ安全にも十分配慮されているわが国のコンテナ埠頭において国際的にも船舶に積載制限が課されていないにもかかわらず、荷役上の数量制限として規制することは不合理である。早急に数量制限を見直すこと。

21. 2万5千総トン以上の液化ガスタンカーに対する航行安全指導および安全対策確約書に基づく、東京湾、伊勢湾、瀬戸内海への夜間入出域制限の撤廃

（運輸省の中間公表における取扱：措置困難）

「措置困難」とされているが、瀬戸内海に関しては、緩和が可能と考える。東京湾・伊勢湾と異なり、外洋まで距離があるため、船舶は荷役が昼間に終了したとしても、友が島水道通航が夜間となる場合には翌日朝まで出港を見合わせなければならないなど影響が大きい。昼間に限定した通航の許可適用海域を現行の友が島までを含んだ瀬戸内海ではなく、他危険物船が受けている行政指導と同様に備讃瀬戸東航路に限定するなどにより、安全の確保を図りつつより弾力的な通航が可能となるため、緩和を強く要望する。

22. 本邦に初めて入港するタンカーに提出義務が課せら

1. 海 運 政 策

れている「安全対策確約書」の撤廃を含めた記載内容の見直し等

(運輸省の中間公表における取扱：検討中)

液化ガスタンカーに対する「安全対策確約書」の規制緩和要望も含め、緩和の方向で検討されることは評価できるが、「安全対策確約書」の内容が、緊急措置手引書、ISMコードに基づく安全管理マニュアル等同書制定後に追加された制度により担保されていることから、基本的には、手続きの簡素化および記載内容の見直しのみで留まることなく、撤廃の方向を目標に検討すること。

23. ねずみ族駆除免除証明書等の有効期間の延長

(厚生省の中間公表における取扱：検討中)

中間公表によれば「世界保健機関において当該証明書

の廃止を含めた見直しのための検討が行われているところであることから、その見直しを踏まえて、今後、措置を行う必要性を検討」したいとのことであるが、国際的規則に基づき発給された証書(1ヶ月延長の証明書)が日本で認められないため、船舶をワールドワイドに運航する上で支障があるので、見直すこと。

その他

32. 船舶の登記及び登録制度の一本化

(法務省・運輸省の中間公表における取扱：検討中)

現在、法務省・運輸省間で実質的な一元化を図るための具体的な方法につき協議中とのことだが、速やかに検討を終了し、一元化が実現されるよう要望する。

以上

【資料 1 4】 規制緩和推進3ヵ年計画(再改定)(2000年3月31日 閣議決定)

事項名 99年度当協会希望の№	措置内容	実施予定時間			備考	改定計画との関係	所管省庁
		1998年度	1999年度	2000年度			
1-③ 港湾運送事業に係る規制	現行の事業免許制(需給調整規制)を廃止し許可制に、料金認可制を廃止し届出制にすべきであること、同時に港湾運送の安定化等を図るための各施策の実施及び検討が必要であること等を内容とする97年12月の行政改革委員会最終意見の内容にしたがって、必要な措置を講ずる。 このうち主要9港については、先行して2000年中に規制緩和を実施すべきであることや港湾運送の安定化策を講ずるべきこと等を内容とする11年6月の運輸政策審議会答申に基づき必要な措置を講ずる。		法案提出済	2000年中(主要9港について先行実施)	第147回国会に港湾運送事業法の一部を改正する法律案を提出(運輸省) 港湾運送事業者間で港湾労働者の融通が円滑にできるような新たな仕組みについては、2000年2月の中央職業安定審議会答申に基づき、必要な措置を講ずる。(第147回国会に港湾労働法の一部を改正する法律案を提出)(労働省)	継続	運輸省
1-④ 輸出入手続等の情報化	99年度までを目途に、外為法に基づく輸出入許可及び承認の手続と、主要港湾における出入港の行政手続をEDI(電子データ交換)化して、関税法に基づく輸出入許可の手続等を処理する通関情報処理システム等との連携を図ることにより、輸出入及び港湾諸手続のペーパーレス化及びワンストップサービスの実現など極力手続の簡素化、透明化、迅速化を目指す。	98年度(検討)	99年度(一部実施)	2000年度以降逐次実施	99年度については、港湾管理者・港長に係る出入港の行政手続をEDI化するためのシステムが99年10月より稼働した。2000年度については外為法に係る輸出入手続をEDI化するためのシステムが2000年4月より本格運用開始	継続	大蔵省 通商産業省 運輸省
2. 日本籍船への日本人船長・機関長2名配乗体制	日本人船長・機関長2名配乗体制の確立のため、船舶職員法の一部改正を行ったところであり、今後はこれに基づき、外国の資格証明書を受有する者に対する承認制度を実施する。	98年5月(法律改正・公布)	措置済 99年5月20日		船員職業安定法及び船舶職員法の一部を改正する法律	継続	運輸省
9. 第三級海上無線通信士認定講習	第三級海上無線通信士の認定講習のうち、英語の講習時間の短縮について検討し、2000年度中に結論を得る。			2000年度(結論)		新規	郵政省

事 項 名 99年度当協会希望のNo.	措 置 内 容	実 施 予 定 時 間			備 考	改定計画との関係	所管省庁
		1998年度	1999年度	2000年度			
13. GMDSS 無線設備の陸上保守	GMDSS 無線設備（海上における遭難防止及び安全のために条約により設備が義務付けられている無線設備）の陸上保守による点検間隔を6ヵ月から1年に延長する。			2000年度 早期		継 続	運 輸 省 郵 政 省
15. 船舶局の指定周波数	船舶局の周波数について、割当可能な周波数を一括して指定する方式を導入する。		措置済 2000年 3月22日		郵政省告示	継 続	郵 政 省
18. 火薬類（コンテナ貨物）の夜間荷役	火薬類（コンテナ貨物）の夜間荷役の可能性について所要の検討を行う。			2000年度 （検討）		新 規	運 輸 省
19. 危険物積載船のレーダーの試運転	荷役以外の着積状態におけるレーダーの使用制限について、ガス検定等により安全性が確認される場合は制限を緩和する方向で検討を行う。			2000年度 （結論）		新 規	運 輸 省
20. 浦賀水道航路航行制限の見直し	15万総トン以上の船舶のうち、ダブルハル構造の危険物積載船及び非危険物積載船については、ラッシュ時の浦賀水道航路通航の制限を行わないこととする。		措置済 2000年 3月 1日			継 続	運 輸 省
22. 安全対策確約書の手続	液化ガスタンカーおよび大型タンカーに係る安全対策確約書の手続について、これまでと同様の安全性を担保しつつ簡素化する可能性について検討を行う。			2000年度 （検討）		新 規	運 輸 省
23. ねずみ族駆除証明書および駆除免除証明書の有効期間	外国政府が発給したねずみ族駆除証明書および駆除免除証明書の有効期間の見直しの必要性について検討する。			2000年度 以降 （検討）	世界保健機関における見直しを踏まえ検討	新 規	厚 生 省
32. 船舶登記制度と船舶登録制度の一元化	申請人の負担軽減の観点から、船舶登記制度と船舶登録制度の実質的な一元化について検討を行い、その結果を踏まえ、所要の措置を講ずる。		99年度 （検討）	2000年度 （検討）		新 規	法 務 省 運 輸 省
33. 臨時船舶建造調整法による船舶建造に係る規制	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。			協定発効後可及的速やかに		継 続	運 輸 省

【資料 1 5】 1999年度当協会要望項目に対する規制緩和の進捗状況  
(2000年1月の中間公表および1999年度末の計画改定)

(2000年3月末現在)

当 協 会 要 望 項 目 (1999年10月29日付)	中間公表での 取り扱い	年度末の結論 (所管官庁)	前年度からの 進捗状況等
<b>I. 制度上改善すべき項目</b> 1. わが国港湾の効率的運営を実現し、国際競争力を改善するための全般的な見直し（円滑な国際物流を可能とする観点から） ① 港湾関係諸税（とん税、特別とん税、船舶固定資産税）ならびに諸料金（入港料等）の適正化	その他 （徴収根拠は明確であり、適正に定められている）	措置されず（運輸省）	措置できない理由を変更（前年度の理由：港湾関係諸料金は規制に該当せず）
② 外貨埠頭公社の埠頭等賃付料の適正化	その他 （政府の規制の問題ではない）	措置されず（運輸省）	進展なし
③ 港湾運送事業法の改正ならびにさらなる規制緩和の推進	措置予定（2000年内） （但し、主要9港を先行し、主要9港以外も最終的には規制緩和を行う予定）	2000年中に主要9港について先行実施 （運輸省）	検 討 中 措置予定

1. 海 運 政 策

当協会要望項目 (1999年10月29日付)	中間公表での 取り扱い	年度末の結論 (所管官庁)	前年度からの 進捗状況等
④ 通関・保税業務をはじめとする輸出入・入出港手続き全般の簡素化と EDI・ペーパーレス化	措置済・措置予定	1999年度一部実施、2000年度以降逐次実施（大蔵省、通産省、運輸省）	予定通り進展
2. 国際船舶制度への日本人船長・機関長2名配乗体制の推進	措置済	1999年5月20日措置済（運輸省）	予定通り進展
3. 船員保険の被保険者資格の拡大 (要望提出時は「船員保険の被保険者資格の見直し」としていた)	その他 (運輸省通知により対応中)	措置されず (厚生省、運輸省)	進展なし
4. 船員職業紹介事業等の自由化	検討中	記載なし(運輸省)	進展なし
<b>II. 実務上改善を要する項目</b> 船員関係			
5. 海技免状の受験資格としての乗船履歴に係るトン数区分の見直し(STCW条約要件に合わせる)	措置困難 (措置困難:安全の確保を損なうため)	措置されず(運輸省)	措置できない理由を変更(規制強化に繋がるため)
船舶無線関係			
6. 主任無線従事者制度受講義務の簡素化	措置困難	措置されず(郵政省)	進展なし
7. 主任無線従事者・無線従事者選(解)任届の簡素化	措置困難	措置されず(郵政省)	(前回不明)
8. 三級海上無線通信士認定講習に必要な実要件の緩和	措置困難	措置されず(郵政省)	(新規要望)
9. 三級海上無線通信士認定講習のうち英語に係る講習時間の短縮	検討中	2000年度に結論(郵政省)	(新規要望)
10. 船舶局無線従事者証明に係る講習開催日の変更	措置困難	措置されず(郵政省)	(新規要望)
11. 電波法無線従事者規則(試験科目)の見直し	措置困難	措置されず(郵政省)	(新規要望)
12. 義務船舶局等の無線設備に関する操作規定の見直し	措置困難	措置されず(郵政省)	進展なし
13. GMDSS 船搭載無線機器の陸上保守点検間隔を6ヵ月から1年に延長する	措置済・措置予定 (1999年度中結論)	2000年度早期に実施予定(郵政省)	措置困難 措置予定
14. インマルサット船舶地球局の免許人指定の見直し	措置困難	措置されず(郵政省)	進展なし
15. 船舶局における短波帯周波数についてスポット周波数指定方式を変更し、ITUによって国際的に認められた全ての周波数を一括指定すること	措置済・予定 (1999年度)	2000年3月22日措置済(郵政省)	予定通り進展
検査関係			
16. 石油備蓄法に基づくGPS精度鑑定およびGPS測位記録紙の提出の廃止	検討中	記載なし(通産省)	(前回不明)
港湾・海務関係			
17. 危険物積載船の入港および荷役に際しての危険物貨物の数量制限の緩和	措置困難	措置されず(運輸省)	進展なし
18. 危険物を積載したコンテナ船の夜間荷役の制限の緩和	検討中	2000年度に検討(運輸省)	検討することが明記された
19. 危険物積載船の荷役終了後棧橋でのレーダーの試運転許可について	検討中	2000年度に結論(運輸省)	(新規要望)
20. ダブルハル化により15万総トン以上となる船舶の浦賀水道航路航行制限の見直し	1999年度中に結論を得るべく検討中	2000年3月1日措置済(運輸省)	検討中 2000年3月1日措置済
21. 2万5千総トン以上の液化ガスタンカーに対する航行安全指導および安全対策確約書に基づく、東京湾、伊勢湾、瀬戸内海への夜間入出域制限の撤廃について	措置困難	措置されず(運輸省)	(新規要望)
22. 本邦に初めて入港するタンカーに提出義務が課せられている「安全対策確約書」の撤廃を含めた記載内容の見直し等について	検討中	2000年度に検討(運輸省)	(新規要望)

当協会要望項目 (1999年10月29日付)	中間公表での 取り扱い	年度末の結論 (所管官庁)	前年度からの 進捗状況等
23. ねずみ族駆除免除検査証書の有効期間の延長	検討中	2000年度以降検討 (厚生省)	(前回不明)
24. 内航海運(沿海船)航行可能領域の拡大	その他 (見直しの必要性・妥当性につき具体的な理由を含めた提案あれば検討したい)	措置されず(運輸省)	(新規要望)
水先関係 25. 航海実歴認定制度の改善	措置困難	措置されず(運輸省)	進展なし
保険関係 26. 船舶不稼働損失保険の海外付保の自由化	措置困難	措置されず (金融監督庁)	進展なし
客船関係 27. 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	措置済(法務省)	記載なし	(前回不明)
28. 日本籍船でのカジノの自由化	不明	記載なし	(前回不明)
29. 乗客名簿等の簡素化(新規)	住所の削除は措置困難 記載内容の統一化は 1999年10月措置済 (大蔵省)	措置されず(運輸省) 記載なし	(新規要望)
その他 30. 日本籍船の輸出手続きの簡素化	措置済(通産省)	記載なし	(前回不明)
31. 船舶国籍証書の検認手続きの簡素化	措置困難	措置されず(運輸省)	進展なし
32. 船舶の登記及び登録制度の一本化	運輸省・法務省間で検討中	1999年度・2000年度に 検討(法務省・運輸省)	検討することが明記された
33. 船舶の建造許可に当たっての簡素化	措置済 (1997年7月に大幅に 簡素化したため)	協定発効後可及的速やかに (運輸省)	進展なし
34. 船舶運航事業者の提出する報告書・届出等の簡素化	その他 (具体的な要望が確定 してから対処)	措置されず(運輸省)	進展なし
35. 外国貨物である船用品の積み込み申告等の簡素化	検討中(大蔵省)	記載なし	(前回不明)
36. 指定地外交通許可申請手続きの緩和	記載なし	記載なし	(新規要望)

## 【資料1 6】規制緩和(必置資格の見直し)に関し船主協会として特に要望する項目

(2000年3月17日)

CODE	資格名	関連国内法	関連国際規則	資格要件、証明方法等	要否/ 見直し	当協会まとめ
1	油濁防止 管理者	海洋汚染及び海上 災害の防止に関する 法律第6条	日本独自	資格要件：海技従事者の免許を受けて いる者であって、タンカーに乗り組ん で油の取扱いに関する業務に1年以上 従事した経験を有するもの、またはこ れと同等の能力を有すると認定された 者。 証明方法：特になし。船舶所有者が選 任。	不必要	不必要と思われる理由 ・船員法で規定される「危険物等取扱 責任者」資格と重複するので、これ に一本化できる。 ・MARPOL 条約でも要求されていな い、日本独自の資格である。
2	有害液体 汚染防止 管理者	海洋汚染及び海上 災害の防止に関する 法律第9条の4	日本独自	資格要件：海技従事者の免許を受けて いる者であって、有害液体物質を輸送 する船舶に乗り組んでその取扱いに関 する業務に1年以上従事した経験を有 するもの、又はこれと同等の能力を有 すると認定された者。 証明方法：特になし。船舶所有者が選 任。	不必要	不必要と思われる理由 ・船員法で規定される「危険物等取扱 責任者」資格と重複するので、これ に一本化できる。 ・MARPOL 条約でも要求されていな い、日本独自の資格である。

1. 海 運 政 策

CODE	資格名	関連国内法	関連国際規則	資格要件、証明方法等	要否／見直し	当協会まとめ
6	衛生管理者	船員法第82条の2 船舶に乗り組む医師及び衛生管理者に関する省令 医師を乗り組ませるべき船舶の就航航路等の指定に関する告示 昭和58年員基第68号	STCW条約 VI/4 規則 (医療)  「医師にかかわる衛生管理者」については、日本独自	(衛生管理者) 資格要件：国家試験に合格するか、あるいは指定の講習課程を修了 証明方法：衛生管理者適任証書 (医師にかかわる衛生管理者) 資格要件：国家試験に合格するか、あるいは指定の講習課程を修了。これに加え衛生管理者再講習の受講。 証明方法：衛生管理者適任証書、同再講習修了書	見直し	見直しの具体案 ・船員法の規定により、国際航海に従事する3000総トン以上の船舶であって最大搭載人員100人以上のもの(一般的に客船)に加え、主務大臣の指定する航路(いわゆる告示航路)に就航する船舶等にあつては医師の配乗が義務付けられているが、近年の海事衛星通信設備の発達や医療体制の拡充を考え、告示航路は撤廃する。 なお、欧州主要海運国で客船以外の貨物船等に医師配乗を義務付けている国はない。 ・衛生管理者は国際的な資格要件であり、外国人船員が日本籍船に乗り組む場合には、STCW条約締結国政府の発給した資格についても同等のものとして承認する制度を創設する。
7	衛生担当者	船員労働安全衛生規則第7条	日本独自	船舶職員法に基づく海技士免許を受けていること。あるいは運輸大臣が告示で定める救命講習の課程を修了していること。衛生管理者が選任されている場合は不要。	不必要	不必要と思われる理由 ・国際的資格要件である衛生管理者が船員法で規定されており、衛生管理者が選任されている場合(外航船)は、衛生担当者を選任する必要はないので不要。 ・衛生管理者の選任が義務付けられていない船舶(国内各港間を航行する船舶又は命令の定める区域を航行する船舶)についても、海技免状を保有していれば資格要件は満たされており、資格制度上、衛生担当者資格は形骸化している。また近年の通信設備の進歩や陸上支援体制の拡充等を考えれば、内航船についても衛生担当者の選任は不要と考える。
10	航海当直部員	船員法第117条の2 同法施行規則第77条および第8号表	STCW条約 II/4 規則 (甲板当直部員) III/4 規則 (機関当直部員)	(甲種甲板部航海当直部員) 資格要件：18才以上。健康証明受有。 6月以上の甲板部航海当直業務の経験又は2月以上の船内業務と甲板部航海当直に関する教育。3年以上の甲板部勤務経験。 証明方法：船員手帳に甲種甲板部航海当直部員の証印 (乙種甲板部航海当直部員) 資格要件：16才以上。健康証明受有。 6月以上の甲板部航海当直業務の経験又は2月以上の船内業務と甲板部航海当直に関する教育。1年以上の甲板部勤務経験。 証明方法：船員手帳に乙種甲板部航海当直部員の証印 (丙種甲板部航海当直部員) 資格要件：16才以上。健康証明受有。 6月以上の甲板部航海当直業務の経験又は2月以上の船内業務と甲板部航海当直に関する教育。 証明方法：船員手帳に丙種甲板部航海当直部員の証印 (機関部当直部員) 資格要件：16才以上。健康証明受有。 6月以上の機関部航海当直業務の経験又は2月以上の船内業務と機関部航海当直に関する教育。 証明方法：船員手帳に機関部航海当直部員の証印	見直し	見直しの具体案 ・甲板部員の過半数は甲種(18才以上、3年以上の業務経験)とする船員法施行規則第77条の要求は、日本独自のものである。少なくとも外航海運については、STCW条約および船舶職員法により、十分な数および能力を有する職員が乗船しており、部員はその監督下で職務を行うことから、STCW条約に定めるGlobal Standard(16才以上、6ヶ月の乗船履歴)に一本化する。

CODE	資格名	関連国内法	関連国際規則	資格要件、証明方法等	要否／見直し	当協会まとめ
12	無線従事者(一般)	電波法 無線従事者規則	STCW 条約 世界無線通信規則		見直し	見直しの具体案 ・第一級～第四級海上無線通信士、第一級～第二級海上特殊無線技士についての国家試験科目に「和文による送話および受話(電気通信術)」があるが、通信設備の性能・機能及び信頼性は法律施行時にくらべ格段に向上しており、文字を伝達する方法としての当該和文送受話は不要である。また現状、海上では利用されていない。さらに、外国資格との相互承認システム導入に際しても不合理を生ずるとともに外国人船員が承認を受ける場合に大きな障害となる。よって、当該科目を各試験科目から削除する。
13	第一級海上特殊無線技士	電波法第40条 無線従事者規則第5条	STCW 条約 IV / 2 規則 および A - II / 1(ROC)	資格要件：郵政省の国家試験に合格するか、または指定された養成課程の修了。 証明方法：郵政省の免許証	見直し	見直しの具体案 ・国家試験科目に「和文による送話および受話(電気通信術)」があるが、通信設備の性能・機能及び信頼性は法律施行時にくらべ格段に向上しており、文字を伝達する方法としての当該和文送受話は不要である。また現状、海上では利用されていない。よって、当該科目を各試験科目から削除するとともに、養成課程の科目からも削除する。 ・現状、電波法上、外国資格の承認制度が存在しないので、締約国資格を有する外国人でも日本の国家試験あるいは養成課程によって日本の資格を取得する必要がある。締約国資格を有する外国人船員については、養成課程の時間を最大8時間にまで短縮する。 ・電波法上、締約国資格の承認制度を創設する。
14	第三級海上無線通信士	電波法第40条 無線従事者規則第33条	STCW 条約 IV / 2 規則 (GOC)	資格要件：郵政省の国家試験に合格すること。あるいは、一海特資格の受有とそれによる3年以上の業務経験、かつ、その後の63時間の指定講習の修了。 証明方法：郵政省の免許証	見直し	見直しの具体案 ・国家試験科目に「和文による送話および受話(電気通信術)」があるが、通信設備の性能・機能及び信頼性は法律施行時にくらべ格段に向上しており、文字を伝達する方法としての当該和文送受話は不要である。また現状、海上では利用されていない。よって、当該科目を試験科目から削除する。 ・資格取得認定講習63時間のうち英語講習が33時間とほぼ半分を占めているが、商船大学や高等商船での英語教育、国際航海に従事することによる英語実務経験、海技資格取得の際の英語力の認定、等々を考慮すれば、33時間の英語講習は過大であるので、英語の講習時間を免除または大幅に短縮する。 ・認定講習受講要件として一海特資格取得後の3年の乗船履歴が要求されているが、通信設備の進歩や現在の配乗実態を勘案し乗船履歴を大幅に短縮する。 ・日本籍船に船舶職員として乗組む外国人船員の受有する締約国 GOC 資格を承認する制度を創設する。 ・承認制度がない場合には、外国人船員に対する無線従事者試験または認定講習の実施体制を早期に確立する。

CODE	資格名	関連国内法	関連国際規則	資格要件、証明方法等	要否／見直し	当協会まとめ
15	船舶局無線従事者証明	電波法施行規則第38条	日本独自	資格要件：3日間の訓練課程の修了。 証明方法：無線従事者証明の交付。 有効期間等：5年間業務に従事しなかった場合は失効。	不必要	不必要と思われる理由 ・無線従事者資格は受有者に対しその技術・知識を生涯に亘って認めるものであり、陸上の場合と違い海上にだけ資格受有に係る制限を設けるのは不合理。 ・船舶に乗船する者は、船員手帳、海技免状の更新等で、都度乗船履歴の確認がなされているので、さらに無線従事者証明で履歴を確認することは不要。 ・諸外国で同様の制度はなく日本独自のものである。 ・5年間、業務経験がない場合には同証明は失効する。現状、陸上勤務等のため5年間業務に従事できないケースが多いのに対し、取得のための訓練の場が極めて少なく、証明維持のための体制上の問題がある。 *廃止が不可能であるならば、講習回数増加、及び船社による講習の認定や通信教育制度の導入、受講日数の短縮等の対応を実施する。
17	海技士（通信・電子通信）	船舶職員法第14条 同法施行規則第34条および別表第4の四電波法第48条の2	STCW条約 IV/2規則	資格要件：相当する無線従事者資格を受有し、且つ船舶局無線従事者証明（郵政省発行）を受有すること。さらに6ヶ月の乗船履歴 証明方法：運輸省海技免状	見直し	見直しの具体案 ・6ヶ月の乗船履歴は、STCW条約でも要求されておらず日本独自のものである。また、無線関係の能力・履歴については相当する無線従事者資格を取得していることで認定されており、かつ、海技士としての能力・履歴は海技資格を有することで認定されているので、さらなる6ヶ月の乗船履歴は不要である。

## 1・4 クオリティ・ SHIPPINGの推進

1990年代に入り、海洋汚染の防止、船舶の安全運航の確保等を図るため、船体構造や構造資材の強度的な問題等を国際的規則に適切に対応し、船舶の安全性を十分に検査管理する気運が生まれ、ポート・ステート・コントロール（PSC）による規制等により安全基準に適合しないサブスタンダード船排除のキャンペーンが展開されてきた。

しかしながら、便宜置籍国等においては自国の船舶が国際的規則の基準に適合することを確保するという旗国の責任を十分に果たしていない状況も見受けられ、サブスタンダード船が依然として市場に残り、海難事故等を引き起こしている。

このため海運業界では各関係者（船主、運航者、

用船者、荷主、旗国、寄港国、保険、船級協会等）が政府などによる公的規制・基準を遵守し、さらにこれらを補完する形で自主規制を施し、より質の高い海上輸送、いわゆるクオリティ・SHIPPINGの利用を促進させる環境を作り出そうとする動きが欧州を中心に起きている。

この動きは、1996年10月にロッテルダムでオランダ政府主催により開催された第1回 Mare Forum96（マリン・フォーラム96）に始まり、その後サブスタンダード船排除に向けた活動の一環として、欧州委員会と英国政府の共催によりクオリティ・SHIPPINGを推進するためのセミナーが1998年6月にリスボン、1998年12月にはロンドンで開催された。また、

1999年6月にロッテルダムで開催された第2回 Mare Forum99においては、欧州委員会よりクオリティ・ SHIPPINGの行動原則を定めた憲章( Maritime Industry Charter On Quality )が提唱され、多くの関係機関がこれに署名している( 船協海運年報1999 参照)。2000年3月にはシンガポールにおいて同国政府の主催によりアジア地域で初めてのクオリティ・ SHIPPING・セミナーが開催され、欧州主導で進められてきたクオリティ・ SHIPPINGの推進活動は世界的に広がりつつある。

これまでに開催されたセミナー、キャンペーン等を通じ、クオリティ・ SHIPPINGを推進するためには、①自主的な基準を設定し、それを実行すること、②船主、運航者、用船者、旗国、寄港国等の関係者

が責任連鎖の中で各々の責任を全うすること、③情報の交換・透明性を確保すること( \* EQUASIS がその一例 ) ④質の高い船員の確保と育成のための環境整備等が必要であると共通認識されている。

\* EQUASIS ( European Quality Shipping Information System = 船舶の品質および安全関連情報システム )

サブスタンダード船を排除し、船舶の安全および海洋汚染防止の一層の向上を図るため、船舶や運航者に関する幅広い透明性のある情報を一つに集約し、インターネットのホームページ上に公開する情報システム。

## 1・5 船舶リサイクル(解撤)問題

1998年中頃より欧米においては環境保護の観点から、船舶の解撤問題が取上げられ、特に欧州では、海運業界に対し環境保護団体(グリーンピース)によりインド亜大陸を中心とする解撤国のスクラップ施設の劣悪な労働環境、スクラップに伴う環境汚染に抗議するキャンペーンが展開された。

一方、1970年代に大量建造されたタンカーおよびバルカー等が2000年初頭から代替期を迎え、大量の解撤予定船が見込まれている。これらの老朽船の円滑な解撤を促進することは、船舶の安全運航や海洋環境の保全を図る上でも重要な課題であり、環境および労働安全に配慮した適切な解撤のための方策が国際海運会議所(ICS)をはじめ国際海事機関(IMO)等の国際機関で検討されている。

### 1. ICS シップ・リサイクリング・ワーキング・グループにおける検討

ICSでは、解撤により生じる有害廃棄物が環境に影響を与えることや解撤に従事する労働者の安全衛

生問題に対して海運業界がどのように対応していくか、また解撤に係る国際機関、関係業界、政府等と本問題についての協議・検討に備えるため、1999年3月にシップ・リサイクル・ワーキング・グループ(以後WG)を設置した。

WGでは、船舶に含まれる有害危険物リストの作成、船舶解撤のための行動方針(A Code of Practice)の作成、世界の解撤施設の能力に関する情報収集等がWGの主な活動内容として合意され、作業が進められている。

また、ICSでは1999年6月にオランダ・アムステルダムにおいてオランダ政府の主催により国際的規模で開催された第1回「シップ・スクラッピング・サミット」に参加し、解撤問題の重要性や船舶のリサイクル効率の高さ等について訴えけるとともに、解撤問題については国際的枠組の中で検討する必要があるとの認識から、解撤問題をIMOの作業計画として取り上げるようIMOへ提案を行った。

なお、従来船舶の解撤は「スクラッピング」が国

際的通称として使われていたが、船舶の解撤については90%以上がリサイクルとして再利用されていることから、ICSでは当初「シップ・スクラッピング・ワーキング・グループ」で発足したWGの名称を第1回会合の途中から「シップ・リサイクリング・ワーキング・グループ」に変更するほか、第1回の「シップ・スクラッピング・サミット」においてもICSは「シップ・リサイクリング・サミット」への変更を提案し、関係者の同意を得て名称を変更することとなった。

### 2. IMOにおける解撤問題の検討

国際的に解撤問題に対する関心が強まる中、ノルウェー等は解撤問題をIMOの作業計画に取り組むよう1999年6月に開催のIMO第43回海洋環境保護委員会(MEPC)へ提案を行った。同委員会では解撤はビジネス上の問題であり、個別各国の政策問題であることから、IMOでの扱いは適当ではないとの反論もあったが、次回会合より議題とすることとなった。

2000年3月に第44回のMEPCが開催され、船舶のリサイクル問題は優先度の高い課題であり、国際労働機関(ILO)、国連環境計画(UNEP)等と協調しつつ取り組む課題であるとのオランダ、ノルウェーの提案や、この提案を支持するICSの意見書が提出された。本会合での検討の結果、バングラデシュの主導の下、IMOとして船舶リサイクル問題へ適切な取り組みを見出すためのコレスポネンス・グループが設置され、世界の船舶リサイクル実施についての現状やリサイクル能力等について情報を収集し、2001年開催予定の第46回MEPCで報告することとなった。

### 3. パーゼル条約締結国会議における検討

1999年12月に開催されたパーゼル条約締結国会議において、船舶のリサイクルに関して環境に配慮し適切に実施するためのガイドラインをIMOと協力して作成することが決議された。

これを受け、2000年4月3日から5日の間、開催されたパーゼル条約第16回技術作業部会(Technical Working Group、以下TWG)では、船舶のリサイクル問題に関するTWGの活動範囲、技術ガイドラインの作成等が検討され、技術ガイドラインの目次(案)等が示された。また、IMOやILOと協力するためノルウェー、オランダ、インドが主導するWGが設けられた。

当協会は、TWGが技術ガイドラインを作成するにあたっては、解撤能力の減少を招かぬよう主要解撤国の現状を踏まえた実行可能なガイドラインを作成するよう運輸省を通じ外務省経由で同条約事務局へ申し入れた。

また、2000年4月6日から7日に第1回法律作業部会(Legal Working Group)が開催され、パーゼル条約の船舶解撤船への適用について、法律的側面から検討されることとなった。

本LWGでは、ノルウェーから船舶の解撤に関する自国での法的検討の結果についての情報提供があり、次回のLWGにおいてこの結果に対する各国やオブザーバーのコメントが報告されることとなった。

### 4. 国内における船舶リサイクルへの取り組み

船舶のリサイクルに係る諸問題については、関係各業界単独では解決できないことが多く、世界的にも関係業界・関係機関の連携の必要性が指摘されている。このため当協会は、まず国内の造船・解撤業界等と事務局ベースで接触をもち、船舶のリサイクルから生じる環境上の問題や解撤をリサイクルの問題として捉え、これを発展させるための方策について意見交換を行った。

この結果、世界の解撤量の見通し、解撤を実施する上での環境・安全問題への対応、内外の解撤業界の現状および発展・振興策を踏まえながら業界間の連携を強めていくこととし、今後、現状認識の整理、問題点の抽出や解決方策等の方向性が形成できた時点で新たな組織として発足させることとなった。

## 1・6 平成12年度海運関係予算

運輸省および厚生省は、1999年8月末に平成12年度予算概算要求事項を決定し、大蔵省に対して要求を行い、折衝を開始した。当協会は、日本政策投資銀行融資枠の拡充等必要な財政資金の確保を関係方面に要望した。

その後、12月20日に大蔵原案の内示があり、復活折衝を経て12月24日の閣議で政府案が決定、通常国会にて審議後、2000年3月に平成12年度の予算が成立した。

そのうち海運関係予算の概要は以下のとおりである。

### 1. 外航海運対策の推進（資料1 7参照）

#### (1) 歳出予算

##### 1 外航船員就労対策事業費補助金

国際船舶への日本人船長・機関長の2名配乗体制の導入を円滑に実施し、国際船舶制度を推

進するため、若年船員の早期養成・確保に向けた座学研修や乗船実習（若年船員養成プロジェクト）に7,700万円を要求し、7,600万円と決定された。また前年、前々年度に引き続き国際船舶制度の円滑な実施、拡充を目的とする調査費について400万円を要求し、要求どおり決定された。

#### (2) 財政投融資（日本政策投資銀行融資）資料1 8参照）

1999年10月に日本開発銀行と北海道東北開発公庫が合併し日本政策投資銀行となり、海運向け融資は鉄道・航空・流通をあわせた大枠である「交通物流ネットワーク」の中で対応することとなり、同枠全体で3,840億円とされた。当協会は、現行金利および融資比率の維持を求めたが、船員研修施設の融資比率が現行の40%から30%に引き下げられた。LNG船、二重構造タンカー、超省力化

〔資料1 7〕平成12年度海運関係予算

（単位：百万円）

区 分	平成11年度予算額	平成12年度	
		要 求 額	政 府 案
歳出予算			
海上交通局関係			
外航船員就労対策事業費補助金	90	81	80
(1) 若年船員養成プロジェクト	( 86 )	( 77 )	( 76 )
(2) 国際船舶制度推進事業費補助	( 4 )	( 4 )	( 4 )
内航海運活性化に資する課題解消のための事業推進調査	13	14	13
運輸施設整備事業団出資金	0 ( 11年度2次補正 1,250 )	2,350	175
(1) 国内旅客船のバリアフリー化	0 ( 11年度2次補正 730 )	( 1,350 )	( 105 )
(2) エコシップの建造促進	0 ( 11年度2次補正 520 )	( 1,000 )	( 70 )
海賊対策費	0	-	77
海上保安庁関係			
流出油防除体制の整備	296	450	379
航路標識の整備	7,257	7,433	7,329
財政投融資（日本政策投資銀行）			
貿易物資安定供給	( 交通・物流ネットワーク枠 397,000の内数 )	49,500	( 交通・物流ネットワーク枠 384,000の内数 )
運輸施設整備事業団に対する財政措置	37,800	37,800	29,000
政府保証限度額			
内航海運暫定措置事業に係る運輸施設整備事業団の借入金に対する政府保証	15,000 ( 11年度2次補正6,000追加 )		21,000

1. 海 運 政 策

〔資料1 8〕 外航海運関係財政投融資制度  
(平成12年度 日本政策投資銀行 融資基準)

貿易物資安定供給

対象事業	金利	融資比率	備考
1. 海上輸送基盤施設 外航船舶環境対策設備 船員研修施設	政策金利Ⅱ 政策金利Ⅱ	40% 30%	40% 30% に引下げ
外航船舶 ・船舶の改造	政策金利Ⅲ	30%	
・下記以外の船舶	政策金利Ⅲ	40%	
・超省力化船、基幹輸 入物資輸送船舶	政策金利Ⅲ	50%	
・L N G船、二重構造 タンカー、超省力化 船かつ基幹輸入物資 輸送船舶	政策金利Ⅲ	60%	
2. 海上輸送関連物流施設 複合一貫輸送施設 荷捌施設 (上屋、荷捌場、全天候 対応型荷捌施設)〔臨 港地区に限る〕 倉庫〔臨港地区に限る〕 省力化対応倉庫、物流 近代化ターミナル〔臨 港地区に限る〕 以上につき物流効率 化計画を有するもの	政策金利Ⅰ 政策金利Ⅰ 政策金利Ⅰ 政策金利Ⅱ 政策金利Ⅲ	40% 40% 40% 40% 40%	

(注1) 政策金利は、2000年6月14日現在、Ⅰ、Ⅱ、Ⅲそれぞれ  
2.15%、2.10%、2.05%。  
(注2) 融資期間は、事業の収益性、設備の耐用年数等を総合的  
に勘案して決定。必要に応じ、据置期間を設けることが  
できる。

船かつ基幹輸入物資輸送船舶については融資比率  
60%が維持された。

2. 運輸施設整備事業関係(資料1 9参照)

運輸施設整備事業団については、事業計画予算と  
して内航海運の体質改善が372億円、国内旅客船の  
整備が150億円、船舶改造等融資が10億円、総額532  
億円とされ、支出予算は563億円と決定された。支  
出予算の資金調達は、財政資金が290億円、自己資

〔資料1 9〕 平成12年度運輸施設整備事業団  
(船舶関係業務) 関係予算

(単位: 億円)

区 分	平成11年度 予 算 額	平成12年度	
		要求額	政府案
事業計画	643	666	532
(1) 国内旅客船の整備	(140)	(150)	(150)
(2) 内航海運の体質改善	(491)	(506)	(372)
(3) 船舶改造等融資	(12)	(10)	(10)
支出予算	647	658	563
(1) 国内旅客船の整備	(132)	(146)	(146)
(2) 内航海運の体質改善	(503)	(502)	(407)
(3) 船舶改造等融資	(12)	(10)	(10)
資金計画	647	658	563
(1) 財投資金	(378)	(378)	(290)
(2) 自己資金	(269)	(280)	(273)

〔資料1 10〕 平成12年度船員関係予算

(単位: 百万円)

区 分	平成11年度 予 算 額	平成12年度		内 容 ・ 備 考	
		要求額	政府案		
一 般 会 計 運 輸 省	Ⅰ 船員雇用関係	1. 船員離職者職業転換等給付金	441	936	755
		(1) 漁業関係	(118)	(661)	(480)
		(2) 海運業関係	(323)	(276)	(276)
		2. 船員雇用促進対策事業費補助金	55	52	50
		(1) 外国船就職奨励助成	(16)	(18)	(18)
	(2) 内航転換奨励助成	(11)	(7)	(7)	
	(3) 技能訓練助成	(9)	(9)	(8)	
	(4) 船員職域拡大訓練助成	(15)	(15)	(14)	
	(5) 内航転換訓練助成	(4)	(3)	(3)	
	3. 外航船員就労対策事業費補助金 うち国際船舶船員緊急養成事業費補助	86	77	76	
Ⅱ 開発途上国船員養成への協力	72	64	64	開発途上国の船員養成への協力・貢献、57名	
合 計	654	1,130	945		
船員 保 険 特 別 会 計	船員等の就職促進に要する経費	16	17	17	就職促進手当
	雇用安定対策事業に要する経費	25	43	25	未払賃金の立替払
	船員雇用促進対策事業費補助に要する経費	588	566	537	・陸上転換職業訓練
	(1) センター管理費	(79)	(79)	(79)	外国船員派遣助成金
	(2) 技能訓練事業費	(100)	(100)	(99)	技能訓練派遣助成金
(3) 雇用安定事業費	(410)	(387)	(360)	・陸上転換職業訓練	
合 計	629	625	580	105名 95名 650名 570名 105名 95名	

四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある

金が273億円とされた。

### 3. 船員対策関係（資料1 10参照）

#### (1) 一般会計

船員雇用関係としては、(財)日本船員福利雇用促進センター（SECOJ）が行う船員雇用対策事業に5,000万円、国際的な漁業規制や本州四国連絡橋の利用による離職船員への給付金が7億5,500万円、これに上述の外航船員就労対策事業費7,600万円、総額で8億8,100万円とされた。

このほか、政府開発援助（ODA）の一環として実施している「開発途上国船員養成受入れ事業」は研修生57名とし、6,400万円とされた。

#### (2) 船員保険特別会計

船員保険特別会計のうち、船員雇用対策関係は、外国船舶員派遣助成金をはじめ、技能訓練派遣助成金等、SECOJへの補助金として5億円とされたほか、未払い賃金の立て替え払いに要する経費等合計で5億8,000万円となっている。

### 4. その他（資料1 7参照）

モーダルシフトの政策支援を検討するため、内航海運活性化に資する課題解消のための事業推進調査費が1,300万円とされたほか、近年東南アジアなどにおいて頻発・凶悪化している海賊行為の防止対策に係る費用として、新たに海賊対策費7,700万円が決定された。

## 1・7 平成12年度海運関係税制改正

平成12年度税制改正要望について、当協会では1999年9月に開催された定例理事会において、船員教育訓練施設の特別償却制度の延長、国際船舶に係る登録免許税の軽減措置の延長、外航用コンテナに係る固定資産税の軽減措置の延長など平成11年度末に期限切れとなる事項を中心とした税制改正要望重点事項を決定し、政府・国会等関連方面への要望活動を開始した（資料1 11参照）。

平成12年度税制改正においては、大蔵省・自治省は、景気低迷の影響等で税収不足が続いている状況下、特定の政策目的のために設けられている租税特別措置の大幅な縮減を進める方針を固め、12月2日に整理・合理化案を提示した。

同案では船員教育訓練施設の特別償却制度の廃止、特別修繕準備金の対象法人の中小企業への限定、中小企業の貸倒引当金の特例（16%の割増措置）の廃止などが盛り込まれたため、当協会ではこれらの現行制度の必要性を訴え、その存続について関係方面に強力な要望活動を展開した。

その結果12月16日、自民党税制調査会による「平成12年度税制改正大綱」において概ね当協会の要望が認められた。特別修繕準備金については現行制度が維持されることとなったが、中小企業の貸倒引当金の特例は廃止された（貸倒引当金制度は存続）。

平成12年度税制改正のポイントは以下のとおりである。（詳細は資料1 12参照）

#### (1) 船員教育訓練施設の特別償却制度

- ・対象設備に下限額（操船シュミレーター：3億円超、機関シュミレーター：2億円超、荷役シュミレーター：1億円超）を設定し、現行内容（特償率16/100）で平成13年3月31日まで延長された。

#### (2) 国際船舶に係る登録免許税の軽減措置

- ・現行内容（軽減税率1/1000）で平成14年3月31日まで延長された。

#### (3) 外貿埠頭公社のコンテナ埠頭税制

旧外貿埠頭公団から承継した外貿コンテナ埠頭およびその後埠頭公社が整備した大規模外貿コン

テナ埠頭に対する固定資産税および都市計画税について、「課税標準の特例措置」は、1999年度末が期限とされていた。

そこで、当協会ならびに各公社は協調し、特例措置の延長を関係先に訴えた結果、2000年度より2年間の延長が認められた。すなわち、

- 1 公社が、1998年3月31日までに所有している一定規模以上のコンテナ埠頭に対する固定資産税および都市計画税の課税標準の特例措置（二分の一）の適用期限を2年間延長し、2002年3月31日までとすること。
- 2 公社が、1998年4月1日から2000年3月31日までに取得する大規模コンテナ埠頭に対する固定資産税および都市計画税の課税標準の特例措置（取得当初10年間は三分の一、その後は二分の一）についてはその取得期限を2年間延長し、2002年3月31日までとすること。

となった。これによる、減免額は、5公社合計で約33億円（2000年度ベース）とみられる。

（注）上記①、②の規模要件については、次の

とおりである。

- 1 が、水深13m以上、延長300m以上、面積90,000㎡以上の埠頭または、水深14m以上、延長330m以上、面積115,500㎡以上の埠頭
  - 2 が、水深14m以上、延長330m以上、面積115,500㎡以上の埠頭
- (4) その他
- ・エネルギー需給構造改革推進投資税制については、普及率が高まり適用基準を満たさなくなった廃熱利用ボイラー（排ガスエコマイザー）が対象外になった以外は現行内容（30/100の特別償却制度又は7/100の税額控除）で平成14年3月31日まで延長された。
  - ・特別修繕準備金については大蔵省整理・合理化案では対象法人が資本金1億円以下の中小企業に限定されることが示されたが、現行内容で継続することになった。

なお、平成12年度税制改正後の海運関係税制は資料1 13(P 30~31)のとおりである。

〔資料1 11〕平成12年度税制改正重点要望事項

海 運 関 係 事 項

1. 船員教育訓練施設の特別償却制度の延長

本制度（償却率16/100）は、平成12年3月末をもって期限が到来するが、日本商船隊の混乗船の増加に対応した日本人船員の職業能力の向上を図るため、本制度を延長すること。

2. 国際船舶に係る登録免許税の軽減措置の延長

本軽減措置（本則税率4/1000を1/1000）は、平成12年3月末をもって期限が到来するが、諸外国に比べ割高な日本籍船の取得・保有に係る諸税の軽減を図り、国際船舶の国際競争力の強化に資するため、本措置を延長すること。

3. 外航用コンテナに係る固定資産税の軽減措置の延長

本特例措置（課税標準4/5）は、平成11年度分をも

って期限が到来するが、三国間輸送が増加傾向にあるなか、外航用コンテナの国内滞留率は1割程度にすぎないのが実状であり、応益負担の考え方から、課税標準を軽減することが妥当である。また、コンテナ航路における諸外国海運との国際競争に伍していくためにも本特例措置を延長すること。

4. 外資埠頭公社が所有および今後取得するコンテナ埠頭に対する固定資産税・都市計画税の軽減措置の延長

埠頭公社が所有するコンテナ埠頭に対する課税の特例措置（課税標準1/2）および今後取得する大規模コンテナ埠頭に対する課税の特例措置（課税標準1/3）は、平成11年度分をもって期限が到来するが、国際的に見てわが国港湾のコスト高が指摘されているなかで、本措置が廃止され、埠頭借受者に負担が転嫁されることとなれ

ば、海運企業の経営を著しく圧迫することとなる。今後とも物流サービスの安定供給を行っていくために本軽減措置を延長すること。

### 5. 内航海運暫定措置事業の円滑な実施のための法人税の特例措置の創設

内航海運暫定措置事業の円滑な実施を図るため、内航

海運組合総連合会の関係経理処理について、法人税の特例措置を創設すること。

### 6. 内航用コンテナに係る固定資産税の軽減措置の創設

海上輸送へのモーダルシフトの推進を図るため、内航用コンテナに係る固定資産税の課税標準の特例措置を創設すること。

## 税制の国際的イコールフットイングおよび産業競争力強化関係事項（一般税制）

### 1. 連結納税制度の早期導入

企業活動の一層の効率化、新規事業への進出を図る上で分社化は重要な選択肢である。このため事業形態によって税負担に差異が生じないように、諸外国において広く採用されている同制度の早期導入を図ること。また、国内子会社に加え、直接・間接保有100%の特定外国子会社についても連結の対象とすること。

### 2. 特定外国子会社に係る留保金課税の改善

現行のタックスヘイブン税制では、海外子会社（特定外国子会社）の欠損を無視し利益のみを親会社に合算させるという、租税負担の公平性を欠いたものとなっている。

わが国海運企業の多くは、船員費をはじめとしたコスト削減、為替リスク回避などのためにいわゆる便宜置籍国

に海外子会社を設立しているが、これは租税回避を目的としたものではない。

このため、課税の適正化を図るため、連結納税制度導入の際は直接・間接保有100%の特定外国子会社についても連結の対象とすること。

同制度の早期導入が認められない場合は、次善の策として以下の改善を図ること。

- ・ 課税対象留保金額の計算上、同一国の同一業種の特定外国子会社（便宜置籍国の仕組船会社等）については全ての子会社の損益の通算を認める
- ・ 課税済留保金額の損金算入制限の緩和
- ・ 控除未済課税済配当の控除期間制限の撤廃
- ・ 軽課税国の判定基準（いわゆる25%基準）の引き下げ
- ・ 適用除外の非適用業種から「船舶の貸付」を外す

以 上

## 〔資料 1 12〕平成12年度税制改正 最終結果

## 1. 当協会要望項目

## (1) 海運関係事項

項 目	現 行 制 度	要 望 内 容	最 終 結 果
1. 船員教育訓練施設の特別償却制度の延長	特償率 16/100	適用期限の延長 (2年)	対象設備の下限額を設定し、1年間延長(平13.3.31まで) 操船シミュレーター: 3億円超 機関シミュレーター: 2億円超 荷役シミュレーター: 1億円超 *大蔵省の整理・合理化策では、廃止とされていた。
2. 国際船舶に係る登録免許税の軽減措置の延長	税率 1/1000 (本則 4/1000) (1) 所有権保存登記 ・国際船舶 船舶価格の 1/1000 (2) 抵当権設定登記 ・国際船舶 債権金額の 1/1000	適用期限の延長 (2年)	現行内容で延長(平14.3.31まで)
3. 外航用コンテナに係る固定資産税の軽減措置の延長	課税標準 価格の 4/5	適用期限の延長 (2年)	現行内容で延長(平14.3.31まで)
4. 外資埠頭会社が所有および今後取得するコンテナ埠頭に対する固定資産税・都市計画税の軽減措置の延長	① 課税標準 価格の 1/2 現在所有するコンテナ埠頭: 平10.3.31までに取得したもの ② 課税標準 価格の 1/3 (但し、取得当初10年間。それ以後は 1/2) 今後取得する大水深コンテナ埠頭: 平10.4.1~平12.3.31の間に取得したものに限り	適用期限の延長 (2年)	現行内容で延長(平14.3.31まで) *②は、平10.4.1~平14.3.31の間に取得する大水深コンテナ埠頭が対象。
5. 内航海運暫定措置事業の円滑な実施のための法人税の特例措置の創設		創設	創設されず
6. 内航用コンテナに係る固定資産税の軽減措置の創設		創設	創設されず
7. エネルギー需給構造改革推進投資税制の延長	30/100の特別償却制度又は 7/100の税額控除 対象設備 ① 高効率ボイラー ② 船舶推進軸動力利用発電装置	適用期限の延長 (2年)	概ね現行内容で延長(平14.3.31まで) *廃熱利用ボイラー(排ガスエコノマイザー)は、普及率が高まったため、適用基準に該当せず、対象外となった。
8. 中小企業新技術体化投資促進税制の延長	(1) 取得の場合 30/100の特別償却又は 7/100の税額控除 (2) リースの場合 リース費用 × 60/100 × 7/100の税額控除 対象設備 ① 光波式船位誘導・位置決め装置 ② 内航タンカー荷役自動化装置(制御コンピューターから計測器、検知器等までの部分) ③ 船舶地球局設備 ④ 電子計算機	適用期限の延長 (2年)	現行内容で延長(平14.3.31まで)
9. 中小企業投資促進税制の延長	30/100の特別償却又は 7/100の税額控除 対象設備 ① 機械装置(230万円以上) ② 器具備品(合計額100万円以上) ③ 内航貨物艀(基準取得価格の75%)	適用期限の延長	現行内容で延長(平13.5.31までに取得し、事業の用に供したものを)

## (2) 税制の国際的イコールフットイングおよび産業競争力強化関係事項（一般税制）

要 望 項 目	最 終 結 果
1. 連結納税制度の早期導入 (直接・間接保有100%の特定外国子会社を対象に含む同制度の早期導入)	2001年度における会社分割に関する税制の導入を待って、連結納税制度の導入を目指す
2. 特定外国子会社に係る留保金課税の改善	措置されず
3. 特定外国子会社の設立における特定の現物出資の課税の特例の改善	措置されず
4. 外国税額控除制度の改善	措置されず
5. 船舶の減価償却制度の見直し	措置されず
6. 日本船主責任相互保険組合の法人区分の変更	措置されず
7. 長期保有(10年)の土地から償却資産(船舶を含む)への買い替えの場合の圧縮記帳を認めること	措置されず
8. 欠損金の繰越期間の撤廃または延長	措置されず
9. 欠損金の繰戻し還付の不適用措置の廃止	措置されず * 同不適用措置の適用期限が延長された(平14.3.31まで)
10. 受取配当金の益金不算入枠についての制限撤廃	措置されず
11. 交際費の損金算入が可能な対象法人の拡大	措置されず
12. 退職給与引当金制度の役員に対する適用	措置されず
13. 適格年金制度の一層弾力化	措置されず * 検討事項として、「年金課税については、老後を保障する公的年金と私的資産形成を総合的に勘案し、各種年金制度間のバランス、退職金課税や給与課税とのバランス等に留意して、国民間に課税の不公平が生じないよう、拠出・運用・給付を通じて課税のあり方を抜本的に見直す」ことが大綱に明記された。

## 2. その他大蔵省整理・合理化案の対象となった事項

項 目	整 理 ・ 合 理 化 案	最 終 結 果
1. 特別修繕準備金	対象法人を中小企業に限定	現行内容で存続
2. 中小企業の貸倒引当金の特例	16%の割増措置の廃止	公益法人等及び共同組合等を除き、繰入限度額を16%増とする措置を廃止 * 貸倒引当金の法定繰入率に係る措置は、存置。
3. 公害防止用設備の特別償却	特別償却率の引き下げ等 * 海運関係では、脱フロン対応型設備(コンテナ用冷凍装置)の特別償却率を現行の16%から12%へ引き下げ案が提示された。	現行内容で存続

## 1・8 外国における船舶所得等に対する課税状況

近年、経済のグローバル化に伴い企業の国際的経済活動が多様化・高度化している中で、居住地と源泉地国での重複した課税、いわゆる国際的な二重課税の排除は一層重要な問題となっている。

租税条約は、両締約国の一方の居住者が、他方の

国からその国の国内源泉所得とされる所得を得る場合において、源泉地国においてはその課税を制限することにより、また、居住地国においては外国税額の控除などの二重課税排除のための規定を適用することにより、二重課税の回避および排除の役割を果

たしている。

経済協力開発機構（OECD）では、人、商品、技術、資本等の国際的な交流を円滑化することを目的に、最も典型的な税務問題である所得等に対する二国間の課税の扱いについて1963年にモデル租税条約を策定、その後、経済状況の変化に対応するため幾度か改訂され、現在も検討を続けている。これをベースに加盟国は一方の相手国との間に二国間条約もしくは協定を締結している。国連においても、このOECDモデル租税条約をベースとして先進国／発展途上国間の国連モデル租税条約を策定している。

これらのモデル租税条約には国際運輸業所得についても規定が設けられている。同モデル租税条約ではまず「国際運輸」について、「一方の締約国に、その事業の実質的管理の場所を有する企業が運用する船舶または航空機による運送をいう」と規定しており、さらに「それら船舶または航空機を国際運輸に運用することによって取得する利得に対しては、企業の実質的管理の場所が存在する締約国においてのみ租税を課することができる」とし、国際運輸業所得に対する二重課税問題が起きないように仕組みとなっている。

2000年1月1日現在、わが国は二重課税排除の目的で44カ国との間で租税条約を結んでいる。1999年度においては、日本・マレーシア租税条約の全面改正により同国における船舶運賃収入に係る所得税が50%免除から相互全額免除となった（2000年1月1日以降課税年度より）。（資料1 14参照）

当協会では、諸外国との国際運輸業所得に対する課税状況を把握するために、例年、課税実態ならびに配船実績を調査し、外国税に関する諸問題の検討の参考に供している。

1998年度については、1999年9月現在の会員会社121社を対象に調査を実施したところ、外国において納税した会社は24社、1998年度分の納税を行なった国は28ヶ国、当年度分の納税額は16億7,003万円で、前年度に比べ1,020万円の減少となった。配船社数は38社で、配船国数（地域を含む）は148カ国であった。（資料1 15および1 16参照）

当協会では、国際的課税問題が発生した場合には速やかな情報収集に努め、関係省庁に対し政府レベルでの対応策を講じるよう要請することとしている。

【資料1 13】平成12年度税制改正後の海運関係税制一覧

項 目	制 度 の 概 要	適 用 期 間
1. 特定設備等の特別償却 1) 船 舶	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 外航近代化船（3000G/T以上） 特償率18/100</li> <li>・ 内航近代化船（300G/T以上） 特償率16/100</li> <li>・ 二重構造タンカー（外内航とも） 特償率19/100</li> </ul>	告示による 平8.4.1～平13.3.31 平7.4.1～平13.3.31
2) 船員教育訓練施設等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 特償率16/100 （操船シミュレーター：3億円超、機関シミュレーター：2億円超、荷役シミュレーター：1億円超の施設に適用）</li> </ul>	平10.4.1～平13.3.31 平10.4.1～平13.3.31
3) 公害防止設備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ オゾン層を破壊する特定物質の代替物質を使用したコンテナ用冷凍設備（取得価額200万円以上、HCFC対応型設備も対象） 特償率16/100</li> </ul>	平5.4.1～平13.3.31
2. エネルギー需給構造改革推進投資促進税制（特別償却または税額控除） 1) 高効率ボイラー 2) 船舶推進軸動力利用発電装置	30/100の特別償却又は7/100の税額控除 （資本金1億円以下の法人に適用）	平10.4.1～平14.3.31

項 目	制 度 の 概 要	適 用 期 間
3. 中小企業新技術体投資促進税制 (電子機器利用設備を取得した場合の特別償却制度 又は税額控除制度)  1) 光波式船位誘導・位置決め装置 2) 内航タンカー荷役自動化装置 (制御コンピューターから計測器、検知器等までの部分) 3) 船舶地球局設備 4) 電子計算機	(1) 取得の場合 30/100の特別償却又は7/100の税額控除 (2) リースの場合 リース費用×60/100×7/100の税額控除(1・2とも資本金1億円下の法人に適用)	平10.4.1～平14.3.31
4. 中小企業投資促進税制 (中小企業による機械装置等の取得に係る特例) 1) 機械装置(230万円以上) 2) 器具備品(合計額100万円以上) 3) 船舶(内航貨物船(基準取得価格)75%)	30/100の特別償却又は7/100の税額控除 (資本金1億円以下の法人に適用)	平10.6.1～平13.5.31
5. 海外投資等損失準備金制度	積立率... (イ) 資源探鉱 100% (ロ) 資源開発 30% (ハ) 特定海外経済協力 14% (ニ) 新開発地域 12%	昭48.4.1～平14.3.31 平10.4.1～平14.3.31 平10.4.1～平14.3.31 昭48.4.1～平14.3.31
6. 特定資産の買換	(1) 船舶から船舶 (2) 内航船舶から減価償却資産	昭45.4.1～平13.3.31 昭59.4.1～平13.3.31
7. 特定外国子会社等の所得の合算課税	特定の外国子会社等の留保所得のうち、親会社(内国法人)の持ち分に対応する部分を親会社の所得に合算して課税する。	
8. 登録免許税の課税の特例	軽減後の税率(本則4/1000) (1) 所有権保存登記 ・国際船舶 船舶価格の1/1000 (2) 抵当権設定登記 ・国際船舶 債権金額の1/1000	平10.4.1～平14.3.31
9. 特別修繕準備金	船舶の場合: 事業年度の月数/60か月×3/4	
10. 船舶の耐用年数	・油そう船 13年 ・薬品そう船 10年 ・その他のもの 15年	
11. とん税、特別とん税	(1) とん税 1純トン 16円 (2) 特別とん税 1純トン 20円	
12. 固定資産税の課税の特例 1) 船 舶  2) 外航用コンテナ 3) 外資埠頭会社が所有又は取得するコンテナ埠頭 に対する固定資産税・都市計画税の軽減措置  4) 脱特定物質(脱フロン)対応型設備 ・コンテナ用冷凍装置 (同時に設置する専用補助発電機を含む)	・課税標準: (1) 内航船 価格の1/2 (2) 外航船 価格の1/6 (3) 外国貿易船(外貿実績50%超) 価格の1/10 (4) 外国貿易船のうち国際船舶 価格の1/15 ・課税標準: 価格の4/5 ① 課税標準: 価格の1/2 (現在所有するコンテナ埠頭: 平10.3.31までに取得したもの) ② 課税標準 価格の1/3 (今後取得する大水深コンテナ埠頭: 平10.4.1～平14.3.31の間に取得したものに限り)  ・課税標準: 価格の4/5 (平成11年4月1日～13年3月31日に取得したものに限り)	平9～平13年度分 平10～平13年度分 ① 平10～平11年度分 ② 平10～平13年度取得分について最初の10年間(それ以後は、価格の1/2) 平11～13年度分 最初の3年間

## 〔資料1—14〕 租税条約リスト

(2000.1.1現在)

国 名	条約(等の名称)	署名年月日	発効年月日	適 用	船舶・航空機等条項 船...船舶 空 航空機
1	アメリカ 所得税条約	(原)1954.4.16 ① 1957.3.23 ② 1960.5.7 ③ 1962.8.14 (全)1971.3.8	(原)1955.4.1 ① 1957.9.9 ② 1964.9.2 ③ 1965.5.6 (全)1972.7.9	1955.4.1以降開始課税年度より  1973.1.1以降開始課税年度より	船・空相互全免
2	スウェーデン 所得税条約	(原)1956.12.12 ① 1964.4.15 (全)1983.1.12 ① 1999.2.19	(原)1957.6.1 ① 1965.5.25 (全)1983.9.18 ① 1999.12.25	1957.1.1以降開始所得年度より 1966.1.1以降開始課税年度より 1984.1.1以降開始課税年度より 2000.1.1以降開始課税年度より	船・空相互全免
3	デンマーク 所得税条約	(原)1959.3.10 (全)1968.2.3	(原)1959.4.24 (全)1968.7.26	1959.4.1以降開始課税年度より 1968.1.1以降開始課税年度より	船・空相互全免
4	パキスタン 所得税条約	(原)1959.2.17 ① 1960.6.28	(原)1959.5.14 ① 1961.8.1	1959.1.1以降開始する「前年度」又は「課税計算期間」より 1960.1.1以降開始する各「前年度」より	船 規定なし 空 相互全免
5	ノルウェー 所得税条約	(原)1959.2.21 (全)1967.5.11 (全)1992.3.4	(原)1959.9.15 (全)1968.10.25 (全)1992.12.16	1959.1.1以降開始課税年度より 1968.1.1以降開始事業年度より 1993.1.1以降開始課税年度より	船・空相互全免
6	インド	(原)1960.1.5 ① 1969.4.8 ② 1974.11.30  (全)1989.3.7	(原)1960.6.13 ① 1970.11.15 ② 1974.12.26  (全)1989.12.29	1960.1.1以降開始課税年度より 1967.4.1以降開始賦課年度より5年間 1972.4.1以降開始賦課年度及びその後4賦課年度 1977.4.1以降開始賦課年度より 1990.1.1以降開始賦課年度より	船(原)50%免除 空 相互全免 ① 1次改訂で55%分免除 ② 更に5賦課年度延長  55%免除が50%免除となった6年目より75%免税、11年目より相互全免
7	シンガポール 所得税条約	(原)1961.4.11 (全)1971.1.29 ① 1981.1.14 (全)1994.4.9	(原)1961.9.5 (全)1971.8.3 ① 1981.6.23 (全)1995.4.28	1961.1.1以降開始課税年度より 1971.1.1以降開始賦課年度より 1982.1.1以降開始賦課年度より 1996.1.1以降開始賦課年度より	船・空相互全免
8	オーストリア 所得税条約	1961.12.20	1963.4.4	1963.1.1以降開始課税年度より	船・空相互全免
9	ニュージーランド 所得税条約	(原)1963.1.30 ① 1967.3.22	(原)1963.4.19 ① 1967.9.30	1963.4.1以降開始所得年度より 1967.4.1以降開始所得年度より	船・空相互全免
10	イギリス 所得税条約	(原)1962.9.4 (全)1969.2.10 ① 1980.2.14	(原)1963.4.23 (全)1970.12.25 ① 1980.10.31	1963.4.6以降開始賦課年度より 1970.4.6以降開始賦課年度より 1980.4.6以降開始賦課年度より	船・空相互全免
11	タイ 所得税条約	1963.3.1 (全)1990.4.7	1963.7.24 1990.8.31	1963.1.1以降開始課税年度又は事業年度より 1991.1.1以降開始課税年度より	船50%免除 空 相互全免
12	マレーシア (マラヤ連邦) 所得税条約 所得税協定	(原)1963.6.4 (全)1970.1.30 (全)1999.2.19	(原)1963.8.21 (全)1970.12.23 (全)1999.12.31	1963.1.1以降開始賦課年度より 1970.1.1以降開始賦課年度より 2000.1.1以降開始課税年度より	船・空相互全免 船50%免除 空 相互全免 船・空相互全免
13	カナダ 所得税条約	① 1964.9.5 1986.5.7	1965.4.30 1987.11.14	1965.1.1以降開始賦課年度より 1688.1.1以降開始課税年度より	船・空相互全免
14	フランス 所得税条約	(原)1964.11.27 ① 1981.3.10 (全)1995.3.3	(原)1965.8.22 ① 1981.10.14 (全)1996.3.24	1965年に修了する事業年度より  1997.1.1以降開始課税年度より	船・空相互全免
15	ドイツ 所得税条約	(原)1966.4.22 ① 1979.4.17 ② 1983.2.17	(原)1967.6.9 ① 1980.11.10 ② 1984.5.4	1967.6.9の属する賦課期間より 1974.1.1以降開始賦課期間より 1981.1.1以降開始賦課期間より	船・空相互全免
16	ブラジル 所得税条約	(原)1967.1.24 ① 1976.3.23	(原)1967.12.31 ① 1977.12.29	1968.1.1以降開始課税年度より 1978.1.1以降開始課税年度より	船・空相互全免
17	スリランカ (セイロン) 所得税条約	1967.12.12	1968.9.22	1968.4.1以降開始賦課年度より	船・空50%免除
18	エジプト (アラブ連合) 所得税条約	1968.9.3	1969.8.6	1969.8.6以降終了の事業年度より	船・空相互全免
19	ベルギー 所得税条約	1968.3.28 1988.11.9	1970.4.16 1990.11.16	1970.12.31以降終了の事業年度より	船・空相互全免
20	オーストラリア 所得税条約	1969.3.20	1970.7.4	1970.7.1以降開始所得年度より	船・空相互全免

国 名	条約(等の名称)	署名年月日	発効年月日	適 用	船舶・航空機等条項 船...船舶 空航空機
21	オランダ 所得税条約	(原)1970.3.3 ① 1992.3.4	(原)1970.10.23 ① 1992.12.16	1970.1.1以降開始課税年度より 1993.1.1以降開始課税年度より	船・空相互全免
22	大韓民国 所得税条約	1970.3.3 (全)1998.10.8	1970.10.29 (全)1999.11.22	1970.1.1以降開始課税年度より 2000.1.1以降開始課税年度より	船・空相互全免
23	ザンビア 所得税条約	1970.2.19	1971.1.23	1971.1.1以降開始課税年度より	船・空相互全免
24	スイス 所得税条約	1971.1.19	1971.12.26	1971.1.1以降開始課税年度より	船・空相互全免
25	フィンランド 所得税条約	(原)1972.2.29 ① 1991.3.4	(原)1972.12.30 ① 1991.12.28	1972.1.1以降開始課税年度より 1992.1.1以降開始課税年度より	船・空相互全免
26	イタリア 所得税条約	(原)1969.3.20 ① 1980.2.14	(原)1973.3.17 ① 1982.1.28	1973.1.1以降開始課税年度より 1974.1.1以降開始課税年度より	船・空相互全免
27	スペイン 所得税条約	1974.2.13	1974.11.20	1975.1.1以降開始課税年度より	船・空相互全免
28	アイルランド 所得税条約	1974.1.18	1974.12.4	1974.4.6以降開始賦課年度の所得税 1974.4.1以降開始事業年度の法人利 潤税及びその日に現に継続 中の事業年度の残存期間の 法人利潤税	船・空相互全免
29	ルーマニア 所得税条約	1976.2.12	1978.4.9	1978.1.1以降開始課税年度より	船・空相互全免
30	旧チェコスロヴァキア 所得税条約	1977.10.11	1978.11.25	1979.1.1以降開始課税年度より	船・空相互全免
31	フィリピン 所得税条約	1980.2.13	1980.7.20	1981.1.1以降開始課税年度より	船・空40%軽減
32	ハンガリー 所得税条約	1980.2.13	1980.10.25	1981.1.1以降開始課税年度より	船・空相互全免
33	ポーランド 所得税条約	1980.2.20	1982.12.2	1982.1.1以降開始課税年度より	船・空相互全免
34	インドネシア 所得税協定	1982.3.3	1982.12.31	1983.1.1以降開始課税年度より	船・空相互全免

【資料1 15】 外国における船舶所得に対する課税状況一覧表（1998年度 納付実績） （単位：千円）

国 名	課税対象 運賃	納税額 (Income Tax 等)		還付金額	納税額 順位	Income Tax 等 対運賃比 (%)	納税社数
		(当年度分)	(過年度分)				
ア ジ ア	北朝鮮	42,354	847	0	0	2.00	1
	香港	14,823	235	0	248	1.59	2
	フィリピン	10,716,680	161,495	9,009	0	1.51	11
	マレーシア	15,866,170	76,907	4,020	0	0.48	11
	タイ	28,637,145	430,686	174,657	0	1.50	17
	インドネシア	1,415,737	56,630	0	0	4.00	6
ア ス タ ン カ	バングラデシュ	23,271,787	208,797	2,286	0	0.90	11
	インド	2,164,583	173,167	0	0	8.00	3
	スリランカ	1,968,207	23,597	0	0	1.20	4
中 近 東	イスラエル	68,240	3,412	0	0	5.00	1
	アラビア	728,083	40,945	0	0	5.62	4
ア オ ニ セ	バブアニューギニア	1,193,802	28,649	12,174	0	2.40	11
	ソロモン諸島	314,511	15,721	0	0	5.00	5
中 南 米	パナマ	116,398	3,492	0	0	3.00	2
	コスタリカ	3,534	1,060	0	0	29.99	1
	ハイチ	510	51	0	0	10.00	1
	ドミニカ	316	8	0	0	2.53	1
	ベネズエラ	4,751,936	73,651	0	0	1.55	2
	コロンビア	1,864,822	56,745	0	0	3.04	3
	パラグアイ	325,313	11,386	0	0	3.50	1
	エクアドル	756,857	3,784	0	0	0.50	3
	チリ	1,544,203	55,494	0	0	3.59	2
	グアテマラ	880,868	35,234	0	0	4.00	2
ホンジュラス	51,243	2,050	0	0	4.00	1	
ア フ リ カ	ナイジェリア	6,018,127	179,231	0	0	2.98	1
	ケニア	356,238	9,974	0	0	2.80	2
	タンザニア	449,118	10,217	0	0	2.27	2
	ガーナ	360,629	6,574	0	0	1.82	1
合計 / 平均	103,882,234	1,670,039	202,146	248	-	3.83	24

注) 本表は、当協会会員会社からの調査回答のうち、納税実績のあった24社の集計である。  
調査対象は、「運賃にかかる外国法人税」(法人税法上の外国税額控除の対象となるもの)に限定した。



配船国 海運会社名	ア フ リ カ																																											
	ア ル	ア ジ	エ リ	エ ト	エ リ	カ ナ	カ ボ	カ メ	ガ ル	ガ ン	ガ ボ	ギ ニ	ケ ニ	コ ト	コ モ	ザ イ	シ レ	ス エ	ス ワ	セ ド	セ ネ	セ ン	ソ マ	チ ニ	ト ニ	ナ イ	西 ミ	ベ ル	マ ダ	南 ア	モ リ	モ リ	モ ロ	リ ベ	レ ニ									
アクトマリタイム																																												
旭 海 運																																												
旭 タ ン カ ー																																												
第 一 中 央 汽 船																																												
イースタン・カーライナー																																												
八 馬 汽 船																																												
日 之 出 汽 船																																												
出 光 タ ン カ ー																																												
飯 野 海 運																																												
インターエイシアライン																																												
関 汽 外 航																																												
川 崎 近 海 汽 船																																												
川 崎 汽 船																																												
京 北 海 運																																												
国 華 産 業																																												
エム・オー・シーウエイズ																																												
浪 速 タ ン カ ー																																												
ナビックス近海																																												
日 本 郵 船																																												
日 産 専 用 船																																												
日 正 汽 船																																												
ニッセイ SHIPPING																																												
日 鉄 海 運																																												
エヌケーケー物流																																												
商 船 三 井																																												
三 光 汽 船																																												
新 和 海 運																																												
昭 和 シェル 船 舶																																												
昭 和 油 槽 船																																												
太 平 洋 海 運																																												
太 平 洋 汽 船																																												
東 朋 海 運																																												
東 海 商 船																																												
東 興 海 運																																												
東 京 マ リ ン																																												
東 京 船 舶																																												
東 京 タ ン カ ー																																												
雄 洋 海 運																																												
配 船 会 社 合 計	5	2	10	1	1	2	0	3	3	3	2	2	5	3	0	3	2	0	1	3	0	1	1	3	0	0	3	4	3	2	1	0	3	1	2	10	1	3	3	7	4	0	1	
納 税 会 社 合 計	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

注) 印...配船および納税 ○印...配船のみ

1. 海 運 政 策

配船国 海運会社名	ヨロツバ														オセアニア																																													
	アイ ル	イ タ	オ シ	ギ ラ	ジ ラ	ブ ラ	エ ラ	ウ ラ	エ ラ	イ ン	ス ラ	デ ン	ド ク	ノ ッ	フ ラ	フ ラ	ボ ル	ボ ル	マ ル	マ ル	ロ ス	ウ ク	ラ ト	ラ ト	エ ス	ゲ ス	オ ス	キ ス	グ ア	サ イ	ソ ロ	タ モ	タ モ	西 サ	ニ ウ	ニ ウ	バ ン	バ ン	フ イ	ミ ネ	ナ ウ																			
アクトマリタイム																																																												
旭海運																																																												
旭タンカー																																																												
第一中央汽船																																																												
イースタン・カーライナー																																																												
八馬汽船																																																												
日之出汽船																																																												
出光タンカー																																																												
飯野海運																																																												
インターエイシアライン																																																												
関汽外航																																																												
川崎近海汽船																																																												
川崎汽船																																																												
京北海運																																																												
国華産業																																																												
エム・オー・シーウエイズ																																																												
浪速タンカー																																																												
ナビックス近海																																																												
日本郵船																																																												
日産専用船																																																												
日正汽船																																																												
ニスイ SHIPPING																																																												
日鉄海運																																																												
エヌケーケー物流																																																												
商船三井																																																												
三光汽船																																																												
新和海運																																																												
昭和シェル船舶																																																												
昭和油槽船																																																												
太平洋海運																																																												
太平洋汽船																																																												
東朋海運																																																												
東海商船																																																												
東興海運																																																												
東京マリン																																																												
東京船舶																																																												
東京タンカー																																																												
雄洋海運																																																												
配船会社合計	5	8	8	9	4	1	0	6	7	6	10	8	2	9	2	7	5	6	3	3	4	7	3	0	3	1	2	0	0	20	1	2	0	7	1	2	1	6	12	114	1	2	1	1	0															
納税会社合計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		

注) 印...配船および納税 ○印...配船のみ

海運会社名	配船国	中 南 米																				配船国・地域総合計	納税国・地域総合計																				
		北米	アカメナリカダ	アルゼンチン	アンティル(蘭領)	ウエルグアドール	エルサルバドル	ガイアナ	キュアテマ	グアレナ	グスタリア	ココス	ジャマイカ	セントキッツ	セントビンセント	セントトリア	トリニダード	ドミニカ	ニカラガ	西インド諸島(仏領)	西インド諸島(蘭領)			ハイチ	バハマ	バルバドス	バミューダ	バルバドス	ブラジル	ブエノスアイレス	ペルー	ホンジュラス	マルチニク	メキシコ	リーワード諸島	ウインドワード諸島							
アクトマリタイム																																		2	0								
旭 海 運																																		3	0								
旭 タ ン カ ー																																		11	0								
第 一 中 央 汽 船																																		45	5								
イースタン・カーライナー																																		19	4								
八 馬 汽 船																																		7	0								
日 之 出 汽 船																																		21	4								
出 光 タ ン カ ー																																		15	0								
飯 野 海 運																																		27	0								
インターエイシアライン																																		6	2								
関 汽 外 航																																		6	2								
川 崎 近 海 汽 船																																		14	7								
川 崎 汽 船																																		98	10								
京 北 海 運																																		14	2								
国 華 産 業																																		3	0								
エム・オー・シーウエイズ																																		12	3								
浪 速 タ ン カ ー																																		4	0								
ナビックス近海																																		11	2								
日 本 郵 船																																		102	21								
日 産 専 用 船																																		31	0								
日 正 汽 船																																		20	3								
ニッスイ SHIPPING																																		42	0								
日 鉄 海 運																																		9	1								
エヌケーケー物流																																		2	0								
商 船 三 井																																		118	19								
三 光 汽 船																																		73	4								
新 和 海 運																																		26	5								
昭 和 シェル 船 舶																																		14	0								
昭 和 油 槽 船																																		8	1								
太 平 洋 海 運																																		8	0								
太 平 洋 汽 船																																		7	1								
東 朋 海 運																																		8	2								
東 海 商 船																																		21	1								
東 興 海 運																																		18	5								
東 京 マ リ ン																																		26	4								
東 京 船 舶																																		12	4								
東 京 タ ン カ ー																																		17	1								
雄 洋 海 運																																		5	0								
配 船 会 社 合 計	2020	8	2	2	5	6	3	2	0	5	2	4	7	5	1	2	2	2	8	3	4	4	1	0	3	2	3	3	3	6	2	10	1	4	6	7	3	1	9	0	0	885	-
納 税 会 社 合 計	0	0	0	0	0	3	0	0	0	2	0	1	3	0	0	0	0	0	2	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	2	1	0	0	0	2	0	1	0	0	0	0	-	113

注) 印...配船および納税 ○印...配船のみ

## 1・9 トン数標準課税方式

トン数標準課税方式（以下、便宜的に「トン税」という。）は、1990年代後半、欧州において急速に広まった税制である。当協会は本税制に関する情報収集に努めているが、これまでに把握したトン税制度の概要は以下のとおりである。

1996年1月1日にオランダで適用が開始されたのを皮切りに、1996会計年度よりノルウェー、1999年1月1日よりドイツにおいて相次いで導入され、英国では2000年1月1日からの遡及適用が見込まれている。フィンランドにおいても、2001年よりトン税が導入されるとの情報があるが詳細は不明である。（これらに先立ち、ギリシャにおいてもトン税制度が創設されているが、法人税とトン税との選択が認められていないなど最近導入されたトン税とは異なる点も多い。）また、デンマークやフランス等においても、トン税の導入に向けた動きがある。一方、アメリカにおいては、政府にトン税の導入を要望したが全く受け入れられないまま、再要望の機会を失っているとのことである

トン税は会社の業績によってはかなりの減税効果をもたらすとともに、予め納税額が確定するため資金計画が立て易いなど、船社経営にとって有利な法人税のオプションである。諸外国の海運会社はこうした有利な税制の導入などにより国際競争力をつけており、邦船社が諸外国と同等の競争条件を得るためには、船舶の特別償却制度や圧縮記帳制度などの現行海運税制の存続が最低限必要になっている。

### 1. 欧州諸国のトン税制度について

トン税は船舶のトン数を基準にした法人所得税の外形標準課税であり、船舶の入港に際し課税される日本の「とん税・特別とん税」とは根本的に概念の異なるものである。トン税の適用を受ける企業は、通常の法人税に代えて運航船舶のトン数（純トン）

に基づいて算出した税額を納付することができる。

トン税が海運企業に支持される理由のひとつとして、上述のとおり、予め税額が確定するため資金計画が立てやすい点が挙げられる。通常の法人税は所得に応じて税額が計算されるため税額はその年度の業績に左右されるが、赤字になれば納付義務がない。一方、トン税では業績にかかわらずトン数に基づき税額を計算するので予め納税額が確定しているが、赤字になってもトン税を納めなくてはならない。

トン税を導入した多くの国で、法人税とトン税の選択が認められている。どちらを選択するかを決定すると一定期間（10年程度）変更できないシステムを採用している国が多いため、各企業は将来の損益予測を緻密に行った上で、通常の法人税を納税するか、トン税に切り替えるかを選ぶことになる。

#### 1) トン税は、どのような仕組みで課税されるのか

通常、法人税額は実際の利益に法人税率を乗じて算出される。一方トン税は、海運業収益による納税額を実際の利益ではなく船舶1隻毎の純トン数に連動させて算出しようとする外形標準課税である。トン数標準税という新たな税金が創設されたわけではなく、法人税の変形といえる。

税額の算出方法については、オランダ方式（オランダ・ドイツ・英国）とノルウェー方式（ノルウェーのみ）に大別される。オランダ方式の仕組みは次ページに示したとおりである。

なお、トン税の算出に「純トン数」が用いられるのは、船社の収益を算定するには貨物の輸送に使用される容積を示す純トン数（純トン数：総トン数から機関室・船舶操縦室・船員室など運航用の船室の容積を差し引いた容積）が最も適当であると考えられたからである。

#### 2) 欧州諸国におけるトン税制度の比較（資料17参照）

### 【法人税額算出方法の比較】

#### 1 通常の法人税額算出方法

課税所得の算出

全体の収入 全体の費用 <hr style="width: 50%; margin: 0 auto;"/> 課税所得( A )
---

納税額の算出：課税所得( A )×法人税率

\*但し、課税所得( A )がマイナスの場合には納税額はゼロ。

#### 2 トン税による法人税額算出方法(オランダ方式)

課税所得の算出

海運業部分 純トン数に一定の係数をかけて 1船毎にみなし利益を算出 課税所得( B )	その他事業部分 収入 費用 <hr style="width: 50%; margin: 0 auto;"/> 課税所得( C )
--	--

納税額の算出：課税所得( B + C )×法人税率

\* トン税の適用を受ける会社は海運業部分(トン数標準税制適用分)とその他事業部分を分離し、それぞれの課税所得を算出した上で、その合計に通常の法人税率を乗じて納税額を算出する。但し、課税所得( C )がマイナスの場合には B と C を合算せず、課税所得( B )×法人税率が納税額となる。

ひとくちにトン税といっても、国により税額の算出方法が異なるほか、適用対象となる船舶の範囲や適用に際しての条件などに違いがある。例えば、英国においては、トン税を選択した船社に船員訓練義務が課されている。

#### 3) トン税導入の理由・背景

導入の背景としては、自国籍船の減少防止、国際競争力の強化、周辺産業を含む海事産業全般の振興、国際的なイコールフットイング(税制のハーモナイズ)などが挙げられるが、それぞれの国の事情も大きく影響している。

海事産業従事者が国民の約20%に及ぶ海運国で、国を挙げて海運優遇政策を推進してきたノルウェーにおいては、海運産業を発展させ、雇用を維持することが導入の主な目的であった。オランダでは、便宜置籍国に船籍を変更する傾向に歯止めをかけ、海運ビジネスの場所としてオランダが吸引力を持ち、海運業がオランダの経済に寄与するよるとの期待からトン税が導入された。ドイツでは、先行してトン税を導入した隣国オランダへの船社の移転防止がトン税導入の推進力になった。海運ビジネスの中心地ロンドンを抱える英国では、保有船舶数・船員数の減少に対する危機感が背景にあった。こうした国情の違いもあり、できあがった制度に差が生じたものと思われる。

#### 4) トン税導入により自国籍船が増加する理由

EUの国家助成のガイドライン(1997年7月5日発効)がトン税を含む財務上の補助を自国籍船に限定することを禁止しているにもかかわらず自国籍船が増えるのは、概ね次のような仕組みになっているためだと考えられる。

例えばオランダでは、トン税は定期用船を含む国際輸送に従事する全ての運航船舶に適用されるが、定期用船等の割合に制限が設けられている。所有船・共有船・裸用船は運航している限り常に対象になるが、定期用船と他の会社のために管理している船舶の合計が所有船・共有船・裸用船の合計の3倍を超えると、これら定期用船等は全船がトン税の対象外となってしまう。全ての運航船をトン税の対象にするには必然的に自国籍船を増やさなくてはならない。

#### 2. トン税制度のわが国への導入について

トン税は有効な海運税制と考えられるが、わが国において具体的な税制改正要望につなげていくには、更なる情報収集を行った上での十分な研究が必要となる。

〔資料 1 17〕 欧州諸国のトン税（トン数標準税率制）について

（2000.1月末現在）

適用開始日	概 要	オ ラ ン ダ	ド イ ツ	イ ギ リ ス	ノ ル ウ ェ ー	デ ン マ ー ク
適用開始日	オランダ、ノルウェー、ドイツ、イギリスの順に導入。	1996年1月1日	1999年1月1日	2000年1月1日より適用	1996会計年度より	要 望 中（以下は素案）
導入の背景	自国籍船の減少防止、国際競争力の強化、周辺産業を含む発展などが主な目的。 現在検討中のデンマーク・フランスでは、イコールフアットティングの見地から、導入を目指している。	1996年1月1日 ・便宜置籍国に船籍を変更する傾向に歯止めをかけ、海運ビジネスの場所として吸引力を持ち、海運業がオランダの経済に寄与するようになることを期待しての政策。 ・外貨獲得や船員数の増加を図る意味合いは薄い。 ・国際運送に従事する全ての運輸船舶（所有船、共有船、定期用船、裸用船）によって得る利益。 ・定期用船及び他社のために管理している船舶も対象（運輸している所有船 + 共有船 + 裸用船の3倍以内。超過すると定期用船または他社の管理船は全船対象となる） ・適用範囲外の所得は通常の法人税。	1999年1月1日 ・隣国オランダへの船社の移転防止。（オランダと比較し、不利な点がないよう考案） ・トイソレジスターの船を対象とする安全規制に伴うコスト増を補填する意味合いもある。 ・外国からの投資を集めるため。 ・国際運送に従事するトイソレジスターの船（所有船と共有船）によって得る利益。 ・適用範囲外の所得は通常の法人税。	2000年1月1日より適用 ・直接保有船舶数の減少（年間約4%減少し、1998年にはピーク時の5分の1以下に激減） ・船員数の減少（1980年から1997年にかけて船舶職員は78%減、船員は65%減） ・オランダ方式で検討中。 ・但し、適用船舶は100GTの船舶に限定。定期用船は所有船 + 定期用船の合計の75%以内という総量制限あり（超過分の取扱は未定）	1996会計年度より ・ノルウェーの海運産業を発展させ、雇用を維持することが目的。外貨の獲得も視野に入れた国を挙げての施策。 ・海運産業従事者が国民の20%にのぼるノルウェーでは、海運優遇に対し、他業界からの反発なし。 ・国際海運収入（三國間が中心） ・船籍港・登録地は問わない（NOR/NISのみ）適用される制度ではない） ・適用範囲は純粋に海運収入に限られ、利子所得やキャピタルゲインは適用対象外。 ・配当をした場合は、法人税率で課税。	要 望 中（以下は素案） ・近隣の主要海運国とのイコールフアットティングを図るため。 ・よりフレキシブルな投資を可能にするため。
適用範囲	各国により微妙に異なるが、定期用船の適用に総量制限を設けることなどにより、所有船を増やす動機付けを与えている。	1996年1月1日 ・国際運送に従事する全ての運輸船舶（所有船、共有船、定期用船、裸用船）によって得る利益。 ・定期用船及び他社のために管理している船舶も対象（運輸している所有船 + 共有船 + 裸用船の3倍以内。超過すると定期用船または他社の管理船は全船対象となる） ・適用範囲外の所得は通常の法人税。	1999年1月1日 ・隣国オランダへの船社の移転防止。（オランダと比較し、不利な点がないよう考案） ・トイソレジスターの船を対象とする安全規制に伴うコスト増を補填する意味合いもある。 ・外国からの投資を集めるため。 ・国際運送に従事するトイソレジスターの船（所有船と共有船）によって得る利益。 ・適用範囲外の所得は通常の法人税。	2000年1月1日より適用 ・直接保有船舶数の減少（年間約4%減少し、1998年にはピーク時の5分の1以下に激減） ・船員数の減少（1980年から1997年にかけて船舶職員は78%減、船員は65%減） ・オランダ方式で検討中。 ・但し、適用船舶は100GTの船舶に限定。定期用船は所有船 + 定期用船の合計の75%以内という総量制限あり（超過分の取扱は未定）	1996会計年度より ・ノルウェーの海運産業を発展させ、雇用を維持することが目的。外貨の獲得も視野に入れた国を挙げての施策。 ・海運産業従事者が国民の20%にのぼるノルウェーでは、海運優遇に対し、他業界からの反発なし。 ・国際海運収入（三國間が中心） ・船籍港・登録地は問わない（NOR/NISのみ）適用される制度ではない） ・適用範囲は純粋に海運収入に限られ、利子所得やキャピタルゲインは適用対象外。 ・配当をした場合は、法人税率で課税。	要 望 中（以下は素案） ・近隣の主要海運国とのイコールフアットティングを図るため。 ・よりフレキシブルな投資を可能にするため。
税率（ノルウェー）・トン数別 基準係数（オランダ等）	オランダ方式：係数×365日×純トンにより1船毎に算出したみなし利益に、適用範囲外の所得を加え、これに法人税率を乗じて算出。 ノルウェー方式：純トン数に定額された税率により算出。 換算レート：2000年1月31日現在	100純トン当たりの係数 1,000純トン未満 D.GI 2.00（約96円） 1,000純トン以上 10,000純トン未満 D.GI 1.50（約72円） 10,000純トン以上 25,000純トン未満 D.GI 1.00（約48円） 25,000純トン以上 D.GI 0.50（約24円） * D.GI 1.00（オランダギルター） = 48.23円	100純トン当たりの係数 1,000純トン未満 DM1.80（約98円） 1,000純トン以上10,000純トン未満 DM1.35（約73円） 10,000純トン以上25,000純トン未満 DM0.90（約49円） 25,000純トン以上 DM0.45（約24円） * DM1.00（ドイツマルク） = 54.35円	100純トン当たりの係数 1,000純トン未満 Sig0.60（約107円） 1,000純トン以上 10,000純トン未満 Sig0.45（約80円） 10,000純トン以上 25,000純トン未満 Sig0.30（約53円） 25,000純トン以上 Sig0.15（約27円） * Sig1.00（英ポンド） = 177.74円	1,000純トン当たりの税率 1,000純トン未満：無税 1,000純トン以上 10,000純トン未満 NKr36（100純トン当たり約48円） 10,000純トン以上 25,000純トン未満 NKr24（100純トン当たり約32円） 25,000純トン以上 NKr12（100純トン当たり約16円） * 1996～97は税率が半分であった。 * NKr1.00（ノルウェークローネ） = 13.28円	要 望 中（以下は素案） ・近隣の主要海運国とのイコールフアットティングを図るため。 ・よりフレキシブルな投資を可能にするため。

計算事例	概 要	オ ラ ン ダ	ド イ ツ	イ ギ リ ス	ノ ル ウ ェ ー	デン マ ー ク
	<p>オランダ方式...オランダ、ドイツ、イギリス ノルウェー方式...ノルウェー</p>	<p>オランダ方式 オランダの場合を試算。(ドイツの法人税率は40%) 例：550純トン、10,000純トン、30,000純トンの船を1隻ずつ所有(運航)している会社の納税額 ①550純トンの船：D.GI.4,015 = D.GI.2,00 × 550 / 100 × 365 ②10,000純トンの船：D.GI.56,575 = (D.GI.2,00 × 1,000 / 100 + D.GI.1,50 × 9,000 / 100) × 365 ③30,000純トンの船：D.GI.120,450 = (D.GI.2,00 × 1,000 / 100 + D.GI.1,50 × 9,000 / 100 + D.GI.1,00 × 15,000 / 100) + D.GI.0,50 × 5000 / 100) × 365 (①+②+③) × 適用範囲外の所得 × 法人税率 = 納税額 (181,040 + 適用範囲外の所得) × オランダの法人税率 (35%) = D.GI.63,364 + 適用範囲外の所得に対する課税分 円換算納税額：約306万円 + 適用範囲外の所得に対する課税分</p>	<p>強制適用ではなく、納税者が選択。 ・どちらを選んでも10年間で変更不可。(10年単位での選択となる) ・導入時の特別措置として、2年以内(1998年まで)に申請すれば適用されるが、遡及適用されない。</p>	<p>強制適用ではなく、納税者が選択。(連結納税グループとしての選択) ・どちらを選んでも10年間で変更不可。(10年単位での選択となる)</p>	<p>ノルウェー方式 例：550純トン、10,000純トン、30,000純トンの船を1隻ずつ所有(運航) ①550純トンの船：無税 ②10,000純トンの船：Nkr 118,260 = Nkr 36 × 9,000 / 1,000 × 365 ③30,000純トンの船：Nkr 271,560 = ( Nkr 36 × 9,000 / 1,000 + Nkr 24 × 15,000 / 1,000 + Nkr 12 × 5,000 / 1,000 ) × 365 ①+②+③ = Nkr 389,820が納税額 円換算納税額：約518万円</p>	<p>強制適用ではなく、納税者が選択。 ・適用は8年間で変更可。 (変更には加算税を課す)</p>
<p>トン税標準税制の選択方式</p>	<p>強制適用ではない。納税者が「通常の法人税」か「トン税標準税」を選択できる。 オランダ等では、選択後一定期間は変更不可。ノルウェーでは、随時変更可。</p>	<p>強制適用ではなく、納税者が選択。 ・どちらを選んでも10年間で変更不可。(10年単位での選択となる) ・導入時の特別措置として、2年以内(1998年まで)に申請すれば適用されるが、遡及適用されない。</p>	<p>強制適用ではなく、納税者が選択。 ・1999年1月1日に導入され、まだ日が浅いため、どの程度の船社が採用するか不明。</p>	<p>強制適用ではなく、納税者が選択。 ・どちらを選んでも10年間で変更不可。(10年単位での選択となる)</p>	<p>強制適用ではなく、納税者が選択。 ・申請が受理された翌年の1月1日から適用。 ・随時、適用が中止できる(中止が決定された年の1月1日より適用中止)</p>	<p>強制適用ではなく、納税者が選択。 ・適用は8年間で変更可。 (変更には加算税を課す)</p>
<p>導入の効果</p>	<p>オランダやノルウェーでは保有船舶数、船籍登録数、雇業者数、船舶の建造が増加。 他の国では、導入されて日が浅いため評価はまだできず。</p>	<p>100を超える船社がトン税標準税制の適用を受け、ランダに戻した。 ・2006年には90%以上の船社が適用を受ける見込み。 オランダに登録された船舶 95年：383隻(280万%) 98年：525隻(390万%) 海運業界の雇業者数 94年：22,781人 98年：28,000人 オランダ造船所での自国の発注 95年：33隻(15万%) 98年：166隻(64万%)</p>	<p>1999年1月1日に導入され、まだ日が浅いため、どの程度の船社が採用するか不明。</p>	<p>P&amp;Oは、少なくとも50隻の外国籍船を英国籍に戻すと表明。これにより、P&amp;O保有の英国籍船は75%増加し、100隻を超える見込み。</p>	<p>1996年には、331の船社が利用。 ・1997年には950社に増加(全船舶の40~50%に相当) ノルウェーの管理下にある船舶 96年：1,393隻(4,700万%) 98年：1,622隻(5,250万%) 雇業者数(船員) 96年：15,600人 98年：17,800人 ノルウェー造船所での自国の発注 96年：15隻(25万%) 98年：32隻(27万%) (98年に欧州最大の造船国となる)</p>	<p>・未定</p>

条 件	概 要	オ ラ ン ダ	ド イ ツ	イ ギ リ ス	ノ ル ウ ェ ー	デ ン マ ー ク
	イギリスでは、トン税標準税制を選択する船社に、船員訓練の場の提供が義務付けられている。	・条件なし	・条件なし	・トン税標準税制を選んだ船社は船員訓練の場を提供することが必要。具体的に、自社船に乗り組む職員15人につき1名の訓練生の採用、または、資金供与の義務がある。	・トン税標準税制の適用を受ける船社は、船舶運航・貨渡以外の事業には従事できない。その他にも、保有資産の制限等、種々の要件を満たす必要がある。	・未定
メリット デメリット	予め納税額が確定しているため、資金繰りが容易。損失が発生しても、みなし利益により課税所得を計算しているため、課税される。	・同 左	・同 左	・同 左	・同 左	・同 左
自国籍船に戻す理由	オランダ方式（全船にトン税を適用するには、所有船を増やすことが必要な仕組み）...オランダ、イギリス ドイツ方式（適用対象を自国レジスターの所有・共有船に限定）...ドイツ	・定期用船の純トン数が所有船+共有船+乗用船の純トン数合計の3倍を超えた場合は、超過分だけでなく全定期用船が対象外となるため、全船にトン税を適用するには、所有船を増やさなければならない。	・適用対象がドイツレジスターの所有船と共有船に限定されており、適用対象船を増やすには、これらの船を増やさなければならない。	・検討中の案（オランダ方式）によれば、定期用船は、所有船+定期用船の合計の75%以内という総量制限がある（超過分の取扱は未定）ため、全船にトン税を適用するには、所有船を増やさなければならない。	・船員所得税収の雇用法人への還付制度との併用により、メリットがある。	

(参考) EUの国家助成のガイドライン(1997年7月5日発効) :

- ・EU加盟国は、本ガイドラインに定められる範囲内で、自国の海運政策を決定することとなっている。
- ・トン税を含む財務上の補助については、域内国籍との関連が証明されている限り、加盟国域内で設立された海運会社が運航する商船隊全体に拡大(自国籍船への限定不可)しなければならない。

## 1・10 当協会会員会社の1998年度設備資金借入状況

当協会では、毎年会員会社の設備資金(船舶関係)借入状況を調査しているが、1998年度の借入状況についても会員全121社(1999年10月現在)を調査対象とし、該当船舶を有するとの回答があった会社61

社について集計を行った。

合計(資料1 18参照)を見ると、1998年度末借入残高は、前年度に比べ13.1%増の4,746億円となっている。このうち政府系金融機関は2,936億円(対

## 1997年度設備資金(船舶関係)借入状況調査

## 〔資料1—18〕 合計

(単位:千円)

借入先	借入金	1997年度末借入残高	1998年度新規借入額	1998年度返済額	1998年度末借入残高	借入残高対前年比		借入残高構成比(%)	
						増減額	増減率(%)	1997年度末	1998年度末
政府金融機関	日本開発銀行*	225,802,763	62,854,732	33,614,879	255,042,616	29,239,853	12.9	53.8	53.7
	北海道東北開発公庫	11,103,711	0	766,092	10,337,619	766,092	6.9	2.6	2.2
	中小企業金融公庫	320,000	0	59,100	260,900	59,100	18.5	0.1	0.1
	商工中金	4,003,390	2,646,000	987,780	5,661,610	1,658,220	41.4	1.0	1.2
	その他	19,444,387	4,664,900	1,787,151	22,322,136	2,877,749	14.8	4.6	4.7
計		260,674,251	70,165,632	37,215,002	293,624,881	32,950,630	12.6	62.1	61.9
市中金融機関等	長期信用銀行	45,553,190	13,300,329	9,459,006	49,394,513	3,841,323	8.4	10.9	10.4
	日本興業銀行	26,840,039	8,574,283	5,277,433	30,136,889	3,296,850	12.3	6.4	6.3
	日本長期信用銀行	17,891,625	3,726,046	3,942,911	17,674,760	216,865	1.2	4.3	3.7
	日本債券信用銀行	821,526	1,000,000	238,662	1,582,864	761,338	92.7	0.2	0.3
	都市銀行	57,072,082	21,265,036	12,711,508	65,625,610	8,553,528	15.0	13.6	13.8
	地方銀行	7,667,430	350,800	1,273,856	6,744,374	923,056	12.0	1.8	1.4
	信託銀行	18,394,779	8,881,814	3,890,501	23,386,092	4,991,313	27.1	4.4	4.9
	生命保険	16,979,881	5,126,836	2,203,130	19,903,587	2,923,706	17.2	4.0	4.2
	損害保険	820,000	260,000	682,000	398,000	422,000	51.5	0.2	0.1
	外国債	0	0	0	0	0	0	0.0	0.0
	造船所	0	0	0	0	0	0	0.0	0.0
	その他	12,612,370	6,355,705	3,399,239	15,568,836	2,956,466	23.4	3.0	3.3
	計		159,099,732	55,540,520	33,619,240	181,021,012	21,921,280	13.8	37.9
合計		419,773,983	125,706,152	70,834,242	474,645,893	54,871,910	13.1	100.0	100.0
全体に占める割合(%)		100.0	100.0	100.0	100.0	-	-	-	-

(注) 1. 調査対象121社のうち、該当船舶を有する報告会社61社の集計である。  
2. 四捨五入の関係で末尾が若干合わないところがある。  
3. 印は減少を示す。

## 〔資料1—19〕 開銀融資船(外航)

(単位:千円)

借入先	借入金	1997年度末借入残高	1998年度新規借入額	1998年度返済額	1998年度末借入残高	借入残高対前年比		借入残高構成比(%)	
						増減額	増減率(%)	1997年度末	1998年度末
政府金融機関	日本開発銀行*	211,359,870	39,671,018	31,141,679	219,889,209	8,529,339	4.0	74.4	72.8
	北海道東北開発公庫	0	0	0	0	0	-	0.0	0.0
	中小企業金融公庫	0	0	0	0	0	-	0.0	0.0
	商工中金	0	0	0	0	0	-	0.0	0.0
	その他	0	0	0	0	0	-	0.0	0.0
計		211,359,870	39,671,018	31,141,679	219,889,209	8,529,339	4.0	74.4	72.8
市中金融機関等	長期信用銀行	28,113,303	8,547,367	5,848,216	30,812,454	2,699,151	9.6	9.9	10.2
	日本興業銀行	15,004,718	4,739,004	3,296,969	16,446,753	1,442,035	9.6	5.3	5.4
	日本長期信用銀行	13,093,309	2,808,363	2,548,835	13,352,837	259,528	2.0	4.6	4.4
	日本債券信用銀行	15,276	1,000,000	2,412	1,012,864	997,588	6530.4	0.0	0.3
	都市銀行	26,807,789	11,028,933	5,922,902	31,913,820	5,106,031	19.0	9.4	10.6
	地方銀行	15,110	0	3,920	11,190	3,920	25.9	0.0	0.0
	信託銀行	9,038,822	4,463,317	2,332,299	11,169,840	2,131,018	23.6	3.2	3.7
	生命保険	6,750,000	0	910,000	5,840,000	910,000	13.5	2.4	1.9
	損害保険	0	0	0	0	0	-	0.0	0.0
	外国債	0	0	0	0	0	-	0.0	0.0
	造船所	0	0	0	0	0	-	0.0	0.0
	その他	1,870,000	1,022,593	399,823	2,492,770	622,770	33.3	0.7	0.8
	計		72,595,024	25,062,210	15,417,160	82,240,074	9,645,050	13.3	25.6
合計		283,954,894	64,733,228	46,558,839	302,129,283	18,174,389	6.4	100.0	100.0
全体に占める割合(%)		67.6	51.5	65.7	63.7	-	-	-	-

1. 海 運 政 策

前年比12.6%増)であり、市中金融機関等は1,810億円(同13.8%増)となっている。借入先の構成は、日本開発銀行(\*)からの借入が全体の53.7%を占め、次いで都市銀行および長期信用銀行3行からの借入がそれぞれ全体の24.2%となっている

次に、外航船への日本開発銀行融資(資料1-19参照)を見ると、1998年度末借入残高は、前年度末に比べ6.4%増の3,021億円であり、借入金全体に占

める割合は63.7%と依然高いものとなっている。

また、上記以外の新造船融資(資料1-20参照)を見ると、1998年度末借入残高は前年度に比べ29.5%増の1,568億円となっており、改装・買船等、その他融資(資料1-21参照)の1998年度末借入残高は、前年度に比べ6.6%増の157億円となっている。

\* 1999年10月、日本開発銀行と北海道東北開発公庫が統合され、日本政策投資銀行に改組された。

〔資料1-20〕 開銀融資船(外航)以外の新造船

(単位:千円)

借入先	借入金	1997年度末借入残高	1998年度新規借入額	1998年度返済額	1998年度末借入残高	借入残高対前年比		借入残高構成比(%)	
						増減額	増減率(%)	1997年度末	1998年度末
政府金融機関	日本開発銀行(*)	12,713,693	23,183,714	2,324,000	33,573,407	20,859,714	164.1	10.5	21.4
	北海道東北開発公庫	11,103,711	0	766,092	10,337,619	766,092	6.9	9.2	6.6
	中小企業金融公庫	140,000	0	40,000	100,000	40,000	28.6	0.1	0.1
	商工中金	3,196,100	2,221,000	773,600	4,645,500	1,447,400	45.3	2.6	3.0
	その他	19,444,387	4,664,900	1,777,151	22,322,136	2,877,749	14.8	16.1	14.2
	計	46,597,891	30,069,614	5,690,843	70,976,662	24,378,771	52.3	38.5	45.3
市中金融機関等	長期信用銀行	16,053,887	4,437,962	3,333,790	17,158,059	1,104,172	6.9	13.3	10.9
	日本興業銀行	11,287,321	3,520,279	1,799,464	13,008,136	1,720,815	15.2	9.3	8.3
	日本長期信用銀行	4,610,316	917,683	1,378,076	4,149,923	460,393	10.0	3.8	2.6
	日本債券信用銀行	156,250	0	156,250	0	156,250	100.0	0.1	0.0
	都市銀行	26,664,708	7,941,703	5,960,342	28,646,069	1,981,361	7.4	22.0	18.3
	信託銀行	5,277,362	0	811,484	4,465,878	811,484	15.4	4.4	2.8
	生命保険	9,064,757	4,298,497	1,477,802	11,885,452	2,820,695	31.1	7.5	7.6
	損害保険	8,096,251	5,126,836	917,250	12,305,837	4,209,586	52.0	6.7	7.8
	外国債	820,000	260,000	682,000	398,000	422,000	51.5	0.7	0.3
	外資	0	0	0	0	0	0	0.0	0.0
	造船所	0	0	0	0	0	0	0.0	0.0
	その他	8,487,900	4,362,000	1,904,200	10,945,700	2,457,800	29.0	7.0	7.0
		計	74,464,865	26,426,998	15,086,868	85,804,995	11,340,130	15.2	61.5
	合計	121,062,756	56,496,612	20,777,711	156,781,657	35,718,901	29.5	100.0	100.0
	全体に占める割合(%)	28.8	44.9	29.3	33.0	2,264,816	5.9	-	-

〔資料1-21〕 その他(改装・買船)

(単位:千円)

借入先	借入金	1997年度末借入残高	1998年度新規借入額	1998年度返済額	1998年度末借入残高	借入残高対前年比		借入残高構成比(%)	
						増減額	増減率(%)	1997年度末	1998年度末
政府金融機関	日本開発銀行(*)	1,729,200	0	149,200	1,580,000	149,200	8.6	11.7	10.0
	北海道東北開発公庫	0	0	0	0	0	-	0.0	0.0
	中小企業金融公庫	180,000	0	19,100	160,900	19,100	-	1.2	1.0
	商工中金	807,290	425,000	214,180	1,018,110	210,820	26.1	5.5	6.5
	その他	0	0	0	0	0	0	0.0	0.0
	計	2,716,490	425,000	382,480	2,759,010	42,520	1.6	18.4	17.5
市中金融機関等	長期信用銀行	1,386,000	315,000	277,000	1,424,000	38,000	2.7	9.4	9.0
	日本興業銀行	548,000	315,000	181,000	682,000	134,000	24.5	3.7	4.3
	日本長期信用銀行	188,000	0	16,000	172,000	16,000	8.5	1.3	1.1
	日本債券信用銀行	650,000	0	80,000	570,000	80,000	-	4.4	3.6
	都市銀行	3,599,585	2,294,400	828,264	5,065,721	1,466,136	40.7	24.4	32.2
	信託銀行	2,374,958	350,800	458,452	2,267,306	107,652	4.5	16.1	14.4
	生命保険	291,200	120,000	80,400	330,800	39,600	13.6	2.0	2.1
	損害保険	2,133,630	0	375,880	1,757,750	375,880	17.6	14.5	11.2
	外国債	0	0	0	0	0	0	0.0	0.0
	外資	0	0	0	0	0	0	0.0	0.0
	造船所	0	0	0	0	0	0	0.0	0.0
	その他	2,254,470	971,112	1,095,216	2,130,366	124,104	5.5	15.3	13.5
		計	12,039,843	4,051,312	3,115,212	12,975,943	936,100	7.8	81.6
	合計	14,756,333	4,476,312	3,497,692	15,734,953	978,620	6.6	100.0	100.0
	全体に占める割合(%)	3.5	3.6	4.9	3.3	0	0	-	-

運輸施設整備事業団共有持分 <sup>(1)</sup>	38,506,223	6,269,806	4,004,990	40,771,039	2,264,816	5.9		
運輸施設整備事業団共有持分 <sup>(2)</sup>	0	0	0	0	0	-		
運輸施設整備事業団共有持分 <sup>(3)</sup>	38,506,223	6,269,806	4,004,990	40,771,039	2,264,816	5.9		
運輸施設整備事業団共有持分 <sup>(4)</sup>	0	0	0	0	0	0		

## 2

## 環境対策

## この章のポイント

- ・環境問題の一層の重要性に鑑み、総合的、一元的な取り組みのために環境対策特別委員会を設置。
- ・同委員会の活動の一環および海運アピールも兼ねて「海洋環境シンポジウム」を主催。

- 2・1 環境対策特別委員会の設置
- 2・2 海洋環境シンポジウムの開催

## 2・1 環境対策特別委員会の設置

当協会では、海運業界にとって環境問題と係わりのある船舶の構造規制等に係る安全問題、海洋汚染防止、油濁補償問題、サブスタンダード船の排除、船舶解撤の推進、モーダルシフトの推進、船員教育訓練の徹底等ハード・ソフトの両面で多岐に亘る課題について従来より個々の委員会の検討事項として適宜対応を行ってきた。

しかしながら、今後環境問題が一層重要性を増すことを鑑み、当協会として多岐に亘る課題や各委員会の活動を全体的に把握し、より総合的、一元的に取り組んでいくため環境対策特別委員会を設置することとした。

同委員会の設置については、1999年6月16日開催の臨時理事会で了承を得、同年7月28日開催の定例理事会で委員会メンバー構成を含め同委員会での活動内容、委員会の構成、下部組織、事務局など詳細について検討を行い、同委員会の委員長は当面、生田会長が務め、委員は環境問題と関係のある委員会の副委員長レベルのメンバーで構成することとし、さらに同委員会の活動をより機動的とするため、関係委員会の幹事長クラスで構成する幹事会を下部組織として設けることが決定された（資料2 1、2 2参照）。

同委員会の第1回の会合は、1999年9月16日に幹

事会と合同で開催され、当協会の関係委員会におけるこれまでの環境問題への取り組みについて報告するとともに（資料2 3参照）、同委員会の活動事項として、①環境対策に係る報告書（環境ハンドブック）の作成、②船社が共同して達成すべき目標を作成し、それに至るまでの業界としての環境行動憲章・行動方針の策定、③環境シンポジウムの開催、④経団連環境自主計画への継続的対応、⑤国内外関係団体への働きかけ等を確認した。

これらの検討事項のうち、海洋環境シンポジウム（2・2参照）を2000年3月8日に主催し、環境問題と海運の関わりをまとめたパンフレット「環境と海運」を同シンポジウムの開催に合わせて発行した。これまでの海運業界の環境問題への取り組み等をまとめた「環境ハンドブック」も併せ発行する予定である。

また、環境行動憲章・行動方針の策定については、環境問題への取り組みが進んでいる他業界団体や主要企業から講師を招くなどにより環境問題に関する活動の進め方を研究し、海運業界としての環境行動憲章・行動方針の策定に反映していくこととした。

## 2. 環境対策

### 〔資料2 1〕

平成11年7月28日

日本船主協会

#### 環境対策特別委員会の設置について(概要)

##### 1. 目的

環境問題については、従来関連する船協内各委員会が各々積極的に取り組んできたが、本問題が一層重要性を増す21世紀に向けて特別委員会を設置し、船協としてさらに整合性ある総合対策を推進する。本特別委員会を設けることにより、これら各委員会の活動を全体的に把握して取りまとめを行い、必要に応じ総合的判断を加えることにより、環境問題への積極的取り組みを推進する。また、国内および国際諸機関・団体との連携を適宜行い、地球環境保全に寄与する。

併せて、環境問題への取り組みが海運業の存在と活動に必須の要件であるとの会員間の共通認識を深め、環境保全を図りながら自由で活力ある企業活動が展開される

社会の実現を目指す。

##### 2. 活動

これまで当協会は環境問題や安全対策に関し、個別の委員会で対応してきており、今後ともこれを推進していくが、こうした実績をベースとし各委員会と連携して対策をさらに一歩進めるとともに、特別委員会としてこれを横断的かつ包括的に捉え、船社が共同して達成すべき目標（政策提言）を作成し、それに至るための業界としての行動方針を策定する。

##### 3. 委員会の構成

委員長は当面、会長が務める。委員は関係委員会副委員長クラスで構成する。

##### 4. 下部機構

特別委員会の活動をより機動的とするため関係委員会の幹事長クラスで構成する幹事会を置く。

##### 5. 事務局

企画調整部（主）および海務部（副）とする。

### 〔資料2 2〕 環境対策特別委員会および幹事会メンバー

#### 環境対策特別委員会

（役職は1999年7月28日現在）

	氏名	協会内役職	会社役職
委員長	生田 正治	会長	商船三井取締役社長
副委員長	松永 宏之	副会長／タンカー部会長／外航船舶解撤促進特別委員会委員長	東京タンカー取締役社長
委員	崎長 保英	総務委員会副委員長	川崎汽船副社長
委員	芦田 昭充	政策委員会副委員長（政策担当）	商船三井常務取締役
委員	山口 嗣二	政策委員会副委員長（国際担当）	日本郵船専務取締役
委員	太田 彰	タンカー部会長会社：海上災害防止センター運営検討委員会委員長	東京タンカー常務取締役
委員	上江洲 由亘	工務委員会副委員長	日本郵船取締役
委員	町野 硯治	海務委員会副委員長	商船三井常務取締役
委員	十時 克行	法務保険委員長指名の委員	三光汽船常務取締役
委員	原田 弘	近海内航部会長	神戸船舶取締役社長

#### 環境対策特別委員会幹事会

（役職は1999年7月28日現在）

	氏名	協会内役職	会社役職
幹事長	五十嵐 誠	政策幹事長	日本郵船企画グループ長代理
幹事	羽飼 猛	広報幹事長	日本郵船広報グループ長
幹事	鈴木 修	国際幹事長	商船三井定航部計画室長
幹事	石田 隆丸	海務幹事会副幹事長	日本郵船運航技術グループ長代理
幹事	羽田 知所	新造船幹事長	商船三井技術部長
幹事	納 泰男	タンカー部会委員（タンカー部会長会社）	東京タンカー総務部部长
幹事	関内 旬一郎	外航船舶解撤促進特別委員会幹事長	川崎汽船経営企画部調査役

## 〔資料2-3〕各委員会等における環境対策

委員会・部会	検討項目	事務局担当部・室
総務委員会	・マラッカ海峡協議会への事業費負担（海務委員会と連携） ・事務所における環境対策推進 ・環境問題への取り組みPR	総務部
政策委員会	・経団連環境自主行動計画への対応（工務委員会と連携） ・運政審総合部会環境対策小委員会への対応 ・サブスタンダード船の排除（解撤特別委員会と連携） ・環境関連の政策支援拡充要望	企画調整部
法務保険委員会	・汚染事故発生時の責任・補償問題	関連業務部
海務委員会 工務委員会	・経団連環境自主行動計画への対応（政策委員会と連携） ・IMO関係委員会への対応 ・海洋汚染防止対策 ・海上災害防止対策（タンカー部会と連携） ・マ・シ海峡通航問題（総務委員会と連携） ・船員教育訓練の徹底（労務委員会と連携）	海務部
タンカー部会	・海上災害防止対策（海務委員会と連携）	企画調整部
近海内航部会	・内航海運へのモーダル・シフトの推進	企画調整部
外航船舶解撤促進特別委員会	・船舶解撤の推進（サブスタンダード船排除に関し、政策委員会等と連携）	企画調整部

## 2・2 海洋環境シンポジウムの開催

環境対策特別委員会では、同委員会の活動の一環として当協会の地球環境保全への積極的な取り組みに関し社会的理解を深め、広く海運をアピールする機会を設けるとともに、海運業界自身としても改めて環境問題の重要性を認識することを目的に環境シンポジウムの開催を第1回の会合で決定した。環境シンポジウムのテーマは、地球環境問題の中で特に海運業界と関わりの深い「海洋環境の保全」を題材とすることとし、タイトルを「海洋環境シンポジウム - 人類と海洋の共存に向けて」、また、構成は第1部をトークショー、第2部をパネルディスカッションの2部構成とし、2000年3月8日、イイノホール（東京都千代田区）にて開催した。

出演者は、第1部のトークショーが大林宣彦氏（映画監督）、福島敦子氏（キャスター／エッセイスト）、第2部のパネルディスカッションが運輸政策審議会

総合部会環境小委員会の委員長を務める石弘之氏（東京大学大学院教授）をコーディネーターとし、今給黎教子氏（ヨットウーマン）、多屋勝雄氏（東京水産大学教授）、清野聡子氏（東京大学大学院助手）、柳原良平氏（イラストレーター）、渡辺輝夫氏（商船三井客船船長）であった。

当日は、一般応募による来場者、海運関係者の合計約700人の来場があった。第1部では、海のある風景画像と音楽をバックに「海への思い」が語られ、第2部では海岸線の侵食問題、水産資源問題、海象問題等それぞれの出演者から海洋環境保全の重要性が語られた。

同シンポジウム第2部のパネルディスカッションの様子は、2000年7月21日にNHK教育テレビ「金曜フォーラム」で放送された。

# 3 国際関係

## この章のポイント

- ・外航船社間協定に対する独禁法適用除外制度を見直す動きと当協会の対応。
- ・アジア船主フォーラム第9回総会が2000年5月18日にソウルで開催される。
- ・不調に終わった第3回 WTO 閣僚会合とその後の動き。
- ・米国内国歳入庁（IRS）が「国際運輸業所得」、「非居住者」の定義範囲の狭小化を含む規則案を発表。当協会は CENSA 等を通じて反対を表明。

- 3・1 外航船社間協定に対する独禁法適用除外制度
- 3・2 アジア海運への対応
- 3・3 米国への対応
- 3・4 WTO への対応
- 3・5 OECD の活動
- 3・6 IMO の活動
- 3・7 当協会が加盟する主要国際団体の1999年度の活動

## 3・1 外航船社間協定に対する独禁法適用除外制度

主に定期船社によって結成されている運賃同盟や協議協定については、日米欧をはじめ各国で独禁法の適用除外が認められており、一定の条件の下での協定活動が認められてきた。

近年のこれら各国の適用除外制度を巡る動きをみると、公正な競争環境を確保する観点から、時代の要請に応じて関連国内法の見直しが行われているものの、基本的には同制度の必要性と存続が認められる形で推移している。

当協会としては、独禁法適用除外制度の下で認められている船社間協定の活動は、海運業界のためだけに必要ということだけでなく、良質な定期船サービスを提供し、安定した運賃を維持していく上で通商、貿易そのものに不可欠であり、同制度は海運・貿易両業界を含めた貿易業界（Trading Industry）全体にとって必要であるとの基本的考え方に基づき、今後とも船社間協定に対する独禁法適用除外制度の存続に向け対応していくこととしている。

最近の主な動向は以下のとおりである。

### 3・1・1 日本

政府による1995年の「規制緩和推進計画」に基づき、対象業種を問わず制度全体の見直しが行われ、この一環として、外航船社間協定に対する独禁法適用除外制度についても見直しが行われた結果、審査手を整備することとなった。

このため、海上運送法の一部改正法案が、個別法に基づく独禁法適用除外カルテル等制度の見直しに係る一括整理法案に盛り込まれ、1999年2月16日の閣議決定を経て国会に提出され、同年6月15日に成立、同年7月23日に施行された。

（船協海運年報1999参照）

これにより、外航船社間協定に対する現行の適用除外制度が引き続き認められるとともに、協定が不当に競争制限的ではないか等についての審査手続きが整備された。

## 3・1・2 米 国

1999年5月に施行された米国外航海運改革法（OSRA = Ocean Shipping Reform Act）においては、船社と荷主の非公開個別運賃契約を禁止できなくするなど、競争促進的な環境整備が図られたものの、適用除外制度そのものの意義を改めて確認した形で決着している。（船協海運年報1999参照）

しかしながら、1999年後半から同制度をさらに見直す動きが再燃し、米国では、ハイド議員（下院司法委員長）が船社間協定に対する適用除外をほぼ全面的に廃止するとした、いわゆるハイド法案（Free Market Antitrust Immunity Reform Act of 1999）を1999年10月に議会へ提出した。ハイド議員は、米国籍の外航定期船会社が外国船社に買収されたことから、独禁法適用除外制度は米国人の犠牲において、諸外国が所有する船社を利するものでしかないと批判しているが、この法案提出の背景には、ハイド議員の選挙地盤であるイリノイ州を拠点とする中小のNVOCC、フォワードナーがOSRAにおいて、OTI（Ocean Transportation Intermediary）いわゆる中間業者と位置付けられ、荷主とのService Contractの締結が認められなかったことに対する不満が反映されたとみられている。一方、NITIL（National Industrial Transportation League）はOSRAの競争的側面を高く評価し、現行の枠組みを変更する必要はないという立場を取っている。また、FMCは施行後1年にも満たないOSRAの変更を議論するのは時期尚早としている。（FMCは2001年夏にOSRA施行後2年間の状況に関する報告書を取りまとめることとしている）

同法案については、2000年3月22日にワシントンにおいて下院司法委員会による公聴会が開催された。同公聴会では、日米欧亜の主要定期船社の代表から現行制度存続を求める証言が行われるなど、関係者からOSRAと同法に基づく独禁法適用除外制度について賛否両論が表明されたが、ハイド委員長による総括や今後の審議予定などは一切行われな

終了し、同法案の今後の取り扱いは明らかにされなかった。意見表明を行った関係者は資料3-1のとおりである。

また、5月3日には下院コーストガード・海上輸送小委員会において、OSRAの施行状況についての公聴会が開催され、FMC、NITL、船社、米国港湾管理者協会、港湾労組の関係者からOSRAの機能を評価する旨の証言が行われた。

当協会は、84米国海運法が数年にわたる検討の末に改正法が施行されて以来未だ一年足らずであり、船社と荷主が新たな秩序を模索している現状で性急な枠組の変更は必要ないと考えており、さらに、現行法による一定の規範の下で行われている船社間協定の活動は、世界貿易全体の健全な発展に寄与しているとの基本的考え方に基づき、船社間協定に対する独禁法適用除外制度の存続に向け積極的に対応していくこととしている。

## 3・1・3 E U

欧州委員会は理事会規則4056/86によって除外し、また定期船社が配船の合理化を図り高品質のサービスを提供する目的で、船腹の共有および船隊の共同運航、ターミナルの共同使用など比較的緩やかな提携を行うコンソーシアに対し、競争法からの一括適用除外（Block Exemption）を規定していた。この委員会規則870/95が2000年4月で失効することから、同委員会は同規則のさらに5年間の延長をするための規則823/2000を同年4月26日に施行した。

新規規則（823/2000）は、概ね旧規則（870/95）と同様の内容であるが、旧規則では競争法からの適用除外基準を、当該コンソーシアムの各港間の貿易占有率（Trade Share）としていたため、算出が困難でかつ実態に即していない面があった。このため新規規則ではこれを当該トレード全体に占めるコンソーシアムの市場占有率（Market Share）に変更することとされた。また、占有率の基準については、これまでの基準と同様に、同盟内で運営されているコ

ンソーシアムは30%以下、盟外では35%以下であれば一括適用除外となり、50%以下は欧州委員会へ通告後6カ月以内に反対手続がなければ適用除外、50%以上では個別審査となる。

なお、新規則の適用期間は2000年4月22日から2005年4月21日（理事会規則479/92により期間は5年間とされている）になる。

### 3・1・4 OECD

#### 1. 船社間協定に対する独禁法適用除外制度の見直し案

OECDでは、1995年の閣僚会合での議論を踏まえ、各分野での国際的な規制改革プロジェクトを進めているが、海運分野についても、1999年6月3日・4日にパリで開催されたOECD海運委員会に先立ち、同プロジェクトの一環として船社間協定に対する独禁法適用除外制度の見直し案（「海運規制改革レポート」）がOECD事務局より回章された。

同報告書では、「独禁・競争政策法の適用から一括適用除外とされている海運同盟やその他の諸協定は、定航海運に影響を与えつつ、最も議論の多い規制のまま残っている。適用除外の全面的撤廃は現実的ではないが、部分的な撤廃は有益であり検討されるべきである」とし、具体的には、スロット交換、共用施設の共有、インフラストラクチャの共同利用などを一括適用除外とするものの、共通運賃を設定する協定などは、公共の利益が伴うことを条件に競争当局の個別承認を要するとし、競争要因の縮小をもたらす協議協定や安定化協定については、独禁・競争政策法からのいかなる適用除外も受けるべきではないと提案している。

1999年6月に開催されたOECD海運委員会では、メンバーより同レポートについては、内容や提出手続等々に問題があるとし、各国の意見を文書によって提出することとなった。

このためわが国運輸省は、同レポートの内容は海運委員会メンバーの意向を反映しておらず、不当な

先入観をもって誤った方向性を示しているので、海運委員会は同レポートに縛られず、規制改革問題全般について徹底的な議論をした後、委員会としての見解をまとめ、OECDの意思決定プロセスに反映させるべきとした意見書を提出した。また、同意見書の中で、わが国は適用除外制度について同レポートの結論は受け入れることができないとし、むしろ海運委員会メンバー国が近時行ってきた同制度の政策改革を十分反映させた上で、独禁法の適用除外制度を維持しつつ、海運会社間の競争促進と海運サービスの安定的供給・発展を目指して、各国が適切な政策を確立し、法的枠組みを形成していくべきであると結論付けている。

本件については、1999年10月25・26日に東京で開催されたOECD海運委員会において、2000年5月にパリで同委員会とOECD競争法・政策委員会の合同ワークショップで討議することが決定された。

#### 2. OECDワークショップ

2000年5月26・27日にパリで開催されたOECD海運委員会と同競争法・政策委員会の合同ワークショップには、OECD加盟国の海運当局、競争当局、船主団体、荷主団体、フォワーダー団体などの代表約100名が参加し、それぞれの立場を代表するパネリストからのプレゼンテーションがあった後、定期船海運の特性や適用除外制度の必要性などについて幅広い議論が行われた。当協会は、同ワークショップに向け政策委員会国際幹事会を中心に対応を協議するとともに、協定の事前個別審査は手続きに多大な時間を要し、コスト増につながるなどの弊害があること、同盟と協議協定は等しく適用除外が認められるべきであること、などを骨子とした意見書を事前にOECD事務局へ提出した（資料3 2参照）。また、当協会のほか、わが国運輸省、CENSA、韓国船協、APL、NITL、ESC（欧州荷主協会）、カナダ、オーストラリア当局などからそれぞれの意見書が会合に向け提出された。

さて、ワークショップには、当協会から国際幹事

会および事務局が参加し、現行制度の存続を求める立場から意見反映に努めた。

このうち海運当局と船主団体は適用除外制度の存続を主張し、また、競争当局を含め政府として現行制度の早急な変更を必要とした意見はなかった。一方、荷主団体の一部とフォワーダー団体は制度への反対意見を表明したが、結局結論は出されず、議長のシュローゲル OECD 事務局次長は、この問題を OECD で引き続き検討していくと述べるにとどまった。

#### 3・1・5 その他諸国

##### 1. カナダ

カナダ政府は、1999年5月の米国外航海運改革法（OSRA）施行後、独禁法適用除外制度に関する現行法である SCEA（Shipping Conference Exemption Act 1987）の見直しに着手し、1999年9月に同法を大幅に縮小する見直し案（Consultation Paper）を発表した。同案では、非公開 Service Contract の容認、Independent Action の事前通告期間を15日から5日に短縮、安定化協定に対する適用除外を廃止、また適用除外制度そのものを10年以内に自動的に廃止すること（Sunset Clause）が盛り込まれていた。

同案に対し CENSA は、適用除外制度の対象協定を限定すること、および Sunset Clause を設けることへの反対を骨子とした意見書を1999年10月にカナダ運輸省宛に提出した。

同案は、当初2000年4月にも国会へ提出されることとなっていたが、2000年8月現在未だ提出されておらず、引き続き今後の動向を注視することとしている。

##### 2. オーストラリア

船社間協定に対する独禁法適用除外制度を規定する TPA Part X（Trade Practices Act Part X）の見直しの必要性に関する諮問を豪州政府より受けた Productivity Commission は、1999年6月に大筋におい

て現行法を存続させるとした答申を発表した。

これを受け豪州政府は、1999年12月、これまで輸出航路にのみ適用していた TPA を今後は輸入航路にも適用すること、ターミナル・ハンドリング・チャージの運賃からの外／内出し問題は法律問題ではなく同盟／荷主間の協議とする、同盟による内陸運賃設定は認めない等いくつかの追加修正を行った上で現行の適用除外制度を存続することを了承した。

なお、2000年8月現在、本改正の実施時期については明らかにされておらず、今後もその動向を注視することとしている。

##### 3. タイ

1999年4月、タイ政府は、①75%以上のマーケットシェアを持つ事業に対し当局がシェアの低減を命じる、②事業者による物品・サービス価格等の共同設定の禁止等を骨子とした Trade Competition Act（貿易競争法）を施行した。

わが国における独占禁止法に相当する同法が、海運（外航船社間協定）へ適用されるかは否かは明確にされていなかったため、CENSA は CSG に対し、この点について懸念表明を行い、これを受けた CSG は米国と共同で「海運に対する独禁法の一括適用除外が国際的慣行となっていることを踏まえ、タイにおいても同様の法制を検討すべき」とのデマルシェを1999年5月にタイ政府へ提出した。

その後、2000年3月にタイを訪問したわが国運輸省土井勝二審議官とタイ運輸通信省次官との会談において、土井審議官より同法が外航船社の適正な活動を阻害するとの懸念を表明したのに対し、同次官は、同法を外航海運には適用しない方針であること、またその方針を明文化する措置について検討中であることを明らかにした。

本件については、2000年8月現在、進展は見られていないが、今後もその動向を注視していくこととしている。

## 〔資料3 1〕ハイド法案に関する公聴会出席者

- I. 証人を出席させた団体
- i) ハイド法案支持（独禁法適用除外制度に反対）：
- Department of Justice
- Coalition for Fair Play in Ocean Shipping (NVOCC)
- National Customs Brokers and Freight Forwarders Association of America (フォワードナー)
- Pacific Northwest Asia Shippers' Association (林産品輸出組合)
- International Brotherhood of Teamsters (トラック運転手組合)
- Section of Antitrust Law of the American Bar Association (米国弁護士会の独禁法部会)
- ii) ハイド法案に反対（独禁法適用除外制度に賛成）：
- Federal Maritime Commission (クリール長官)
- 同 (ワンコミッショナー)
- Maersk (世界定航船社29社を代表)
- American President Lines (世界定航船社29社を代表)
- American Association of Port Authorities(港湾管理者)
- Maritime Trades Department, AFL-CIO (労組)
- Mercer Management Consulting (コンサルタント会社)
- II. 書類のみ提出した団体。
- i) ハイド法案支持（独禁法適用除外制度に反対）：
- American Cotton Shippers Association(米国綿花組合)
- J. A. Trucker Company (内陸トラック輸送業者)
- Transportation Intermediaries Association (運送仲介事業者団体)
- Agriculture Ocean transportation Coalition (農産品輸出入組合)
- ii) ハイド法案に反対（独禁法適用除外制度に賛成）：
- U. S. Carriers (Crowley Maritime と Farrell Lines)

## 〔資料3 2〕OECD に対する当協会意見書（要約）

## 1. 協定に対する事前個別承認

## 1 その弊害

- ・協定の事前個別承認を行うことが現実的でないことは、84年海事法以前の米国の状況を見れば明らかである。当時 FMC による個別承認が行われていたが、協定やその変更が承認されるまでに平均448日を要したとの記録が残っており、これに伴うコストも高額なものであった。
- ・現在、協定は日米欧をはじめ多くの国々で様々な方法によって独禁法適用除外とされているが、共通しているのは、協定発効前に政府の承認を必要としないことである。
- ・仮に協定の事前個別承認が導入され、協定の発効までに長時間を要するようになれば、船社はそうした協定を必要としたトレードの変化に的確に対応することができなくなり、その結果荷主は不安定な運賃に悩まされたり、合理化されたサービスを得ることができなくなる。

## 2 事前承認に際しての基準

- ・事前承認の基準は、“公益に反しないこと”や“貿易

振興に資すること”など抽象的にならざるを得ず、実施前の協定をこのような基準に照らして適・不適を議論するのは困難である。また、同じ協定でも国によつての判断が異なれば協定を実施することはできなくなる。

## 3 各国の法制の尊重

- ・定期船海運の活動を規制する上で、国際的整合性が重要なことは OECD 事務局ペーパーも認めているが、現在、事前個別承認制は日米欧いずれにおいても導入されておらず、適用除外法の最近の見直しにおいても現行制度の存続が決められたばかりであり、各国の法制を国際的に尊重することが重要である。

## 2. 同盟と協議協定

- ・OECD ペーパーは、同盟は事前個別承認を行い、協議協定については適用除外を認めないとしているが、同盟と協定を区別して定義することは困難であり、当協会はその必要はないと考えている。同ペーパーでは、同盟の長所として“完全な競争環境においては欠落する安定かつ品質あるサービスを提供す

### 3. 国際関係

ること”をあげているが、協議協定も同様であり、どちらも等しく存続が認められるべきである。

- ・荷主業界は、翌年の運賃動向を予測し得ることを必要としており、協議協定において市場動向についての情報を船社が共有することにより、荷主の意向を踏まえて運賃水準を決めたり、将来の船舶投資やサービス改善を計画できるようになる。

### 3. 結論

- ・OECD加盟国の大部分が実施している現在の海運

法制は抑制ある政府規制であり、こうした体制が維持されるべきである。

- ・事前個別承認制度は、いかなる協定に対しても認められるべきではなく、協議協定は、同盟と同様に適用除外制度が適用されるべきである。
- ・一部のOECD加盟国では、貨物留保や運航補助のような競争制限的法令が未だに存在しており、OECDは、こうした施策の撤廃を強く求められるところである。

以上

## 3・2 アジア海運への対応

### 3・2・1 アジア船主フォーラム

#### 1. アジア船主フォーラム総会

第9回アジア船主フォーラム（ASF：Asian Shipowners' Forum）が2000年5月18日に韓国船主協会の主催により韓国・ソウルで開催され、アジア7地域から85名の代表が参加し、当協会からは生田会長をはじめ草刈、崎長、太田、松永各副会長を含め9名が参加した。（資料3 3参照）

ASFは、1992年に第1回会合を当協会の主催で開催して以来、アジア7地域（日本、韓国、中国、台湾、香港、ASEAN、豪州）の船主協会が北から南の順で議長を回り持ちしながら毎年開催しており、1999年の東京における第8回ASFから二巡目に入っている。

ASFは年次総会の他に、5つの委員会（トレード安定化、船員、解撤、航行安全、船舶保険）が原則として毎年の年次会合の間にそれぞれの中間会合を開催している。

今総会では、事前に各委員会の個別早朝会合を開催し、本会合で各委員長からそれぞれの委員会の活動報告等が行われた。

本会合では、アジア船主間の相互信頼の一層の緊

密化と共存共栄に向けた率直かつ建設的な意見交換が行われた後、共同声明（資料3 4参照）が採択された。

共同声明では、各委員会での協議事項等が盛り込まれたほか、「トレード安定化委員会」を「Shipping Economics Review Committee（SERC）」に、「解撤委員会」を「船舶リサイクル委員会」に、「航行安全委員会」を「航行安全および環境委員会」にそれぞれ名称変更することを全回一致で合意した。また、次回第10回会合は、2001年5月に中国で開催されることとなった。

#### 〔資料3 3〕

##### 第9回アジア船主フォーラムソウル総会日本側出席者

氏名	役職名（会社／船協）
生田 正治	商船三井社長（日本船主協会会長）
草刈 隆郎	日本郵船社長（日本船主協会副会長）
崎長 保英	川崎汽船社長
太田 健夫	飯野海運社長（日本船主協会副会長）
松永 宏之	東京タンカー社長（日本船主協会副会長）
和田 敬司	日本船主協会理事長
宮原 耕治	日本郵船定航マネジメントグループ調査役
小林 求	商船三井経営企画部副部長（日本船主協会会長秘書）
園田 裕一	日本船主協会企画調整部副部長

## 〔資料3 4〕

2000年5月18日

## 第9回アジア船主フォーラム 共同声明

2000年5月18日、韓国・ソウルにおいて、韓国船主協会の主催により第9回アジア船主フォーラム（ASF）が開催され、アジア7地域から85名の船主協会代表が出席した。

ASFは、アセアン（インドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイ、ベトナム）、豪州、中国、台湾、香港、日本、韓国の船主協会にて構成されている。ASF総会は、地理的に北から南へメンバー船主協会の回り持ちによって年1回開催されている。

発足以来、ASFは、世界の海運業界における様々な問題や変化に対し、共通の方策を醸成するための中心的な機関として重要な役割を果たしてきた。ASFは、世界の海運関係者の間で、アジア船主の声を代表するフォーラムとして認識されるまでに成長した。こうした状況の下、ASFは、21世紀の国際海運において、アジア船主の影響力を行使する中心的なフォーラムであり続ける。

第9回ASFはアジア海運業界の共通利益に関わる様々な問題を検討した。それらの問題は、5-S委員会、すなわち、トレード安定化委員会、解撤委員会、船員委員会、航行安全委員会、船舶保険委員会で取り上げられた。ASFメンバーはお互いの友好関係を再確認した。

## 1. トレード安定化

トレード安定化委員会（STC）は、第7回中間会合を2000年2月21日、マニラで開催した。

ASFは、1999年5月に開催されたASF東京総会以降のSTCの主な活動報告と上記中間会合で採択された了解事項を承認した。

ASFは、フォーラムの目的と使命に最善を尽くすとともに、本来あるべき姿を反映するために、委員会の名称を“Stabilization of Trade Committee（STC）”から、“Shipping Economics Review Committee（SERC）”に変更することを全会一致で合意した。

フォーラムは、アジアの海運業界の健全な発展を通じ、世界貿易と経済の着実かつ持続的な成長を達成するとの

展望の下、広範囲にわたる問題について率直かつ活発な意見交換を行った。

定期船部門については、世界貿易が引き続き堅調な米国経済と注目すべき復調を遂げているアジア経済に特に下支えされ、ここ1年は持続的な成長を示していくことになるだろうと認識された。

今年から来年に向け就航が予定されている多くの新造船により、船腹スペースが過剰になると過度に誇張されたレポートがあることに対し、ASFは、他方、既存船の他航路への転配や解撤なども十分勘案し、新造船投入の正味の影響を注意深く立証すること、また、トレードの状況について正確に事実分析することが必要であることを認識した。

ASFは、ドライバルク／タンカー部門について、最近の市況が回復の兆候を示していることに留意するも、これらの部門におけるトレードの安定化を達成するために、慎重かつ秩序ある新造船契約が重要であることを認識した。

独禁法適用除外制度

出席者は、各種船社間協定に認められている独禁法の適用除外制度に対し、現在いくつかの国や国際機関において見直しが行われていることを留意した。

ASFは、船社に対する独禁法適用除外制度が、コスト合理化やサービス向上に向けた船社の努力を行う上で、不可欠な要素であることを認識した。また同制度は、安定した市場を確保し、輸出入業界をはじめ国際貿易に拘わる全ての業界を包含する“貿易産業”全体に利益をもたらすものであると認識された。

上記の点について出席者は、同制度の必要性についての認識を得るため、それぞれの政府機関と荷主団体の関心を喚起するよう要請された。

WTO2000

ASFは、複数のメンバー国／地域がWTO（世界貿易機関）に加盟申請を行っていることに留意し、自由貿易と世界規模での自由化のため、この動きを全面的に支持

### 3. 国際関係

する。

ASF は、2000年2月に再開した WTO における現行ラウンドのサービス貿易自由化交渉において、海運サービス分野への GATS（サービスの貿易に関する一般協定）ルール適用が合意され、各国船社の自由かつ公正な活動を保証する基盤が形成される必要があることを合意した。また、海運自由化交渉が成功裏に終了するよう、ASF として統一行動をとっていくことで一致した。

### 2. 解 撤

ASF 解撤委員会は、第3回中間会合を2000年2月21日、台北で開催した。ASF は、同会合の報告を承認した。

ASF は、船舶の解撤は廃棄物の処分ではなく、資源のリサイクルであることを認識した。同委員会は、廃棄物の国境を越える移動に関するパーゼル条約があたかも当該船舶の旗国以外の国での船舶の解撤に適用される恐れもあり、同条約の解釈および適用について重大な懸念を表明した。同委員会は、効果的かつ経済的な船舶の処分は海上安全および環境保全にとって重要であるとの意見で一致した。

ASF は、船舶解撤のための好ましい方策に寄与するため、海運業界は関係者と協力し現実的かつ実用的な方策・環境にやさしい船舶リサイクルの方法を検討することについて一致した努力をすべきであるとの合意に達した。

ASF は、委員会の名称を「解撤委員会」から「船舶リサイクル委員会」に変更すること、ならびに船主としてより良い立場で国際的な検討に参加できるように様々な事項を考察するワーキング・グループを設置することを全会一致で合意した。

### 3. 船 員

船員委員会は、第5回中間会合を1999年11月22日ベトナム・ホーチミンで開催した。ASF は、STCW95条約の完全導入に向けて、多くの ASF メンバー船主協会によって進められている取組みを歓迎し、全ての旗国が、船員供給国の主管庁ならびに訓練機関との直接的な対話によって、船員の訓練と資格証明の承認手続きの確立を引続き進めていくよう求めた。

ASF は、ILO 最低賃金の“共通解釈”問題について憂慮し、船舶に雇用される居住および非居住の乗組員への適用についての解釈は、各旗国の雇用者と労働組合の交渉に委ねられるべきであると考慮した。

ASF は、遺棄船員に関する人道上的問題について深い憂慮を表明し、船員の送還については船主が一義的な責任を負うべきであるが、不可能な場合は旗国が責任を負うべきであるとの意見で一致した。

ASF は、船員の死亡と傷病に関する補償金支払いの不確実性と遅延の問題は、より複雑であると認識するが、正当な請求に対しては、全ての船員およびその家族が、船舶または乗組員の国籍に拘らず、最低限の補償が迅速に受けられるべきであることを合意した。

ASF は、船員の不当な訴訟に関して、フィリピンにおいて事態の進展があったことを歓迎し、全ての争いまたは訴訟は、適当とされる船員の帰属国の権限ある法廷、裁判所または当局による決定および排他的な裁定に付託されるべきことで合意した。

ASF は、最小安全配員に関する、改正された IMO 総会決議890の条項に留意し、配乗人数は柔軟で、かつ旗国および船主間で合意されるべきであるとする改正の意図を支持した。ASF は、新しい国際的な休息时间に関する法制が、配乗は安全な水準で行われるべきであることを確保する手助けになるであろうと考慮した。ASF は、モデル最小配乗数策定には、例え、旗国の対応が十分では無いとしても、この考え方は船種、設備および航路の多様性から機能せず、また、決して厳正で強制的なものにはなり得ないと考えられるため、これに反対する。

ASF は、アジアの教育機関との間の更なる技術的な協調を目指して、アジア太平洋地区海事教育・訓練機関連合会（AMETIAP）および国連アジア太平洋経済社会委員会（ESCAP）との連携を図るために作業部会が設置されたことを歓迎した。

### 4. 航行安全

ASF は、1999年11月29日、ジャカルタにおいて開催された航行安全委員会第6回中間会合の結果として、以下の問題に関する対応を再確認した。

#### ・海賊および船舶への武装強盗

ASF は、船舶へのハイジャックを含め、海賊および武装強盗が増加し続けていることに引き続き重大な懸念を寄せるとともに、海賊および船舶への武装強盗を排除するすべての可能な対策を、協力し、工夫し、実施していこうとする政府機関および海運関係団体の努力と固い決意を認識した。アジア海域では現在も海賊が頻発しているため、ASF は、すべてのアジア諸国政府に対し、この脅威を排除する政策的方針を掲げるよう強く要請していく。

特に、ASF は、アジアの海上警備機関、海事政策当局および民間組織を集めた会議（海賊対策国際会議）が開催されたことに対し、日本政府に謝意を表した。また、襲撃に関するいかなる報告に対しても迅速かつ詳細に捜査することを含め、港内、内水および領海における船舶の安全を確保するため、アジア各国政府に対し、監視パトロールの強化を求めることを強く支持した。さらに、捉えられた犯罪者の効果的かつ透明性のある処分を促進するため、アジア各国政府がそれぞれの法制度の中で法的枠組みを整備すべきことを強調した。この点において、ASF は、IMO の下1988年に採択された海上航行の安全に対する違法行為の抑制に関する条約（SUA）および議定書を、アジア諸国が早期に批准することの重要性を再確認した。

#### ・クオリティ・ SHIPPING

ASF は、2000年3月24 - 25両日シンガポールにおいてクオリティ・SHIPPING・セミナーを開催したシンガポール海事港湾庁（MPA）に謝意を表した。同セミナーは、海運関係者間でクオリティ・SHIPPINGを推進するにあたり多大な成功を収めたものである。

ASF は、同セミナーの結論 MPA のウェブサイト <http://www.mpa.gov.sg> に公表されている を支持した。ASF は、航行安全委員会が2001年3月5日から7日までオーストラリアのシドニーで開催される「APEC 地域におけるより安全な海運に関する国際シンポジウム」の主催者と密接に連携し行動することに留意した。

ASF は、エリカ号事故を受けた欧州委員会のサブス

タンダード船排除のための新たな方策について検討した。いくつかの動きは地域的な向上を目指すものではあるが、それ以外に国際規則に影響を与える動きもある。ASF は、今後とも国際海事機関（IMO）が海運に関する国際基準を定める唯一の機関たるべきであるとの原則を引き続き堅持することとした。さらに ASF は、全ての海運国に対し、サブスタンダード船の排除のために各国が批准した条約の適切な施行を確保することを要請した。

#### ・ISM コード

ASF は、タンカー、ガス船、ばら積み船等以外のすべての船舶に対して、2002年7月1日よりISMコードが適用されることに留意した。航行の安全および海洋環境の保全を促進していくため、ASF は、該当船舶を所有する海運企業に対し、施行日近くの間を避けるようできるだけ早く安全管理システムを確立するよう航行安全委員会が呼びかけたことを承認した。

#### ・ポートステートコントロール

ASF は、2000年2月21 - 24日に開催された東京MOU 第8回PSC委員会において採択された決議に留意した。質的要件に関する新たな附属書とともに、検査の実施率の50%から75%への引き上げが承認され、2000年11月1日より実施される。

ASF は、検査の重複を避けるため、PSC は真に基準に満たない船舶に焦点を当てるべきことを確認した。

ASF は、重複を避けるためのPSC間のさらなる調整を促した。また、検査に関するデータの共有は、検査の重複を飛躍的に削減させるであろう。この点において、ASF は、東京MOUにおけるアジア太平洋情報電算処理システム（APCIS）の新設に期待する。

#### ・密航者

密航者は、多くの船主にとって依然として重大な問題である。

ASF は、コンテナを使った密航が増えていることに深い憂慮を表明した。会合では、密航者の発生を防ぐため、船舶運航者に対し、厳重な警戒の実施および輸送を引き受けるすべてのコンテナ貨物の監視の必要性が強調された。特に、新たなまたは馴染みのない荷主

### 3. 国際関係

については、徹底的なチェックと検証により、荷主の身元を確認すべきである。

ASF は、香港を經由して密航する者のコンテナの使用に関し、取締りを強化した香港政府および海事関係団体の迅速な対応に対し謝意を表した。また、会合では、アジア域内の他の港湾は香港の例に倣い、コンテナを使用した密航の出発地として利用されることを防止するため保安対策を強化すべきことを考慮した。

ASF は、委員会の議事の拡がりを反映して、委員会の名称を“航行安全委員会”から“航行安全および環境委員会”へ変更することを、全会一致で合意した。

### 5. 船舶保険

ASF は、重要な検討議題がなかったために、船舶保険委員会が第8回会合と第9回会合の間に中間会合を開催しなかったことに留意した。

最近いくつかの問題が発生したことから、船舶保険委員会の早朝会合で充実した議論を行い、このうち選択された問題を ASF でさらに議論した。

ASF は、第8回会合で承認されたアジア船舶保険機構設立の進捗状況に関するコンサルタントの報告を確認した。このプロジェクトは、香港とシンガポールにそれぞれ拠点を置く二つの保険引き受け機構の連結を計画していたものである。香港においてはアジア・マリン・コンソーシアム（AMC）が新たに設立され、1999年6月1日より保険の引き受けを開始し、当初の9カ月間の保険引き受け業務において相当な成功をおさめている。シンガポールのアジア・パシフィック・ハル・インシュアランス・シンジケート（AHIS）との間の連携については1999年11月合意に達した。

ASF は、またロンドン・マーケット・ジョイント・ハル・コミッティーが最近、協会約款の文言の見直し手続きの開始に伴い、船舶保険委員会に見直し作業に参加するよう申し入れたことに留意した。ASF は、同委員会のこの作業への参加について全面的に支持した。

エリカ号事故の後の社会的かつ政治的な抗議に続き、フランス政府及び欧州委員会より、欧州において油濁賠償責任制度を可能な限り拡張することが提案された。

ASF は地域的あるいは一方的な規則は、国際貿易の利益につながらないと認識するとともに、いかなる新たな規則あるいは規則の改定も適切な国際機関を通じて行われるべきとする考えを全面的に支持した。

ASF は、不法行為を理由とする船員に対する補償に係る訴訟の場として、パナマが一方的に使われている現状について概要報告を受け、議長がパナマ政府に対して懸念を表明する意見書を提出することで合意した。さらに ASF は種々計画されているパナマへの国際的な代表団派遣を支持することで合意した。

### 6. その他

#### 米国港湾サービスフィー

ASF は、米国議会が審議予定の、船社ならびに／あるいは荷主に不合理かつ不公平な経済的負担を課すこととなる「港湾サービスフィー」法案に対し深い懸念を表明した。ASF は、ASF ならびに同メンバーが本法案の動向を注視し、必要に応じ関係政府機関を通じ関連産業と連携して意見表明すべきということで合意した。

#### 米国における国際運輸所得の課税の取扱等に関する改正問題

米国内国歳入法典（IRC）第883条において、非米国人が船舶または航空機の国際運航から得る所得に係る米国内国連邦所得税は、当該国が米国の法人に同等の免除を与えている場合、免除されることとなっている。

2000年2月、米国内国歳入庁（IRS）は、IRC 第883条の適用に関する規則案を発表した。同規則案は、船舶または航空機の国際運航に従事する会社が現在得ている税の免除の範囲を著しく制限するおそれのあるものとなっている。

ASF は規則案に懸念を表明するとともに、事態の推移を注視することで一致した。

### 7. 第10回 ASF

ASF 開催地を回り持ちする慣例に従い、第10回 ASF を2001年5月に中国で開催する旨の中国船主協会提案を受け入れた。

以上

## 2. アジア船主フォーラム (ASF) トレード安定化委員会 (STC) 第7回中間会合

ASFの5つの“S”委員会の1つであるSTC (Stabilization of Trade Committee) は、その第7回中間会合を2000年2月21日、フィリピンのマニラで開催した。今回の会合は、1999年3月の第6回会合(於：上海)に続くもので、委員長である生田正治当協会会長(商船三井社長)をはじめASFメンバー船協から18名の代表が参加し、当協会からは以下5名が参加するとともに、当協会企画調整部がSTCの事務局として活動した。

(STC委員長)

生田 正治 当協会会長(商船三井社長)

中山 正之 川崎汽船常務取締役

佐藤 博之 商船三井専務取締役

矢野 俊一 日本郵船

定航マネージメントグループ部長

小林 求 当協会会長秘書

(商船三井 経営企画部副部長)

会合ではまず、各国からの経済見直しが報告され、アジア経済の回復とアジアへの輸入荷動きに明るい

見通しがあることが確認された。船社間協定に対する独禁法適用除外制度については、海運業界のみならず国際貿易に係わる業界を包含した“貿易業界”(Trading Industry)全体と世界経済にとって利することが確認され、出席者は、政府や荷主団体に同制度の必要性をアピールするよう要請された。

定期船部門では、基幹航路の船腹スペースが過剰になるとのレポートがあることに對し、正確な事実分析を行うことの重要性が確認された。ドライバルク部門およびタンカー部門では、アジア経済危機の影響があることが確認され、秩序ある市場を回復するため最大限の自主努力を行うよう強調された。

また、海難事故、海賊、密航者、環境問題等についても積極的な意見交換が行なわれるとともに、同会合の活動内容をより正確に委員会名に反映させるためSTCの名称を変更することが合意され、2000年5月のASFソウル総会に新名称(Shipping Economics Review Committee : SERC)を提案することが合意された。

会合で採択された了解事項は資料3 5のとおりである。

### 〔資料3 5〕

#### 了 解 事 項

##### アジア船主フォーラム (ASF) トレード安定化委員会 (STC) 第7回中間会合 (マニラ) にて採択

アジア船主フォーラム (ASF) トレード安定化委員会 (STC) 第7回中間会合は、ASFの7メンバー船協代表18名が出席し、2000年2月21日フィリピンのマニラで開催された。

出席者は、海運業界の健全な発展を通じ、世界貿易と経済の着実かつ持続的な成長を達成するとの展望の下、広範囲にわたる問題について率直かつ活発な意見交換を行った。会合では、STCメンバー間で以下の通り共通認識が確認された。

#### (1) 定期船部門

##### (a) トレードの状況

世界貿易は、引き続き堅調な米国経済と注目すべき復調を遂げているアジア経済に特に下支えされ、

ここ1年は継続的な成長を示していくことになるだろう。

今年就航が予定されている多くの新造船により、基幹航路の船腹スペースが過剰になる(結果としてその他の航路でも同様の現象が起きる)とのレポートがあることに對し、出席者は、トレードから段階的に撤去される船腹を勘案していない誇張された船腹量がレポートされているのではないかという点に留意した。

出席者は、不確かなレポートに反応するのではなく、トレードの状況についての正確な事実分析に基づき、新造船投入の正味の影響と経済成長を注意深く評価することの重要性を認識した。

### 3. 国際関係

#### (b) 船社間協定に対する競争政策など

出席者は、各種船社間協定に認められている独禁法の適用除外制度に対し、いくつかの国や国際機関が見直しを行っていることを認識し、中でも、米国における“ハイド法案”とOECD事務局ペーパーに特に懸念が表明された。適用除外制度は、コスト合理化とサービス向上に向けた船社の努力を行う上で必要であることが確認された。また同制度は、安定した市場を確保して運賃の予見性を高め、短期間かつ頻繁な乱高下などの運賃変動によって輸出入業界を悩ますことを防ぐものであり、世界経済と貿易の着実かつ安定的な成長に寄与しているものである。その意味で船社に対する独禁法適用除外制度は、海運業界だけに利益をもたらすものと考えべきでなく、輸出入業界のみならず国際貿易に拘わる全ての業界をも包含した“貿易業界”(Trading Industry)全体と、世界経済そのものに利するものである。出席者は、同制度についての正しい解釈と認知が確立するよう、上記の点についてそれぞれの政府や荷主団体にアピールするよう要請された。

出席者は、WTOにおけるサービス貿易自由化交渉の重要性を確認し、海運自由化交渉が成功裏に終了するよう、ASFとしての統一行動をとっていくことが合意された。

一方、米国議会で今後審議される惧れのある“Harbor Services Fee”法案につき強い懸念が表明された。同法案は、船社や荷主に不公平な経済的負担を課す可能性がある。出席者は、同法案の今後の進展に注目し、各国政府を通じ反対意見を述べるよう要請された。

#### (2) ドライバルク／タンカー部門

全ての船社が、1997年のアジア経済危機以来の長期低迷市況の影響を受けていることが確認され、ドライバルク／タンカー部門に関わる船社は、秩序ある市場

を回復するため最大限の自主努力を行うよう強調された。このところ相当数の老朽・サブスタンダード船が解撤されていることが、明るい知らせとして確認された。このことは、公正なコストに基づく船社間競争を確保するだけでなく、重大な海洋環境破壊につながりかねない海難事故の防止にも役立つものである。

タンカー部門については、世界石油業界における大型M&Aに向けた最近の動きによるタンカー市場への影響について、注目する必要があることが認識された。

#### (3) その他

出席者は海難事故、海賊、密航者、環境保護の問題につき、現状に強い懸念をもって意見交換を行った。これらの問題は、ASF航行安全委員会などの主要議題であり、今後の議論のためASFの各担当委員会に送られることになる。

海賊問題については、特に1999年10月に発生した「アロンドラ・レインボー号」事件が取り上げられた。この事件は、極めて組織的な海賊が同号をハイジャックし、貨物のアルミニウムの一部が強奪され、17人の乗組員の生命が危険にさらされた。船社は、各船舶の自衛措置を整えとともに、今後不幸にしてこのような事件が発生した際には然るべき政府機関へ迅速に報告を行うため、乗組員を充分訓練することが確認された。しかしながら、個々の船社や国による防止努力のみではこれらの問題に対する十分な解決策にはなり得ないことも確認された。出席者は、こうした事件に対処する沿岸各国のあらゆる努力に厚く感謝するとともに、関係政府機関と密接に連携する努力を続けていくことを確認した。

また出席者は、海洋環境保護に対する責任を確認した。STCは、NOx/Sox排出管理の改善・安全な塗料の使用・油濁防止など、海洋環境保護に向けて積極的に取組むため最善の努力をしていくことを確認した。

### 3. アジア船主フォーラム (ASF) 船員委員会第5回中間会合

1999年11月、アジア船主フォーラム (ASF) 船員

委員会第5回中間会合がベトナム・ホーチミン市において開催され、10ヶ国の船主協会の代表の他に、国連アジア太平洋経済社会委員会 (ESCAP) 代表お

よびアジア太平洋地区海事教育・訓練機関連合会議 (AMETIAP) 代表がオブザーバーとして参加し、当協会からは豊田労務委員会副委員長と梅本船員対策室長が参加した。

同会合では、各国が、2000年5月に公表が予定されていたIMO ホワイトリスト入りを果たすために、最終的努力を尽くしていることが紹介された。特に、世界最大の船員供給国であるフィリピン代表からは、国家の多機関にわたる海事行政の条約対応への協調性について、改めて1999年9月7日付大統領令 (Executive Order) 149号により、同国運輸通信省所管の海事産業庁 (MARINA) を担当機関とすることが明確化されると共に、船舶職員に対する海技免状の発給については、この海事産業庁と国家試験管理委員会 (PRC) が共同して対応することとなり、さらに、この国内体制の強化について、同年11月、IMO の審査委員会 (Panel of Experts) に報告された旨の説明があった。

また、当面する4つの共通課題 (STCW95、ILO 最低賃金、最小安全配員、船員訓練) について作業部会が設けられることとなっていたが、このメンバーとそれぞれの部会への付託事項が確認された。さらに、我が国より、東南アジア海域で続発している海賊対策に関し、このような事件が続けば船員になる者がいなくなるとの危惧も念頭に置き、航行安全委員会と協力して関係国政府に対策を迫るべきであると提案し、全会の支持を得た。

同会合の共同声明が以下のとおり発表され、次の中間会合が2000年秋、香港において開催されることとなった。

#### アジア船主フォーラム船員委員会第5回中間会合共同宣言 (仮約)

(1999年11月22日 於：ホーチミン)

アジア船主フォーラム (ASF) 船員委員会第5回中間会合が、1999年11月22日(月)、ベトナム・ホーチミン市に於いて開催された。この会合はベトナム船主協会 (VSA) の好意により手配されたものである。

COSCO Manning Corporation の Managing Director, Li Shanmin 議長の下、船員委員会の問題解決への持続的な熱意と団結は、中国、香港、日本、韓国、台湾および ASEAN 船主協会 (インドネシア、マレーシア、フィリピン、タイおよびベトナム) の各船主協会から多くの関係者が出席したことに表れている。アジア太平洋地区船員教育訓練機関連合会議 (AMETIAP)、アジア太平洋経済社会委員会 (ESCAP) および中国、ベトナムの船員学校からもオブザーバー参加があり、委員会によって取組まれている多くの活動に対して、船員教育界が引続き多大な支持を表明したことを委員会は歓迎した。

委員会は、委員会の下に設置された ILO 最低賃金、STCW95、最小安全配員および船員の訓練に関する WG への各国船主協会からの参加登録およびこれら WG の目的を承認した。

STCW95条約の施行問題が改めて議論され、委員会は完全導入に向けて ASF メンバー船主協会によって進められている取組みに留意した。委員会は、全ての旗国が、船員供給国の主管庁ならびに訓練機関との直接的な対話によって船員の訓練と資格証明の承認手続きの確立を引続き進めていくよう求めた。

委員会は、ILO 最低賃金の共通解釈について懸念を表明した。本問題については、更に方向性を持った議論および見直しを行うことによって、この重要かつ微妙な事項についての委員会方針の確立について意見の一致に達するよう、ILO 最低賃金 WG の議論を待つべきであるとの合意に達した。この間、船舶に雇用される居住、非居住の乗組員への解釈の適用については、各旗国の雇用者と労働組合の交渉に委ねられるべきであることを確認した。

委員会は、遺棄船員および船員の死亡および傷病に関する補償金支払いの不確実性と遅延に関する人道上の問題について深い憂慮を表明した。委員会は、最近の IMO/ILO 合同 WG の報告に留意し、同 WG において指導的役割を担っている日本に謝意を表明した。委員会は、船員の送還については船主が一義的な責任を負うべきであるが、不可能な場合は旗国

### 3. 国際関係

が責任を負うべきであるとの意見で一致した。しかしながら、船主が賃金を支払っていない場合、船員は送還を望まず、船舶の先取特権を行使するために船上に残ることをむしろ望んでいる。この問題も持続的検討を要するものの一つになっている。委員会は、各代表が自国籍船舶および外国籍船舶の両方についての遺棄船員に対する自国の法体制を研究し、その見解を事務局に報告することを合意した。

船員の死亡と傷病に関する補償金支払いの不確実性と遅延の問題は、より複雑である。この問題は、国家の社会保障法にも関連し、船員の雇入契約および保険条件に異なる規定を有し、かつ極めて詳細化されている。しかしながら、委員会は、正当な請求に対しては、全ての船員およびその家族が、船舶または乗組員の国籍に拘らず、最低限の迅速な補償を受けられるべきであることを合意した。委員会は、IMO/ILO WGにおいてISFとITFが、IMO/ILO WGの対象範囲外にある多くの問題に関して、二者間協議の開催について合意したことに留意した。

フィリピン船員の不当な訴訟に関連した問題に関しては、委員会はフィリピンにおける事態の進展があったことを歓迎し、本件に個人的に関与した副議長に謝意を表明した。委員会は、不当な訴訟を含む全ての争いまたは訴訟は、船員の帰属国の権限ある法廷、裁判所または主管庁等による決定および排他的な裁定に付託すべきであると合意した。

委員会は、アジア海域の海賊行為が引続いて増加し、それにより船員の生命が極めて危険な状態に晒されていることに重大な懸念を表明した。委員会は、ASF航行安全委員会と協調して我々の海域から海賊を駆逐するよう関係政府に要請することを合意した。

委員会は、最小安全配員に関するIMO総会決議481の改正条項に留意し、配乗人数は柔軟で、かつ旗国および船主間で合意されるべきであるとする改正の意図を支持した。

AMETIAPの代表が、AMETIAPの最近の活動を委員会に伝えるために招請された。同代表は、IMO

が、アジア太平洋地域における船員教育訓練機関の講師に対する2件のIMO、AMETIAP合同の教育的講習会(workshop)への資金協力に関するAMETIAPの要請に同意したことを報告した。両講習会は、本年シンガポールと上海において開催され、成功裏に終了しており、IMOからのさらなる協力が要請されている。

委員会は、アジア太平洋地域における海事教育訓練に関するAMETIAPとの間の有益な関係を引続き構築していくことを望んでいる。このASFとAMETIAP間の協調関係構築努力の一環として、委員会の事務局が委員会の代表として1999年12月のAMETIAP年次総会に出席する予定である。

委員会は、本会合に初めて出席した国連のESCAP代表を歓迎した。委員会は、ESCAPが海上労働力の養成に係る地域協力の推進および海運産業育成を目指す諸国を援助するためのプロジェクトに取り組んでいることに多大の関心を持って留意した。委員会は、ASFおよびESCAP間の協調が、域内における船員の訓練および供給を促進するための地域的な努力を支えることとなることを確信した。

ASF船員委員会は、自主的かつ非営利を目的とした組織である。船員委員会の主たる目的は、共通の船員訓練基準を確保維持し、アジア人船員の供給と雇用の安定性を促進するとともに配乗と訓練に関する新しい国際的な海事法制および条約について監視、検討し意見を開陳することにある。

香港船主協会は、2000年秋に香港において第6回中間会合を開催するよう委員会より要請された。委員会は、ホーチミン市において第5回中間会合を開催したベトナム船主協会の尽力に感謝の意を表明した。

### 4. アジア船主フォーラム(ASF)解撤委員会第3回中間会合の様態について

アジア船主フォーラム(以下ASF)解撤委員会の第3回中間会合が2000年2月21日、台湾・台北において開催された。本会合には台湾、香港、インド

ネシア、日本、韓国の合計5ヶ国の船主協会の代表者が参加し、当協会からはASF解撤委員会副委員長である松永副会長の代理として当協会外航船舶解撤促進特別委員会の高橋秀幸幹事他が参加した。

会合では解撤に関するASFメンバー間の認識を共通にする目的で、当協会から近年の世界の船舶解撤量や現存する船腹量についての説明、1999年3月にICSに設置されたShip Recycling Working Groupの発足以降の検討状況やIMOにおける解撤問題の検討予定など国際機関での解撤に関する動向について現状を報告した。あわせて、わが国におけるバゼル条約の船舶への適用問題について、当協会はICS、ECSA等と同様に解撤のために輸出される船舶を一律に廃棄物として規制の対象とすることに反対の立場であることを説明した。各国船協においても自国政府に対し同問題については船舶を同条約の規制対象とすることのないよう慎重な対応をとるよう要望していくこととした。

また、当協会より、船舶の解撤はその多くがリサイクルとして再利用されていることの認識を喚起することの必要性やスクラップというイメージ改善の意味も含め、本委員会を「Ship Recycling Committee」に名称変更してはどうかとの提案を行った。さらに香港船協より、アジア船主として世界的な議論と歩調を合わせて船舶のリサイクル問題を考察・検討するために委員会内にワーキング・グループを設置することが提案された。

本会合では、船舶のリサイクル問題は海運業界のみならず、造船業界やリサイクル（解撤）業界など関係業界が連携しあって取り組むべき重要な問題であることを認識し、名称変更およびワーキング・グループ設置の提案を全会一致で承認し、2000年5月に韓国・ソウルで開催される第9回ASF総会で正式に提案することになり、今後、海運業界は関係者と協力し実用的かつ環境に配慮したシップ・リサイクルの方策の検討のために取り組んでいくこととし、共同声明が資料3-6のとおり採択された。

## 5. アジア船主フォーラム航行安全委員会第6回中間会合

題記会合がインドネシア・ジャカルタにおいて1999年11月29日に開催された。ハイジャック事件に巻き込まれたアロンドラ・レインボウ号がインド海軍により捕捉されてから10日余りの中で開催されたこともあり、会合では海賊問題を中心に議論された。

当協会からは和田敬司理事長が同会合に出席するとともに、会合の翌日にはインドネシア政府の海運総局を訪ね、海賊対策の強化を申し入れた。

本会合ではASEAN諸国（フィリピン、インドネシア、マレーシア、シンガポール、タイ、ベトナム）、中国、日本、韓国および台湾の各国船主協会の代表者が出席し、シンガポール船主協会のルア・チェン・エン会長が議長に指名されて、船舶の航行の安全に関連する諸問題が採り上げられた。

海賊問題については、商船を積荷ごとハイジャックする事件が近年東南アジアで頻発する中で、アロンドラ・レインボウ号事件においては、官・民の協力と積極的な捜索活動により早期に被害船舶を捕捉できたことから、各国関係機関の協力の有効性が証明されたとして、沿岸国政府の海賊防止のための協力が不可欠であることが認識された。

また、当協会の和田理事長から、前日（11月28日）にマニラで開催されたわが国とASEANとの首脳会議において、小淵首相が海賊対策のための国際会議の開催を提案し賛同を得たことが紹介され、アジア船主フォーラムとしても各国政府による地域協力をサポートするとともに、海運業界もそれぞれの政府機関と密接に連携して効果的な海賊防止策の構築に積極的な役割を果たすべき旨を提案し、満場一致で支持され共同声明に盛り込まれた。

航行安全に関するその他の議題に関しても、資料3-7のとおり共同声明がまとめられた。

【資料3 6】 アジア船主フォーラム解撤委員会第3回中間会合 Joint Statement

アジア船主フォーラム（ASF）解撤委員会第3回中間会合は、2000年2月21日に台湾・台北市において、香港、インドネシア、日本、韓国、台湾からの代表が参加の下、開催された。

同会合は台湾船主協会の主催により、Mr C. S. Chen 議長の下で進められた。

同会合のメンバーは、日本船主協会がシップ・リサイクリングに関して（IMO や ICS の動き等について）説明を行ったことに謝意を表した。

同会合は友好的な雰囲気の中、率直かつ建設的な意見交換が行われ、船舶の処分は海上安全および海洋環境保全を含む船舶の運航にとって欠くことのできないものであるとの合意に達した。

同会合は、船舶の解撤は廃棄物の処分ではなく、資源のリサイクリングであると認識した。同会合は、廃棄物の国境を越える移動に関するパーゼル条約が旗国以外の

国で解撤される船舶に適用されると解釈されることに懸念を表明した。

また、同会合は、

本委員会の名称を現在の“Scraping Committee”から“Ship Recycling Committee”に変更すること

アジア船主として世界的な議論と歩調を合わせリサイクリングの問題を考察するために委員会内にワーキング・グループを設置すること

を2000年5月にソウルで開催される第9回 ASF 総会に正式に提案することを全会一致で承認した。

同会合は、海運業界が関係者と協力して

実用的なシップ・リサイクリングの実施方法

船舶の処分について満足できる解決策に寄与する環境にやさしいシップ・リサイクリングの方策

の検討のために一致した取り組みをすべきであるとの結論に達した。

【資料3 7】 アジア船主フォーラム第6回航行安全委員会共同声明要旨

(1) 海賊問題

当協会から、アジア船主フォーラムとしても各国政府による地域協力をサポートするとともに、海運業界もそれぞれの政府機関と密接に連携して効果的な海賊防止策の構築に積極的な役割を果たすべき旨を提案し、満場一致で支持された。

(2) 航海データ記録装置（Voyage Data Recorder）

1994年に乗員・乗客850名余の犠牲者を出した RORO フェリー「エストニア」号沈没事故後の安全対策として、航空機のボイスレコーダーに類似した装置として搭載を義務付ける提案が検討されているが、この装置は事故の原因調査に役立つものの、装置の回収や記録の帰属、義務と責任等更に検討を要する事項が多く残されていることから、貨物船への強制化は時期尚早である。

(3) Quality Shipping

航行の安全と環境汚染の防止のみならず、海運に関するあらゆる面での Total Quality Approach が必要であり、各メンバーが本件について積極的に検討するよ

う勧告する。

(4) バルクキャリアーの安全問題

バルクキャリアーの安全問題については総合的安全性評価（Formal Safety Assessment = FSA）の側面からの検討が続けられている。各メンバーは FSA が合理的な規則作りにも貢献するものとなるよう、注視することが重要である。

(5) 国際安全管理コード（ISM Code）の実施

2002年7月1日から多くの貨物船（500総トン以上の貨物船および移動式海底資源掘削ユニット）にも ISM コードが強制化されることとなるが、関係船主は可能な限り早期にコードの導入を図るべきである。

(6) ポートステートコントロール（PSC）

本委員会は PSC を全面的に支援するものであり、国際海事機関（IMO）による PSC の指針と改訂された手順を歓迎し、各メンバーが不公正に罰せられないよう IMO の要件に配慮することを求める。

(7) 密航者問題

本委員会は密航者が本船と乗組員の安全にとって危

険であることおよび送還等に関して船主に多額の費用が課せられることに憂慮しており、各国政府は密航者の送還を容易にする IMO 指針を真剣に採択すべきである。また、政府および港湾管理者は、密航者の防止のための警備を強化すべきである。

(8) 2000年問題

### 3・2・2 第9回日韓船主協会会談

日韓両国船主協会の一層の友好関係促進を目的として、1988年より開催されている日韓船主協会会談の第9回会合が、2000年5月17日に韓国船主協会主催で韓国・ソウルにおいて開催された。

本会談は、2年毎に日韓両国が交互に主催して行われているもので、今回の会談には当協会から生田会長をはじめ草刈、崎長、太田、松永各副会長を含め9名、韓国船主協会からは玄永源会長をはじめとする14名が参加した。(資料3 8参照)

会談では、両国および世界海運の現状や展望等に

〔資料3 8〕

#### 第9回日韓船主協会会談 出席者

##### 日本側出席者

氏名	役職名(会社/船協)
生田 正治	商船三井社長(日本船主協会会長)
草刈 隆郎	日本郵船社長(日本船主協会副会長)
崎長 保英	川崎汽船社長
太田 健夫	飯野海運社長(日本船主協会副会長)
松永 宏之	東京タンカー社長(日本船主協会副会長)
和田 敬司	日本船主協会理事長
宮原 耕治	日本郵船定航マネジメントグループ調査役
小林 求	商船三井経営企画部副部長(日本船主協会会長秘書)
園田 裕一	日本船主協会企画調整部副部長

船主は2000年問題の対策要領に関する IMO のサーキュラーに従い、早急に対応するとともに、国際海運会議所(ICS)、ボルチック国際海運協議会(BIMCO)および国際船主責任相互保険(P&I)グループにより提唱された“Year 2000 Safety Protocol”を支持すべく再検討すべきである。

ついて意見交換が行われ、両国海運の持続的かつ健全な発展を目指し、相互の信頼と協力関係を増進していくことを確認し、共同声明が採択された。

(資料3 9参照)

なお、次回会談は2002年に日本で開催されることが合意された。

##### 韓国側出席者

氏名	役職名(会社/船協)
Yung-Won Hyun 玄 永源	Chairman, Hyundai Merchant Marine Co., Ltd. (韓国船主協会会長)
Joung-Boo Shin	Executive Vice President, Cho Yang Line
Chan-Gil Kim	President, Hanjin Shipping Co., Ltd.
Youn-Jae Lee	Chairman, Heung-A Shipping Co., Ltd.
Choong-Shik Kim	President & CEO, Hyundai Merchant Marine Co., Ltd.
Suk-Hui Lee	Executive Vice President, Container Business Division Hyundai Merchant Marine Co., Ltd.
Duck-Man Kim	General Manager, Corporate Planning Office Hyundai Merchant Marine Co., Ltd.
Hak-Se Jang	President, Korea Line Corporation
Mun-Joon Chon	Executive Vice President, Korea Marine Transport Co., Ltd.
Byung-Mu Yoo	President & CEO, Pan Ocean Shipping Co. Ltd.
Seung-Gwon Lee	President & CEO, SK Shipping
Chang-Hong Park	Secretary General, KSA
Chan-Jae Park	Director, KSA
Hae-Yong Cheong	Director, KSA

〔資料3 9〕

2000年5月17日

#### 第9回日韓船主協会会談 共同声明

1. 日本船主協会(JSA)と韓国船主協会(KSA)は、2000年5月17日に、韓国・ソウルで第9回日韓船主協会

談を開催した。会談では友好的な雰囲気の下、率直かつ建設的な意見交換が行われた。会談の出席者は添付

### 3. 国際関係

のとおりである。

2. 会談では、両協会は、法制や政策の変更を含む両国海運の現状と展望について意見交換を行い、高品質な輸送サービスの提供を継続していく上で、両国海運の持続的かつ健全な発展のために相互の信頼と協力関係をさらに増進していくことが合意された。

3. 会談では、両協会と世界海運にとっての共通問題に関する様々な動きが討議された。

#### WTO 海運自由化交渉

両協会は、WTO における現行ラウンドの海運サービス自由化交渉を支持するとともに、自由かつ公正な船社の活動基盤を確保するための交渉が成功裏に終了するよう、最大限の努力を図ることで一致した。

#### 独禁法適用除外制度問題

両協会は、船社に対する独禁法適用除外制度が、安定した市場を確保し、船社の絶えまないコスト合理化努力やサービス向上を行う上で重要であり、さらに“貿易産業”全体ひいては世界経済そのものの健全な発展を維持するために重要な要素であることを認識した。両協会は、同制度の意義について正確な認識と理解を醸成させるため、あらゆる機会を捉え、それぞれの政府機関ならびに荷主団体へ働きかけを行うことで一致した。両協会は、2000年5月25-26日に仏国・パリで開催される OECD 海上輸送規制改革ワークショップへそれぞれの代表を派遣し、国際海上輸送を保護する独禁法適用除外制度が維持されるべきであることを目的に、ワークショップが成功裏に終了するよう、最大限の努力を図ることで一致した。

#### 船舶に対する海賊および武装強盗集団

両協会は、船舶へのハイジャックを含め、海賊および武装強盗事件が増加し続けていることに重大な懸念を表明するとともに、アジア海域で海賊事件が頻発していることから、すべてのアジア各国政府に対して、この脅威を排除するための政策的方針を打ち出すよう、強く要請することで一致した。特に、両協会は、襲撃に関するいかなる通報に対しても迅速かつ詳細に捜査することを含め、当該国の港内、内水および領海における船舶の安全を確保するため、監視パトロールの強化を要請することで一致した。さらに、両協会は、捕らえられた犯罪者の

効果的で透明性のある処分を容易かつ促進するため、当該国の法制度の中で法的枠組みを整備すべきであることをアジア各国政府へ要請していくことで一致した。

#### クオリティ・ SHIPPING の推進

両協会は、クオリティ・ SHIPPING は海運を取り巻く全ての関係者によって推進されるべきであるとの考え方を支持することで一致した。両協会は、たとえ地域的な改善を目指したものであっても、地域的もしくは一方向的な行動を取るべきでないとの見解を共有した。したがって、両協会は、新たな規則または規則改正のための提案は IMO の場で検討されるべきであるとの考え方を支持することで一致した。さらに両協会は、サブスタンダード海運を排除するために、各国が批准・承認した既存の国際規則の施行が確保されるよう全ての海運関係国に対して求めるべきであるとの合意に達した。

#### 船舶リサイクルの推進

両協会は、船舶の解撤は廃棄物の処分ではなく、資源のリサイクルであると認識した。両協会は、廃棄物の国境を越える移動に関するバーゼル条約があたかも当該船舶の旗国以外の国での船舶の解撤に適用されるとの見方もあることから、同条約の解釈および適用について重大な懸念を表明した。両協会は、船舶のリサイクルが海上安全および環境保全と同様に船舶の運航上も欠くことのできない重要なものであるという点において意見が一致した。両協会は、海運業界は現実的で環境にやさしい船舶リサイクルの実施を検討するため関係者と協力して一致した努力を図るべきであるとの合意に達した。

4. 双方は、事務局間の人材交流プログラムや日韓船員問題共同研究会を通じ、両協会の緊密な関係を維持していくことを再確認した。

5. 双方は、次回会合を2002年日本で行うことで合意した。

以上

### 3・2・3 第5回日台船主協会会談

日台両国船主協会の一層の友好関係促進を目的に、1991年から2年毎に開催されている日台船主協会会談の第5回会合が、1999年10月5日に日本側のホストにより、日本（静岡県伊東市川奈）で開催された。

会談には、当協会から生田会長をはじめ9名、台湾船主協会からは林会長をはじめとする9名が出席した。（資料3 10参照）

会談では、冒頭、生田会長より同年9月に発生した台湾大地震について、見舞いの言葉が述べられた

#### 〔資料3 10〕 日台船主協会会談 出席者

##### 日本側出席者

氏名	役職名(会社/船協)
生田 正治	商船三井社長(日本船主協会会長)
新谷 功	川崎汽船社長(日本船主協会副会長)
草刈 隆郎	日本郵船社長(日本船主協会副会長)
太田 健夫	飯野海運社長(日本船主協会副会長)
松永 宏之	東京タンカー社長(日本船主協会副会長)
和田 敬司	日本船主協会理事長
小林 求	商船三井経営企画部副部長(日本船主協会会長秘書)
園田 裕一	日本船主協会企画調整部副部長
笠原 永子	日本船主協会企画調整部

後、両国海運の現状と展望や、米国/EUおよび国際機関(OECD、WTO等)における海運問題等につき友好的な雰囲気の下、率直かつ建設的な意見交換が行われた。

両協会は今後もこの会談を継続していくこととし、次回会談を2001年に台湾で開催することが合意された。

会談で採択された共同声明は資料3 11のとおりである。

##### 台湾側出席者

氏名	役職名(会社/船協)
Steve S.S. Lin	Chairman, Evergreen Marine Corp. (台湾船主協会会長)
Ting-Huei, Chen	Chairman, Yangming Marine Transport (台湾船主協会常務理事)
Loh, Yao-Fon	Chairman, Uniglory Marine Corp. (台湾船主協会常務理事)
Chao-Hon Chen	Chairman, Wan Hai Lines Ltd.
Po-Ting Chen	Vice Chairman, Wan Hai Lines Ltd.
George J.Y. Hsu	Vice Chairman, Evergreen Marine Corp. (台湾船主協会常務監事)
Chin-Shyen Chen	President, Ta-Ho Maritime Corp. (台湾船主協会理事)
Bob H.L. Hsu	Secretary General, NACS (台湾船主協会秘書長)
Su-Ying Huang	Manager, NACS (台湾船主協会組長)

#### 〔資料3 11〕

1999年10月5日

#### 第5回日台船主協会会談 共同声明

- 第5回日台船主協会会談が、1999年10月5日(火)、日本（静岡県伊東市川奈）で開催された。これは、1997年の第4回会談（於：台中市）に続くもので、友好的な雰囲気の中、率直かつ建設的な意見交換が行われた。会談の出席者は添付のとおりであった。
- 会議の冒頭、日本側から今回の台湾大地震について心からのお見舞いの言葉が述べられ、台湾側からは、復興に向けた国民の一致した努力が続けられているという力強い発言があった。
- 会談では、アジア・米国・欧州の各経済が、基本的に健全または回復基調にあることが留意され、特にア

ジア経済の回復が、同地域の海上輸送量の回復に繋がることへの期待が示された。

- 両協会は、そうした世界経済への認識の下に、本年5月に施行された米国海運改革法(OSRA)の影響や、その後も進行している海運業界の再編問題など、世界の海運情勢や台湾海峡航路の発展を含む両国海運の現状について意見交換を行った。
- 両協会は、米国の港湾サービスユーザーフィー法案がメンバー船社に与える影響について、強い懸念を表明した。
- また、各国政府における競争政策の運用と、船社の

### 3. 国際関係

商業活動に対する政府介入の問題を今後も注視していくことが合意された。

7. WTO 海運サービス自由化交渉については、自由かつ公正な船社活動を世界的に保証する基盤を確立するため、同交渉の成功を期待することで一致した。また、両協会は、台湾が WTO への加盟申請を行っていることを支持した。さらに、本年10月下旬に日本で予定されている OECD 海運委員会と非加盟諸国とのワークショップに台湾が出席することに対し、歓迎の意を表明した。

8. また、両協会は、環境問題への積極的な対応が重要であることを確認し、船舶の安全運航の徹底と地球環

境の保全に向け、サブスタンダード船の排除を始めとする最大限の努力を行っていくことを確認した。

9. また、海賊行為が世界的に増加傾向にある実状に重大な懸念が表明された。両協会は、関係各国政府に対し対策の強化を要請すると共に、海上での自衛を強化することの重要性を認識し、万一船舶が被害にあった場合は、関係当局への遅滞無き通報を励行することで一致した。

10. 両協会は、今回の会談が、相互理解と共存共栄の関係をさらに深める上で非常に有意義であったことを確認し、次回会談を2001年に台湾で開催することを合意した。

以上

#### 3・2・4 ESCAP 船主・荷主・港湾地域フォーラム

国連のアジア太平洋経済社会委員会 (ESCAP : United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific) は、アジア太平洋地域の経済社会開発を目的とした様々な活動をおこなっており、2000年4月17・18日には ESCAP と韓国海事研究所 (KMI) の共催により、韓国ソウルにおいて、アジア地域における船主・荷主・港湾関係者間の交流促進を目的とした「船主・荷主・港湾地域フォーラム」が開催された。

当協会からは、5月25・26日に開催される独禁法適用除外制度に関する OECD ワークショップ(3・1・4参照)を控え、アジアにおける船社と荷主の良好な対話関係を促進することを主眼に国際幹事会および事務局より代表者が参加した。

同フォーラムでは各関係者による講演、パネルディスカッションが行われ、日本荷主協会の河村常務理事は講演の中で、海事産業の建設的な発展にむけた業種を超えた対話の促進、および独禁法適用除外制度については船社と荷主の対話を通じて健全な発展を求めべきことを指摘した。また、パネルディスカッションでは、アジア各国の荷主代表から、運賃値上げや各種サーチャージの導入に関する船社サ

イドの対応に強い不満が相次いだのに対し、邦船関係者からは、運賃・諸料金設定に関する基本認識の構築のためには対話の促進が有用であること、および各国の競争法などに抵触しない範囲で船社、荷主間の対話を進め相互理解を深めていくことが不可欠であるとの見解を示し、船社・荷主双方の歩み寄りに努力していくことを表明した。

### 3・3 米国への対応

#### 3・3・1 1998年米国外航海運改革法 (OSRA : Ocean Shipping Reform Act of 1998)

1998年米国外航海運改革法 (OSRA : Ocean Shipping Reform Act of 1998) が、1999年5月1日から施行された。OSRA は、1984年米国外航海運法改正および1920年商船法第19条の一部改正を骨子としている。(船協海運年報1999参照) 今回の改正で特に注目される点は、1 個別 (individual) にサービス・コントラクトを締結でき、運賃等の主要部分是非公開とした、2 船社間協定に対する独禁法適用除外制度の存続を認めたことである。また OSRA は、自由競争を通じて海運の効率化を図り、公共の利益を高めることを目的としている。OSRA の主な改正点は以下のとおりである。

1. サービス・コントラクト (S/C)
  - (a) 個別 S/C 認可。同盟が個別船社の S/C 締結を制限してはならない。
  - (b) 個別 S/C、協定 S/C とともに FMC に秘密扱をもって届出し、最も重要な部分 (内陸発着地、運賃、サービス契約等) は非公開。それ以外の基本的条件部分 (仕出/仕向地の港湾名区域、品目、最低貨物量、契約期間) は公示される。
  - (c) 従来の“me-too”権利は廃止。
2. Independent Action (I/A) の事前通告期間は 5 日間。(従来は10日間)
3. FMC へのタリフ届出廃止。代わりにインターネット上での公示。

OSRA 施行後、同盟メンバーが個別に荷主とサービス・コントラクトを締結することが多くなり、AN-ERA (極東・東南アジア/北米運賃協定) など北米航路の諸同盟は解散または活動停止することとなった。また、OSRA 施行に関連し、米下院司法委員会

の公聴会が1999年5月5日に開催され、OSRA が NVOCC に対し不当に差別的ではないかなどの点につき海運業界を含む関係者の意見陳述が行なわれた。同公聴会では、ハイド同委員長をはじめ FMC (米連邦海事委員会) クリール長官や FMC コミッショナーのワン氏他から船社間協定に対する独禁法適用除外制度の是非などについて証言があり、OSRA 施行直後であるにもかかわらず独禁法適用除外制度の取扱いが焦点となったが、ハイド委員長は同制度に対しその時点では早急な立法措置を講じる意図はないと表明し、同制度の存続が確認された。

その後の米国海運政策に関する主な動きは以下のとおりである。

#### OSRA に関する公聴会

2000年5月3日、OSRA の施行状況について下院運輸・インフラ委員会コストガード・海上輸送小委員会による公聴会が開催され、FMC、全米産業運輸連盟 (NITL : National Industrial Transportation League) 船社、米港湾管理者協会、港湾労組の代表が、OSRA は米議会が意図したとおり順調に機能していると証言した。また、OSRA の影響を評価するには施行後1年では早すぎるので、当面の間は施行状況を見守るべきであるとの意見があった。一方、OSRA 批判派である NVOCC は、独禁法適用除外制度の見直しと、NVOCC と荷主との間の非公開サービス・コントラクトを締結できるようにすることを主張した。なお、2000年3月22日には、船社間協定に対する独禁法適用除外制度の廃止を求めた法案 (ハイド米下院司法委員長によって提出された HR 3138) に関する公聴会が開催された。

(同公聴会の詳細は、3・1・2を参照)

### 3. 国際関係

#### OSRA 施行細則

OSRA の施行細則については、1999年5月1日の施行前に、その大部分が施行（船協海運年報1999参照）されているが、船社間協定の届出に関する施行細則（Docket #98-26）中の“Ocean Common Carrier”の定義については別途細則を策定することとされ、その最終規則が2000年5月8日に発表された。（施行日は2000年8月7日付）

同定義では、米国トレードにおいて実際に船舶を運航する（ダイレクトコール）船社のみを Ocean Common Carrier と見なすこととされ、これにより、船舶を自社運航せずに Vessel Sharing Agreement や積替え協定によって米国発着貨物の輸送を引き受けている船社は NVOCC とされ、Ocean Common Carrier と NVOCC との区別が明確化された。

#### OSRA の影響に関する FMC 中間報告

FMC は、OSRA 施行の影響について2年間をかけて報告書を作成するよう求められており、このうち施行後1年目の状況をまとめた中間報告が2000年6月22日に発表された。同報告では、定航海運に一層の市場原理をもたらすために OSRA が法制化され、施行後1年を経過した時点では議会が意図したとおり運賃やサービスが市場に主導されるようになったとしている。また、定航海運が市場重視の傾向を強めて合併・買収、提携などの業界の集約化が進んだことや、協議協定が同盟に代わってきたことなどが報告される一方、寡占化が進んだ場合、協議協定が運賃政策だけでなくキャパシティー面での話し合いの場になることを警戒している。同報告の主要点は以下のとおりである。

#### 1. サービス・コントラクト（S/C）

- (a) 新規契約 46,035件
- (b) 更改契約 95,627件

#### 2. 個別 S/C

- (a) 北米航路に就航中のトップ13船社が締結した新規 S/C は408件で、その大部分が個別船社対個別荷主による契約

- (b) ほぼ全てが単一航路での一年間契約
- (c) 非公開条項の適用は船社によって大きな差異がある。
- (d) 非公開条項を記載しているのは408件のうち17%のみであるが、全 S/C の中では半数以上が非公開。
- (e) S/C の契約者の内訳は、荷主：75%、NVO-CC：20%、シッパーズ・アソシエーション：5%

#### 3. 協定

- (a) 協定の総数は271で、1997年以来大きくは不変。
- (b) 協議協定が同盟に代わり、1997年に32あった同盟数は22に減少。
- (c) OSRA 施行後に届出された協定のうち大部分は、運賃設定権のない運航合理化協定。

#### 4. S/C のボランタリーガイドライン

- (a) 同盟・協定が S/C のガイドラインを設定することが認められており（メンバーに強制しないとの条件付）OSRA 施行後11件が届出された。
- (b) 主要な共通項目は、特定貨物の最低運賃、運賃一括値上げ（GRI）、諸チャージなど。
- (c) その他共通項目は、契約の期間と満期、最低貨物量、他の協定船社への情報開示。
- (d) 航路にもよるが、ガイドラインに従っている船社の数は限定されている。

#### 5. 2001年夏にまとめられる最終報告に盛り込まれる主な点

- (a) S/C の進展状況
- (b) 協定の活動
- (c) アライアンスやその他運航合理化協定の役割
- (d) 船社と中間業者（OTI：Ocean Transport Intermediaries）との関係
- (e) OSRA が港湾と独立港湾トラック業者に与える影響
- (f) 特に重要な問題として、協議協定の仕組と運営、ボランタリーガイドラインの作成と実施におけるその実効性

## 3・3・2 米国新規運航補助法

米国新規運航補助法（MSP：Maritime Security Program）は1996年の Maritime Security Act のもとで確立された10年間の計画であり、人件費の高い米国人船員で運航することを義務付けられている米国籍商船に対して運航補助金を与える制度である。毎年約1億ドルの予算から1隻あたり210万ドルを最高47隻までの米国籍船に支給する（10年間で総額10億ドル）。1999年9月30日現在で10社の運航する46隻がその対象となっている。（資料3 12参照）

MSPの目的は、近代的かつ効率的で軍事有用性の高い乾貨物商船を緊急事態が発生した際に国防の用に供すること、国際商取引において競争力のある米国籍商船隊を維持すること、平時・有事において

米国商船と同様に米国政府所有の戦略的海上輸送部隊にも配乗可能な優れた技術と忠誠心を有する米国人船員を確保することとされている。

MSPは1996年会計年度（1995年10月1日～1996年9月30日）をもって打ち切られた運航差額補助制度（ODS：Operating Differential Subsidy）に代わるものであるが、その助成額はODSの年平均助成額（2億1230万ドル、1977～99年）の半分以下とし、船主にさらなるコスト削減と効率性を求めている。

船齢が若くかつ近代的な船の米国籍への移籍もMSPの重要な要素となっている。1996年の制定以来、12隻の現代の商用定期船が米国籍となり、すべてが船齢10年以下であった。さらにMSP関連法案に基づき船齢5年未満のコンテナ船3隻が米国籍となっている。補助金対象船を船齢25年の船から新造

【資料3 12】 MSP 対象船（1999年9月30日現在）

船主	船名	船種	コンテナ積載能力(TEU)
American Ship Management, Inc.	APL KOREA	コンテナ船	3,900
American Ship Management, Inc.	APL PHILIPPINES	コンテナ船	3,900
American Ship Management, Inc.	APL SINGAPORE	コンテナ船	3,900
American Ship Management, Inc.	APL THAILAND	コンテナ船	3,900
American Ship Management, Inc.	PRESIDENT ADAMS	コンテナ船	3,600
American Ship Management, Inc.	PRESIDENT JACKSON	コンテナ船	3,600
American Ship Management, Inc.	PRESIDENT KENNEDY	コンテナ船	3,600
American Ship Management, Inc.	PRESIDENT POLK	コンテナ船	3,600
American Ship Management, Inc.	PRESIDENT TRUMAN	コンテナ船	3,600
Central Gulf Lines, Inc.	GREEN LAKE	自動車船(RO/RO)	1,458
Central Gulf Lines, Inc.	GREEN POINT	自動車船(RO/RO)	403
Central Gulf Lines, Inc.	GREEN BAY	自動車船(RO/RO)	1,135
Automar International Car Carrier, Inc.	FAUST	PCTC(RO/RO)	1,537
Automar International Car Carrier, Inc.	FIDELIO	PCTC(RO/RO)	1,772
First American Bulk Carrier Corp.	CHESAPEAKE BAY	コンテナ船	2,409
First American Bulk Carrier Corp.	DELAWARE BAY	コンテナ船	2,409
Farrell Lines, Inc.	ENDEAVOR	コンテナ船	1,834
Farrell Lines, Inc.	ENDURANCE	コンテナ船	1,834
Farrell Lines, Inc.	ENTERPRISE	コンテナ船	1,834
First Ocean Bulk Carrier I, ILC	LYKES NAVIGATOR	コンテナ船	2,698
First Ocean Bulk Carrier II, ILC	LYKES DISCOVERER	コンテナ船	2,698
First Ocean Bulk Carrier III, ILC	LYKES LIBERATOR	コンテナ船	2,698
Maersk Line Limited	MAERSK CALIFORNIA	コンテナ船	1,400
Maersk Line Limited	MAERSK COLORADO	コンテナ船	1,169
Maersk Line Limited	MAERSK TENNESSEE	コンテナ船	1,325
Maersk Line Limited	MAERSK TEXAS	コンテナ船	1,325
OSG Car Carriers, Inc.	OVERSEAS JOYCE	自動車船(RO/RO)	1,147
Sea-land Service, Inc.	SEALAND ENDURANCE	コンテナ船	3,606
Sea-land Service, Inc.	SEALAND DEFENDER	コンテナ船	3,606
Sea-land Service, Inc.	SEALAND QUALITY	コンテナ船	3,606
Sea-land Service, Inc.	SEALAND PERFORMANCE	コンテナ船	3,606
Sea-land Service, Inc.	SEALAND INTEGRITY	コンテナ船	3,606
Sea-land Service, Inc.	SEALAND ATLANTIC	コンテナ船	3,606
Sea-land Service, Inc.	SEALAND INNOVATOR	コンテナ船	2,306
Sea-land Service, Inc.	SEALAND EXPLORER	コンテナ船	2,306
Sea-land Service, Inc.	SEALAND PATRIOT	コンテナ船	2,306
Sea-land Service, Inc.	OOCL INSPIRATION	コンテナ船	2,306
Sea-land Service, Inc.	OOCL INNOVATION	コンテナ船	3,606
Sea-land Service, Inc.	NEWARK BAY	コンテナ船	2,306
Sea-land Service, Inc.	NEDLLOYD HOLLAND	コンテナ船	2,306
Sea-land Service, Inc.	GALVESTON BAY	コンテナ船	3,606
Sea-land Service, Inc.	SEALAND LIBERATOR	コンテナ船	3,606
Waterman Steamship Corp.	GREEN DALE	PCTC(RO/RO)	1,458
Waterman Steamship Corp.	STONEWALL JACKSON	ラッシュ船	1,246
Waterman Steamship Corp.	ROBERT E. LEE	ラッシュ船	1,246
Waterman Steamship Corp.	GREEN ISLAND	ラッシュ船	1,246
計 46隻			116,171

\* 1 PCTC = Pure Car/Truck Carrier、自動車/トラック専用船 \* 2 RO/RO = RORO (ロールオン・ロールオフ) 船

のRO/RO船にするケースもあった。これら16隻の移籍は米国商船隊の近代化に貢献し、その競争力や有事の際の海上輸送能力を高めることにつながっている。

1999年会計年度においては、Crowley社が自社所有のコンテナ船2隻をAutomar社に、1隻をSealift社に売却し、これら3隻に付いている補助金全てをAutomar社に譲渡する申請を米国運輸省連邦海事局(Maritime Administration: MARAD)に行ったが、Sealift社に売却した1隻に関しては、それまで船舶と補助金受給権利を分離して譲渡を行うことについての明確な定めがなかったため承認が遅れ、1999年8月になってMARADの承認を得ることとなった。そのためAutomar社がMSP船とする3隻のRO/RO船のうち1隻は2000年会計年度早々にMSP船となることとなった(この1隻が加わるにより補助金対象船は47隻となる)。

日本政府は、毎年1億ドルの運航補助を10年間にわたって実施するという巨額の補助金の投入は、国家安全保障等いかなる名目の下で行われようと国際海運市場における自由かつ公正な競争条件を歪曲するものであるとして、米国にMSPの廃止を求めている。

### 3・3・3 ワシントン州のタンカー規制州法

ワシントン州は、1995年7月、油汚染の防止対策としてタンカーの構造・設備、乗組員の配乗・資格、運航に関する独自規制を州法として制定した。同州法に対しインタータンコ(国際独立タンカー船主協会)は、米連邦法(OPA90)やMARPOL条約(国際海洋汚染防止条約)・STCW条約(船員訓練・資格証明・当直基準に関する国際条約)など国際条約と比べ、通常かつ緊急時のバックアップ crewを任命するなどより厳しい独自規制を制定することは違法であるとし、シアトル地区裁判所に提訴、その後5年間にわたる係争となった。(資料3 13参照)この間、1999年の米国最高裁判所の係争では、CSG(Consultative Shipping Group: 先進国運輸担当官会議)は、インタータンコ側を支持する内容の意見書(amicus curiae)を提出し、当協会はその活動を支援した。2000年3月、米最高裁は連邦法が州法に優先すると判決を下し、インタータンコが勝訴したため、同州法による船員訓練、船員の英語力習熟度、航海当直、事故報告の4規則については直ちに無効とされ、その他の規則については下位裁判所に差し戻された。

#### 【資料3 13】 ワシントン州タンカー規制訴訟の経緯

1995年7月	ワシントン州がタンカーに関する州法(独自規制)を制定	書を上訴裁判所へ提出
	インタータンコがシアトル地区裁判所に提訴	10月 CSGより米政府に対し再度懸念を表明
1996年5月	インタータンコが同規制反対を米政府に働きかけるためCSGに協力要請	1998年6月 上訴裁判所はインタータンコの主張をほぼ否定
6月	CSGから米国務省に対しデマルシェ発出	インタータンコはサンフランシスコ巡回裁判所に不服申し立てしたが、受け入れられず、米最高裁へ控訴
11月	シアトル地区裁判所においてワシントン州勝訴	1999年10月 CSGはインタータンコを支持する内容の意見書を米最高裁へ提出
	インタータンコ、上記判決について上訴裁判所へ提訴	2000年3月 米最高裁は連邦法が州法に優先すると判決
1997年5月	米司法省もインタータンコを支持する意見	インタータンコ勝訴

### 3・3・4 米国内国歳入法典（IRC） 第883条の適用に関する新 規則案について

2000年2月8日、米国内国歳入庁（Internal Revenue Service = IRS）は、内国歳入法典（U.S. Internal Revenue Code = IRC）第883条（以下 IRC883）の適用に関する新しい規則案を発表した。

IRC883は、航空や海運など国際運輸業を営む外国の事業者（以下「非居住者」）が国際運輸業から得た所得（以下「国際運輸業所得」）について米国への所得税を免税とすることを定めたものである。今回出された規則案は IRC883に記載されている「非居住者」や「国際運輸業所得」の範囲を狭めるものであり、従来免税とされていた部分についても課税される可能性があることから、海運をはじめ関係業界は強力な反対運動を展開している。

IRS は米国行政手続法に従って同規則案の最終化を図るべく、書面によるコメント提出期限を5月19日に、公聴会を6月8日に設定し、国内外からの意見聴取を行った。当協会は、5月19日に IRS に提出された CENSA/ICS/OCWG 共同の意見書を通じ、わが国海運業界の反対意見の反映に努めた。また、6月8日に開催された公聴会では、CENSA/ICS/OCWG を代表した弁護士、および BIMCO/米船協/CENSA/ICS/INTERTANKO/OCWG/PMSA を代表した弁護士を含む8人の弁護士が証言に立ち、全員が反対を表明した。

本規則案による懸念は多岐にわたるが、船社は特に「国際運輸業所得」の定義が狭まることにより、複合一貫輸送において米国内の輸送部分が課税されることに反発している。例えば、横浜港からロサンゼルス経由、鉄道でシカゴまでの複合一貫輸送では、現在は横浜からシカゴまでを国際運輸とみなし、米国所得税は免税とされているが、規則案がそのままの内容で施行されると、横浜 ロサンゼルス間の海上輸送のみ「国際運輸業所得」とされ、ロサンゼルスからシカゴまでの鉄道輸送が国内輸送とみなされ

て、米国から課税されることが懸念されている。

問題点としては、まず、複合一貫輸送される貨物は、通常、スルー BL により通し運賃が設定されており、海上輸送と米国内輸送を分けた運賃体系とはなっていないため、国内輸送部分の所得を特定することが困難であることが挙げられる。

また、課税された場合、二重課税を防止するために設けられている「外国税額控除制度」により、外国で支払った納税額は原則的に控除される仕組みとなっているが、控除される年度が遅れる上、控除額等に制限があるため二重課税を100%免れないケースも生じうる。

さらに、国内輸送部分の税金はすでに米国の鉄道会社やトラック業者が支払っており、国内運賃部分から船社が米国の鉄道会社やトラック業者に支払う運賃を差し引いた船社の収益部分を計算することは困難かつ相当の手間がかかる。また、これに課税しても税収が大幅に増加するとは思えないものと推測され、IRS の意図が明らかでない。

同規則案は米国の通商相手国全てに適用されるが、租税条約を締結している国については租税条約に基づくため、米国と租税条約を締結している日本は同規則案の影響を受けないとの見方もある。しかしながら、租税条約の適用の仕方は米国の裁量で決まり、さらに同租税条約には「国際運輸業所得」の定義がなく「規定がない場合は国内法に基づく」と記されているため、結果的に規則案の適用を受ける懸念が依然として残る。

また、規則案が最終化されるまでは諸外国が米国の国内法制定に意見を述べることは内政干渉となり、課税された後も現行の日米租税条約や OECD モデル租税条約が「国際運輸業所得」について細かな規定をしていないため同規則案がこれらの条約に明確に違反しているとは言いにくく、政府ルートでの反対表明が難しい状況にある。

2000年7月現在、今後の動きは不透明であるが、新規則案が実施されれば邦船社にも相当な影響を与えることが予想されることから、今後とも CENSA

／ICS等を通じ邦船社の意見反映を図るとともに、関係省庁とも連携しつつ情報収集に努め、問題の解

決に向けて積極的に取り組んでいくこととしている。

## 3・4 WTOへの対応

### 1. 第3回WTO閣僚会合

WTO(世界貿易機関:World Trade Organization)は1995年に設立され、本部をジュネーブに置き、モノやサービスの貿易の自由化を図る多国間協定を実施するための国際機関である。

WTOが管轄している協定には、関税の引下げなどによってモノ(物品)の自由貿易を促進するためのGATT(関税及び貿易に関する一般協定)や、サービス産業における自由化を促進するためのGATS(サービス貿易に関する一般協定)などが含まれており、海運はGATS適用を目指す業種の一つとして自由化交渉が続けられてきた。

しかしながら、海運は1995年までの前回ウルグアイラウンドや、その後1996年まで続けられた継続交渉(NGMTS)にもかかわらず、サービス産業の中で唯一自由化に関する合意が成立しておらず、GATSの対象外業種となっている。WTOにおける海運の自由化交渉がまとまり、海運へのGATSの適用が合意された場合、WTO加盟国は最恵国待遇(すべてのWTO加盟国に対し、同等の待遇を与えること)や、内国民待遇(外国のサービス供給者について内国のサービス供給者と比べ不利でない待遇を与えること)の規定を海運に適用することになり、わが国海外航海運企業の自由な営業活動が多国間協定によって世界的に保証されるとともに、貨物留保制度などの障壁の撤廃が期待されている。

このようななか、1999年11月30日から12月3日までの間、米国シアトルにおいて第3回WTO閣僚会合が開催された。同会合は、2000年1月1日から新ラウンドを立ち上げて貿易自由化交渉を開始するため、その対象分野や交渉の進め方など、交渉の大枠

についての閣僚宣言を発表することを目的とし、新ラウンドにおいて、海運の自由化交渉が早期に再開されることが期待されていた。

しかしながら、会合はNGO(環境団体や労働組合をはじめとする非政府組織)の抗議騒動によるスケジュールの大幅な遅れや、アンチダンピングや労働問題などを交渉対象にするか否かという点に各国意見に大きな違いがあったことに加え、先進国が中心となって閣僚宣言案を起草する形式の議事運営について途上国の強い不満が爆発し、結局閣僚宣言の取りまとめができず新ラウンドの立ち上げは宣告されないまま会合は終了した。

### 2. シアトル会合後の動き

シアトルでの閣僚宣言は取りまとめには至らなかったが、サービスと農業については、ウルグアイ・ラウンド終結時の合意によりBuilt in Agendaとして2000年1月から自由化交渉を開始することが決定されていたことから、サービス自由化交渉については、2月よりサービス貿易理事会に設置された特別会合が定期的にジュネーブで開催されている。これまでに同特別会合では、2000年の会合日程のほか、交渉の第一段階の作業内容を示したロードマップが採択され、これにより、2000年末までに各国の自由化提案を提出し、2001年3月に各提案のまとめとその後の交渉の進め方を検討する会合を開催し、交渉第二段階を開始することとしている。当協会では、今後の交渉に向け具体的に各国のどのような措置について改善を要求するか、わが国の要求リストを作成していくこととしている。

### 3. WTO サービス自由化交渉に対する民間の対応

#### ① JSN (サービス貿易自由化協議会) の設立

新ラウンドにおけるサービス自由化交渉に対する民間の対応としては、当協会を含むわが国サービス産業の意見反映を図るため、産業界間の分野横断的な情報交換とともに各種国際会議等に参加することを目的に経団連貿易投資委員会の関係機関として JSN (サービス貿易自由化協議会) が設立された。JSN は、CSI (米国サービス産業連盟) や ESF (欧州サービス産業フォーラム) などとともに GSN (世界サービスネットワーク) を形成し、先進国サービス産業界として意見発信を行っている。

#### ② WSC (世界サービス会議: World Services Congress) の開催

1999年11月1日から3日までの間、米国アトランタにおいて世界各国のサービス業界・政府・学識経験者などが参加し、幅広い情報・意見交換を行う WSC が開催された。会合では次期ラウンドを視野に業種別分科会が開催された。海運をテーマとする

分科会は設定されなかったが、各分科会や全体会議では、次期ラウンドにおいてサービス貿易自由化と国際的な競争促進を推進するためには各国国内規制の一層の緩和・撤廃と、これに関連しての独禁法の積極的な運用が必要であるとする意見が多数出された。

#### ③ 経団連の活動

経団連は、わが国サービス産業の意見を集約した提言をとりまとめており、2000年3月には新ラウンドの早期実現の必要性について「次期 WTO 交渉の課題 ~ サービス貿易自由化交渉を中心にして ~」を取りまとめた。(海運分野については資料3 14 参照)

#### ④ 国際海運団体の活動

日欧の船主協会で構成する CENSA (欧州・日本船主協会評議会) でも WTO 問題を取り上げており、先進国海運業界としての意見を OECD 海運委員会などに反映している。

---

#### 【資料3 14】 経団連「次期 WTO 交渉の課題 ~ サービス貿易自由化交渉を中心にして ~」における海運分野関係部分 (抜粋)

##### 海上輸送

- (1) 海運においても、GATS の適用を通じ、最恵国待遇や内国民待遇が保証されていくことが重要である。しかし、ウルグアイ・ラウンド交渉の不調や、それに続く海運継続交渉の中断の結果、海運は現在も GATS の対象外となっている。
- (2) 日本については、自由な市場参入が認められているが、他方、自国海運業の保護・育成策を維持するため、海運自由化に消極的な国もある。そこで、GATS ルールの適用を確保すべく、海運を交渉対象としていく必

要がある。

- (3) 交渉において想定される主な論点としては、1 国際化海上運送サービス (外航海運の自由化)、2 海上輸送の補助的サービス (代理店、フレート・フォワード等)、3 港湾サービス (水先案内、タグボート、給水、給油等)、4 複合一貫輸送サービス (海運を含むインターモーダル・サービス) などがある。

特に、自国船保護政策、外資出資比率の制限等の面での改善を求めていくことが重要である。

## 3・5 OECDの活動

### 3・5・1 OECD 海運委員会

OECD 海運委員会 (Maritime Transport Committee : MTC) は、海運とその関連分野における自由かつ公平な海運市場形成に向け、日米欧を中心とする先進29カ国およびEUの運輸当局が参加の下、幅広い議論を行うとともに、OECD 非加盟国との間でも自由化を推進するべく政策対話会合 (ワークショップ) を行っている。

このようななか、1999年10月25日から29日にかけて、東京と神戸において海運委員会および関連ワークショップが開催された。わが国で同委員会が開催されるのは1994年以来5年ぶりであった。

なお、1998年12月からは園田運輸省運輸政策局国際業務第一課長が海運委員会議長に就任しており、今回の一連の会合についても議長を務めた。

会合の主な結果については、以下のとおりである。

#### 1. OECD 海運委員会

10月25・26日、東京において開催され、20カ国から約60人が参加した。

##### ①OECD 共通海運原則

OECD メンバー国が、自由公正な海運市場を互いに保証し合うことなどを骨子とする題記原則を約10年ぶりに見直した。これによって複合一貫輸送事業等に関する項目を新設し、海運と同様に公正な市場とすることなどを確認した。

##### ②WTO 次期ラウンド

サービス貿易の自由化交渉を行うWTO 新ラウンド (3・4参照) における海運自由化交渉問題を海運委員会の今後の議題としていくことを確認した。

##### ③船社間協定に対する独禁法適用除外制度

OECD 事務総長の主導で進められている規

制緩和プロジェクトの一貫として、OECD 競争政策委員会との合同ワークショップを2000年5月に開催することを決定した。

(3・1・4参照)

#### 2. 非メンバー中進国 (Dynamic Non-Member Economies : DNMEs) との対話

10月27・28日、神戸において開催され、海運委員会出席者に加え、香港、台湾、シンガポール、タイ、マレーシアから約10人が参加した。

海運とこれに付随する複合一貫輸送事業などにつき、自由公正な競争環境を促進していくことや、航行安全・環境保護について協調していくことなどを盛り込んだ共通海運原則について合意した。

#### 3. 中国との対話

10月28・29日、神戸において開催され、海運委員会出席者に加え、中国交通省から5人が参加した。

会合では、OECD 諸国、中国双方の海運政策の基本的考え方や、世界貿易における海運の役割等について意見交換を行い、中国側は、現在進めている海運の自由化政策を継続していくことを確認し、今後も海運委員会との良好な関係を維持していく意向を表明した。

### 3・5・2 OECD 造船協定問題

#### 1. OECD 造船協定問題

造船業に対する公的助成の廃止と不当廉売の防止を目的としたOECD (経済協力開発機構) 造船協定は、米国大手造船会社により構成される米国造船工業会 (American Shipbuilding Association) が1989年に日本、韓国、旧西ドイツ、ノルウェーの造船助成等が不公正貿易慣行にあたるとして米通商代表部

(Office of U.S. Trade Representative : USTR) に通商法301条に基づく提訴を行ったことに端を発し、EU、韓国、ノルウェー、米国、日本による5年にわたる協議の後、1994年12月に採択された。

#### (船協海運年報1996参照)

わが国は1996年6月15日に批准書を寄託し、EU、韓国、ノルウェーもすでに批准しており、残る米国が批准すれば同協定は発効することとなっている。当初より米国では米国造船工業会や反対勢力が強く議会において未だ造船協定実施法案が可決していないため、2000年8月現在も同協定は未発効である。米国では実施法案の議会通過見通しも立てられないことから、1998年10月の造船部会において米国を除く造船協定交渉参加国がとり得る3つの選択肢(1造船協定の放棄、2協定内容のEC、ノルウェー、わが国および韓国の4カ国議定書による実施、3OECD理事会の決定による実施)が提示され、審議が行われたが、結論が出なかった。

2000年7月6日、7日に造船部会がパリのOECD本部で開催され、発効が遅れる造船協定の代替措置として2001年までに新条約を作成することで合意した。この造船部会においても造船協定の早期発効が求められ、いくつかの代案が議論されたが、大統領選挙の年にあたる米国がいずれの代案にも明確な答えを示さなかったため、新条約に対する米国の批准は新政権が機能し始める2001年春以降となる見通しとなった。

新条約はダンピング防止機構などを含む造船協定

が基礎となるが、国内助成に関する条項は、造船協定で提案されていた厳しいものではなく、WTOの政府助成規則がベースとなる見込みである。

## 2. 韓国造船問題

世界の造船市場においては韓国の設備増強により、船価の下落が著しい状態になっており、韓国の設備増強の多くは金融機関からの不透明な融資により行われ、そしてそれは、保証や赤字帳消しといった韓国政府の間接的な介入で助長されているとの疑いもたれている。

このような状況下、1999年12月より欧州委員会(European Commission : EC)と韓国政府は造船供給能力過剰と船価の低落に特徴づけられる世界造船市場の問題解決策を見出すため交渉を重ねた結果、2000年4月10日に合意に達した。1韓国政府は造船分野に介入しない、2国家助成をしない、3銀行・金融機関の透明性を確保するなどを内容とする。

5月18日の欧州産業相理事会においてECが用意した造船業に関する報告書を基に議論が行われた。同報告書によると、依然として韓国においてはコスト割れの受注が行われているとのことで、同理事会は強くこれに対する懸念を表明し、ECに対して、9月までに2000年4月の同委員会と韓国との合意が履行されているか否かを評価するよう求めた。ECは9月に専門家を韓国の造船所に派遣し、新造船の契約船価の調査を行う予定である。

## 3・6 IMOの活動

国際海事機関(International Maritime Organization = IMO)においては、1999年も引き続き広範な活動が実施された。開催された各委員会等の活動状況は次のとおりである。

なお、1999年3月現在の構成メンバーは158カ国、

準メンバー2カ国である。

### 1. 総会

第21回総会は1999年11月15日から26日までの間ロンドンのIMO本部で開催され、総会決議案など各

### 3. 国際関係

委員会より報告された事項の検討・承認、機関の長期計画および作業計画、予算の承認ならびに理事国の選出等が行なわれた。

#### (1) 採択された決議

各委員会関係決議およびその他 IMO の活動全般に亘るものなど、合計28の決議が採択された。

(資料3 15参照)

#### (2) 理事国の選出

第22回総会が開催される2001年秋までの任期を有する理事国として、次の32カ国が選出された。

##### ・ カテゴリー A (主要海運国)

日本、中国、イタリア、英国、ギリシャ、ノルウェー、米国、ロシア (8カ国)

##### ・ カテゴリー B (主要海上貿易国)

アルゼンチン、ブラジル、カナダ、フランス、ドイツ、インド、オランダ、スウェーデン (8カ国)

##### ・ カテゴリー C (その他の国)

シンガポール、韓国、エジプト、スペイン、インドネシア、メキシコ、オーストラリア、バハマ、キプロス、パナマ、フィリピン、南アフリカ、フィンランド、マルタ、トルコ、モロッコ (16カ国)

### 2. 理事会

1999年には、第82回 (6月) および第83回 (11月) 会合が開催され、決算・予算の審議、各委員会および各条約締約国会議の報告、理事国の選挙、会議文書配布の電子化、事務局就業規則等が検討された。

### 3. 海上安全委員会

第71回会合が、1999年5月19日から28日まで、また、第72回会合が、2000年5月17日から26日まで開催され、SOLAS 条約第V章の改正問題等が審議さ

#### 〔資料3 15〕 IMO 第21回総会決議一覧表

A 874 (21): 非政府機関との関係	A 888 (21): GMDSS における移動衛星通信システムの提供に関する要件
A 875 (21): 寄付金の遅延	A 889 (21): パイロット乗り込み装置
A 876 (21): 会計および監査報告書の提出	A 890 (21): 安全な配員の原則
A 877 (21): 第21財政年度2000から2001の作業計画および予算	A 891 (21): MOUs 乗組員の訓練に関する勧告
A 878 (21): 外部監査人の指名	A 892 (21): 能力の証明および裏書に関する違法行為
A 879 (21): 機関の長期 (2006年まで) 作業計画	A 893 (21): 航海計画に関するガイドライン
A 880 (21): 2002年7月1日までの ISM コードの実施	A 894 (21): 航空および海上における国際捜索救助 (IAMSAR) マニュアル
A 881 (21): 旗国としての能力に関する自主的評価	A 895 (21): 船舶に使用される防汚システム
A 882 (21): PSC に関する手続き (A 787(19)) の改正	A 896 (21): 港湾における廃棄物受入施設の提供および利用
A 883 (21): HSSC の世界的および統一した実施	A 897 (21): COW システムの設計、運用および制御に関する要件 (改訂 A 446 (11)) の改正
A 884 (21): 海上災害および海難の調査に関するコード (A 849(20)) の改正	A 898 (21): 海上における賠償請求についての船主責任に関するガイドライン
A 885 (21): 特に敏感な海域の認定および保護方法の承認に関する手続きおよび A 720(17) の改正	A 899 (21): CLC 保険証明の承認
A 886 (21): 性能要件および技術要件の承認および改訂に関する手続き	A 900 (21): 2000年における機関の方針
A 887 (21): GMDSS に関するデータベースに登録する情報の上の確立、変更および検索	A 901 (21): 2000年における技術協力

れた。(7・3参照)

#### 4. 海洋環境保護委員会

第43回会合が1999年6月28日から7月2日まで、また第44回会合が2000年3月6日から8日、10日、13日に開催され、船底防汚塗料の規制問題およびバラスト水の排出規制問題等が審議された。

(7・5参照)

#### 5. 法律委員会

第80回会合が1999年10月12日～15日、第81回会合が2000年3月27日～31日の日程でそれぞれ開催され、船主の様々な賠償責任を強制保険その他の方法で担保する制度の創設等について審議された。

(4・1参照)

### 3・7 当協会が加盟する主要国際団体の1999年度の活動

#### 3・7・1 CENSA

欧州および日本の11カ国の船協で構成する欧州・日本船主協会評議会(CENSA: Council of European and Japanese National Shipowners' Associations)は、その本部をロンドンに置き、主に海運政策の面から先進国海運の意見を取りまとめ、これを欧州・日本の先進国海運担当官会議(CSG: Consultative Shipping Group)をはじめ関係方面に開陳し、諸問題の早期解決を図っている。

1999年度は主に次の問題について活動を展開した。

##### (1) 独禁法

- ・米国の独禁法適用除外制度廃止法案(ハイド法案)
- ・OECD海運委員会海運規制改革提案
- ・カナダSCEA(Shipping Conference Exemption Act 1987)改正法案
- ・オーストラリアTrade Practice Act 1974(Part X)見直し
- ・タイTrade Competition Actの海運カルテルへの適用

##### (2) 米 国

- ・1998年米国外航海運改革法(OSRA: Ocean Shipping Reform Act of 1998)施行細則
- ・OSRA施行状況のFMC中間報告

・港湾ユーザーフィー

・米国内国歳入庁(IRS)の規則改定案

・海上物品運送法改正案

・外国籍船に対する米国政府貨物の積取制限

##### (3) OECD

・WTO海運サービス自由化交渉

・OECD造船協定

##### (4) EU競争政策

・同盟等による複合一貫輸送運賃設定権

##### (5) その他

・CENSAの将来

・中国新海運規制案

・米中海運協議

#### 3・7・2 ICS

国際海運集会所(ICS: International Chamber of Shipping)は、CENSAが海運政策問題を扱っているのに対し、主として技術的および法律的な問題を扱っており、IMOに対する民間団体としての機能を有している。1999年1月現在、34カ国の船主協会を中心とする36団体が正会員として加盟しているほか、9つの準会員がある。

1999年度に取り上げられた主な事項は以下のとおりである。

### 3. 国際関係

- (1) “Erika”号による油濁事故とタンカー規制
- (2) クオリティ・シッピング
- (3) 船級協会の責任
- (4) 海賊
- (5) 密航者
- (6) コンピュータ2000年問題対応
- (7) 船舶リサイクリング
- (8) ISM コード
- (9) PSC (Port State Control)
- (10) IMO 法律委員会への対応
- (11) バラスト水排出規制
- (12) 有害船底塗料の使用規制
- (13) 船舶からの排ガス
- (14) SOLAS 条約改定
- (15) パナマ／スエズ運河

#### 3・7・3 ISF

2000年4月、国際海運連盟（ISF）の第104回理事会および2000年度年次総会がマニラにおいて開催された。ISFは海上労働問題について国際的な視野で検討することを目的とする国際船主団体であり、2000年3月現在、35ヶ国の船主協会で構成されている。

討議された主な事項は次のとおりである。

##### 1. 第104回理事会

- (1) 船員の国際的な需給問題について
- (2) 改正 STCW 条約の進展状況について
- (3) 船員の補償問題に関する IMO/ILO の対応について
- (4) 海賊問題について
- (5) 労使問題に関する ISF の対応について
- (6) ILO 合同海事委員会の対応について

##### 2. 年次総会

前回総会議事録、1999年収支報告等が審議され、原案通り承認された。

# 4 法務保険

## この章のポイント

- ・IMO 法律委員会等でエリカ号事故を契機に油濁補償限度額等の見直しにつき検討を開始。
- ・IMO 法律委員会でタンカー以外の船舶の燃料油による油濁に対する賠償に関する条約案が固まる。

## 4・1 海事法務関連問題

### 4・1 海事法務関連問題

国際海事機関（IMO = International Maritime Organization）では、海洋環境の保全に資する条約をはじめ国連の専門機関として各種条約を定めている。

これらの条約のうち、海事法務に関する条約の策定および見直しに関しては、IMO 法律委員会（以下、法律委員会）において、審議を行った上で、外交会議等で採択され、一定要件を満たした上で発効することとなっている。

1999年12月、マルタ籍船タンカー エリカ号（19,666G/T）がフランスのブルターニュ沖で重大な油濁損害事故を引き起こした。この事故の損害額が現状のタンカーによるいわゆる油濁補償二条約の限度額を大きく超えることが予想されることから、当事国のフランスをはじめ EU 内で現行体制の見直しをはじめとした検討が開始された。その一環として、現行の油濁補償二条約の限度額の見直しを骨子とする提案が英国等14カ国より法律委員会に対し提出されている。

このため、2000年秋に開催予定の法律委員会においては、油濁補償二条約の限度額の見直し案について締約国との合同会議により審議されることとなっている（4・1・1参照）。

その他に、近年、法律委員会においては次の3点について条約化を前提とした審議が続けられている。

#### 1 船舶燃料油による汚染に対する賠償

#### （4・1・2参照）

#### 2 船主の第三者責任等に係る金銭的補償の提供

#### （4・1・3参照）

#### 3 海難残骸物除去に関する条約案

#### （4・1・4参照）

このうち、1についてはタンカー以外の船舶の燃料油による油濁補償についての民事責任に関する条約案の審議を行っており、当初、2に準じた取扱であったが、これを最優先することとし、2001年前半における採択を目指している。

また、2は旅客の損害賠償債権に関して確実な賠償を可能ならしめるために、運送人に強制保険の付保を義務付けることを目的として、「アテネ条約（1974年）」の改定議定書案について主に審議が行われており、2000年秋に開催予定の法律委員会で集中的に審議することとされている。

3は船舶の航行の障害となっている海難残骸物である船骸等の除去を船主に義務付ける条約案の審議を行っており、2002/2003年での採択を目指している。

当協会は法律委員会等における日本政府代表団に随行し、各国政府の主張等の情報の収集に努めるとともに、船主責任、責任限度額等の問題について、法務保険委員会を中心に鋭意検討を行い、国際海運会議所（ICS = International Chamber of Shipping）

等、内外の海運団体等とも連携して、政府をはじめとする関係団体に船主意見の反映に努めている。

特に油濁補償問題については、ナホトカ号、エリカ号と相次いで重大な油濁事故が発生していることから、事故再発防止対策とともに現行油濁二条約体制による補償制度の維持を基本として、石油海事協会とも連携を密にして対処することとしている。

#### 4・1・1 油濁補償問題

タンカー事故等で油濁による海洋汚染が発生した場合、その損害や清掃費用については、海運業界と荷主である石油業界が協力して補償する体制が国際条約により整備されている。すなわち、一定の限度額を設けて、はじめに船主による補償を行い、不足する部分を荷主が補償するもので、いわゆる油濁二条約と呼ばれる（「油濁損害についての民事責任に関する国際条約（CLC = International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage）」、「油濁損害補償のための国際基金の設立に関する国際条約（FC = International Convention on the Establishment of an International Fund for Oil Pollution Damage）」）によりこの体制が確立されている。

この油濁二条約のうち、CLCは船舶（タンカー）の貨物である重油等の流出によって生じた油濁損害について船主の無過失責任、責任限度額、強制保険の付保を定めた条約である。一方、FCは荷主の責任負担についての条約で、タンカーから油を受け取った荷主の拠出金を基に設立された国際油濁補償基金（IOPCF = International Oil Pollution Fund）による被害者に対する補償を行うことを定めた条約で、1969年のCLC（以下69CLC）は1975年に、また1971年のFC（以下71FC）は1978年にそれぞれ発効している。

その後、1992年に至り両条約の発効後約15年が経過し、大規模な油濁事故への補償が十分に果たせなくなったことから、両条約の限度額の引上げを主な内容とする改定議定書（1992年のCLC = 以下92CLC

／1992年のFC = 以下92FC）が採択され、1996年5月にそれぞれ発効した。

従来69CLC／71FC批准国であったわが国は1994年8月に92年条約に加盟するとともに、これらの内容を盛り込んだ油濁損害賠償保障法を1996年5月に施行している。

なお、2000年7月末現在の締約国は、わが国を含め、92CLC：47カ国、92FC：45カ国である。

（資料4 1参照）

#### 1. 92CLC／FC 限度額改定問題

##### (1) 油濁補償限度額の見直し提案等

1999年12月、マルタ船籍タンカー エリカ号（19,666G/T）がイタリアに向け航行中、フランスのブルターニュ沖において、船体が二つに折損し、1万4,000トンの重油を流失する事故が発生した。この事故により流失した重油が海岸に漂着し、海産物、海鳥等に大きな被害を与え、1978年に発生したアモコ・カジス号事件以来の欧州での大事故となった。

同事故の被害が92FCの補償限度額（現行限度額...92FC：1億3,500万SDR 190億円、92CLC：5,970万SDR 85億円）を超えることが予想されることから、当事国フランスをはじめとしてEU内で油濁補償限度額をはじめ現行体制の見直しの検討が開始された。

その一環として、英国等14カ国は条約の規定に基づく92CLCおよび92FCの限度額の引上げを正式にIMOに提案した。両条約では、限度額の引上げは年率6%以内の複利とし、現行限度額の3倍以内と規定されている。（資料4 2参照）

本引上げ案は2000年秋に開催される第82回IMO法律委員会と締約国との合同会議において、審議されることとなっている。

さらにフランスの緊急提案により設置された92年国際油濁補償基金の「CLC／FCの機能の見直しに関するワーキンググループ」が2000年7月6日に開催され、フランスより条約の規定の範囲を

超えて10億ユーロに限度額を上げるべきとの非公式な提案がなされたが、今秋の合同会合では条約の規定の範囲内での見直しについて優先的に審議が行われる見通しである。

〔資料 4 1〕 新旧油濁二条約締結国一覧表

2000年7月現在

国 名	69 CLC	71 FC	92 CLC	92 FC	国 名	69 CLC	71 FC	92 CLC	92 FC
アルバニア					ルクセンブルグ				
アルジェリア					マレーシア				
アンティガ・バーブダ					モルジブ				
オーストラリア					マーシャル諸島				
バハマ					モーリタニア				
バーレーン					モーリシャス				
バルバトス					メキシコ				
ベルギー					マルタ				
ベリーズ					モナコ				
ベニン					モロッコ				
ブラジル					モザンビーク				
ブルネイ					オランダ				
カンボジア					ニュージーランド				
カメルーン					ニカラグア				
カナダ					ナイジェリア				
チリ					ノルウェー				
中国(*)					オマーン				
コロンビア					パナマ				
コスタリカ					パプアニューギニア				
コートジボワール					フィリピン				
クロアチア					ペルー				
キプロス					ポーランド				
デンマーク					ポルトガル				
ジブチ					カタール				
ドミニカ					韓国				
エクアドル					ロシア				
エジプト					セントビンセント				
赤道ギニア					サントメ・プリンシペ				
エストニア					セシール				
フィジー					サウジアラビア				
フィンランド					セネガル				
フランス					セイシェル				
ガボン					シエラレオネ				
ガンビア					シンガポール				
ドイツ					スロベニア				
ガーナ					南アフリカ				
ギリシア					スペイン				
グアテマラ					スリランカ				
グレナダ					スウェーデン				
ガイアナ					スイス				
ホンデュラス					シリア				
アイスランド					トンガ				
インド					チュニジア				
アイルランド					ツバル				
イタリア					アラブ首長国連邦				
日本					英国				
ジャマイカ					ウルグアイ				
ケニア					バヌアツ				
クウェート					ベネズエラ				
ラトビア					イエメン				
レバノン					ユーゴスラビア				
リベリア					合 計	54	40	47	45

出所 運輸省資料（注） 既締結国  
 (\*) 香港特別行政地区については、92年基金条約加盟国の地位が与えられている。

また、EU内では両条約の改定後、油濁補償限度額を超える事故に対処するため、欧州荷主の負担による third tier の創設も視野に入れた検討が行われている。

なお、油濁補償に関するこれまでの提案概要は以下のとおりである。

1 EU 提案

- ・ 92CLC/92FC の条約の範囲内での補償限度額の引上げ（英国等14カ国提案）
- ・ 欧州荷主による third tier の創設（CLC/FC の責任・補償限度額を超える部分への補償。補償限度額は CLC/FC の補償額と合計して10億ユーロ＝約1,030億円）

2 フランス提案（92CLC/92FC の改定）

- ・ 92FC 補償限度額の引上げ（10億ユーロ）および基金への拠出額計算方法の変更（サブスタンダード船を用いた荷主の拠出負担を増大させる）
- ・ 92CLC 責任限度額の引上げおよび船のコンディションに応じた責任限度額の計算方法（サブスタンダード船の限度額の引上げ）の導入
- ・ 環境損害の対象の拡大

(2) 当協会の対応

こうした状況下、ICS、INTERTANKO 等海運関係団体は、欧州内での被害者救済の強い世論を勘案し、両条約の規定の最大限の引上げを支持するとしている。このような状況下、当協会は、英国等14カ国より提案のあった船主責任制限額および油濁補償限度額引上げについて、鋭意審議した結果、当面次のとおり対応することとした。

- 1 あくまでも現行の油濁補償体制（92CLC/92FC）が維持されるべきであり、EU内の third tier の創設等、地域的な制度の導入には反対である。

- 2 事故から生じた損害の金額をはじめ、貨幣価値の変化等条約の規定に基づき引上げの妥当性が明示されることを条件に、CLC についても

4. 法 務 保 険

FC と同様、現行条約の制限額の範囲内での引上げはやむを得ないとする。

2. 国際油濁補償基金

国際油濁補償基金には、71FC に基づく1971年国際油濁補償基金(71年基金)と、92FC に基づく1992年国際油濁補償基金(92年基金)のそれぞれ二つの基金が設立されている。

それぞれの基金の活動は以下のとおりである。

1) 92年基金

1999年10月18日から23日にかけてロンドンにおいて第4回総会および第4回理事会が開催された。この会議には56カ国の代表およびIMO、ICS、国際P&Iクラブ・グループ等の国際機関の参加があり、わが国からは以下の者が参加した。

- 政府代表：谷川運輸省顧問  
 奈良平在英大使館参事官  
 渡辺運輸省船舶技術研究所部長  
 澤井海上交通局総務課油濁補償対策官  
 石油海事協会：常木専務理事  
 秋友事務局長  
 日本内航海運組合総連合会：  
 浦本第一事業部長  
 当協会：和田理事長  
 佐藤関連業務部課長代理

議題は多岐にわたったが、各会議における主要審議概容は以下のとおりである。

(1) 92年基金総会

1 事務局長の選任について

現事務局長の Jacobsson 氏(ノルウェー)が

〔資料4-2〕92FC/CLCの現状および改正関係資料

〔現行限度額〕

1 SDR = 141.75円(2000年5月11日現在)で換算。

1. 被害者限度額：

92FC 1.35億 SDR(約191.4億円)

2. 船主責任限度額：

- 92CLC：  
 ・5,000GT未満 300万 SDR(約4.25億円)  
 ・5,000GT以上~14万GT未満 420SDR(約6万円)/GTを加算  
 ・14万GT以上 5,970万 SDR(約84.62億円)

ア) 被害者限度額：

92FC 約2億 SDR(283.50億円)

イ) 船主責任限度額：92CLC

- ・5,000GT未満 約450万 SDR(6.38億円)  
 ・5,000GT以上~14万GT未満 約630SDR(9万円)/GTを加算  
 ・14万GT以上 約8,980万 SDR(127.30億円)

〔条約に定める改正事項〕

1. 改正条件：

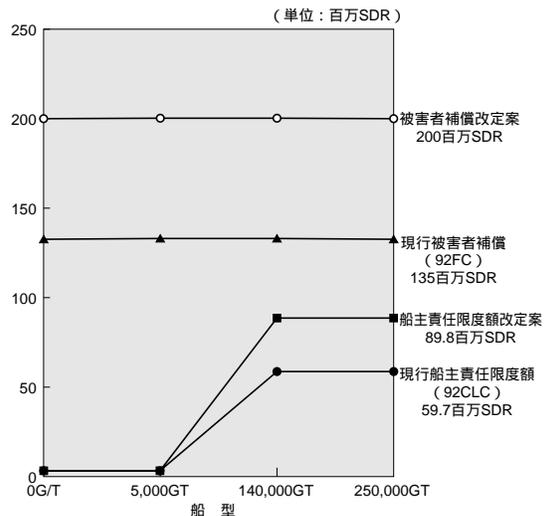
- 1 起算日1993年1月15日
- 2 年率6%以内の複利
- 3 限度額3倍

2. 引上率：2000年(採択時)をベースにする場合：

50.4%(図1参照)

但し、2003年(最短での発効時)をベースにする場合：79.1%となる)

92CLC/FC限度額の改定案(2001年採択ベース)



再選された。これで4期目となる。

## 2 次期理事国の選出

- ・大規模抛出国：カナダ、フランス、ドイツ、韓国、シンガポール、スペイン、英国
- ・その他：デンマーク、ギリシャ、ラトビア、リベリア、マーシャルアイランド、メキシコ、チュニジア

## 3 船舶の定義と Off-Shore Craft への条約の適用

1999年4月開催の理事会の際にワーキンググループが検討した結果が、次のとおり報告された。

### ア) Off-Shore Craft への条約の適用／(ワーキンググループの見解)

原油採掘現場に貯油施設として係留されている船舶について

- ・普段操業している場所を離れ、その外部にある港やターミナルへ向けあるいは、そこから油を貨物として輸送する場合は、92CLC上の船舶とみなす。
- ・操船上の理由あるいは悪天候を避けるために、操業地域を離れる場合は船舶と見なさない。

これに対して INTERTANKO 等がさらなる検討を求めたが、上記提案が当面の運用基準として承認された。

### イ) 船舶の定義(92CLC 第1条2項の解釈)／(ワーキンググループの見解)

- ・92CLC 第1条2項の但書の「OIL」は同第1条5項と同じく持続性油を意味する。
- ・同但書中の「other cargoes」は、固体カーク( bulk solid cargoes )および非持続性油を意味する。
- ・この結果、同但書は OBO ( Ore Bulk OIL = 鉱石・油兼用船 ) 船のみならず全てのタンカーに適用される。
- ・「any voyage」は文字どおりあらゆる航海を

意味し、持続性油を輸送した直後の航海に限定されない。

- ・過去に持続性油を積んだタンカーに、その残油が船内にないことが証明された場合は、船舶の定義に含まれない。
- ・残油が船内にないことを証明する責任は、通常船主が負う。

このワーキンググループの解釈に対して、豪州、カナダ、オランダおよび英国が共同で次の修正案を提案した。

- ・専用タンカー(持続性油および非持続性油を輸送しうる)は、全て92CLC上の船舶である。
- ・92CLC 第1条2項の但書は非持続性油を含む石油類および他の貨物を積載しうる船舶のみに限定されるべきである。

同提案によるとタンカーは全て条約の対象となり、従って積載、バラスト航海を問わずクリーンタンカーのバンカー油の汚染が条約の対象となる。このため、わが国等が厳しく四カ国提案に反対したが、同案を支持する国もあったため、来年4月の理事会の際にワーキンググループにおいて再度検討することとなった。

## 4 HNS 条約関連

HNS 条約の批准推進に協力していくことが確認された。

### (2) 92年基金理事会関係

#### 1 NAHODKA

支払いのレベルを引き続き補償決定額の60%に留めることが決定された。また、わが国より補償支払いの促進要請が行われた。

なお、NAHODKA が堪航性を欠いていたとするわが国からの事故原因調査報告に基づき、船主側に過失があったと判断し、船主、船級協会等を相手取り基金の支払った補償額の償還を求める訴訟を提起することとなった。

#### 2 その他

その他7件の油濁事故について、事故内容、クレームの査定状況等について、審議が行われ

#### 4. 法 務 保 険

た。

##### 2) 71年基金

###### (1) 71年基金総会

定足数に達せず、理事会が総会を代行した。

###### ・71年条約の終結

71年基金からの脱退と92年基金への加盟を促進することが緊急の課題であるため、事務局長提案をベースに、加盟国が3カ国未満となるのを待たずに失効する方法について検討が行われ、IMO事務局にIMO外交会議を招集し71年条約の失効条件を改正する議定書を採択するよう要請することとなった。

###### (2) 71年基金理事会

###### 1 HAVEN

包括的解決により補償が完了し、クレーム基金の余剰金が拠出者に返戻されることとなった。

###### 2 その他

その他11件の油濁事故について、事故内容、クレームの査定状況等について、審議が行われた。

##### 3. (財)漁場油濁被害救済基金

漁場油濁被害救済基金は、1970年後半に原因者不明の漁場油濁被害が発生したことにより、1975年1月、立法化による恒久的な救済制度が確立するまでの暫定的な措置として救済金の支給等を行う団体として設立され、産業界はその目的遂行のために財政面での協力を行ってきている。当協会は、運輸省関係拠出団体として1999年度も財政面での協力を行った。

#### 4・1・2 船舶燃料油による汚染に対する賠償

IMO法律委員会においては、現在、船舶燃料油による汚染に対する賠償を主要議題の一つとして検討している。これはタンカーの積荷である原油および燃料油である重油の油濁事故に関しては、CLC

およびFCの油濁二条約体制による油濁補償体制が確立されているものの、タンカー以外の船舶の燃料油の油濁事故については、条約上何ら規定がないことから、損害に対する確実な賠償を確保するとの観点から、保険を強制化する条約案を策定しようとするものである。第80回・第81回会合での条約化に向けた諸問題の審議概要は以下のとおりである。

##### 1. 第80回法律委員会での検討

日 時：1999年11月11日～15日

場 所：IMO本部（ロンドン）

参加国：64カ国（香港を含む）他、ICS（国際海運会議所）、CMI（万国海法会）、国際P&Iグループ等のオブザーバーが参加。わが国からは以下6名が参加した。

成蹊大学名誉教授	谷川 久
在英日本大使館参事官	奈良平博史
運輸省海上交通局総務課係長	出口まきゆ
日本郵船法務保険グループ長	成定 龍二
東京海上火災保険海損部船舶総括グループ専門次長	井口 俊明
当協会常務理事・関連業務部長	山下 秀明

今回会合では、責任主体となる船主の定義について検討され、「船舶所有者とは、船舶の所有者（登録されている所有者、裸傭船者および船舶賃借人を含む）、管理人並びに運航者をいう」との定義が採用された。但し、保険の付保義務者については、登録されている所有者のみが自己の事故の責任を担保するために強制保険を付保しなければならないとする条約案を基に引続き検討することとされている。

なお、本件に係る条約を2000/2001年の期間に外交会議で採択するようIMO総会等に諮ることが合意された。

##### 2. 第81回法律委員会での検討

日 時：2000年3月27日～31日

場 所：IMO本部（ロンドン）

参加国：63カ国（香港を含む）他、ICS、CMI、国際P&Iグループなどのオブザーバー

が参加。わが国からは以下7名が出席。

成蹊大学名誉教授	谷川 久
在英日本大使館参事官	奈良平博史
運輸省海上交通局総務課係長	出口まきゆ
日本郵船法務保険グループ長	清水 繁
東京海上火災保険海損部 船舶総括グループ専門次長	井口 俊明
当協会常務理事・ 欧州地区事務局長	赤塚 宏一
当協会常務理事・関連業務部長	山下 秀明

保険の付保義務者について前回に引続き検討が行われ、オーストラリア等が提案した条約案の通り「船舶の登録されている所有者」が採用されるに至った。また、条約の対象となる船舶の最低トン数については、外交会議での審議に委ねられることが合意された。なお、キプロス等より、強制保険の付保の証明について、①政府に代って団体等が証明できること、②政府が強制保険に関する情報を他の政府や団体等から入手できること、③政府は自国に入出港する船舶について、電子情報手段等によって証明確認ができること、の3点のオプションについて提案がなされ、一部修正の上採用されることとなった。

#### 4・1・3 船主の第三者責任等に係る金銭的保証の提供

IMO 法律委員会においては、船主のさまざまな賠償責任を強制保険やその他の方法で担保する制度を創設することを目的とし、第74回会合（1996年10月）以来、本事項を主要議題の1つとして検討を行っている。第80回・第81回会合での審議の様子は以下のとおりである。

##### 1. 第80回法律委員会での検討

本会合では本件については(1)船客債権を担保する制度、(2)その他の債権を担保するためのIMOガイドラインに分けて検討を行っている。それぞれの検討の様子は次のとおりである。

###### (1) 船客債権を担保する制度

ノルウエーより提案のあった海上運送人が乗客およびその手荷物の責任について定める「1974年アテネ条約」の改定議定書案をベースに審議を行っている。このうち特に旅客が乗船中に死傷した場合の損害賠償債権については、確実な賠償が行われるようにすべきとの観点から、運送人に強制保険付保を義務づけることについて新たに検討が加えられている。

今回合会では、強制保険の付保者等について検討が行われ、実際の運送人が船客に対する自己の責任を担保する保険を付保するという案が採り入れられた。

また、裁判所轄権については、保険者への直接請求訴訟のできる裁判所を保険者の所在地等に限定するという案が提出されたが、わが国は裁判所を限定することは被害者の利益につながらないとしてこれに反対したことから、結論に至らず引き続き検討することとなった。

##### (2) (その他の債権を担保するための)IMOガイドライン

船舶所有者が第三者に対して負う損害賠償責任については、例えば油濁損害は条約により強制保険が義務づけられているが、このような義務づけが行われていないものについても、被害者救済の観点から、船主にP&I保険の付保等により自己の責任を担保するための最低限の備えを求めることを趣旨とした拘束力のないガイドラインについて検討を行っている。今回合会では、前々回の会合で提案されたIMOガイドライン案について、前回の議論を踏まえた修正案が提案され、これを一部修正の上、総会決議として1999年11月のIMO総会に提出することとなった。

##### 2. 第81回法律委員会での検討

###### (1) 船客債権を担保する制度

前回に引続き「1974年アテネ条約」の改定議定書案を中心に検討が進められた。旅客の死傷に関する海上運送人の責任の原則については、わが国

より一定限度までは厳格責任とし、当該一定額以上については無制限の過失責任とすべきとの提案を行ったが、引続き検討することとなった。また、強制保険若しくは他の金銭的保証の限度額については、一運送当たりとするノルウェー案、一事故当たりとするわが国案および、一船当たりとするP&Iグループ案について検討が行われたが、合意には至らず、2000年秋開催の次回法律委員会で集中的に審議することが合意された。

### 4・1・4 海難残骸物除去に関する条約案

IMO 法律委員会においては、さらに海難残骸物除去に関する条約案を主要議題の一つとして検討している。これは、船骸等が船舶航行の障害あるいは海洋環境への脅威となる場合には当該船骸除去の義務を船主が負い、船主がこれを除去しない場合には政府が船主の強制保険によりこれを除去するという趣旨の条約案である。第80回・第81回会合での審議

概要は次のとおりである。

#### 1. IMO 第80回法律委員会での検討

海難残骸物除去に関する条約案については、コレスポnden ス・グループより海難残骸物の定義として、“WRECK”の定義を拡大することにより、“CASUALTY”を削除すること、また、残骸物の除去に関わる費用を貨物にも負担させるべきかについては、国内法に委ねるべきこと等が報告された。

なお、2002/2003年の期間での採択に向けて、今後は国内法の領海外適用およびその他条約との関係について、引き続き同グループに作業が要請された。

#### 2. IMO 第81回法律委員会での検討

コレスポnden ス・グループ代表から報告が行われ、“WRECK”や“hazard”といった用語の定義や報告、保険付保等の論点について進展があったので、法律委員会が検討を進めて、2002/2003年の期間に外交会議を開催することを勧告できるよう期待する旨発言がなされた。

# 5 物流システム

## この章のポイント

- ・新 Sea-NACCS、港湾 EDI が99年10月より稼動。
- ・入出港・輸出入等関連手続きの一層の簡素化を図った上でのワンストップサービスの実現を要望。
- ・ISO/TC104（貨物コンテナ）の国内委員会、国際貨物コンテナ所有者コードの国内事務局業務の状況。

- 5・1 情報システム化の推進と貿易手続きの簡易化問題
- 5・2 ISO 等への対応

## 5・1 情報システム化の推進と貿易手続きの簡易化問題

1997年4月、政府は、規制緩和の推進、社会資本の整備および物流システムの高度化を柱とする「総合物流施策大綱」を発表した。このうち、物流システムの高度化については、「国および地方公共団体が輸出入、入出港等の行政手続きにおいて率先して情報化によるペーパーレス化およびワンストップサービス(注)の実現に取り組む。」としている。

これを受けて、1999年10月、大蔵省関税局の通関情報処理システム(Sea-NACCS)および運輸省港湾局の港湾 EDI システムが稼動するとともに、法務省入管局の出入国手続きに関するシステムも2002年を目途とした稼動が見込まれる等、港湾における諸手続のペーパーレス化に向け、ようやく第一歩が踏み出された。(Sea-NACCS および港湾 EDI システムの詳細については5・1・2参照)

一方、ワンストップサービスについては、Sea-NACCS 回線を通じて、これまで複数省庁に提出していた共通項目である入出港届、乗員名簿等の共有化が図られることについての目途が立った程度にとどまっている。

本件に関し、当協会では港湾物流委員会を中心に検討・活動を行っている。1999年度もペーパーレス化・システム化の前段階にあたるため、関係官庁に提出書類の徹底的な見直しを働きかけるとともに、

将来的には一元的に申請が可能となるよう真のワンストップサービスの実現についても併せて働きかけを行った。活動概要は以下のとおりである。

(注)ワンストップサービス(ワンストップ行政サービス)

港湾においては、船舶の入出港に際し、港湾管理者、港長、検疫所、税関および入国管理事務所等それぞれに許認可の申請が必要であり、煩雑であることから、これらの諸手続きについて一括申請を可能とさせようとした構想をいう。

### 5・1・1 港湾諸手続き等におけるペーパーレス化の現状および対応

港湾における諸手続きのペーパーレス化に向けて、1999年10月、通関情報処理システムおよび港湾 EDI システムが稼動を始めた。しかしながら、港湾 EDI システムは入出港届等部分的な手続きにとどまっている段階であり、また法務省の入出港に関する手続きについてはシステム自体が2002年度を目途としている等、ペーパーレス化に向けて第一歩を踏み出したに過ぎない状況である。

それぞれのシステムの現時点での状況は以下のと

おりである。

- 1 通関情報処理システム (Sea-NACCS)  
...大蔵省関税局  
対象業務：輸出入貨物についての税関手続き全般
- 2 港湾 EDI システム...運輸省港湾局、港長・港湾管理者  
対象業務：入出港届、係留施設等使用許可危険物荷役許可等も今年度中に追加予定  
各港湾管理者の提出時期をはじめ運用方法等が若干異なっている。
- 3 出入国手続き等...法務省入国管理局  
2000年度の予算措置は講じていないが、内部的に仕様を固めつつある。  
なお、乗員上陸許可手続きを電子化する「乗員上陸許可支援システム (仮称)」については2002年度の稼働が予定されている。
- 4 その他荷物の輸入手続き  
厚生省「輸入食品監視支援システム」および農水省「輸入植物検査手続電算処理システム」、  
「動物検疫検査手続電算処理システム」は、1997年より実施、既に Sea-NACCS と繋がっている。

前述のとおり、現時点では、ペーパーレス化に向けた第1段階に過ぎない状況であり、諸手続きの一元化ともいべきワンストップサービスの実現の目途はたっていない。また、これを実現していくためには各省庁毎のシステム、個別の法体系に基づく提出書類および書類自体の守秘義務等、解決すべき課題も山積している。さらに、関係省庁等においては、許認可に当たり要求する煩雑な手続きかつ膨大な書類・資料については、現状のままとするシステム化の検討が行われている。したがって、関係省庁等毎にシステム化を図るに当たっては、現行の提出書類を徹底的に見直し、他省庁と重複する資料、または単なる参考として提出を求められている資料については廃止する等徹底的に簡素化を図るとともに、通

関手続における現物主義をはじめとした諸慣習を含めた制度自体の抜本的な見直しを求めていくことが喫緊の課題となっている。

こうした認識の下、当協会としては港湾物流委員会で鋭意検討を行い、当面の対応および長期的課題を以下のとおり取りまとめるとともに、その実現に向けて積極的に活動を行っている。

- 1 当面の対応：入出港ならびに荷役等に関わる各種提出書類のさらなる簡素化  
関係省庁等毎に提出する書類について分析・整理を行い、システム化の前にさらなる簡素化を働きかけるとともに、船社から見て不合理な慣行についても是正を求めていく。
- 2 長期的課題：ワンストップサービスの実現  
関係官庁等の諸手続きが本格的にシステム化された時点で、諸手続きの一括申請を可能ならしめる関係官庁等を横断するシステムの創設を働きかけて、真のワンストップサービスの実現を求めていくこととする。

## 5・1・2 新 Sea-NACCS と港湾 EDI システムの稼働

### (1) 新 Sea-NACCS

Sea-NACCS (Sea-Nippon Automated Cargo Clearance System：海上貨物通関情報処理システム)とは、海上貨物の通関手続きを迅速かつ的確に処理するため、1991年10月、大蔵省関税局・税関、通関業界、銀行業界により開発された官民共同利用の情報処理システムのことである。Sea-NACCS は、一連の税関手続きのうち輸出入関係業務および保税関係業務を処理対象業務とし、大蔵省の認可法人である通関情報処理センターにより運営されており、1999年10月より更新された SeaNACCS が稼働した。新 Sea-NACCS では対象業務は船社 (代理店) 関係業務にまで拡大され、海運業界も参加が可能となった。

新 Sea-NACCS の稼働により、輸出入貨物に係

る一連の税関手続きの大幅な省力化・迅速化が期待されており、特に船社関連業務に関しては、税関に係る入出港届・積荷目録等の提出事務、とん税および特別とん税納付事務の効率化、船舶・積荷目録情報の共通管理による事務処理の効率化、B/L作成事務の効率化等が可能となった。

当協会では新 Sea-NACCS の開発にあたり「次期海上システム開発推進協議会」に港湾物流委員会会社より代表委員を派遣し、提出項目の簡略化を働きかけるとともに、稼動後においても新システムへの移行を図る観点から、仕様改善ないし変更を求める等わが国海運業界の意見反映に努めた。

## (2) 港湾 EDI システム

近年、アジア諸国をはじめとする海外主要港において、入出港手続きにおける各種書類のペーパーレス化・EDI（電子データ交換）化が急速に進展している。しかしながら、これまでのところ、わが国においてはこれらの書類を各港湾管理者・港長・税関等にそれぞれ主に書面で提出している状況にある。

これらのうち税関関係手続きについては、上記のとおり1999年10月から新 Sea-NACCS が稼動した。

一方、運輸省（港湾局）は、Sea-NACCS の稼動に合わせた港湾管理者・港長に係る港湾諸手続きの簡素化・EDI 化について、1997年度より海上

保安庁・主要 8 大港の港湾管理者等と共同で検討を開始し、1998年11月には、港湾諸手続きの電子情報化（EDI 化）の進め方および港湾 EDI サーバーの設置を決定し、1999年10月より港湾 EDI システムが稼動した。

これまで、港湾管理者・港長への入出港関連手続きは、書面（持参あるいは FAX）での届け出が基本となっていたが、運輸省港湾局・海上保安庁が船社や代理店などの申請者と港湾管理者・港長を結ぶ港湾 EDI システムの稼動により、入出港届けおよび係留施設使用届については UN/EDIFACT（United Nations/Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transport：行政、商業及び輸送のための電子データ交換に関する国連規則）や Web（インターネット技術を利用した通信方法）による届け出が可能となった。また、2000年度中には危険物荷役許可等についても追加受け付けが予定されている。

なお、現時点でシステムを導入している港湾管理者は東京、横浜をはじめとした19の港湾管理者であり、また京浜港長をはじめとして、18の港長がシステムを導入している。

当協会は、開発の検討に参加し海運業界の意見反映に努めるとともに、港湾 EDI システムに関する説明会を開催し、周知活動を行った。

## 5・2 ISO 等への対応

### 5・2・1 ISO/TC104（貨物コンテナ）に関する対応

#### (1) ISO の概要

ISO（International Organization for Standardization：国際標準化機構）は、1947年に創立された全世界的な非政府間機構（本部：ジュネーブ）で

あり、国際連合および関連国連機関ならびに国連専門機関における諮問的地位を有している。

構成メンバーは各国毎に代表的標準化機関 1 機関のみが参加可能であり、参加国は約130ヶ国から成り立っている。ISO の目的は製品やサービスの国際交流の容易化、知的、科学的、経済的活動分野における国際間協力の促進であり、組織内に

は約190の専門委員会( TC : Technical Committee )があり、設置順に委員会番号が付番された上で、対象分野毎に審議を行っている。( 資料5 1 参照 )

なお、わが国からは、閣議了解に基づき1952年4月15日に「日本工業標準調査会」( 会長 : 佐波正一(株)東芝相談役 )( JISC : Japanese Industrial Standards Committee ) が参画している。

JISC は、工業標準化法に基づき、通産省の外局の一つである工業技術院の中に設けられた審議会組織であり、JIS の制定・改正・JIS マーク表示対象品目の指定等に関する事項を調査・審議する他、工業標準化の促進に関して、主務大臣の諮問に対する答申、建議を行っている。

(2) ISO/TC104 ( 貨物コンテナ ) の概要について

当協会が、国内審議団体事務局業務を引き受けた ISO/TC104は、ISO の中で104番目に設置された専門委員会で、33ヶ国の正式加盟国(いわゆる Pメンバー : 業務に積極的に参画し、規格投票に対する責務および可能な限り会議に参加するメンバー ) および24ヶ国のオブザーバー加盟国(いわ

ゆるOメンバー : オブザーバーとして業務に参画するメンバー。意見提出/会議出席の権利を有する)を有し、貨物コンテナ、特に海上コンテナに関する専門用語の定義、規格、仕様、試験方法および付番等に関する標準化を審議している。

TC104の傘下には現在、3つの SC ( Sub Committee 1 , 2 , 4 )があり、さらにその下部組織として WG ( Working Group )がある。

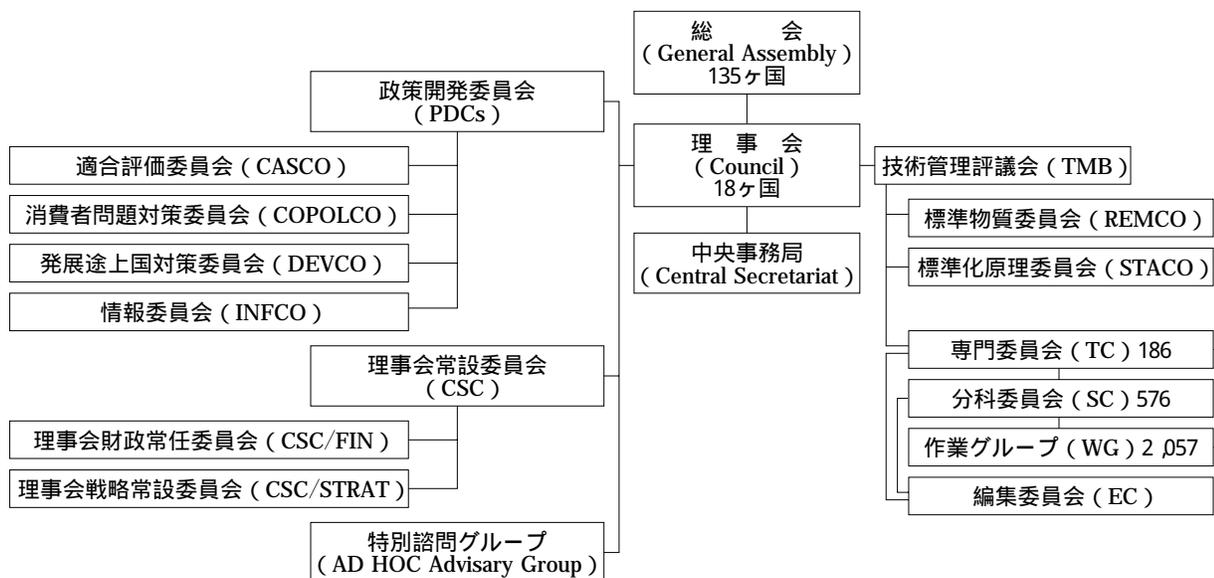
(3) ISO/TC104における当協会の役割

当協会は1998年4月以降、ISO/TC ( Technical Committee ) 104 ( 貨物コンテナ ) にかかわる日本国内審議団体事務局業務を行っており「日本船主協会 ISO コンテナ委員会」にてその審議がなされている。メンバーは、コンテナを扱う当協会加盟船社3社を中心として、コンテナやコンテナ関連機器製造メーカーをはじめ、学識経験者及び関係省庁担当者から構成されている。定例委員会は通常2ヶ月に1度開催され、ISO 本部や関連省庁、関係団体等からの意見照会、調査協力、規格案投票等に対応している。

(4) ISO/TC104ならびにその傘下組織

【資料5 - 1】

I S O 組 織



## 1 TC104 ( Freight Containers )

( 事務局 : 米国規格協会 ( ANSI : American National Standard Institute ) )

各 SC における案件に対する総合的な意思決定機関である。1999年9月、任期満了となった議長 Michael Bohlman 氏の任期につき、各国メンバーへの意見照会の結果、わが国を含め特に異論なく2002年12月31日までの任期延長が承認された。

## 2 SC 1 ( General purpose containers : 一般コンテナ ) ( 事務局 : フランス規格協会 ( AFNOR : Association Française de Normalisation ) )

## ア) SC 1 / WG 1 ( General cargo containers : 一般貨物コンテナ ) ( 事務局 : フランス規格協会 ( AFNOR : Association Française de Normalisation ) )

2000年4月、パリにて会合が開催された。その際には ISO 規格書 ISO3874 ( Handling and securing ) にダブルスタックトレイン ( コンテナ 2 段積み貨物列車 ) のオペレーション方法を取り込むアメリカ提案に関して審議がなされ、賛成多数にて同規格改訂を行うことが決定された。本委員会は、1999年5月の提案当初、1 ダブルスタックトレインを実用化している国はアメリカのみである、2 オペレーション手順まで規格書に盛り込む必要はない、の2点から規格改訂には反対の立場をとったが、本会合にて改訂が決定された。( アメリカ提案自体がわが国に不利益をもたらすものでないため、さらなる対応は取らず )

## イ) SC 1 / WG 2 ( Handling and securing : コンテナの荷役方法と固縛方式 ) ( 事務局 : スウェーデン規格協会 ( SIS : Standardiseringen i Sverige ) )

ISO3874は本来、本 WG の所掌であるが、議長判断により SC 1 / WG 1 にて審議することとした。

## ウ) SC 1 / WG 3 ( Joint TC104 / SC 1 - TC110 / SC

## 2 WG : Freight container straddle carriers )

( 事務局 : 米国規格協会 ( ANSI : American National Standard Institute ) )

ストラドルキャリアの走行安定性を規定する計算方法について、風、路面状況、積載物等種々の条件を考慮に入れた上で検討を行い、CD ( Committee Draft \* ) 14829 Revised を作成した。

\* ISO 規格書 ( ISO XXXX ) の刊行までには、新業務項目提案 ( NP : New work item proposal ) 作業原案 ( WD : Working Draft ) 委員会原案 ( CD : Committee Draft ) 国際規格案 ( DIS : Draft International Standard ) 最終国際規格案 ( FDIS : Final Draft International Standard ) の文書段階を経る必要がある。

## 3 SC 2 ( Specific purpose containers : 特殊コンテナ ) ( 事務局 : 英国規格協会 ( BSI : British Standards Institution ) )

SC 2 / WG 4 より上程されたタンクコンテナのテスト規格案 ( 既に ISO 中央事務局に送付済 ) 等審議のため会合を99年12月に開催する予定であったが、議長判断により中止となった経緯がある。

## ア) SC 2 / WG 1 ( Thermal containers : 冷凍冷蔵コンテナ ) ( 事務局 : 英国規格協会 ( BSI : British Standards Institution ) )

1999年6月のロンドン会合にて ISO 10368 ( Freight thermal containers-Remote condition monitoring : 冷蔵・冷凍コンテナの温度・湿度等を遠隔操作するための規格 ) の改訂を2000年末までに作業を行うことが決められた。なお、本委員会としては、邦船社が本規格の実用化に至っておらず、関連メーカーも現規格に特に問題点を見出していないことから特に改訂要望は出していない。また、ISO1496-2 ( Series 1 freight containers-Specification and testing-Part 2 : Thermal containers : 冷凍・冷蔵コンテナ

の詳細仕様と強度試験の規格)に関し、項目の追加提案がなされ、ドラフト作成に取りかかることも決められた。

イ) SC 2 / WG 4 (Tank containers : タンクコンテナ)(事務局:英国規格協会(BSI: British Standards Institution))

ここ1年間、特に議題はない。

4 SC 4 (Identification and communication : コンテナ識別と通信)(事務局:ドイツ規格協会(DIN: Deutsches Institut für Normung e.V.))

ア) SC 4 / WG 1 (Coding, identification and marking (Revision of ISO6346) : コード、識別およびマーキング)(事務局:英国規格協会(BSI: British Standards Institution))

ここ1年間、特に議題はない。

イ) SC 4 / WG 2 (AEI for containers and container related equipment : コンテナならびにコンテナ関連機器の自動認識装置)(事務局:シンガポール生産性標準会議(PSB: Singapore Productivity and Standards Board))

コンテナのドアを封印するシールバンドと電子モジュールを一体化させた「電子シール」の規格案につき、1999年7月にロツテルダム、2000年1月にシンガポール、2000年4月にダラスにてそれぞれ会合が開催され検討された。現在はWD(Working Draft)が作成され審議が行われている状況にある。電子シールと読み取り機との間の使用通信周波数については単一周波数にて統一しようとのWG事務局の意図があるものの、意見がまとまらない状態で、433.92MHz、917~927MHz、315MHz、2.45GHzが有力であるが、依然どのような形になるか流動的である。なお、当委員会は、2.45GHz、5.8GHzの利用を推奨する意見を提出している。また、データのフォーマット方式については、433.92MHz、917~927MHzの場合は、ANSIがすでに規格化している方式を利用することと決定した。データ構造については、当委員会が

1999年6月に提出した意見が反映され、シールステイタス、シール番号、コンテナ番号、CRC(Cyclic Redundancy Code: データエラーのチェックを行う)にて構成することが最終決定された。

ウ) SC 4 / WG 3 (Communication and terminology : 通信ならびに用語法)(事務局:米国規格協会(ANSI: American National Standard Institute))

ISO 830 (Freight containers-Vocabulary: ISO用語集)において、「Load」と「Loadings」の掲載箇所を変更する点、ならびにLoadとLoadingsの用語法の見直しについて最終国際規格案(FDIS)の投票がなされた。(なお、ISO830の審議WGは当WGであるが、FDIS投票管理はTC104の所掌)投票の結果、賛成多数にて承認され、現在ISO中央事務局にてISO830改訂版の刊行待ちの段階にある。なお、当委員会は本件に対し「他のISO規格書と矛盾ない様であれば」との条件付きで賛成投票を行った。

### 5・2・2 国際貨物コンテナ所有者 コード管理業務について

上記ISO6346 (Freight containers-Coding, identification and marking: コンテナの共通識別コードの規格)では、コンテナの識別に必要な措置として所有者コード等の付番を義務づけており、所有者コードについては、その登録を国際登録機関であるBIC(Bureau International des Containers、本部/パリ)に対して行わなければならない旨を定めている。

当協会では、ISOコンテナ委員会業務に関連して、BICの日本の登録機関NRO(National Register Organization)として日本でのコンテナコードの登録、問合せを受け付けている。

### 5・2・3 背高海上コンテナ委員会

いわゆる背高海上コンテナ（長さ40フィート、高さ9フィート6インチ型）をわが国国内で輸送する場合には、道路交通法等法規制の関係から、通行経路を指定した上で警察庁、建設省より輸送許可を受けることになっている。

各運送事業者から提出され、全日本トラック協会できりまとめられた経路申請は、当協会が委員長ならびに事務局を務める「背高海上コンテナ委員会」の審議・承認を経て警察庁、建設省に提出される。

1999年10月、2000年4月に委員会が開催され、各々

163件、244件が申請された。なお、1985年以降の通行指定経路の申請件数ならびに指定件数は資料5-2の通りであり、1996年以降の地方港コンテナ化に伴い申請数が激増している。

なお、背高海上コンテナの陸上輸送を巡っては、許可を得ずに背高海上コンテナを積載して運送を行うケースも散見される。2000年3月、指定経路外を背高海上コンテナを積載して通行していたトレーラーが鉄道架道橋に衝突する事故が2件発生し、改めて運送業者の法律遵守と制度の周知徹底が求められており、当委員会でも注意喚起を行っている。

#### 〔資料5-2〕背高（9'6"）海上コンテナ通行指定経路

通行指定申請数と指定件数の推移

2000年1月5日

申請	年月	1985年				1986年		1987年			1988年		
		4月	4~11	7/18	8/16	5/25	6/30	2/25	7/31	9/21	2/2	7/15	12/15
	件数	22	41	304	189	54	402	50	14	83	46	58	57
指定	年月					6月	9月	6/22	8/2	12/11	4/1	11/1	1989年 3/16
		件数	22	41	174		40	207	43	14	70	35	34

申請	年月	1989年		1990年		1991年		1992年	1993年	1994年	1995年	1996年
		7/14	12/14	7/16	12/14	7/15	12/16	8/24	6/7	2/21	5/8	2/28
	件数	29	40	25	23	34	43	52	52	71	76	113
指定	年月	10/31	1990年 3/20	10/31	91年 3/12	11/12	92年 3/24	12/22	9/24	8/22	10/16	7/1
		件数	21	30	21	18	25	32	34	29	47	55

申請	年月	1997年		1998年		1999年		合計
		2/21	5/16	3/31	7/15	3/12	10/22	
	件数	140	2	128	73	291	163	2,675
指定	年月	9/19		8/28	10/14	7/15	2000年 1/5	
		件数	107		66	56	161	99

## 6

## 港湾関係

## この章のポイント

- ・港湾サービスユーザーフィー制度法案、2000年中の成立見通し薄まる。
- ・パナマ運河が99年末、米国からパナマに返還。
- ・港湾運送事業法・港湾労働法改正法が2000年5月に成立。事業免許制は許可制に、料金認可制は届け出制に規制緩和され、港湾労働者の相互派遣も可能となる。
- ・港湾審が「経済・社会の変化(後略)」を答申。ユーザーニーズに高い配慮。また「港湾の開発、利用(後略)」が諮問される。
- ・港湾法が50年ぶりに大改正。「重要港湾」の定義、港湾整備事業への国の負担割合等を見直し。
- ・当協会は割高な水先料金の見直しを始めとした制度の改善について問題提起。

- 6・1 国際港湾関係
- 6・2 港湾料金関係
- 6・3 港運関係
- 6・4 港湾整備関係
- 6・5 水先関係

## 6・1 国際港湾関係

## 6・1・1 米国港湾サービスユーザーフィー問題

## [問題の沿革]

米国港湾の航路／水路、港湾の浚渫維持費用は、従来連邦政府が負担してきたが、1986年の「米国水資源開発法（Water Resources Development Act）」により「港湾維持税」の徴収が開始された。

これにより、米国の商業貨物で、輸出入／国内移出入貨物の価格に対し0.125%が荷主から徴収され、財務省が管理する「港湾維持信託基金（Harbor Maintenance Trust Fund）」に積み立てられ、単年度毎に議会の承認を経て予算化され、米国港湾の維持浚渫費用に充当されることとなった。

ところが、1998年3月31日に、輸出貨物に対する課税は合衆国憲法（第9条）に違反するとの最高裁判所判決が出され、現在同税は輸入貨物にしか課税できないことから、財源確保のために、この税の代替物として「港湾サービスユーザーフィー（HSUF：Harbor Services User Fee）」が法制化されようとしている。（『船協海運年報1999』参照）

## [港湾サービスユーザーフィー法案（第1次／第2次案）]

港湾サービスユーザーフィーは、1998年8月に第1次案が発表されたものの、内外の激しい反対運動の結果、同年10月までの議会会期中には上程されなかった。しかしながら、99年4月に第2次案が発表され、同年5月26日、第106回米国議会第1会期に行政法案として上程された。（Harbor Services Fund Act of 1999／H.R. 1947）

同法案によると、ユーザーフィーは、陸軍工兵隊が新たに考案した船舶容積の単位である Vessel Capacity Unit（VCU）で、3000トン以上の船舶の運航者（operator）より下記の料率にて徴収される。3,400 TEU 積み、約46,000G/Tのコンテナ船の例で試算すると、一寄港当り約12.68万ドル（約1,330万円、1ドル／105円換算）が徴収されることになる。

## 【料率表】

Bulker（石炭、穀物等乾貨物を輸送するばら積み船）	：\$ 0.12/VCU
Tanker（原油、石油製品等を輸送する）	：\$ 0.28/VCU

General(一般貨物船、コンテナ船、自動車専用船等)	: \$ 2.74/VCU
Cruise(旅客船)	: \$ 0.12/VCU

**[ 浚渫費国庫負担法案 ]**

港湾サービスユーザーフィー法案に対する議論の高まりにつれ、国会議員の間にも、国家経済安全保障上、港湾整備の重要性を認識する意見が巻き起こり、1999年3月24日、ボルスキー議員ならびにオバスター議員(下院運輸・インフラ委員会副委員長)より、浚渫維持費用を国家の一般財源から充当させる旨の法案(Support for Harbor Investment Program Act: H.R. 1260)が下院(第106回議会第1会期)に上程された。本法案に対しては、全米港湾協会(American Association of Port Authorities)がいち早く支持を表明している。

**[ ユーザーフィー法案に対する関係者の反応 ]**

- (1) 当協会ならびに邦船社の基本的スタンス
  - ・港湾は物流インフラの根幹として国家・地域経済の発展に資する公共財産であり、費用については、基本的には国家財産から全額充当されるべきである。
  - ・港湾ユーザーフィー法案は、米国における水路・港湾の浚渫、開発、運営、維持管理の莫大な投資や費用を国際商船運航会社に負担させようとするものであり、船社経済に大きな影響を及ぼすのみならず、自由貿易を阻害するものである。
  - ・そもそも、ユーザーが負担すべき料金というもの、その用途との間に明確な関連がなければならず、負担者と負担の程度については限定的かつ、妥当性の範囲内でなければならない、として、米国に対しては、真のユーザーフィーのあり方そのものについて、ユーザー等の意見を聞き、慎重に議論するよう、強く要望する。
- (2) 本問題に関する当協会の活動
 

当協会は、上記基本的スタンスに立ちつつ、本法案に反対する船社グループ(CAHT: Carriers

Against Harbor Tax)にCENSA(Council of European & Japanese National Shipowners' Associations: 欧州先進国ならびに日本の11カ国の船主協会で構成している団体)を通じて参加し、粘り強く反対している。

- (3) 米国国内の動き
 

米国内でも同法案に賛成する議員はおらず、また同法案に賛成する団体もわずかである。

現在まで、同法案に反対を示した団体は以下のとおりである。

  - ・港湾税に反対する船社グループ(CAHT: Carriers Against Harbor Tax)
  - ・米港湾協会(American Association of Port Authorities)
  - ・五大湖船主協会(Lake Carriers Association)
  - ・全米穀物飼料協会(National Grain and Feed Association)
  - ・全米鉱業協会(National Mining Association)
  - ・米国森林製紙協会(American Forest and Paper Association)
  - ・全米製造業者協会(National Association of Manufactureres)
  - ・米国鉄鋼協会(American Iron and Steel Institute)
  - ・米国鉄道協会(Association of American Railroads)
  - ・米国労働総同盟産別会議海上貿易部(AFL-CIO's Maritime Trade Department)
  - ・米国船主協会(US Chamber of Shipping)
  - ・米国運輸研究所(Transportation Institute)
  - ・米国バージ運航者協会(American Waterways Operators)
  - ・全米水路同盟(National Waterways Conference)
  - ・米国石油協会(American Petroleum Institute)
  - ・米国農場団体(The American Farm Bureau)
  - ・全米産業運輸連盟(National Industrial Transportation League)
  - ・米国農業外航輸送連合(Agriculture Ocean Trans-

portation Coalition)

・国際独立タンカー船主協会 (INTERTANKO)

### [ 1999年6月以降の米国議会の日程 ]

第106回議会第1会期 ~1999年11月19日

第106回議会第2会期 2000年1月24日~10月6日

1999年10月20日、9億6600万ドルの港湾サービスユーザーフィーを含む新たなユーザーフィーや、税金の徴収を一括して定めた行政府法案 (Discretionary Spending Offsets Act for Fiscal Year 2000 : H.R. 3065) が、賛成0票対反対419票にて否決された。但し、米国議会の手続上、港湾ユーザーフィー法案 (H.R. 1947) については、それ自体、票決に晒された訳ではないため廃案とはなっていない。

1999年11月3日に、ユーザーフィー法案 (H.R. 1947) や浚渫費国庫負担法案 (H.R. 1260) に関して第2回目の公聴会が開催された。「港湾・内陸水路の必要性と現行の基金制度について」と題された公聴会では、米国会計検査院 (General Accounting Office) が発表した、「全米の港において総額220億ドルのユーザーフィーと税金を徴収されており、内200億ドルが関税である」との報告に関心が集中した。全米港湾協会 (AAPA) は国庫負担法案 (H.R. 1260) への支持を表明する一方、関税の転用についても興味を示した。

2000年1月24日より開催された第2会期では、2月1日に下院運輸・インフラ委員会シュスター委員長が内陸水路トラスト基金と港湾維持トラスト基金を国家予算から切り離すための法案 (Truth in Budgeting Act : H.R. 3566) を提出した。本法案は、両基金が基金本来以外の目的に流用されることのないように、一般会計から切り離して運用するとの内容であり、2001会計年度が始まる10月1日の施行を目指している。一方、浚渫作業を行う米陸軍工兵隊 (The Army Corps of Engineers) が2月に議会に提出した港湾維持トラスト基金に関する報告書によると1998会計年度の同基金の収入は約6億9000万ドルであり、19億ドルの余剰があるという。

2月7日にクリントン大統領が発表した予算教書 (2001会計年度予算案、2000年10月1日~01年9月30日) には、陸軍工兵隊が港湾サービスユーザーフィーとして商船から徴収する約10億ドルの歳入が盛り込まれた。各港で必要とされる浚渫費用の2倍にあたる額を船社から徴収する本提案に対しては、現在 CAHT、EU 政府、米国港湾協会、全米鉱業協会、全米産業運輸連盟等関連団体は強く反対している。

### [ 今後の見通しと対応 ]

米国第106議会第2会期では、2000年6月現在、H.R. 1947、2001会計年度予算案ともに審議されておらず、大統領選挙のため実質審議時間が例年より少ない今会期中に成立する見込みは極めて低い。

但し、港湾維持浚渫にかかる費用の財源目減りに悩む米国行政府としては、今後も何らかの方法でユーザーフィー徴収を目指す可能性が高く、当協会としては、ユーザーフィー法案には今後とも強く反対し、米国が、合理的なユーザーフィーの在り方について、ユーザー等の意見を聞き慎重な議論をしていくように、CENSA 等を通じ強く要望し続けていくこととし、関連情報の収集にも怠りないようにしたい。

## 6・1・2 スエズ・パナマ運河問題

### (1) 概 況

#### 1 スエズ運河の増深計画

1999年12月、スエズ運河庁 (SCA) は現在通航可能な最大ドラフト17.7mを浚渫し、2000年末までに18.9m、2005年末までに20.1m、2010年末までに21.9m (貨物を積載した320,000D/Wの船舶が通航可能) とする計画を発表した。これは、パイプライン網による石油の輸送に対抗して、超大型タンカーの通航をとりこみ、これによる増収を目指す策とみられる。

#### 2 パナマ運河の返還と当協会の対応

パナマ運河 (当初コロンビア領) は1880年に

スエズ運河建設を手がけたフランス人レセップスにより工事が着手されたが、1903年11月3日にパナマは米国の支援を得て、コロンビアから独立、同年11月18日に、米国との間でヘイ・ヴァリラ条約（旧パナマ運河条約）が締結され、運河ならびに同地帯に関する米国の永久管理権、永久占有権等が定められ、運河の自由航行が確認された。運河の開通は、1913年9月25日（第1船通航は1914年8月15日）である。

第二次世界大戦後、民族自決運動の高まり、ならびに1956年のスエズ運河国有化を契機に、ヘイ・ヴァリラ条約見直しの気運が加速し、1977年9月、米国とパナマの間で「パナマ運河条約」および「パナマ運河永世中立条約」が調印された。

「パナマ運河条約」ではそれ以前の条約の破棄と2000年以降のパナマによる運河の全面的な管理・運営権の取得が定められ、一方、「パナマ運河永世中立条約」により運河の永久中立が定められた。

そして、運河は1999年12月31日正午（パナマ時間）米国からパナマ共和国に返還され、同時に管理・運営権もアメリカ管理下のPCC（Panama Canal Commission：パナマ運河委員会）からパナマ政府所管の公社組織であるPCA（Panama Canal Authority：パナマ運河庁）に移譲された。現在のPCA理事会（PCAの最高意思決定機関）議長はR.Martinelli氏（運河担当大臣兼任）、PCA長官はA. Aleman Zubieta氏である。

1998年1年間に、パナマ運河を通航した商船は、13,025隻、通過した貨物は1億9千万トン、通航料収入は545百万米ドルであり、そのうち日本発着の貨物は約2割を占める。また、世界の海上荷動き量が、約50億トンであるから、約4%の貨物がこの運河を通過している。

同運河は国際水路として永久中立を宣言しており、米国も同地域の安全には従来同様注意を払い続けるであろう。しかしながら、同地域が国

際テロや麻薬マフィアの横行による直接的・間接的な危険にさらされることのないように、今後とも運河の安全が確保されることを望みたい。

当協会としては、今回の返還にあたり、99年3月のPCC（旧パナマ委員会）とICS（国際海運会議所）との協議の場等を通し、

- 1) 従前同様の基本的な治安と安全の維持
- 2) 船舶の安定的通航の確保
- 3) 通航料の安定化、さらに引下げへの合理化努力
- 4) 慎重な需要予測と経済合理性に立脚した投資判断

が重要である旨、表明しており、今後とも同運河が物理的あるいは経済的に障害となつて、世界貿易の正常な流れが阻害されることがないように注視し要望していく方針である。

### 3 パナマ運河通航船に対する責任問題

1998年、PCC（旧パナマ運河委員会）はICS（国際海運会議所）に対し、運河通航中の船舶若しくは旅客に発生した損害のうち、100万米ドル未満のものについては、2001年以降賠償に応じない方針を明らかにした。（『船協海運年報1999』参照）これに対して、当協会は直接、ならびにICSを通じて間接に反対意見を表明していた。2000年6月20日にロンドンで開催されたPCA（パナマ運河庁）とICSとの初会合でPCAは、通航船が閘門ゲートを損傷し、PCAが200万米ドルを負担した例や、運河で沈没した船の船主が破産したため復旧費用をPCAが負担した例を紹介し、このような現状を早急に修正をする必要性を訴えたものの、責任制限設定については態度を留保し、ICSと保険業界に対して本問題に関するより詳細な分析と提案をする方針としている。

### 4 パナマ運河顧問会議

運河返還にあたり、PCAに対する諮問組織として、「パナマ運河顧問会議」が結成され、2000年6月にロンドンにて会議が開催された。

メンバーは個人の資格での参加とされており、その構成は以下のとおりである。

(議 長)

William A. O'Neil  
(IMO 事務総長)

(顧 問)

Willian Borrone  
(ニューヨーク／ニュージャージー港商務局長)  
C. C. Tung  
(Orient Overseas International 会長)  
Gerhard Kurz  
(Hvide Maritime、前モービル SHIPPING 会長)

Y.F. Chang  
(Evergreen グループ会長)

Philip A. Embiricos  
(Embiricos Shipbrokers、ギリシア海運専門家)

Joe R. Reeder  
(Greenberg, Traurig 弁護士事務所)

Tommy Thomsen  
(Maesk Sealand 社長)

Andronico Luksic  
(Banco de A. Edwards)

会議の詳細は公開されていないが、一部報道によれば、PCA の第三開門建設により6,000~7,000TEU 級コンテナ船を通航可能とする運河拡張案に対し、顧問からは一定の理解が示された模様である。しかしながら、数十億ドルと見積られる建設資金調達方法については方針も明らかでなく、本件については今後の動向注視が必要である。また、拡張に伴い発生する追加水源池周辺の住民の立ち退き問題等環境問題・社会問題に対してはメンバーから強い関心が示された模様である。その他、PCA からゲイラードカットの拡幅工事進捗率は94% (2001年末に完工予定) となっている等運河の現状が報告された。

## (2) スエズ運河・パナマ運河通航船実態調査

当協会は、毎年会員各社の社船および用船(外国用船を含む)について、両運河に係る通航実態ならびに通航料支払実績の調査を実施している。

調査対象期間は、各運河の運営団体の会計年度に合わせて、スエズ運河については1998年1月1日より同年12月31日まで、またパナマ運河については1998年4月1日より1999年3月31日までとしている。

## [スエズ運河]

今回の調査によると、スエズ運河の利用状況は1997年と比較して、概ね横ばいであった。利用延べ隻数は前年とほぼ同様(97年:1,011/98年:1,010隻)であり、延べG/Tでは約1%の減少(同:40,387千/同:40,045千G/T)、延べD/Wでは約1%増加(同:36,150千/同:36,397千D/W)となった。また料率の基本となるスエズ運河トン数(SCNT:Suez Canal Net Tonnage)(注)ベースで約1%減少(同:42,073千/同:41,096千トン)したこともあり、全体の通航料も前年比約2%の減少(同:201,497千/同:191,975千米ドル)となった。(資料6-1参照)

なお、通航料率については、1994年1月1日以降、基本料率の引き上げはない。

船種別で見ると、不定期船部門は各船種とも減少している。タンカーはSCNTベースでは2年連続の増加から減少に転じ、前年比28%減(97年:1,025千/98年:738千トン)となり、支払通航料も約17%減(同:7,539千/同:6,239千米ドル)となった。また、鉱油兼用船は前年2隻が通航したが、本年は実績がなかった。バルクキャリアーは、SCNTベースで前年比約18%減少(同:4,492千/同:3,661千トン)となり、通航料も約12%減(同:13,031千/同:11,498千米ドル)となった。また自動車専用船は1997年まで連続4年間増加していたが、1998年は減少に転じSCNTベースで前年比約5%の減少(同:21,224千/同:20,159千トン)となり、通航料でも約9%減(同:92,394千/同:83,937千米ドル)となった。

一方定期船部門は、前年に比し増加している。コンテナ船はSCNTベースで約12%増加(97年:

## 〔資料6 1〕 スエズ運河通航料支払実績推移

暦年	社数	延隻数	延千G/T	延千D/W	延千SCNT	通 航 料			
						千USドル	対前年比	億円(参考)	対前年比
1990	19	1,128	34,899	33,103	41,993	155,994	31.6	227	38.1
1991	17	1,013	29,706	27,932	33,805	165,146	5.9	224	1.7
1992	13	1,186	36,011	32,587	40,846	198,368	20.1	253	13.3
1993	15	877	29,373	27,940	32,032	173,824	12.8	195	23.0
1994	17	768	27,766	24,278	28,979	143,268	17.6	147	24.8
1995	17	867	36,202	35,185	39,509	173,275	20.9	167	13.6
1996	12	883	37,491	32,909	38,008	172,869	0.2	195	16.8
1997	14	1,011	40,387	36,150	42,073	201,497	16.6	244	25.1
1998	15	1,010	40,045	36,397	41,810	198,034	1.7	259	6.1

注) 通航料の円換算率は、スエズ運河庁決算が12月の為、1998年1月～12月の平均レート(銀行間直物相場) 1ドル=130.89円を採った。

## 〔資料6 2〕 スエズ運河通航船実態調査集計合計

(通航料=千USドル)

船種	社数	延隻数	延千G/T	延千D/W	延千SCNT	通航料
タンカー	3	88	810	1,338	738	6,239
鉱油兼用船	0	0	0	0	0	0
バルクキャリアー	9	84	4,046	7,430	3,661	11,498
自動車専用船	4	395	15,180	5,790	20,159	83,937
コンテナ船	3	355	18,900	20,197	16,280	89,078
在来定期船	2	59	832	1,149	613	5,187
その他船舶	3	29	277	493	359	2,095
合計	15	1,010	40,045	36,397	41,810	198,034

注) 社数合計の15は、調査期間中にスエズ運河を通航した会員船社数の合計であり、船種別の社数の合計とは一致しない。

14,494千/98年:16,280千トン)し、この結果、通航料についても約8%増加(同:82,350千/同:89,078千米ドル)した。また、在来定期船はSCNTベースで約14%の増加(同:538千/同:613千トン)となり、通航料は約17%増(同:4,450千/同:5,187千米ドル)となった。(資料6 2参照)

(注) スエズ運河トン数(SCNT: Suez Canal Net Tonnage)

1873年の万国トン数会議で定められた純トン数規則をもとに、スエズ運河当局独自の控除基準を加えて算出する。二重底船の船底にバンカー油を積載した場合その部分の控除を認めない等、パナマ運河や各国の規則とも異なる独特のもの。

## 〔パナマ運河〕

パナマ運河については1998年度は延べ1,366隻の船舶が通航した。利用延べ隻数および延べG/Tベースは3年ぶりに増加(対97年比約6%:1,291隻/1,366隻、約7%:35,914千/38,552千トン)に転

じ、D/Wベースも約7%増加(97年:38,679千/98年:41,547千トン)した。パナマ運河トン数(PCNT: Panama Canal Net Tonnage)(注)ベースでも約8%増加(同:35,444千/同:38,427千トン)した結果、支払通航料は約8%増(同:92,760千/同:100,040千米ドル)となった。(資料6 3参照)

通航料率については、97年～98年に2回値上げ(97年1月1日:8.2%、98年1月1日7.5%)が実施されてからは現時点まで据え置かれている。

船種別について見ると、不定期船部門のうちタンカーは延べ4隻となり、97年度(1隻)からは、PCNTベース(97年:5千/98年:122千トン)通航料(同:12千/同:300千米ドル)共に大幅な増加となった。鉱油兼用船は前年度の2隻から3隻に増加し、PCNTベースで約49%(同:67千/同:100千トン)通航料で50%(同:160千/同:240千米ドル)夫々増加した。バルクキャリアーは、PCNTベースで1%増加(同:14,805千/同:14,929千トン)通航料で2%減少(同:42,737千/同:41,731千米ドル)と

## 〔資料6 3〕 パナマ運河通航料支払実績推移

暦年	社数	延隻数	延千G/T	延千D/W	延千PCNT	通 航 料			
						千USドル	対前年比	億円(参考)	対前年比
1990	20	1,488	39,196	39,352	40,591	81,995	7.0	117	5.8
1991	18	1,355	37,125	39,029	39,957	79,922	2.5	107	8.2
1992	19	1,300	31,442	38,536	36,766	76,993	3.7	97	9.5
1993	17	1,204	30,658	35,979	34,634	76,169	1.1	83	14.4
1994	17	1,280	36,530	36,625	36,624	81,000	6.3	81	2.8
1995	19	1,420	40,068	46,343	40,389	87,096	7.5	82	1.2
1996	16	1,350	38,372	40,657	38,598	83,313	4.3	91	11.0
1997	16	1,291	35,914	38,679	35,444	92,760	11.3	114	25.3
1998	15	1,366	38,552	41,547	38,427	100,040	7.8	128	12.3

注) 通航料の円換算率は、パナマ運河委員会決算が3月の為、1998年4月～1999年3月の平均レート(銀行間直物相場)1ドル=128.01円を採った。

## 〔資料6 4〕 パナマ運河通航船実態調査集計合計

(通航料=千USドル)

船種	社数	延隻数	延千G/T	延千D/W	延千PCNT	通航料
タンカー	1	4	160	242	122	300
鉱油兼用船	1	3	126	209	100	240
バルクキャリアー	10	634	17,471	27,738	14,929	41,731
自動車専用船	4	333	13,734	4,841	17,209	40,101
コンテナ船	2	77	3,307	3,161	2,759	8,213
在来定期船	2	18	182	205	88	553
その他船舶	5	297	3,572	5,151	3,220	8,902
合計	15	1,366	38,552	41,547	38,427	100,040

注) 社数合計の15は、調査期間中にパナマ運河を通航した会員船社数の合計であり、船種別の社数の合計とは一致しない。

なった。自動車専用船はPCNTベースで16%増加(同:14,828千/同:17,209千トン)し、通航料でも19%の増加(同:33,689千/同:40,101千米ドル)した。

一方、定期船部門では、コンテナ船がPCNTベースで11%の減少(97年:3,099千/98年:2,759千トン)となり、通航料は13%の減少(同:9,453千

/同:8,213千米ドル)となった。(資料6 4参照)

(注)パナマ運河トン数(PCNT: Panama Canal Net Tonnage)

1969年のトン数条約による国際総トン数の算出に用いた船舶の総容積に、パナマ運河当局独自の係数をかけて算出する。船舶法に定める総トン数、純トン数とは異なる。

## 6・2 港湾料金関係

## 6・2・1 港湾料金低減へ向けた各港湾取り組み状況

1999年12月の港湾審議会管理部会答申「経済・社会の変化に対応した港湾の整備・管理のあり方について」は、国際海運市場における競争激化の下、外航海運においてわが国港湾を利用する船社の割合が

著しく低下している一方、わが国の主要物資の海外依存度はますます増大の傾向にあることを認めた上で、国民の暮らしの安心や安定の確保のためには、内外の船社が利用しやすい港湾のハード・ソフト両面から条件整備が必要となってくる旨を述べている。

地方自治体や港湾管理者、各地域の港湾運送事業者等関係者が共同して「使いやすい港づくり」を目指

6. 港 湾 関 係

〔資料6 5〕 5大港の利用促進へ向けた取組状況

	東京港	横浜港	名古屋港	大阪港	神戸港
主 体	東京港振興促進協議会	使いやすい港づくり推進協議会	21世紀の名古屋港づくり協議会	大阪港利用促進協議会	神戸港利用促進協議会
設 立	97年7月	97年6月	99年4月	97年4月	97年3月
日曜荷役	入港料・岸壁使用料免除(99年7月)	日曜の着岸以降月曜8:30までの岸壁使用料免除	入港料免除、公共岸壁使用料3割減免(00年1月)	課金単位:12h 荷役前日までの入港船に対し、当日7時まで免除(98年12月)	課金単位:12h 荷役前日8時以降の入港船に対し、当日8時まで免除(99年7月)
岸壁使用料	課金単位:1h、~2h、~12h、~24h、以降24h制	課金単位:24h 12h (97年5月)	課金単位:12h(6h制検討中) 荷役2日前まで入港船に対して当日8時まで免除(00年1月)		
新規航路誘致		新規定期航路開設時第1船の岸壁使用料・入港料を免除(99年7月)	新規定期航路開設時第1船の入港料、岸壁使用料免除(98年12月) 2船目以降1ラウンド分は入港料5割、岸壁使用料2割減免(00年1月)	外航定期コンテナ船の初入港時入港料・岸壁使用料・一体使用荷捌き地使用料免除(99年9月)	外航船初入港時、入港料・岸壁使用料を免除(98年7月)
ボリュームディスカウント制度		コンテナ取扱量に応じ入港料30~50%割引(99年7月)	検討中	検討中	
ゲートオープン延長	検討中(00年3月に閉門を16:30 17:30としてトライアル実施)		終業時間平日 16:30 17:00 書類受付締切 16:15 16:45 (00年1月)		
出港時間				一部埠頭のオープンハッチバルカーの夜間出港時間を21時 0時(98年7月) フルコンテナ船の24時間入出港可	
火薬類積載コンテナ船入港	一定量以下の積載船につき夜間着岸・荷役可(98年以前より)	一定量以下の積載船につき夜間着岸・荷役可(98年3月)			
港湾施設利用料	民間企業への土地(荷捌き施設倉庫施設)貸付料を15%割引(99年4月) 上屋・野積み場使用料見直し(00年5月)			荷役前日までの入港船に対し、一体荷捌き地使用料を当日7時まで免除(98年12月)	荷捌き地使用料軽減化(98年5月)
ガントリークレーン	課金単位:1h 30m(00年5月)	課金単位:1h 30m(00年5月)	課金単位:1h 30m(00年5月)	課金単位:1h 30m(00年5月)	課金単位:1h 30m(98年5月)
リーファーコンセント			課金単位:24h 12h(00年5月)		
強制水先制度		300GT 3,000GT(99年7月)			300GT 10,000GT(98年7月)
その他港費削減策	水先・タグ・網取料軽減検討開始(00年度検討組織設置)	水先料金夜間割増時間帯2h短縮(98年4月) 網取料の最低料金区分追加(98年5月) 日曜着岸船の網取料は基本料金10割増 7割増(99年8月)	水先料金夜間割増時間帯2h短縮(98年度) 水先、タグ、荷役料と横持ち費用見直し検討中 船舶でいけい場使用料*03年3月までに段階的に廃止(00年5月)	スラスター装備船に対し、引船配備隻数を見直し(99年10月)	
内航利用促進策		ガントリー使用料半額(98年7月)			内航フィーダー船の外航バース直着け、フィーダー貨物のガントリー使用料半額(98年3月)
トランシップ促進策		ガントリー、コンテナターミナル使用料半額(00年5月)			
ユーザーサービス		船社・荷主等訪問し、意見・要望を聴取し即応する。(00年)			

\* ) 私設岸壁前面水域のうち船舶が安全に停泊することができる一定区画を「船舶でいけい場」として、利用船社から繫留施設使用料を徴収している名古屋港独自の制度。

す動きは1997年頃から見られるようになり、現在5大港を初め、地方港においても積極的な取り組みがなされるようになった。(『船協海運年報1999』参照)

5大港の利用促進に向けての最新取組状況は資料6-5のとおりである。なお、各港の取り組み主体の構成は以下のとおりである。

東京港（東京港振興促進協議会）

港湾管理者、埠頭公社、国機関、船社（外航・内航）、荷主、港湾運送事業、通関業、トラック業、水先人、タグ業、労働組合等関係28団体

横浜港（使いやすい港づくり推進協議会）

港湾管理者、埠頭公社、国機関、船社（外航・内航）、港湾運送事業、倉庫業、通関業、トラック

業、水先人、タグ業、労働組合等関係26団体

名古屋港（21世紀の名古屋港づくり協議会）

港湾管理者、埠頭公社、国機関、船社、荷主、港湾運送事業、海貨業、水先人、労働組合、学識経験者等関係30団体／個人

大阪港（大阪港利用促進協議会）

港湾管理者、埠頭公社、国機関、船社（外航・内航）、荷主、港湾運送事業、トラック業、水先人、労働組合等関係25団体

神戸港（神戸港利用促進協議会）

港湾管理者、埠頭公社、国機関、船社（外航・内航）、荷主、港湾運送事業者、倉庫業、トラック業、水先人、タグ業、労働組合等関係27団体

## 6・3 港運関係

### 6・3・1 港湾運送事業法および港湾労働法の改正について

港湾運送事業法の改正案が2000年5月11日の衆議院本会議で決・成立し、5月17日に公布された。従って11月1日には対象12港での規制緩和が実施に移されることとなる。また、同時に審議が進められてきた港湾労働法の改正案についても5月12日の参議院本会議で決・成立し、19日に公布された。従って同じく10月1日には対象7港の港運事業者は常用労働者の相互融通が可能となる。関連二法が成立したことで法律施行後は、日本港湾の国際競争力回復（東南アジア有力諸港にも引けをとらない良質の港湾サービス提供）という大命題のもと、港運事業者の経営効率強化（中小零細が九割以上を占める事業者の集約・協業化を含む）に向けた積極的な事業展開が期待されている。

港湾運送事業法の規制緩和の動きは1997年12月、行政改革委員会が「現行の事業免許制（需給調整規制）を廃止し事業許可制に、料金認可制を廃止し料

金届出制にすべきである」などとする最終意見を纏め上げたことにより大きな進展を見たが、1998年3月に閣議決定された「規制緩和推進3ヶ年計画」の基本方針に基づいて、1998年5月20日に運輸政策審議会・海上交通部が「港湾運送小委員会」を設置するに至った。当協会は、当初から港湾協議会代表の坂田昇日本郵船<sup>(株)</sup>常任顧問に「港湾運送小委員会」の専門委員として参画願い、ユーザーとしての立場から建設的な意見を述べてきた経緯がある。

「港湾運送小委員会」はその後、規制緩和の具体的実施策を13回にわたって審議し、1999年6月10日には「2000年内に対象12港で先行して規制緩和を実施すべき」とする最終答申をまとめ上げた。改正案はその最終答申に沿って港湾運送事業の効率化やサービスの向上を目的に、対象12港（東京、横浜、川崎、千葉、清水、名古屋、四日市、大阪、神戸、下関、北九州、博多）を政令でコンテナ取扱い港湾の「特定港湾」に指定し、対象12港における一般港湾運送事業などに係る事業参入規制について、需給調整規制を撤廃し事業免許制を事業許可制に、認可料

金制を届出料金制に改め規制緩和を先行実施するというものである。なお、対象12港以外については、対象12港の実施状況を勘案の上、規制緩和を実施するかどうかを検討するとしている。同時に、悪質事業者の参入や過度のダンピング防止など規制緩和に伴う一時的な混乱を回避するため、欠格事由の拡充と罰則強化、労働者最低保有規準の引上げ、運賃・料金変更命令制度など、港湾運送の安定化策（セーフティネット）も導入する。

同改正法案は、2000年2月22日に閣議決定され参議院交通・情報通信委員会で審議が行われ、3月31日に参議院を通過した。5月10日には衆議院運輸委員会で採決されたが、1労働関係等港湾運送の安定化が保たれるよう努め、問題が生じた場合には必要に応じて適切に対応すること、2港湾労働者へ過度のしわ寄せが及ばないよう配慮し、料金変更命令制度や緊急監査制度を厳正・機動的に運用しダンピングの防止を図り、関係各省が連携して船社や荷主に必要な指導を行うこと、3福利厚生などの拠出金の安定した維持・運営が図られるよう努めること、4日曜や夜間荷役など港湾サービス向上を図るべく港運事業者の集約・協業化を進めるとともに、港湾労働者の労働条件の確保に配慮するなど必要な環境整備に努めること、5対象12港以外の港湾での事業免許制度および認可料金制度が遵守されるよう法の適切な運用に努めること、など5項目の付帯決議が採択され、5月11日の同本会議で可決・成立し、17日に公布された。

改正法は公布日から起算して6ヶ月の範囲内で政令の定める日から施行するとされており、政令（6月30日付）により11月1日より対象12港で新たな制度がスタートすることとなった。

また、参議院交通・情報通信委員会、衆議院運輸委員会で審議において最大の焦点であった、届出制移行に伴う料金ダンピング対策として「届出料金が合理的でない」と判断された場合には運輸大臣が料金変更を命令できる権限を改正法に盛り込んだ」とされており、不当に安い料金を提示した疑いのある事

業者に対して緊急監査制度を併用するなどして過度のダンピング防止（労働コストを含む変動費を下回るような場合を想定し、今後認定基準が策定される）に全力を挙げるとされている。

運輸省の高橋海上交通局長は5月17日の定例会見で同法案について触れ「今後、規制緩和によって厳しい局面も予測されるが、事業の近代化に努めてもらいたい」などと同法への理解を求めるとともに、「今後は政省令や運用規準などを関係者の意見等を踏まえながら具体的、早期に公表し、円滑な規制緩和に努めていく」との姿勢を示した。また、焦点となっている拠出金確保策について「日本港運協会の中に、運輸省も参加した勉強会を設置、船社や荷主に対して理解が得られるよう取り組んでいる」との進捗状況を明らかにした。

次に、港湾運送事業法の改正案と並行して審議が進められてきた港湾労働法の改正案は、港湾労働者の雇用安定および福祉の増進を図るため、対象7港（東京、横浜、名古屋、大阪、神戸、下関、北九州、いわゆる6大港）において港湾運送を営む事業主が労働大臣の許可を受けて、常時業務に従事している常用労働者を直接相互派遣できる制度（港湾労働者派遣制度）を創設し、(1)派遣料金が適正水準であること、(2)派遣日数の上限、(3)派遣労働者としての新規雇用禁止などをその許可基準に含めている。また、港湾労働者雇用安定センター（6大港の港湾ごとに労働大臣が指定した公益法人）が実施していた労働者派遣事業を廃止の上、同センターの新たな業務として、労働者派遣制度に係る実施状況調査業務、情報収集提供・あっせん業務、事業主に対する指導助言業務、労働者に対する苦情処理業務、を追加するほか、港湾労働法の違反事実については労働者から直接、公共職業安定所長に申告することができる制度を新たに創設することなどが骨格となっている。これらは同センターにプールされていた既存労働者を合理化するとともに新制度の運用により事業者間集約・協業化も同時に促し、港湾労働コストの低減を図るねらいがある。

同改正法案は2月10日、中央職業安定審議会（中職審）本会において審議、採択された後、2月22日に閣議決定され、4月下旬に衆議院を通過、5月11日には参議院労働・社会政策委員会で審議が始まった。そこでは同センター派遣事業の廃止理由や雇用秩序の維持対策、廃止された同センター労働者雇用対策などの質疑が行われた後、①事業者が労働者派遣を求める場合には同センターにあっせんを求めることとするよう政府が指導を図ること、②労働者派遣料金の適正化や派遣日数の遵守、③派遣のみに従事する労働者が生じることのないよう留意することを促す、等の付帯決議が採択された。そして5月12日の参議院本会議で可決・成立し、19日に公布された。

なお、改正法は公布日から起算して6ヶ月の範囲内で政令の定める日から施行するとされており、政令（8月下旬予定）により10月1日より対象7港で新たな制度がスタートすることとなる。

労働省は6月16日に中職審港湾労働部会を開き、政省令・大臣告示・許可規準案（港湾労働者派遣事業の申請者の許可規準や派遣労働者の就労日数の上限等）を提示、6月23日に開催された同部会にて同原案は承認された。7月にはパブリックコメントが実施され、7月中旬に開催予定の中職審本審を経て8月下旬にも同原案は公布される見込みである。また、改正法施行日には速やかに新制度を実施できるよう、9月から派遣許可事前審査の受け付けを開始する方向である。

## 6・3・2 2000年港湾春闘

### 1. 春闘の争点

2000年度の港湾春闘では目前に迫った規制緩和に関連した要求が中心にすえられ、最大の争点は規制緩和が実施される主要12港を対象とした「船内・船側沿岸労働者の基準賃金制度」（「あるべき賃金」に基き40歳水準で基準内月額賃金355,400円）の設立であった。これは規制緩和によって料金自由化となれば、当然、事業者間競争で料金引下げが予想され

るので制度賃金を定めることによって最低必要な労務コストを明確にし、これを無視したダンピングを防ぐのが狙いとされていた。全国港湾はこれを今春闘最大の課題と位置づけ、春闘内での決着を図るため、この問題だけでのストライキ実施もありえとの姿勢を貫いていた。

### 2. 交渉経過（資料6 6参照）

2月22日に開催された第1回中央団交では、例年通り、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）から使用者側（日本港運協会：日港協）に「2000年度港湾産別労使協定の改定に関する要求書」が提出された。その組合側の要求は、1 産別制度賃金の改定（特に基準賃金制度の設立）、2 規制緩和対策、3 交代制就労の導入、4 産別協定の順守と各港毎の労働協約の整理・締結、5 事前協議制度の協定改定、の5項目であった。

第一回中央団交では冒頭、組合側より要求内容の趣旨説明があり基本的な考え方として港湾の制度問題は二者協議にて解決を図っていくこと、また雇用・職域を守るため重大な決意を持って臨んでいるとの発言がなされた。また、産別制度賃金の改定については検数・検定労働者の産別賃金は従来、個別賃金交渉終了後に産別確認していたが、今回は同時決着が必須であること、また、ターミナル・ゲート業務弾力化の問題については各港で議論されている作業終了時間の見直し論議が組合側の意向を汲んでいないこと、さらに今回の春闘要求は継続協議として持ち越したくないことなどの考え方が示された。これに対し、使用者側からは、厳しい経済環境の中で要求書内容について今後慎重に検討していきたい旨の説明があり、次回の団交で質問等を含め、使用者側の考え方を出していきたいとして第一回の交渉を終えた。3月7日に開催された第二回中央団交では組合側要求に対する使用者側の考え方が示され、それに対する組合側の意見・考え方が出されるにとどまった。さらに3月22日に開催された第三回団交で

は使用者側より要求項目全般にわたっての回答が示されたが、組合側は内容的に評価できるものではないとして、それ以上の進展は見られなかった。その後、4月6日に開催された第四回中央団交でも使用者側回答になら進展が見られず、交渉は決裂するに至った。

一方、賃金値上げならびに労働諸条件の改善については、2月28日に組合側（全国港湾荷役事業関係労働組合協議会：港荷労協）が使用者側（船内経営者協議会：船経協）に対し15,000円の賃上げを主たる内容とした要求書を提出した。3月8日には船経協と港荷労協による第一回船内統一賃金交渉が開催されたが、第一回目の交渉では港荷労協側の趣旨説明のみで終わり、3月24日に開催された第二回船内統一賃金交渉でも具体的な回答がなされず進展はなかった。さらに4月7日に開催された第三回船内統一賃金交渉においてもなら進展なく、同日、港荷労協より船経協宛てに争議予告通知が出されるに至った。

このような状況下、全国港湾は第三回中央団交後の4月7日に拡大幹事会を開催し検討したが方針が定まらず、4月11日に戦術会議を開催し48時間（4月20日～22日）の時間内ストが決定され、使用者側に通告された。また港荷労協より船経協宛に全国港湾と同内容の争議通告が出されるに至った。

その後、このような事態を打開しストを回避するため14日に労使小委員会が開催され、18日に第五回中央団交が設定された。また、同日開催された第四回船内統一賃金交渉において昨年度と同額の1,000円の賃上げが使用者側から提示されるに至ったが組合側はこれを不満として交渉は決裂するも、第五回船内統一賃金交渉が18日の第五回中央団交後に設定されるに至った。

18日は第五回中央団交が13時30分から始まり制度問題は15時45分に下記内容で労使が合意に達し妥結し、全国港湾はスト指令を解除した。また第五回船内統一賃金交渉も予定通り始まり、17時25分頃2,000円の賃上げにて妥結し、港荷労協もスト指令を解除した。

### 3. 今春闘の労使合意の主な内容

#### 1) 賃 金

2,000円の賃金値上げ（昨年度は1,000円）

#### 2) 制 度

- (1) 産別制度賃金については個別賃金交渉終了後に1あるべき賃金協定、2検数・検定労働者の標準者賃金、3産別最低賃金、を「賃金・労働時間問題専門委員会」で協議する。

なお、産別最低賃金の法定化については6カ月以内に結論を得る。

- (2) 時間外労働等の算定基礎分母を162より160に変更。
- (3) 規制緩和対策については「セーフティネット構築協議会（仮称）」を設置（期限1年）し、港湾運送の規制緩和に伴う、港運事業および港湾労働の安定化方を構築するため悪質業者の参入、料金ダンピング防止および労使が必要と認める課題について協議する。
- (4) 規制緩和に係る各拠出金に相当する港湾運送料金の分割支払については、ユーザーおよび関係者の協力を得て日本港運協会の責任において実施する。
- (5) 交代制就労の導入については原則としては交代制導入に向けて努力する。具体的な問題については、労使政策委員会で協議する。

### 4. 総 括

今春闘の最大の争点であった主要12港の「基準賃金制度」の設立については、使用者側にとっては全く受け入れ難い要求であったため、交渉妥結に向けて難航が予想されたが結局、規制緩和対策として新たに労使双方で構成する「セーフティネット協議会」を設置（期限1年）の上、港湾運送の規制緩和に伴う課題について随時協議を続けていくことにて合意に達することができた。その結果、船社運航船に荷役拒否等の影響を全く与えずに春闘を終結した意義は大きく、これまでの港湾春闘の歴史の中では異例と言える。

## 【資料6 6】 2000年港湾春闘の交渉経過

- |  |   |
|--|---|
| <p>2月15日 全国港湾第35回評議員会開催。2000年度春闘<br/>～16日 方針および制度要求内容を決定。</p> <p>2月22日 第一回中央団交。組合側から2000年度港湾産<br/>別労使協定の改定に関する要求書の提出と趣<br/>旨説明。</p> <p>2月28日 港荷労協が船経協に対し、15,000円の値上げ<br/>を主な内容とする賃金値上げならびに労働条<br/>件改善に関する要求書を提出。</p> <p>3月7日 第二回中央団交。組合側要求に対する使用者<br/>側の考え方を説明し、組合側はそれに対して<br/>の意見、考え方を示した。</p> <p>3月8日 第一回船内統一賃金交渉。組合側の要求趣旨<br/>説明。</p> <p>3月22日 第三回中央団交。使用者側より要求項目全般<br/>に対して回答。</p> <p>3月24日 第二回船内統一賃金交渉。使用者側より全要<br/>求項目に対して回答するも賃金に関する回答<br/>については時間的に猶予を求めた。</p> | <p>4月6日 第四回中央団交。進展なく交渉決裂。</p> <p>4月7日 第三回船内統一賃金交渉。進展なく交渉決裂。<br/>争議予告通知が出される。<br/>全国港湾拡大幹事会を開催するも方針定まら<br/>ず。</p> <p>4月11日 全国港湾より交渉決裂に伴う48時間（20日～<br/>22日）の時間内スト通告が出される。また、<br/>港荷労協より同内容の争議通告が出される。</p> <p>4月14日 全国港湾／日港協労使小委員会開催。第五回<br/>中央団交を18日とする旨、合意。<br/>第四回船内統一賃金交渉。1,000円の有額回<br/>答でも組合は不満として交渉は再度決裂。</p> <p>4月18日 第五回中央団交。制度問題につき仮協定書を<br/>締結し、スト指令は解除された。<br/>第五回船内統一労使協議会。2,000円の賃上<br/>げにて仮協定書を締結し、スト指令は解除さ<br/>れた。</p> |
|--|---|

## 6・4 港湾整備関係

## 6・4・1 港湾審議会の動き

## 1. 港湾審議会について

港湾審議会（会長：熊谷直彦経済団体連合会副会長、事務局：運輸省港湾局管理課）は運輸大臣の諮問に応じて、港湾法等に定める港湾および開発保全航路の開発等に関する基本方針、港湾計画、特定港湾施設整備事業についての基本計画その他港湾および航路に関する重要事項を調査審議し、また、これらに関連して必要と認める事項を運輸大臣に建議することを目的としている（運輸省組織令第108条）。委員は36名以内とされ、港湾または航路に関し広い知識または経験を有する者および関係行政機関の職員の中から、運輸大臣が任命する。任期は2年であ

る（港湾審議会令第1、2条）。港湾審議会は、下部組織として部会を置くことができ（同第5条）、現在は計画部会（部会長：須田熙八戸工業大学教授）および管理部会（部会長：杉山武彦一橋大学教授）が設けられている。

計画部会は港湾および航路の開発に関する計画の調査審議を所掌し、一方、管理部会は港湾開発に関する財政その他港湾の管理に関する重要事項の調査審議を所掌する（港湾審議会部会設置規定）。各部会の委員等は会長が指名する。

2000年5月29日現在、審議会および各部会の委員は資料6 7のとおりである。

## 〔資料6 7〕

## 港 湾 審 議 会 委 員

《会 長》		西山 知範	(社)日本海難防止協会専務理事
熊谷 直彦	(社)経済団体連合会副会長	橋口 宇子	元(社)日本PTA全国協議会母親委員会委員長
《委 員》		橋本大二郎	港湾管理者代表(高知県知事)
(学識経験者)		東 恵子	東海大学短期大学部助教授
麻生 渡	全国知事会代表(福岡県知事)	増井 正行	全国港湾労働組合協議会議長
尾崎 睦	(社)日本港運協会会長	松岡 大和	全日本海員組合中央執行委員
小沢 雅子	桜美林大学教授	三橋 宏次	(財)漁港漁村建設技術研究所理事長
菊地 剛	(社)日本船長協会会長	森地 茂	東京大学教授
来生 新	横浜国立大学教授	安武 史郎	(社)日本貿易会副会長
今野 修平	大阪産業大学教授	横島 庄治	日本放送協会部外解説委員
斉藤 愛子	ヨット競技者		(行政機関委員)
坂田 昇	(社)日本船主協会港湾物流委員会委員長	薄井 信明	大蔵事務次官
佐々木誠造	全国市長会代表(青森市長)	高木 勇樹	農林水産事務次官
椎野 公雄	(社)日本倉庫協会会長	広瀬 勝貞	通商産業事務次官
杉山 武彦	一橋大学教授	小野 邦久	建設事務次官
須田 熙	八戸工業大学教授	二橋 正弘	自治事務次官
高木丈太郎	(社)経済同友会元幹事	岡田 康彦	環境事務次官
高山 知司	京都大学教授	久保田勇夫	国土事務次官

## 港 湾 審 議 会 管 理 部 会 委 員

《部会長》		橋口 宇子	元(社)日本PTA全国協議会母親委員会委員長
杉山 武彦	一橋大学教授	橋本大二郎	港湾管理者代表(高知県知事)
《委 員》		東 恵子	東海大学短期大学部助教授
(学識経験者)		坂田 昇	(社)日本船主協会港湾物流委員会委員長
麻生 渡	全国知事会代表(福岡県知事)	森地 茂	東京大学教授
尾崎 睦	(社)日本港運協会会長	横島 庄治	日本放送協会部外解説委員
小沢 雅子	桜美林大学教授		(行政機関委員)
来生 新	横浜国立大学教授	薄井 信明	大蔵事務次官
高山 知司	京都大学教授	高木 勇樹	農林水産事務次官
今野 修平	大阪産業大学教授	広瀬 勝貞	通商産業事務次官
椎野 公雄	(社)日本倉庫協会会長	小野 邦久	建設事務次官
須田 熙	八戸工業大学教授	二橋 正弘	自治事務次官
高木丈太郎	(社)経済同友会元幹事	岡田 康彦	環境事務次官
佐々木誠造	全国市長会代表(青森市長)	久保田勇夫	国土事務次官
安武 史郎	(社)日本貿易会副会長		

## 港湾審議会計画部会委員

《部会長》	増井 正行	全国港湾労働組合協議会議長
須田 熙 八戸工業大学教授	松岡 大和	全日本海員組合中央執行委員
《委員》	三橋 宏次	(財)漁港漁村建設技術研究所理事長
(学識経験者)	森地 茂	東京大学教授
尾崎 睦 (社)日本港運協会会長	安武 史郎	(社)日本貿易会副会長
菊地 剛 (社)日本船長協会会長	横島 庄治	日本放送協会部外解説委員
今野 修平 大阪産業大学教授	(行政機関委員)	
斉藤 愛子 ヨット競技者	薄井 信明	大蔵事務次官
坂田 昇 (社)日本船主協会港湾物流委員会委員長	高木 勇樹	農林水産事務次官
椎野 公雄 (社)日本倉庫協会会長	広瀬 勝貞	通商産業事務次官
杉山 武彦 一橋大学教授	小野 邦久	建設事務次官
高木丈太郎 (社)経済同友会元幹事	二橋 正弘	自治事務次官
高山 知司 京都大学教授	岡田 康彦	環境事務次官
西山 知範 (社)日本海難防止協会専務理事	久保田勇夫	国土事務次官
東 恵子 東海大学短期大学部助教授		

## 2. 港湾審議会総会について

第44回港湾審議会総会は、2000年5月29日に開催された。当協会からは、坂田昇港湾物流委員会委員長が委員として出席した。総会の概要は次のようなものであった。(なお、今回の総会は、1998年11月10日に、第43回港湾審議会総会が開催されて以来の開催である。)

## (1) 中馬弘毅運輸総括政務次官の挨拶

昨年(1999年12月)頂戴した「答申」にも謳われているように、今後は、全国的・広域的視点からの港湾整備、管理が重要である。答申を受けて、港湾法も改正されたが、本日は、「港湾の開発、利用および保全等に関する基本方針の変更について」諮問させていただく。

また、来年、国土交通省が発足するが、地方においても、建設局が地方整備局に一本化されるなど組織も変わっていくが、今後とも宜しく願います。

## (2) 新委員の紹介

1998年11月10日第29回管理部会(これ以降が今回の総会の対象期間)以降に就任の新委員の紹介

があった。(敬称略)

坂田 昇 (社)当協会港湾物流委員会委員長  
 佐々木誠造 全国市長会代表(青森市長)  
 高山 知司 京都大学教授  
 東 恵子 東海大学短期大学部助教授  
 三橋 宏次 (財)漁港漁村建設技術研究所理事長  
 安武 史郎 (社)日本貿易会副会長

## (3) 議事ならびに報告

## 1 港湾行政近況報告

川島毅大臣官房技術参事官から、特に、港湾法の改正の概要と地方分権法の港湾法における改正部分について、さらに、港湾整備事業の効率化、透明性の確保について、これらを現在平成12年度予算その他の施策において、鋭意実行に移している旨の報告があった。(資料6 8参照)また、「新世紀港湾ビジョンの策定」については、現在作業が始まったばかりであるが、年内の完成を目途としている、との報告があった。

## 2 管理部会経過報告

杉山武彦部会長から、第33回管理部会で最終

取りまとめが行われた「経済・社会の変化に対応した港湾の整備・管理のあり方」(答申)について報告があった。(この答申の内容については6・4・2参照。)

3 計画部会経過報告

須田熙部会長から、第167回～171回までの計画部会の審議について報告された(内容については6・4・1 3参照)。なお、第169回において和歌山県下津港については、「原案を適当」としながらも、「事業の実施に当たっては、…修景効果に配慮するとともに地元関係者の理解が得られるよう、さらに努められたい」との意見を付したことが報告された。

4 港湾の開発、利用および保全ならびに開発保全航路の開発に関する基本方針の変更

須野原港湾計画審査官から、本件について、運輸大臣より諮問がなされたこと、2000年10月を目途に計画部会にて報告案を取りまとめたいただきたい旨、ならびに、2000年度中に新しい基本計画を発表したい旨説明あり、了承された。

5 その他

川嶋康弘局長から、「昨年12月に答申をいただいて、港湾法改正や港格の見直しなどを実施してきた。重要港湾を減らそうという意図をもってしたわけではないが、減らしたことが評価されていて面映ゆい。基本方針には、今回、環境施策の重視と広域的視点が特に取り入れられるものと思うが、早期に答申を賜って、本件課題は一段落することになるので宜しくお願いします。」との挨拶があった。

3. 港湾審議会計画部会

港湾審議会計画部会(部会長:須田熙八戸工業大学教授)は、資料6 9のとおり1999年度中に3回開催され、港湾計画の改訂等について審議を行った。

当協会は、これらの会合に先立ち、港湾物流幹事会等において、航行安全等の面から利用者の立場に立って検討を行い、必要な場合は意見を反映させることとしている。

【資料6 8】

平成12年5月29日

港湾審議会会長 熊谷 直彦殿

運輸大臣 二階 俊博

港湾の開発、利用および保全ならびに開発保全航路の開発に関する基本方針の変更について  
(諮問)

港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針の変更について、港湾法第3条の2第4項の規定に基づき、別紙理由により貴審議会の意見を求めます。

別 紙

諮問理由

「経済・社会の変化に対応した港湾の整備・管理のあり方について」について、昨年12月に貴審議会から答申をいただいたところであり、これを踏まえ本年3月に港湾法の一部を改正する法律の成立をみる等所要の取り組み

を進めてきている。

「港湾の開発、利用及び保存並びに開発保全航路の開発に関する基本方針」については、上記港湾法の一部改正により「環境の保全に関する基本的事項」「港湾相互間の連携の確保に関する基本的事項」を新たに記載することとなった。また、上記答申において、効率的な物流体系の構築、自然環境や地球環境との共生、安全かつ安定的な国土空間の形成等の実現等のため、港湾の配置・機能・能力等についてもより明確に示すべき等の指摘をいただいているところである。

こうした状況を踏まえ、今後とも、港湾が活力ある経済・社会の構築や国民生活の安定等に貢献していくため、「港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針」を変更することとし、貴審議会に諮問するものである。

## 〔資料6-9〕2000年度港湾整備計画審議概要

回数	開催日	審議 港湾名	計 画 の 概 要	答申の内容	備 考	
第169回	1999年 7月19日	伏木 富山港	船舶大型化およびコンテナ化に対応するため、推進12mの公共岸壁等を計画する。公共事業より発生する浚渫土砂等を処分するため、廃棄物処理について計画する。大規模地震災害時の緊急避難および緊急物資輸送等の対策を進めるため、大規模地震対策施設を計画する。	(目標年次) 平成20年代前半 (取扱貨物量) 1,500万トン	原案のとおり適 当である。	改 訂
		八戸港	外貿物流需要の増大およびコンテナ化に対応するため、水深14m等の公共岸壁を計画する。公共事業より発生する浚渫土砂等を処分するため、廃棄物処理について計画する。大規模地震災害時の緊急避難および緊急物資輸送等の対策を進めるため、大規模地震対策施設を計画する。	(目標年次) 平成20年代前半 (取扱貨物量) 3,460万トン	原案のとおり適 当である。	改 訂
		新居浜港	外貿物流需要の増大や船舶の大型化、コンテナ化に対応するため水深12m等の公共岸壁を計画する。公共事業より発生する浚渫土砂等を処分するため、廃棄物処理について計画する。大規模地震災害時の緊急避難および緊急物資輸送等の対策を進めるため、大規模地震対策施設を計画する。	(目標年次) 平成20年代半ば (取扱貨物量) 940万トン	原案のとおり適 当である。	改 訂
		和歌山 下津港	港湾における景観を保全するため、水深14mの公共岸壁、土地利用および廃棄物処理について計画を変更する。		原案のとおり適 当である。 なお、事業の実施にあたっては、 緑地の設計、護岸の構造等につ いて検討し、修景効果に配慮すると ともに、地元関係者の理解が得ら れるよう、さらに努められたい。	一部変更
第170回	1999年 11月26日	三池港	既存施設を活用し、外貿物流需要の増加に対応するため、水深10m等の公共岸壁を計画する。船舶航行の安全性を確保するため、航路等の水域施設を計画する。漁業活動を支援するため、小型船だまりを計画する。	(目標年次) 平成20年代前半 (取扱貨物量) 350万トン	原案のとおり適 当である。	新 規
		中津港	新規産業や背後企業の輸送の効率化に対応するため、水深12m等の公共岸壁を計画する。港湾における交通の円滑化を図るため臨港交通施設(臨港道路)を計画する。	(目標年次) 平成20年代前半 (取扱貨物量) 540万トン	原案のとおり適 当である。	改 訂
		長崎港	外貿物流需要の増大やコンテナ化等の輸送革新に対応するため、水深12m等の公共岸壁を計画する。都市ガス需要に対応するため、水深10mの専用ドルフィンを計画する。港湾における交通の円滑化を図るため臨港交通施設(臨港道路)を計画する。	(目標年次) 平成20年代前半 (取扱貨物量) 540万トン	原案のとおり適 当である。	改 訂
		紋別港	外貿物流需要の増大に対応するため、水深10mの公共岸壁を計画する。港内に散在するポートサービス船、作業船、漁船等を適正に集約するため小型船だまりを計画する。大規模地震災害時の緊急避難および緊急物資輸送等の対策を進めるため、大規模地震対策施設を計画する。	(目標年次) 平成20年代前半 (取扱貨物量) 100万トン	原案のとおり適 当である。	改 訂
		北九州港	産業構造の変化に対応し、地域経済の活性化を図るため、土地利用を変更する。		原案のとおり適 当である。	一部変更 (軽微な変更)
第171回	2000年 3月22日	名古屋港	外貿コンテナ需要の増大やコンテナ船の大型化に対応するため、水深15~16mのコンテナ岸壁を計画する。フェリー利用者の利便性の向上を図るため、水深8.5mのフェリー岸壁を計画する。船舶の円滑な入出港と航行の安全を確保するため、航路等の水域施設を計画する。大規模地震災害時の緊急避難および緊急物資輸送等の対策を進めるため、大規模地震対策施設を計画する。	(目標年次) 平成20年代前半 (取扱貨物量) 15,500万トン	原案のとおり適 当である。	改 訂
		宮古港	ふ頭用地不足を解消し物流機能の充実を図るとともに、交流拠点機能の向上を図るため、緑地等の土地利用を計画する。大規模地震災害時の緊急避難および緊急物資輸送等の対策を進めるため、大規模地震対策施設を計画する。	(目標年次) 平成20年代前半 (取扱貨物量) 100万トン	原案のとおり適 当である。	改 訂
		岩国港	内貿物流需要の増大に対応するため、水深7.5m等の公共岸壁を計画する。港湾における円滑な交通を確保するため、臨港交通施設(臨港道路)を計画する。	(目標年次) 平成20年代後半 (取扱貨物量) 1,860万トン	原案のとおり適 当である。	改 訂
		川崎港	外貿コンテナ需要の増大に対応するため、水深14mのコンテナ岸壁を計画する。港湾と背後地域の円滑な交通を確保するため、臨港交通施設(臨港道路)を計画する。公共事業等により発生する浚渫土砂等を処分するため、廃棄物処理について計画する。大規模地震災害時の緊急避難および緊急物資輸送等の対策を進めるため、大規模地震対策施設を計画する。	(目標年次) 平成20年代前半 (取扱貨物量) 9,980万トン	原案のとおり適 当である。	改 訂

6. 港 湾 関 係

回数	開催日	審議港湾名	計 画 の 概 要	答申の内容	備 考	
第 171 回	2000年 3月22日	熊本港	外内貿物流需要に対応するため、水深10m等の公共岸壁を計画する。港湾における快適で潤いのある環境を創造するため、緑地等の港湾環境整備施設を計画する。大規模地震災害時の緊急避難および緊急物資輸送等の対策を進めるため、大規模地震対策施設を計画する。	(目標年次) 平成20年代前半 (取扱貨物量) 390万トン	原案のとおり適当である。	改 訂
		苫小牧港	マリナーへの快適なパブリックアクセスを確保するため、港湾環境整備施設設計画を変更する。	-	原案のとおり適当である。	一部変更 (軽微な変更)

1999年度 特定港湾施設整備事業基本計画審議概要

回数	開催日	計 画 の 概 要			答申の内容
第 169 回	1999年 7月19日	港湾機能施設整備事業	上 荷 役 機 械 用 地 計	博多港など12港、17棟 常陸那珂港など11港、13基 横浜港など100港、約1,642千㎡ 79,372百万円	原案のとおり適当である。
		臨海部土地造成事業	工 業 用 地 都 市 再 開 発 等 用 地 計	三河港など14港、約679千㎡ 大阪港など45港、約2,356千㎡ 174,529百万円 253,901百万円	
		合 計			

大阪湾圏域広域処理場整備基本計画の変更

回数	開催日	項 目	現 計 画 (1997年3月変更)	変 更 点	答申の内容
第 171 回	1999年 3月22日	埋立処分場 搬入基地 廃棄物受入期間 受入対象区域	泉大津沖、尼崎沖、神戸沖 尼崎基地等9基地 1989年度から約17ヶ年 171市町村	大阪沖の追加 姫路基地の設備予定地を変更 平成元年度から約21ヶ年 168市町村(4町が合併したため)	原案のとおり適当である。

6・4・2 港湾審議会管理部会 - 「経済・社会の変化に対応した港湾の整備・管理のあり方」  
答申

1998年11月10日、運輸大臣から「経済・社会の変化に対応した港湾の整備・管理のあり方について」の諮問を受けた港湾審議会管理部会(部会長:杉山武彦一橋大学教授)は、下部組織として設置されたWG(ワーキンググループ)(座長:森地茂東京大学教授、資料6 10参照)と計19回に及ぶ会合を経て最終案を取りまとめた。同案は、昨年12月17日開催の第33回部会において了承され、即日、運輸大臣に答申された。

本件の経緯については(資料6 11)のとおりである。

審議会には、当協会港湾物流委員会の坂田昇委員長が委員として参加した。審議会およびWGでの

【資料6 10】 港湾審議会管理部会ワーキンググループ委員

《座長》

森地 茂 東京大学工学部教授

《委員》

家田 仁 東京大学工学部教授

寛 喜八郎 日本政策投資銀行地域企画部長

金近 忠彦 横浜市港湾局長

今野 修平 大阪産業大学経済学部教授

奈良 豊規 青森県土木部長

兵頭 哲朗 東京商船大学流通情報工学課程助教授

村本理恵子 専修大学経営学部教授

ヒアリング等を通じて、邦船社ならびに当協会は、物流における港湾の役割と国の関与の低さ、3大湾において7割強のコンテナ貨物を取り扱う公社ターミナルに対する国の支援の必要性あるいは運営形態

の見直し、広域港湾行政の推進による効率的な整備、入出港手続きの簡素化と電子情報化、入港税やトン税の見直しなどを含め、ユーザーのニーズに沿って使い勝手が良く経済合理的な港湾の整備・管理・運営を要望し続けてきたが、今回の答申において、これらについても、期待以上に採り上げられており、高く評価できるものとなった。

答申は、港湾法の制定（1950年5月31日）以来、50年ぶりに、港湾行政の在り方と課題について、抜本的に見直し、21世紀に向けての方向を示している。この中で、「全国的・広域的視点からの取組みの強化」、「透明性・効率性等の向上」、「地域の主体的な取組みの支援と強化」、「環境の保全・創造のための取組みの強化」という、4つの柱を港湾行政の進むべき方向として掲げているが、船社にとって特に関わりが深いのは前2者である。

「全国的・広域的視点からの取組みの強化」については、物流の効率化の観点から、港湾には、海陸を結ぶ物流拠点として、我国の効率的・効果的な物流構造の構築に資すると共に、グローバル社会における国際港湾としての競争力の保持が求められるとした上で、これを実現するために、

- (1) 港湾の整備は、従来、各港毎に各々に行われてきたが、全体として効率的・合理的であるべきである。
- (2) 港湾間競争の激化は、各港が競い合って高規格の施設整備を急ぐ誘因ともなり、限られた財源が分散してしまう懸念がある。
- (3) 一連の公共投資批判の中で、港湾整備についてもその重点化の必要性が問われており、地域づくりに必要な整備であっても、地域の人々のみならず広く国民の理解を得られる十分な説明責任（アカウンタビリティ）も求められている。
- (4) 全国的な方針と個別の港湾の港湾計画との間をつなぐ湾域（例えば、東京湾、大阪湾、伊勢湾など）についての方針といったものも明らかにすべきである。
- (5) また、いわゆる港格について、「特定重要港湾」、

「重要港湾」、「地方港湾」という分類の現状を見直す必要がある、とし、その際の基準として、重要港湾というものは、1低廉で効率的な物流のための海上輸送網の拠点、2 必需物資を取り扱う海上輸送網の拠点、3 国土の均衡ある発展を支える海上輸送網の拠点、4 その他、国の政策的な要請への対応、という4つの役割を担うものだとしている。そして、重要港湾の中の「特定重要港湾」については、基幹的な航路が就航するなど、国際海上輸送網の拠点として国にとって特に重要港湾の中から指定する必要があるとしている。

- (6) さらに、直轄事業の具体的範囲については、従来その実施基準が必ずしも明確でなかったが、対象となる事業を限定することで明確化された。その上で、重要な港湾施設の整備と国の財政負担率についても、従来、港格毎に一律であったものを、全国的な見地から必要となる拠点的な重要港湾において直轄工事で整備される施設については国が相当の財政負担を行う必要があるとするなど、いわば選別した上での負担率アップが明言された。

一方、「透明性・効率性等の向上」の中においては、費用対効果の分析や時間管理の概念の導入などによる事業評価を実施することによって、公共事業の決定過程の透明化を図りたいとし、また、港湾施設の使用形態に関連して、公社・公共両方式の役割分担の見直し、施設の使用ルール等の多様化や弾力的な料金設定の必要性などを謳っている。特に「公社方式」については、「公共方式」に比し、メリットが低下してきているので、船社のニーズを踏まえた施設運営形態の多様化や「公共方式」とのバランスを考慮した支援方策のあり方の検討を行っていく必要があるとし、利用料金についても施設使用ルールの多様化に対応して、利用頻度に応じた弾力的な設定などを行うことが必要である旨言及している。

本答申を受けて、港湾法が改正（2000年4月1日施行）された。また、2000年度以降の予算や港湾整備において、その内容が具体化されていくことになるが、当協会としては、今後の港湾行政、港湾整備

## 6. 港 湾 関 係

・管理において、ユーザーとしてのニーズができる限り具体的に反映されるように要望を繰り返している。

### 〔資料6-11〕 同諮問をめぐる経緯

《1998年》

- 3月20日 運輸審議会「今後のコンテナターミナルの整備及び管理運営のあり方について」最終答申
- 6月15日 運輸省港湾局と船社、当協会による意見交換会
- 11月10日 第43回港湾審議会「経済・社会の変化に対応した港湾の整備・管理のあり方について」諮問
- 11月19日 地方分権推進委員会「第五次勧告」発表
- 12月1日 政府、「第五次勧告」に関する対処方針を閣議決定
- 12月18日 第30回港湾審議会管理部会、WG（ワーキンググループ）による「経済・社会の変化に対応した港湾の整備・管理のあり方について」の中間報告を了承。（なお、WGは、11月～12月に3回開催され、直轄事業の具体的な範囲の考え方などについて検討を行った。）

《1999年》

- 1月28日 第4回WG：「港湾行政に寄せられる要請と課題と対応方法」
- 2月26日 第五回WG：利用者団体からのヒアリング団体；経団連輸送委員会、日本物流団体連合会、日本港運協会
- 3月15日 第6回WG：利用者団体からのヒアリング団体；日本船主協会、日本旅客船協会、日本内航海運組合総連合会
- 4月5日 第7回WG：「効率的・効果的な施設整備を進めるための対応について」
- 4月12日 第8回WG：「臨海部空間の活性化を進めるための対応について」
- 4月26日 第9回WG：「効果的な施設の利用・管理を進めるための対応について」

- 5月10日 第10回WG：「環境の保全・創造を進めるための対応について」
- 5月18日 第11回WG：港湾管理者等ヒアリング団体；六大港湾協議会、全国港湾整備・振興促進協議会、外貿埠頭連絡協議会および全国フェリー埠頭公社協議会
- 6月10日 第12回WG：「中間報告」（素案）について
- 6月25日 管理部会：「中間報告」（素案）について
- 7月30日 管理部会：「経済・社会の変化に対応した港湾の整備・管理のあり方について」（中間報告）
- 10月5日 第13回WG：「中間報告」後の行政の対応の状況について  
：「中間報告」に対して提出された意見について
- 10月25日 第14回WG：「中間報告」後の行政の対応の状況について（その2）  
：「中間報告」に対する意見の反映について
- 12月3日 第15回WG：「経済・社会の変化に対応した港湾の整備・管理のあり方について（答申）（案）」について

### 6・4・3 港湾法の改正について

「港湾法の一部を改正する法律」（改正港湾法）は、2000年3月31日に成立、4月1日から施行された。1950年に制定されて以来、50年ぶりの大改正である。なお、これに伴って、港湾法施行令ならびに施行規則の一部も同日付で改正、施行された。

今回の改正は、港湾審議会の答申「経済・社会の変化に対応した港湾の整備・管理のあり方について」（1999年12月17日）の中で指摘された、さまざまな課題を踏まえつつ、それらを今後の港湾行政において具現化していこうという第一歩であり、全国的、広域的な視点からの港湾の効率的な整備、「重要港湾」の絞り込みと、その上での港湾整備事業に対す

る国庫負担割合の増加、環境尊重施策の充実等が骨子となっている。

主要な改正点は、次の5点である。

#### 1 港湾の分類の明確化 第2条関係

「重要港湾」の定義は、旧法においては、「国の利害に重大な関係を有する港湾で政令で定めるもの」とされていたが、改正法では、「国際海上輸送網の拠点となる港湾その他国の利害に重大な関係を有する港湾で政令で定めるもの」とされた。また、「特定重要港湾」の定義は、旧法においては「港湾管理者が、重要港湾のうち外国貿易の増進上特に重要な港湾で政令で定めるもの」とされていたが、改正法では、「重要港湾のうち国際海上輸送網の拠点として特に重要な港湾で政令で定めるもの」とされた。今回の新しい定義に基づき、改正施行令により、石狩、大湊（青森）、福井、八幡浜（愛媛）、青方（長崎）および水俣の6港が従来の「重要港湾」から、「地方港湾」に格下げされた。

#### [ 第2条第2項の改正 ]

改正前：この法律で「重要港湾」とは、国の利害に重大な関係を有する港湾で政令で定めるものをいい、「地方港湾」とは、重要港湾以外の港湾をいう。

改正後：この法律で「重要港湾」とは、国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点となる港湾その他の国の利害に重大な関係を有する港湾で政令で定めるものをいい、「特定重要港湾」とは、重要港湾のうち国際海上輸送網の拠点として特に重要な港湾で政令で定めるものをいい、「地方港湾」とは、重要港湾以外の港湾をいう。

#### 2 港湾整備事業に対する国の負担割合の見直し 第42条、第43条、第52条関係

特に「重要港湾」について、国が行う直轄事業（岸壁、航路等の工事）については、国庫負担を従来の5割から5.5割に引き上げられた。その一方で、小規模施設の工事については、5

割から4.5割へ引き下げられることとなる。

#### 3 港湾相互間の広域的な連携の確保に対する取組み 3条の2関係

港湾の開発、利用等に関し、運輸大臣が定める基本方針に、経済的な観点からみて密接な関係を有する港湾相互間の連携確保に関する基本的な事項を追加する。

#### [ 第3条の2第2項の改正 ]

改正前：（港湾及び開発保全航路の開発に関する）

基本方針においては、次に掲げる事項を定めるものとする。

- 一．港湾の開発、利用及び保全の方向に関する事項
- 二．港湾の配置、機能及び能力に関する基本的な事項
- 三．開発保全航路の配置その他開発に関する基本的な事項

改正後：（上記に四、五が追加された。）

- 四．港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に際し配慮すべき環境の保全に関する基本的な事項
- 五．経済的、自然的又は社会的な観点からみて密接な関係を有する港湾相互間の連携の確保に関する基本的な事項

#### 4 港湾に関する環境施設の充実 第1条、第3条の2関係

環境の保全に対する国民意識の高まり等に適切に対応し、港湾に関する環境施設の充実を図るため、環境の保全に配慮しつつ港湾の整備を図る旨を法目的に明記するとともに、運輸大臣が定める基本方針に、必要な事項を追記することとした。

#### 5 港湾における放置艇対策の充実 第37条の3、第56条の4関係

いわゆる放置艇対策として、港湾区域のうち港湾管理者が指定した一定区域内における船舶の放置等を禁止するとともに、港湾管理者が撤去保管した所有者不明の放置艇等について、そ

の売却、廃棄等の処分を行うことができるように法改正された。

戦後のわが国の港湾行政の在り方と課題についての抜本的な見直しが港湾審議会にて行われ、昨年(1999年)12月17日、「経済・社会の変化に対応した港湾の整備・管理のあり方」(答申)が運輸大臣宛に出された。(6・4・2参照。)この中で、

[イ] 全国的・広域的視点からの取組みの強化

[ロ] 透明性・効率性等の向上

[ハ] 地域の主体的な取組みの支援と強化

[ニ] 環境の保全・創造のための取組みの強化

という4つの柱が21世紀の行政の課題として掲げられているが、船社にとって特に関わりが深いのは前2者である。この答申の背景には、従来の港湾整備の路線(わが国の経済高度成長にあわせて、公共投

資の一環として、多くの港湾をいわば量的に造っていこうという路線)から、「海陸を結ぶ物流拠点としてわが国の効率的・効果的な物流構造の構築に資するとともに、グローバル社会の中における国際港湾としての競争力の保持・増強を求めてゆく」という路線に、国が主体性をもって、変換してゆくという決意があった。

今回の改正港湾法は、港湾行政の改革の第一歩として高く評価できる。今後は、予算や行政の執行(あるいは、追加的必要立法)においても、国が中枢国際港湾の競争力強化、再整備を主体的に推進し、答申の内容を果敢に具現化していくことを期待する。当協会としても、今後とも、港湾審議会をはじめ、運輸省との意見交換の場等を通じて、積極的にユーザーニーズを反映させていくこととしている。

## 6・5 水先関係

現在の水先制度は1949年5月に施行された水先法に基づいている。時代のニーズに応じた見直しが適宜行われてきているとはいえ、利用者である内外船社にとっては、水先料金水準および体系に不満が募っている。

当協会はこれまで、複雑な水先料金体系の改善(制度改正)を通じて、料金の適正化を図ることを念頭において対応してきた。しかし、それらの協議は当事者である当協会／(社)日本パイロット協会間に委ねられていたことから困難を極め、仮に合意を見て制度改正を行う場合でも、料金改定の際に減収する分を上積みする方法で一部改善が行われてきたにすぎなかった。

このような状況下、1992年7月、当協会の要望により当協会／運輸省／(社)日本パイロット協会の三者構成からなる「水先料金問題検討委員会」が設置され、料金体系の改善に向けて協議を行っている。

また、1997年7月には、最近の規制緩和の動きをはじめ水先制度に大きな影響を及ぼす諸般の情勢の変化に対応するため、運輸大臣は、『今後の水先制度のあり方』について、海上安全船員教育審議会(部会長：加藤俊平東京理科大学教授、以下、安教審)に諮問を行った。これを受けて、安教審水先部会では、下部機構として「水先区の設定等に関する検討会」、「水先人の免許等に関する検討会」を別途設置し、前述の「水先料金問題検討委員会」と併せて、三つの検討会でそれぞれの審議事項について検討の深化を行った上で、結論がまとまった事項から随時答申し実施することとした。

当初は、水先業務をはじめとした水先制度全般の抜本的な検討が期待されたが、現在までのところ、港湾管理者からの規制緩和要望を受けての強制水先区の対象船型の見直し(神戸区・横浜区)や水先人の再教育訓練に主眼がおかれた限定的な検討が続い

ている。

このような状況下、港湾法においては50年ぶりに大改正が行われた。1998年11月の運輸大臣の諮問を受けた港湾審議会管理部会が従来の港湾行政と課題について抜本的に見直しを行った上で、21世紀に向けての方向を示す答申となる「経済・社会の変化に対応した港湾の整備・管理のあり方について」を取りまとめ、今後の港湾行政にこれらを具体化するための第一歩として、法改正が行われたものである。

#### ( 6・4・2 参照 )

同時期に施行され、また、同様に運輸大臣より諮問の出ている水先制度についても、あらゆる問題の整理・分析等を行い、中長期的な視点に立った審議が必要と考える。

このため、当協会としては今後、これらの審議に資するため、港湾物流委員会において料金面だけにかかわらず、大所高所の見地から水先制度全般について再度検証を行い、問題点の整理を行うこととしている。

1999年度の活動は、上記を念頭に置き、安教審水先部会等において、問題提起を中心に活動を行った。詳細は以下のとおりである。

### 6・5・1 水先制度の見直し

#### 1. 水先料金問題検討委員会

1992年7月の第1回同検討委員会において、当協会より「夜間割増制度の廃止」、「大型船二人乗りの見直し」、「乗下船実費の取扱い」等の7項目を、パ協より「湾内転錨料の改訂」、「多層甲板船割増の見直し」等の6項目をそれぞれ提出、合計13項目について検討することとして現在まで審議が続けられている。

その間、1997年10月開催の第16回同検討委員会において『夜間割増の対象時間短縮』等を含む見直し案について合意を得、安教審水先部会の答申として、1998年4月より実施されている。(船協海運年報1998参照)

1999年度は、2000年2月開催の第18回同検討委員会で、運輸省より、水先料金の見直しの第一段階として「二人の水先人が交代で8時間以上引き続き水先をする場合」の割増率を現行100分の160から100分の110に下げたいとの提案がなされた。

本件に関しては、同検討委員会での検討項目ではないものの、料金体系の合理化につながることから、港湾物流委員会で鋭意審議を行い、2000年3月に開催された安教審水先部会で、当協会甲斐水先問題検討委員長(生田会長代理)より、概要次のとおり当協会意見を開陳し、本提案を了承した。

- 1 当協会が要望を行っている「大型船二人乗りの料金見直し」については、水先料金問題検討委員会において本措置に拘わらず引き続き検討すること。
- 2 水先料金に係る八つの懸案項目を含めた水先料金体系全体についての同検討委員会での討議を活発化すること。
- 3 船社からみて割高と考えるわが国水先料金は正に向けて、検討を進めるべきである。

本提案は鋭意審議の結果、原案のとおり了承され、2000年3月より実施された。

なお、当協会提出の「大型船二人乗りの見直し」「乗下船実費の取扱い」等について、今後も引き続き検討・調整を行うこととされた。

#### 2. 水先区の設定等に関する検討会

同検討委員会においては、安教審水先部会で示された水先区、強制水先区の設定の見直しおよび基準の策定等について検討を行うこととしている。

これまでのところ、神戸港をはじめとする300総トン強制区である港湾管理者からの強制対象船舶の見直し(トン数緩和)を内容とする規制緩和要望について審議を行っている。現在までに取り上げた強制区は神戸港および横浜港で、同検討会での結論を基に水先部会で審議された結果、神戸港については強制対象船舶を300総トン以上から10,000総トン以上へ(1998年7月実施)、横浜港については危険物積

載船を除く強制対象船舶の同3,000総トン以上への引き上げ(1999年7月実施)がそれぞれ認められた。

1999年度は上記と同様に強制対象船舶の見直しの要望が出ている関門港の強制対象船舶についての検討を円滑に進めるため、(社)日本海難防止協会水先問題検討会による現地調査等が行われた。

なお、関門区の強制は現行では、1 関門水先区内の入出港船：300総トン以上、2 通峽船：10,000総トン以上、の2種類の強制体制となっている。このうち、港湾管理者からの規制緩和と要望は経済的観点から、1の対象船舶の見直しであったが、同区内における海難事故が多いことから、関門水先人会等の現地関係者の要望により、2の通峽船10,000万総トン以上の見直し(トン数強化)についても本検討会にて併せて審議することとなった。

その後、同検討会は、2000年5月および6月に開催されている。第1回同検討会では、港湾管理者である北九州市および下関市のヒアリングが行われ、要望趣旨について説明を徴した。また、第2回同検討会では、当協会をはじめとして外国船舶協会ならびに関門水先人会等のヒアリングが行われ、席上、当協会は以下のとおりの発言を行った。

[ 発言要旨 ]

- ・船舶の航行安全の確保および海洋環境の保全是、船社にとって、何よりも大切である。したがって、強制対象船型の見直しに当たっては、従前より航行安全を第一とする当協会の基本姿勢に変更はない。
- ・但し、一連の強制水先区の対象船型の見直し(緩和)という港湾管理者の要望の背景には、船社だけではなく、一般的に見ても水先料金が割高であるとの認識があるのではないかと思料する。
- ・例えば、強制水先の目的が船舶の航行安全だけではなく、社会的、公共的財産の保護をも対象としているとすれば、船社以外の関係者の関与についても検討が行われるべきではないか。
- ・水先料金の問題に触れずに強制の問題を議論しても、また、シミュレートしても、そこから出てく

る厳しい結論が広く一般に受け入れられるのかという点では疑問を感じる。したがって、負担方法や水準等の水先料金の問題を大所高所の見地から議論する場も必要ではないのか。

今後、神戸港・横浜港と同様に、関門港でのシミュレーション結果を踏まえて具体的な検討が行われ、2000年度内に方向性を見出すこととしている。当協会としては、料金面を含めた水先制度全般の検討に繋がるよう引続き問題を提起していくこととしている。

### 3. 水先人の免許等に関する検討会

同検討委員会においては、安教審水先部会で示された水先人の今後の需給見通し、水先免許のあり方について検討を行うこととし審議が行われ、1997年10月に開催された第3回検討会において、本件に関し中間報告が取りまとめられた。(船協海運年報1997参照)

本報告の骨子は、以下のとおりである。

#### 1 水先人の今後の需給見通し

少なくとも、今後10年後には水先人の需給の逼迫が予想される。このため、

供給不足に対応するための方策について検討を行うこととしている。

#### 2 上記1の対策として、船長履歴3年の一定程度の短縮、その他内航船・官公庁船舶長も供給源とすること等の検討

その後、同検討会では水先人の再教育訓練等について鋭意審議が行われ、2000年7月開催の2000年度第1回同検討会において、水先人の再教育訓練および水先修業のあり方について了承されたことから、今後、安教審水先部会に報告されることとなっている。

## 6・5・2 2000年度各水先区の水先人適正員数

2000年3月、安教審水先部会が開催され、平成12

年度水先人適正員数および水先料金の見直しについて審議が行われた。

水先人適正員数については、1963年3月開催の海上安全審議会（現海上安全船員教育審議会）において水先制度について審議した際、「本審議会において、原則として年1回、各水先区の適正員数を検討することとし、これによって水先人が不足していると認められた水先区については、運輸省は当該水先区の水先人会对し、必要な数の水先人を増員させるよう指導・監督する」ことを運輸大臣に答申した経緯から、以来毎年審議されるものである。

1976年以来的方法により算出した結果、2000年度適正員数は前年度比19名減の502名となった。（資料6 12参照）また、同年度末の水先人の実員数は、2000年2月末員数746名に廃業予定46名、新規採用

数33名を加除し、733名となる見込みとされた。

なお、省庁再編に伴い当部会も含め委員会の改廃が行われるが、今後、どのような審議会で取扱うにせよ、適正員数に関する審議は毎年度開催するのではなく、水先人の実員数が適正員数を大幅に下回る場合や、算出方法を変更する場合等、状況の大きな変化がある場合に検討することとした。

なお、1999年12月、行政改革推進本部規制改革委員会が取りまとめた規制改革についての第2次見解において、合否判定基準を定め公表すべき業務独占資格として水先人が指摘されたことから、運輸省としては2000年度内に基準の方針を取入れていくこととし、安教審の下部組織である水先人の免許等に係る検討会で今後、審議することとしている。

【資料6 12】2000年度水先人適正員数表

水先区名	1999年度増減				2000年度				取扱隻数	
	年度当初	増	減	2月末	適正員数	廃業予定	新規免許	年度末数	1999年実績	2000年度予測
合計	761	36	51	746	502	46	33	733	179,532	174,750
釧路	4			4	2			4	560	541
小	6			6	2			6	1,241	1,116
室蘭	4			4	2			4	747	697
函館	2			2	2			2	163	91
小樽	2			2	2			2	118	113
留萌	1			1	2			1	76	42
八戸	3			3	2			3	695	697
釜石	2			2	2			2	117	126
仙台	5	1	1	5	3			5	1,341	1,356
秋田	3			3	2			3	463	344
酒田	2			2	2	1	1	2	239	220
名	4	1	1	4	2			4	532	477
小	8	1	1	8	3			8	2,410	2,417
鹿	16	2	1	17	9	2		15	6,857	6,829
東	65	4	6	63	41	5	4	62	31,297	30,420
東	97	7	10	94	87	7	7	94	23,232	23,245
横	6			6	2			6	1,037	987
新	3			3	2			3	566	419
伏	3			3	2			3	307	309
七	3			3	2			3	511	495
田	6			6	2	1	1	6	1,661	1,484
子	100	4	4	100	73	8	3	95	15,503	16,014
良	42		1	41	27	3		38	14,258	14,167
湖	1	1		2	2	1	1	2	82	61
三	2			2	2			2	131	107
河	6		1	5	2		1	6	962	871
水	102	4	5	101	56	3	6	104	16,516	16,601
湾	52		1	51	22			51	17,144	15,647
伊	139	9	11	137	101	13	8	132	17,140	16,444
勢	3			3	2	1		2	433	405
尾	41		5	36	22			36	17,418	16,328
舞	2			2	2			2	233	183
鶴	6	1	1	6	4			6	2,628	2,749
津	4		1	3	2	1	1	3	629	573
下	3		1	3	2			3	503	571
歌	4			4	2			4	877	720
山	2			2	2			2	160	155
阪	3			3	2			3	256	217
下	4			4	2			4	877	720
境	2			2	2			2	160	155
内	3			3	2			3	256	217
境	41		5	36	22			36	17,418	16,328
松	2			2	2			2	233	183
小	6	1	1	6	4			6	2,628	2,749
博	4		1	3	2	1	1	3	629	573
佐	3		1	3	2			3	503	571
長	4			4	2			4	877	720
島	2			2	2			2	160	155
原	3			3	2			3	256	217
海	4			4	2			4	877	720
細	2			2	2			2	160	155
鹿	3			3	2			3	256	217
那	4			4	2			4	489	512

・新規免許数は、試験の結果等により変動があり得る。

## 7

## 海上安全と環境保護

## この章のポイント

- ・東京湾中ノ瀬航路の浚渫及び第3海堡の撤去工事に係る漁業交渉が決着。東京湾の航行環境改善に向け、前進。
- ・アロンドラ・レインボー号のハイジャック事件の後、「海賊対策国際会議」が開催され、船主の自衛策、国際的な捜査体制の確立等への取り組みを合意。
- ・航行の安全に関する SOLAS 条約第 V 章及び消防設備に関する II - 2 章が全面改正。また環境保全に関する新たな条約の検討が進む。
- ・いわゆるコンピュータ2000年問題に関し、積極的に対応を進めてきた結果、事故等の発生はなし。
- ・エリカ号事故を契機に、IMO ヘシングルハルトンカーのフェーズアウト前倒しなどが欧州より提起。

- 7・1 海上交通安全対策
- 7・2 海賊問題への対応
- 7・3 船舶の安全運航対策
- 7・4 貨物の積み付けおよび安全対策
- 7・5 環境保護対策
- 7・6 船舶の建造および保船、機関管理対策
- 7・7 海上無線通信の改善

## 7・1 海上交通安全対策

## 1. 海上交通に影響を及ぼす工事およびその他の航行安全対策

## (1) 東京湾中ノ瀬航路の浚渫と第三海堡の撤去

1995年12月に当協会を含む海事8団体より「東京湾口航路整備促進に関する要望書」が運輸省、大蔵省に提出されていたが、運輸省港湾局が、2000年3月22日、関係漁業協同組合との間で同整備事業に伴う漁業補償契約を締結したことから、東京湾口航路整備事業が着手されることとなった。同整備事業の事業期間は着工より7年間で予定されており、これにより中ノ瀬航路が水深23mまで増深されれば、湾口航路における反時計回りの完全一方通航等の抜本的な通航方式の導入が可能となる。また、浦賀水道航路に接し暗礁化している第三海堡が撤去されることから浦賀水道航路の拡幅なども可能となり、航行環境の整備が促進されることとなった。

東京湾口航路は、1978年に開発保全航路の政令指定を受け、船舶交通の輻輳する海域において中

ノ瀬航路の浚渫および第三海堡の撤去等の工事が行われた場合の海上交通に与える影響について基本的な調査が1995年度より行われてきた。しかし、漁業関係者との調整に時間がかかり計画の実施が先送りされていたところ、ダイヤモンド・グレースなどの海難事故が東京湾の航路整備の必要性への理解が深まる契機となり実現に至った。

## (2) 中部国際空港建設

中部国際空港は、関西国際空港に次ぐ全国二番目の海上空港として、また24時間運用の国際ハブ空港として、2005年の開港を目指し、1998年度に新規事業化が認められた。本工事中の工事区域の設定および工事作業船の運航等が伊勢湾全体の交通環境に与える影響等、工事中の基本的な航行安全対策について検討整理されてきたが、2000年6月23日に空港用地等の埋立免許が認可され関連事業工事が開始されることとなり、海上交通安全法等の適用海域における工事区域における船舶の航行が海上保安庁告示等により禁止された。

2. こませ網漁業安全対策

(1) こませ網漁業漁期中の安全対策

備讃瀬戸東航路海域における「こませ網漁業」は時として漁網が航路を全面閉塞し、通航船舶に航路外航行を強いるばかりでなく、閉塞場所によっては大型船の航行が不可能となる場合があり、通航船舶の安全運航に重大な影響が出ている。

当協会は昨年に引き続き海事関係6団体と協力して、瀬戸内海で行われる「こませ網漁業」に対する同海域の航行船舶の航行安全対策について検討を行なった。また、航行安全対策として航路可航幅300mの確保、保安庁船艇による常駐警備と航行指導の徹底、情報の早期伝達、海上交通センターのレーダー局の新設、運航の困難性について広範な理解を得るため、海上保安庁、水産庁、香川県、岡山県に対し陳情を行なうとともに、各種委員会および体験乗船等を通じ、荷主関係者、漁業関係者および関係官庁に対し船主意見の反映に努めた。

一方、例年操業期（3月中旬～5月中旬）において内海水先人会が作成した操業実態予想、いわゆる「こませカレンダー」をもとに内海水先人会が策定した航行安全対策が実施されているが、1999年、2000年においても同様に実施され、進路警戒船の配備や運航調整等が行われた。

(2) 航行実態と航行安全対策実績

イ) 1999年における航行実態

海上保安庁によるこませ網漁業による巨大船の避航状況に関する調査（資料7 1参照）によれば、1999年の航路閉塞回数（可航幅300m未満）が318回と1998年に比較し増加しているが、巨大船の避航回数48回は過去最低であり、厳しい航路閉塞は若干改善されていると思われる。

一方、1999年は重大な海難事故は発生しなかったものの、備讃瀬戸東部での操業は例年に比べ少なく、むしろ男木島以西での避航事例が多く報告された他、備讃瀬戸北航路と水島航路の交差点で接触事故が発生しているなど航行の困

難度に改善は見られない。また、当協会は海事6団体と協力し、海運・水産関係者に安全対策の策定に資するため、「こませ網」盛漁期間中に当該海域を航行した船長からのアンケートによる実態調査を行っているが、本調査結果でも、航行の困難度に改善が見られなかった他、安全に運航できる可航幅については1998年と同様、300m程度の確保を要望する意見が相当数あり、状況は改善されていない。

〔資料7 1〕

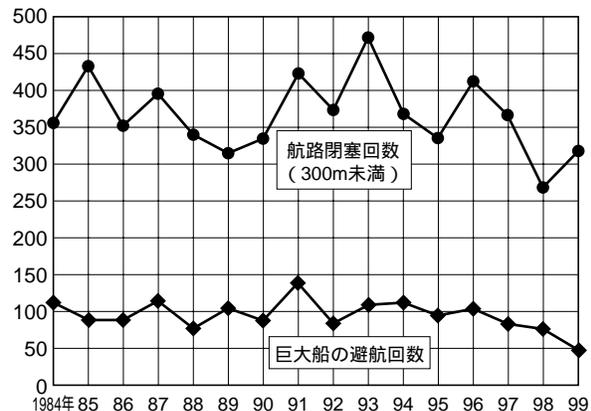
こませ網漁業による巨大船の避航状況

（各年3月～8月）

	航路閉塞回数(300m未満)	巨大船の避航回数	巨大船の通航隻数		事故発生件数
			3月～8月	1日平均	
1984年	353	110	2,610	14.2	1
1985年	433	88	2,489	13.5	0
1986年	352	87	2,307	12.5	2
1987年	396	115	2,351	12.8	2
1988年	341	77	2,381	12.9	3
1989年	316	104	2,300	12.5	3
1990年	336	88	2,299	12.5	3
1991年	423	137	2,450	13.3	2
1992年	373	85	2,315	12.6	4(1)
1993年	471	109	2,297	12.5	12(4)
1994年	369	111	2,260	12.3	2
1995年	337	95	2,322	12.6	2(1)
1996年	411	102	2,121	11.5	6(1)
1997年	367	83	2,109	11.5	1
1998年	269	76	1,987	10.8	10(2)
1999年	318	48	1,859	10.1	1(1)

注1) 巨大船の通航隻数は、各航路ごとに通航した隻数を合計した延べ隻数である。

注2) カッコ内は巨大船に係る事故である。



ロ) 2000年における航行安全対策の実績

比較的漁獲量が多く、蝟集操業も数多く見られ困難な航行を強いられた。5月15日に内海水先人による安全対策が取りやめとなったが、その後「ナシぶぐ」が取れだしたため安全対策終了後も6日間程、航路内での操業があった。

2000年の操業期(3月中旬～5月中旬)前年と同様の内海水先人会策定による航行安全対策が実施され、その実績は次のとおりとなっている。

[ 備讃瀬戸における「こませ網」漁業盛漁期間中の航行安全対策実績 ]

(2000年3月16日～同5月15日の61日間)

休漁日12日間を除く)

1. 進路警戒船自主配備(海交法の定めるものを除く巨大船)

{ 備讃瀬戸東航路航行船の進路警戒船  
の自主配備隻数 }

- ・西航路30隻(総数113隻)  
1998年度:21隻、1999年度:30隻
- ・東航路34隻(総数93隻)  
同:27隻、同:38隻
- ・計 64隻(総数206隻)  
同:48隻、同:68隻

2. 標識船、曳船配備

配備隻数11隻(水島向け8隻、福山向け3隻)  
1998年7隻、1999年11隻

3. 深喫水船および大型危険物積載船の運航調整実績

該当日9日間で運航調整を実施した船舶数は把握できず(但し、調整日に対象船舶6隻が航行した。)

4. 各港からの出港時間調整を要した船舶の隻数

水島港:9隻、坂出港:3隻、合計:12隻

5. 来島海峡を經由して西航した巨大船の隻数

隻数:11隻、但し、当初からの計画で来島海峡を通過した巨大船か否かは不明。

6. こませ網に関連して発生した事故:0件

(2) 「こませ網漁業漁期における船舶航行に係る研究会」の設置

イ) 設置の目的

1973年施行の海上交通安全法に基づき設定された瀬戸内海の備讃瀬戸航路および周辺海域において、こませ網漁業操業と船舶航行が競合する状況にあることから、双方の安全性を確保するために、船舶交通が輻輳する同海域での共存を図る観点から諸問題の調整・改善に向けて努められている状況等について、関係資料の収集整理を行うために、1999年度事業として日本海難防止協会に研究会を設置した。

ロ) 研究会の成果

1999年4月から2000年3月の間、当協会をはじめ関係官庁を含む海運および水産関係者による調査、研究が行われ、気象、船舶航行実態を含む備讃瀬戸の概要、こませ網操業の実態、過去の経緯、安全対策等詳細なデータが200頁以上におよぶ一冊の報告書にまとめられた。当報告書は、こませ網漁業漁期における船舶航行に関する理解向上に資するものとして、また今後の改善策を検討する上にも非常に有用な資料であるとして海運、水産の両関係者に配布された。

ハ) 今後の課題

当該海域では古くより「こませ網」をはじめ各種漁業が盛んであるが、海上交通安全法が施行された1973年より航路内での海域利用の競合問題が発生し、今日に至るまで合理的な解決策が見出せないでいる。法律によって定められた航路・航法を遵守して航行する船舶が、一方で正当な権利として航路内で操業する漁船によって航路が閉塞され、衝突、座洲、座礁の危険に晒されている。航路が頻りに閉塞される盛漁期には内海水先人会による特別安全措置や海上保安庁による指導等が実施されていることで、かろうじて、社会問題に発展するような大きな事故がこれまで発生していないのが現状であり、

大型船が航路外航行を強いられた結果、原油流出などの大事故が一度でも発生した場合、海洋環境、地域経済に与える影響は甚大であることから、抜本的な安全対策の確立が要請されている。

### 7・1・2 海上交通法規の改正

1999年9月に開催された国際海事機関(IMO)の第45回航行安全小委員会(NAV45)において、次の海域における分離通航方式、船舶通報制度および推薦航路が合意され、2000年5月に開催された第72回海上安全委員会(MSC72)で採択された。これらの方式は2000年12月1日から実施される。

1) チリの Iquique 港および Punta Arenas 港への

アプローチ用分離通航方式

2) ペルーの Paita Bay 港、Puerto Callao 港、Puerto San Martin 港および Puerto Ilo 港へのアプローチ用分離通航方式

3) 中国の山東岬(Chengsan Jiao Promontory)沖水域における分離通航方式と強制船舶通報制度

4) 米国カリフォルニア州沿岸における総トン数300トン以上の船舶およびばら積みの危険物積載船舶を対象とした推薦航路

強制ではないが、モンテレー湾の海洋生物保護水域を潜在的な危険から守るため、一般船舶は13~20マイル、危険物積載船は25マイル~30マイル、タンカーは少なくとも50マイル沿岸から離れて航行することを求められる。

## 7・2 海賊問題への対応

### 1. 当協会およびわが国の対応

#### (1) 海賊対策会議の設置

当協会は1995年頃から海賊事件が増加傾向となり凶悪化していることに注目し、従来からアジア船主フォーラム加盟船協による各国政府への働きかけとともに運輸省を通じ関係国政府への働きかけ等を要請してきたが、1998年わが国船主が実質的に所有するTENYU号が凶悪なハイジャック事件(船協海運年報1999参照)に巻き込まれたことから、当協会としてもこれを見過ごすことはできないとの判断により、海賊対策への取組みをさらに強化するとともに日本財団の求めに応じ新たな調査研究事業や海賊防止装置の開発などに協力し、海賊問題に対する社会の理解を広げるよう努めた。

一方、運輸省は当協会の要請等に応じ、インドネシア海域において、日本関係船舶に対する海賊事件が多発していることから、外務省を通じインドネシア政府に対し、1999年4月および7月の2

度にわたり海賊・武装強盗に対する警備の強化を要請した。また、同海域を含み他の海域においてもわが国関係船が被害を受けており、日本財団が新たに海賊問題に取り組む始める等わが国においても関心が高まっている実状から、1999年7月2日、運輸省、外務省、海上保安庁および当協会を始め、日本財団などの関係団体で構成する「外航船舶に係る窃盗・強盗対策検討会議」の初会合を開催した。

当会合において報告されたわが国外航海運業者266社を対象に運輸省が調査した過去10年間の被害状況によると1989年から1999年5月までの10年間に海賊被害総件数は104件に上り、1995年の8件の発生以降増加し続け、1998年には19件が発生、1999年においては5月までにすでに18件が発生しており、依然増加傾向にあること、また104件のうち、被害船舶から沿岸国の警察や警備当局などに海賊被害を通報したケースは2割程度であること

## 〔資料7 2〕 海賊行為に関する調査結果（～1999年5月）

年	海賊行為発生件数（件）	発生地域別							計	海賊行為の類型別			計
		マ・シ 海 峽	インド ネシ （マ・シ 海峽を 除く）	他の 東 ア ジ ア	中 国 （ 香 港 を 含 む）	インド スリ ラン カ ・ バ ン グ ラ デ イ ッ シュ	大 洋 州	ア フリ カ		南 米	強 盗 等	窃 盗 等	
89	1		1						1				
90	4		3	1					4				
91	8	4	3	1					8				
92	7	2	5						7				
93	2				1			1	2				
94	8	3	3			1			8	4	4	0	8
95	8		1	1	3	1			8	2	6	0	8
96	11		6	2	2			1	11	2	7	2	11
97	18	1	7	4		1	3	2	18	9	9	0	18
98	19	1	10	3		1		4	19	12	7	0	19
99	18	2	8	4		2	1		18	7	10	1	18
計	104	13	47	16	6	6	4	8	104	36	43	3	82

## 〔資料7 3〕 海賊行為に関する調査結果（～1999年5月）

年	海賊行為発生件数（件）	通報先（複数回答）					通報計	不明または通報せず	当時とっていた措置（複数回答）						予防措置実施計	不明または措置せず	
		船主 運航者 代理店	沿岸 国の 公安 当局	沿岸 国の 公安 の 局 以外 の 局	I M B 海 賊 セ ン ター	その他 P I 等			増員、 巡回等 による 見張り 強化	警備員 依頼	出入口 封鎖	照明 （船尾 等）	放水 （準備 含む）	その他			
89	1	1					1				1	1				1	0
90	4	3					3	1								0	4
91	8	5	1				6	2	1		2	1				2	6
92	7	7					7									0	7
93	2	2	2	1			2		1		1					2	0
94	8	4					4	4	2			2	1		3	5	
95	8	4	3	1		1	5	3	3	1	1	1			3	5	
96	11	8	1	1		1	8	3	7		5		1	3	8	3	
97	18	15	4	1	1	5	15	3	13	1	3	1			16	2	
98	19	17	4	1	5	5	17	2	10	3	2	2			12	7	
99	18	17	7	2	1	1	17	1	15		4	3	1		17	1	
計	104	83	22	72	7	13	85	19	52	5	19	11	3	3	64	40	

などが明らかとなった。（資料7 2、7 3参照）

当協会では運輸省が設置した「外航船舶に係る窃盗・強盗対策検討会議」に全面的に協力すること、および海賊事件の凶悪化と組織化傾向への対応を図るため「海賊防止対策会議」を設け、1983年に策定し1989年に改訂が施された海賊防止対策要領に代えて、船舶が海賊被害にあった場合の沿岸国関係当局への通報の励行に重点を置いた保安計画策定の指針を取りまとめて、会員に周知のうえ、さらなる海賊防止対策の徹底を呼び掛けた。また、この指針は運輸省を通じ、わが国外航海運

事業者にも周知された。一方、東南アジアにおいては、シンガポール船主協会およびシンガポール国際法学会の主催によるセミナーが1999年10月22日に開催され、海賊および武装強盗は公海をはじめ、領海内で発生しても国境を越えて行われる犯罪である場合が多く、事件の捜査、犯人の訴追等が各国の法体制の不備、国際的な協力体制の未整備などから、十分に機能していない問題が提起され、ハイジャック防止条約（注）への加盟の必要性などが指摘された。当協会はこれらの会合にも積極的に参加し、IMOで検討されている海賊お

よび武装強盗の捜査および処罰の実行のための国際的な枠組み（コード）の策定とともにIMOの場で検討すべき問題の一つとして取り上げていくよう意見を述べた。

(注)ハイジャック防止条約：(1988年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)

アジア、太平洋地域では日本、韓国、オーストラリアの3国のみが批准している。

(2) アロンドラ・レインボウ号ハイジャック事件の発生

このような中で1999年10月、当協会会員会社が運航するアロンドラ・レインボウ号ハイジャック事件が発生した。当協会は同船が消息を絶ったとの連絡を受け、直ちに当協会理事長を本部長とする「行方不明船対策本部」を設置し、当協会会員会社およびアジア船主フォーラム加盟船主協会に対し、緊急連絡を行うとともに関連情報の提供を要請する一方で、わが国政府関係機関に対しても行方不明船の捜索および関連情報の収集に関して協力要請を行い、情報収集に全力を挙げた。その後11月9日、同号の乗組員が無事にタイのプーケット警察に保護されたことから、同号がハイジャックされたことが明らかになったため、当協会は11月11日、運輸大臣および海上保安庁長官宛にインドネシア等関係国政府に対し事件の徹底究明を申し入れるなど、再発防止のための適切な措置を取るよう要望した（資料7 4参照）。

一方、政府は海上保安庁が関係国の協力の下に海空からの捜索を行うとともに、11月15日には河野外務大臣からインドネシアのワヒド大統領に対し、同国における海賊防止対策の徹底を要請した。

当協会では同事件の発生に鑑み、海賊防止対策会議で検討を重ね、「保安計画策定の指針」に新たに以下の2点を盛り込み、ハイジャック事件への対応を強化した。

- 1 船位の確認を含む船舶の動静をより緊密に把握する手段を講じること。
- 2 重大な事件が発生したと判断される場合は関

係当局に速やかに通報を行うこと。

また、11月17日に開催された定例理事会において、今後の対策に万全を期すため理事会決議を採択した。（資料7 5参照）

この間、アロンドラ・レインボウ号は各国政府等の協力にもかかわらず行方不明となっていたが、ICC（国際商業会議所）の下部組織であるIMB（国際海事局）のクアラルンプール海賊情報センターから連絡を受けたインド海軍および沿岸警備隊が11月14日に同号を発見し捕捉した。

このように本事件は、わが国政府の積極的な対応と国際的な協力の下で被害船舶を早期に捕捉できたことから国際的にも関心を集めた。このような状況の下でマニラで開催されたASEANサミットおよび日・中・韓の首脳との会合において小淵首相（当時）は海賊防止のための国際会議の開催を呼び掛けた。また、当協会は1999年11月29日にジャカルタで開催されたアジア船主フォーラム第6回航行安全委員会において海賊防止のための国際協力の必要性を訴えるとともに、会合翌日にはインドネシア政府の海運総局を訪ね、海賊対策の強化を申し入れたほか、同号捜査等に協力のあった関係5ヶ国に対し謝意を示すとともに事件の調査および今後の協力を要請する政府の代表団に同行するなど、政府と連携して海賊防止対策に努めた。

(3) 海賊対策国際会議の開催

1999年11月28日にマニラで開催されたわが国とASEAN首脳との会談において、小淵首相（当時）が東南アジア海域における海賊等の被害の防止のための国際会議の開催を提案し賛同を得たことから、運輸省海上交通局外航課、海上保安庁が中心となり開催に向け準備が進められた。

第一回目の準備会合として各国海上警備機関による会議が3月7日から9日にかけてシンガポールにおいて開催され、アジア13ヶ国から海上警備機関の代表が、取締り、捜査体制の強化や海賊事件が発生した場合の捜索救助体制の強化等について相互間の連携・協力の可能性について検討した。

続いて、第2回目の準備会合が3月28日から30日までの間、海運ビル2階の国際会議場で開催された。これは官民合同会議として位置付けられたことから、15の国・地域から海事政策当局、および船主団体、国際海事機関（IMO）、国際商業会議所（ICC）など12の内外の関係機関・団体が参加し、海賊問題に関する各国の取り組みについての共通の認識が取りまとめられた。当協会は当会議開催のために全面的に協力するとともに、アジア船主フォーラムの各船主協会に参加を呼び掛けるなど、積極的に会議に参画した。また、当協会の生田会長は船主を代表して、トータルロジスティックスの中核的役割を担い、世界の貿易・通商の発展を支える海運産業において安全・安定輸送の脅威となっている海賊被害を防止するために、

- 1 見張りの強化など船主による自衛策の強化
- 2 当局への通報の徹底など襲撃時の即応体制・警備体制
- 3 犯人検挙に向けた海陸警備機関の連携や国境を越えた各国関係当局の協力など国際捜査体制の確立
- 4 海事事件多発地域での海上警備当局による共同パトロールなど警備体制の協力

が必要であると述べ、これらの実現のため各国の協力を呼び掛けた。

これらの準備会合のまとめとして、2000年4月28日から30日にかけて東京において海賊対策国際会議が開催され、それぞれの準備会合で検討・合意された対策が最終化され、「アジア海賊対策チャレンジ2000」、「東京アピール」および「モデルアクションプラン」が採択された（資料7-6、7-7、7-8参照）。これにより、船舶の航行と乗組員の安全を確保するため、アジアの各国が力を合わせて、犯罪の抑止のために官民一体となって取り組むことが合意された。

当協会は、海賊問題に対する社会の関心が深まっていることから、船舶に対する海賊および武装強盗事件の実態その他関係機関の対策等に関する

情報を一般の方々に提供するため、当協会のホームページの中に新たに“海賊 Information”のタイトルを付したページを設けた。この中で、海賊発生統計データや海賊事件防止のためのIMOガイドラインを始め、東京で開催された海賊対策のための国際会議の結果を受けてまとめられた“東京アピール”等を閲覧可能としたほか、国際海事局クアラルンプール海賊情報センターが提供する一週間毎の海賊事件の発生情報や日本財団が提供する海賊情報に関するホームページへのリンクも可能とし、関係者の便宜に供した。

## 2. 日本関係船のハイジャック事件の概要

1998年9月に発生したテンユウ号事件（船協海運年報1999参照）に続き、1999年にも当協会加盟会社が運航する2隻のわが国関係船舶がハイジャックされた。（資料7-9参照）

### (1) アロンドラ・レインボウ号事件

1999年10月22日、同号はインドネシア・スマトラ島のクアラ・タンジュン港から日本の三池港に向け出港した。同日夜、拳銃・ナイフで武装した海賊に襲撃され、日本人船長および機関長を含む17名の乗組員は拘束され、同号は積荷のアルミニウム約7,000トンとともにハイジャックされた。乗組員全員は11月8日、タイのブーケット沖を救命筏で漂流中のところを漁船に救助されたものの、船舶の行方は不明であったところ、11月13日、インド南端海上を同号に似た船舶が北西に向かい航行中との情報により、インドの沿岸警備隊が捜索を開始した。翌14日、同警備隊が船名、船籍が書き換えられた同号を発見し、航空機、巡視船による追跡および武力行使により16日、同船を停止させ犯人と思われる乗組員15名を拘束した。

### (2) グローバルマーズ号事件

2000年2月22日インドネシアおよびマレーシアでパーム油6千トンを積載しポートケランを出港した同号はインドのハルディア港に向かう途上、翌23日、武装した海賊にハイジャックされた。そ

の後、乗組員は3月10日にミャンマーとの国境に近いタイ沖で全員無事保護されたが、同号の消息は不明のため、船舶の詳細等が各国警備機関等に照会され捜索が行われていたところ、5月末に船名、船籍が書き換えられた同号が中国南部で発見された。

### 3. 世界における海賊発生件数

国際商業会議所(ICC)の国際海事局(IMB)がマレーシアのクアラルンプールに開設している「地域海賊防止センター」の1999年の年次報告(資料7 10参照)によれば、全世界での発生件数は未遂を含め285件で、1998年より約40%の増加となっている。これは1991年の3倍であり、半数以上が停泊中に発生している。乗組員の犠牲者数は、1998年の78名に対し1999年は3名と減少している。これは、1998年においては東南アジアで発生したハイジャック事件で多くの乗組員が殺害された事例(資料7 10:表6参照)が増えた一方、大規模な密輸事件が頻発する中国においてハイジャックされた船舶が数ヶ月後に発見された際、乗組員が関係当局の取り調べを受けても、結局は証拠不十分との理由で解放される場合が多いことに対し、海運業界はじめ関係国からの抗議が相次いだことから、中国政府が海賊犯に対して死刑を含め厳罰を課したことにより抑止効果が働いたものと分析されている。しかし、銃およびナイ

フ等で武装した海賊は106件から148件と増加しており、凶悪化の傾向が続いている。

発生海域は285件のうち、約6割が東南アジアで発生しており、中でもインドネシア海域における襲撃は1998年の倍となる113件と突出している。

ハイジャック事件に関しては前年の17件から8件と減少したものの、日本関係船であるアロンドラ・レインボウ号がハイジャックされ、一部の積荷とともに船舶と海賊の一味がインド当局により捕捉されたことにより国際犯罪組織の存在が浮き彫りとなり、内外で注目された。

### 4. IMOの対応

1999年5月に開催された第71回海上安全委員会(MSC71)において、「海賊および武装強盗の捜査に関する国際的なコード」策定のためのコレスポンディンググループの設置が合意され、その中間報告が2000年5月に開催されたMSC72にて行われた。同コードは次回MSC73で最終化することを目標に引き続き英国を議長国とし、日本他各国で構成されるコレスポンディンググループが検討することとなった。また、IMOが世界の海賊および武装強盗の多発地域において実施している海賊対策地域セミナーは、第一回目が1998年10月ブラジルで開催され、1999年2月シンガポール、1999年10月ナイジェリアで開催され2000年3月のインドのムンバイで終了した。

#### 【資料7 4】

2000年11月11日

運輸大臣 二階 俊博殿

社団法人 日本船主協会  
会長 生田 正治

船舶の武装強盗事件について

外航海運企業の運航船舶の安全航行の確保に関しましては、平素より格段の御配慮をいただき、誠に有り難うございます。

昨今は、東南アジア海域において、航行船舶の武装強盗事件が頻発しており、しかもその態様が凶悪化する傾

向にあります。わが国海運企業におきましては、こうした事件に遭遇しないよう自衛策の強化に努めているところでありますが、わが国政府におかれましても各国への取締り強化等の働き掛け、および国際的な取り組み体制の強化に取り組んでいただいているものと承知しております。

こうした中で、今回、当協会会員会社が運航するアロンドラ・レインボウ号が、10月22日、インドネシアのスマトラ島クアラ・タンジュン港を出港後消息を絶ち、その安否が気遣われておりましたところ、同船は武装強盗事件に遭遇したものの、幸い11月9日に乗組員は無事に

タイのブーケットで保護されたとの連絡が入った次第であります。

今回の事件の経緯に鑑みますと、この武装強盗事件はインドネシアの領海内で発生した可能性が高いものと思われまますので、こうした事件の再発防止のためにもこの

事件の徹底的な究明を図ることが肝要であると考えます。

従いまして、インドネシア等関係国政府に対しましてこの点に関する申し入れを行うなど、適切な措置をお取りいただくようお願い申し上げます。

以上

〔資料7 5〕

平成11年11月17日

社団法人 日本船主協会

理事会決議

船舶に対する海賊および武装強盗事件に関する  
対策について

近年、東南アジア海域において、航行船舶の海賊および武装強盗事件が頻発しており、その態様が凶悪化する傾向にある。このため、日本船主協会としては、政府に対して、関係各国への取り締まりの徹底の働きかけ、および国際機関を通じた海賊事件への取り組み体制の構築を要請するとともに、会員会社の運航する船舶について、自らも海賊防止対策の強化に努めてきた。

このような努力にも拘わらず、このたび、当協会会員会社の運航する船舶が、インドネシア周辺海域で武装強盗に遭遇し消息不明となるに至った。幸い乗員は無事保護され、昨日、船舶および積荷も発見されたとの連絡が

あった。

今回の事件を教訓としつつ、今後の対策に万全を期すため、当協会は、下記の事項について決議する。

記

1. 海賊および武装強盗事件の防止のため、警戒を要する水域における周囲の見張り、船内各所の監視、賊の侵入防止対策等の保安計画の一層の強化を図る。
2. 船種、積載貨物、航行ルートおよび寄港地を勘案し、警戒を要する水域を航行する場合にあっては、定時報告の徹底を図るとともに、最新の通信技術の活用を含め、船舶の動静状況に関する陸上との連絡の緊密化のための措置を講ずる。
3. 海賊および武装強盗事件に遭遇した場合、または、事件に遭遇した可能性のある状況となった場合は、関係船社は、直ちに関係国の当局およびわが国政府ならびに当協会に通報することの徹底を図る。

以上

〔資料7 6〕

海賊対策国際会議

アジア海賊対策チャレンジ2000（仮訳）  
ブルネイ、カンボジア、中国、香港、インド、  
インドネシア、日本、ラオス、マレーシア、  
ミャンマー、フィリピン、韓国、シンガポール、  
タイ、ベトナムの海上警備機関責任者による会合

（2000年4月27日～29日、東京）

1. ブルネイ、カンボジア、中国、香港、インド、インドネシア、日本、ラオス、韓国、マレーシア、ミャンマー、フィリピン、シンガポール、タイ、ベトナム（以下単に「参加国」と表記するが、右は参加地域を含むものとする。）の海賊及び海上武装強盗（以下「海賊

・海上武装強盗」という。）の取締り並びにその被害者及び被害船舶を支援する任務を有する政府機関（以下「海上警備機関」という。）の長又はその代理者から構成されている代表団は、2000年4月27日から29日の間、東京で開催された標記会合に出席し、海賊・海上武装強盗対策に関する国際協力・連携の必要性と可能性について議論した。同会合は、極めて友好的な雰囲気の中で行われた。

2. 同会合において、各参加国海上警備機関は、海賊・海上武装強盗問題の傾向を分析・検討し、この問題が同海域における船舶の安全航行にとって大きな脅威となっているとの認識で一致するとともに、その有効対策を確保するため、可能な限り相互協力・連携を推進・強化していくとの意図を表明した。なお、これら将

## 7. 海上安全と環境保護

来的に可能となる連携を含む適切な対処措置は、それら参加国の国内法制、関係条約に則り、かつ当該連携を維持するために十分な資源が利用可能である場合に限り、実施できることであることは言うまでもない。

3. このため、各参加国海上警備機関は、3月7日から9日の間シンガポールで開催された海上警備機関部長級準備会合において作成された24時間機能する「海賊・海上武装強盗対策情報連絡窓口リスト」を利用して、以下に掲げる事項を含む海賊・海上武装強盗関連情報の交換を関係する参加国の海上警備機関間で迅速に行うとの意図を表明した。

1. 発生情報（蓋然性のある段階にある場合を含む。）

発生日時・位置、船名、船舶の特徴、被害船舶・者の被害状況

2. 継続報告

襲撃方法、人数、保有武器、概要等海賊・海上武装強盗の詳細情報

3. 事件処置報告

捜査、訴追、処罰等に関する事件処理情報

4. その他関連情報

4. 参加行政府の海上警備機関は、「官、民全ての海事関係者による海賊及び船舶に対する武装強盗対策に関する国際会議」（2000年3月28日から30日、東京）で承認された「東京アピール」及びその中に示してある海賊及び船舶に対する武装強盗を予防及び鎮圧するため海事政策関係者及び他の関係機関によりなされた決意を歓迎する。「東京アピール」においては、色々な重要な事項が挙げられているが、その中のひとつは、沿岸国／寄港国への襲撃された際及び襲撃されたあとの迅速な通報に関することである。参加行政府の海上警備機関は、そのような迅速な通報であれば、海上警備機関が時期を失することなく必要な対応をとることができ、かつそれら通報のデータを分析することにより、効果的な対策がとれるということを認識し、上記国際会議で作成された「事件発生時における通報及び発生後の通報の受領先リスト」を高く評価する。

5. さらに、各参加国海上警備機関は、最近頻発している、アンナ・シエラ号事件、ペトロ・レンジャー号事

件、テヌウ号事件、アロンドラ・レインボー号事件等の海賊・海上武装強盗が、国際シンジケートと関わっていると思われること、そのため、兇悪化、かつ、一参加国の機関の管轄を越えた範囲にその活動が行われていると考えられることにかんがみ、以下の5.1から5.6を含む本分野に係る協力・連携を強化していくこと、及びそのうち、可能かつ適当な場合には、今後、直ちに協力可能な分野から迅速かつ効果的な協力・連携を開始する必要があるとの見解を共有した。

### 1. 海賊・海上武装強盗取締り強化

各参加国のそれぞれの海上警備機関は、海賊・海上武装強盗に対する取締りを強化する。

### 2. 海賊・海上武装強盗の発生情報（蓋然性のある段階にある場合を含む。）を受けた際の措置

#### 2.1 被害船舶・者の支援措置

各参加国海上警備機関は、海賊・海上武装強盗の発生情報を入手した場合には、直ちに被害船舶・者に対し可能な支援を与えるための措置をとる。

#### 2.2 停船及び逮捕措置

各参加国海上警備機関は、被襲撃船舶又は海賊・海上武装強盗供用船舶が発見された場合には、当該船舶等の停船措置及び拿捕を行うため、可能かつ適切な措置をとる。

#### 2.3 連携措置

5.2.1又は5.2.2の措置をとるに際しては、3の連絡窓口を利用して関連情報を関係する他の参加国の海上警備機関、とくに、当該事件又は当該容疑者に関する他の参加国の海上警備機関へ通報し、連携行動の可能性につき検討するとともに、実施可能な場合には、当該海上警備機関と連携して措置をとることができよう。

### 3. 停船及び拿捕後の措置

参加国の海上警備機関は、公海その他のいずれの国の管轄権にも服さない場所において容疑者を確保し又は海賊・海上強盗に供用された船舶を確保した場合は、外交ルートを通じ、その取り扱いについて関係参加国、とくに、当該事件又は当該容疑者に関係する他の参加国の海上警備機関と協議することが

できよう。

#### 4 捜査共助

参加国の海上警備機関は、必要に応じ、外交ルートにより捜査共助の要請を行う。捜査共助の要請を受けた参加国の海上警備機関は、当該要請に応じるよう最大限の努力を払う。

#### 5 連携活動の推進

各参加国の海上警備機関は、連携活動の有効性をテイクノートし、将来そのような協力を探求する可能性について適切な会議において検討されるであろうことにつき見解を共有した。

#### 6 技術協力

参加国政府の海上警備機関は、本分野における各政府及びその各海上警備機関の個々の能力を向上させる必要性を認識し、次のことに関する技術援助を要請する海上警備機関に対し支援を行う可能性を

探求しようとする日本の意思をテイク・ノートした

##### 6.1 人員を訓練すること

##### 6.2 関係する技術、資材及び施設を利用することができるよう確保すること

6. 各参加国海上警備機関は、本会合のフォロー・アップを含む各国海上警備機関間のさらなる協力・連携を推進するため、専門家による会合を開催すべきであり、その日程、場所等の詳細は外交ルートで調整すべきであるとの見解を共有した。

7. 各参加国海上警備機関は、適当な場合には、海上取締り活動の不要な重複は避けられるのが望ましく、参加国の関係当局により、アジア海賊対策チャレンジ2000に係る事項を海上における薬物及び銃器の密輸・密航の取締り活動に利用することの可能性について検討されることが適当であるとの見解を共有した。

### 〔資料 7 7〕

#### 海賊対策国際会議

海事政策当局等による準備会合

(2000年3月28日～30日、東京)

#### 東京アピール

今次会合に参加した各国及び地域(以下、単に「各国」と表記するが、地域を含むものとする。)の政府機関、船会社その他の参加者は、

- ・海賊及び船舶に対する武装強盗事件の発生件数が、ここ数年増加傾向にあり、特に東南アジア海域においてハイジャック事件のような凶悪かつ組織的事件が発生していることを深く懸念し、

- ・また、かかる状況が、乗組員の人命及び船舶の運航の安全確保上極めて大きな脅威となり、アジア地域全体で真剣に取り組むべき問題となっていることを認識し、

- ・1999年5月にMSC(海上安全委員会)で採択されたIMO(国際海事機関)の勧告(MSC/Circ.622/Rev.1及びMSC/Circ.623/Rev.1)の実施を目指し、その中で旗国の役割と責任を認識しつつ、

- ・海賊及び船舶に対する武装強盗対策をとるに当たっては、まず、海賊及び船舶に対する武装強盗事件の実態を

正確に把握することが必要であることを確認し、

- ・自国の内水又は領海で海賊及び船舶に対する武装強盗が発生した国(以下「沿岸国/寄港国」という。)による迅速、的確な海賊及び船舶に対する武装強盗事件の取締りのためには、被害が発生した場合にその事実を直ちに関係当局に通報することが不可欠であることを考慮し、
- ・また、被害にあった船舶の中には、予防措置が不備なものもあり、船側の対策のさらなる徹底を求めていく必要があることを考慮し、海賊及び船舶に対する武装強盗を防止するためには船会社自身の自覚と取組みが基本であることをあらためて認識するとともに、

- ・被害を被っている船舶の旗国及びその他の実質的利害関係国の海事政策当局における海賊及び船舶に対する武装強盗対策の取り組みの根幹をなすのは、自国の船会社(が所有し、又は運航する船舶)が事件の通報を含む適切な海賊及び船舶に対する武装強盗対策をとるよう指導、監督し、及び環境を整備することであることを認識し、

- ・他方、沿岸国/寄港国のとるべき措置は、海賊及び船舶に対する武装強盗事件の予防及び取締り並びに事件が発生した場合における人命等の救助及び犯罪の捜査であることを認識し、

## 7. 海上安全と環境保護

- ・近年の船舶に対する武装強盗のほとんどはいずれかの国の内水又は領海で発生しており、その領海内等で事件の発生している沿岸国／寄港国による取締りの強化がまず何よりも必要であることを強調し、
- ・港内又は港の付近で停泊中又は漂流中の船舶が被害を受けるケースが多く、港内又は港の付近における船側の警戒の強化とともに、当該領域を管轄する当局による対策の強化が必要であることを考慮し、
- ・他方、関係機関の取組みが互いに連携、協力することなしには真に有効な対応となり得ず、また、海賊及び船舶に対する武装強盗事件が、他の船舶関連の事件と同様、船舶の旗国及びその他の実質的利害関係国並びに事件の発生海域の沿岸国、船舶の寄港国等、関係国が多数に及ぶものであることを認識し、
- ・近年、国際シンジケートによるハイジャックのような凶悪事件が増え、複数の国にまたがるような事態が増加してきていることにより、関係国による地域ぐるみの連携、協力体制の強化の要請が益々高まってきていることに留意し、
- ・これに対処するための法的枠組みとしては、IMOの下で策定された1988年ローマ条約が有効と考えられることを強調し、
- ・そして、海賊及び船舶に対する武装強盗問題は、関係機関、ないし船舶の旗国及びその他の実質的利害関係国や沿岸国／寄港国がそれぞれの立場で単独で対応して解決できる問題ではなく、それぞれの立場を超えて相互に連携、協力してはじめて有効な対応が講じられるもので

あることを確認し、

以上より、

1. 海賊及び船舶に対する武装強盗対策のため、互いに協力しつつ、可能な限りあらゆる対策を講じていくとの固い決意をあらためて表明する。
2. これらを踏まえ、以下を主な要素として、それぞれアクション・プランを作成し、速やかに適切な措置を講ずる。
  - (1) ハイジャック等、凶悪かつ組織的な事件を念頭に置いた船側の自主警備策（位置通報システム技術の導入等）の実施及び強化
  - (2) 事件発生時に沿岸国／寄港国が迅速・的確な措置をとれるよう、被害を受けた船舶から沿岸国／寄港国の関係当局への報告を徹底させるための環境の整備
  - (3) 被疑者の的確な訴追を遂行するための沿岸国／寄港国による法的枠組の整備
  - (4) 関係機関が一体となつた的確かつ機動的な対応をとるための体制の構築
  - (5) 国際的な情報連絡、連携を促進するべく、従来からの外交ルートを通じた情報連絡とともに、専門的知見を有する各国の関係機関が、相互間の情報連絡窓口を設定しこれを活用することにより、総合的な情報ネットワークを形成
  - (6) 船舶の自主警備策の強化や、関係機関による行方不明船舶の早期発見に資するべく、海賊及び船舶に対する武装強盗事件に係るデータを共有・活用

### 〔資料7 8〕

#### 海賊対策国際会議

（2000年4月27日～4月28日、東京）

海事政策当局及び民間海事関係者による

#### 海賊対策モデルアクションプラン

### 1. 自主警備策の充実

位置通報システム技術の導入、護身装備の充実の検討

目的

海賊及び船舶に対する窃盗・強盗による危険から、人

命及び船舶の航行の安全を守り、被害を最小化するために、旗国及び実質的な利害関係国は、船舶のとるべき自主警備策を体系的に整備した「自主保安計画」を策定、実施するよう船会社に徹底を図る。特に、旗国及び実質的な利害関係国は、最近のハイジャック事件のような凶悪かつ組織的な事件を念頭に入れて船会社が新たな自主警備策を策定、実施するよう促すこととする。

取るべき具体的アクション

- (1) IMO／MSC 回章623に従った「自主保安計画」の策定 船会社は、海賊対策として船側がとるべき侵入防

止対策及び被害の最小化方策、関係当局への通報、教育訓練等の事項を盛り込んだ「自主保安計画」の策定及び乗員への周知を確実なものとする。

自主保安計画には、下記(2)~(4)を踏まえつつ、ハイジャック等の凶悪かつ組織的事件を念頭に置いた対策の強化、また、事件の多くが船舶の錨泊ないし停泊中に発生していることから、荷役作業時における不審者のチェック等、港内停泊中及び出港前後（特に夜間）における保安対策の強化も盛り込むこと

#### (2) 船内における警戒監視の強化

船会社は、ハイジャック等の凶悪かつ組織的事件に対抗するため、海賊侵入警報装置等のハイテク機器の導入を図り、海賊に対する警戒監視を強化すること。

#### (3) 船舶の動静把握の強化

船会社は、海賊事件発生の際、特にハイジャック事件が発生して船舶からの通報ができない場合でも、いち早く異常を察知できるよう、船舶の動静を把握するための手段を講じること。

その際、船舶が海賊多発海域内にある間は、通常行っている船舶から関係船会社への報告をより緊密に行うとともに、賊の襲撃等の緊急時に、自動的に関係船会社に通報できる最新のハイテク機器の導入をはかることを検討すること。

#### (4) 非殺傷性の護身装備の使用

船会社は、ハイジャック等の凶悪事件に対応するため、個々のケースにおける賊からの報復措置等の危険性もあわせて考慮しつつ、非殺傷性の護身装備の導入を検討すること。

## 2. 当局に対する報告

### 目的

IMO/MSC 回章622及び623に従い、海賊及び船舶に対する窃盗・強盗が発生した場合に沿岸国/寄港国の当局が迅速・的確な措置をとることが可能になるよう、被害船舶から沿岸国/寄港国の海上警備機関へ事件の報告が確実に行われるような環境を整備する。

### 取るべき具体的アクション

#### (1) IMO/MSC 回章623に従って船側のとるべき対策

### [ 緊急通報 ]

- 1 船舶は、海賊及び船舶に対する窃盗・強盗に遭遇した場合は、直ちに RCC を通じて沿岸国/寄港国の海上警備機関に通報することを徹底すること。
- 2 船舶の所有者及び実質所有者、適切であれば運航者は、海賊問題解決のためには、当局への通報が不可欠であることを十分に認識し、自社の船舶に対し、海賊事件に遭遇した場合の沿岸国/寄港国の海上警備機関への通報の励行について指導を徹底するとともに、この会議において作成された、事件発生時の沿岸国/寄港国への緊急通報先リストを配布すること。
- 3 船舶の所有者及び実質所有者、適切であれば運航者は、自社の船舶が海賊及び船舶に対する窃盗・強盗に遭遇し、船舶からその旨の連絡を受けた場合は、当該船舶より海上警備機関に通報が行われているか直ちに確認の上、未だ通報が行われていない場合には速やかに海上警備機関に通報するよう船長を指導すること。

また、船舶が通信を行ういとまもなく賊が船内を制圧するハイジャック事件のような凶悪かつ組織的な事件においては、陸上側で船舶の異常を察知して通報を行うことが、関係当局が事件の端緒を得る唯一の手段となる場合のあることに十分留意し、船舶の所有者、実質所有者のほか、運航者も含めたあらゆる関係船会社は、異常を察知した場合、直ちに沿岸国/寄港国の海上警備機関に通報するとともに、旗国及び実質的な利害関係国の海事政策当局に報告すること。特にハイジャックの場合には、運航者の役割が無視できない。

### [ 詳細報告 ]

- 4 船舶所有者及び実質所有者、適切であれば運航者は、IMO/MSC 回章623に従って、沿岸国/寄港国あるいは最寄りの沿岸国の海上警備機関とともに、旗国及び実質的な利害関係国の海事政策当局に対して、可及的速やかに詳細な事件報告を提出すること。
- (2) IMO/MSC 回章622に従って、旗国及び実質的な利害関係国の海事政策当局がとるべき対策

## 7. 海上安全と環境保護

- 1 旗国及び実質的な利害関係国の海事政策当局は、各国から提出された通報先リストに基づいてこの会議で取りまとめられる緊急通報先リスト一覧を自国の船会社へ配布するとともに、海賊関連情報を提供しよう努めること。また、自国の船会社に対し、海賊問題解決のためには関係当局へ直ちに通報することが不可欠であることを十分に周知啓蒙すること。
- 2 旗国及び実質的な利害関係国の海事政策当局は、自国の関係船会社から受けた通報等の情報を今後の海賊対策の策定に生かすよう努めること。

### 3. 各国政府内部の諸機関間の連携

#### 目的

各国が、自国の海賊対策担当機関相互の緊密な連絡体制を整備し、関係機関が一体となって有効な海賊対策を策定、実施する体制、特にハイジャック等緊急事件発生時に関係機関が一体となって速やかに的確かつ機能的な対応をとることができるような体制の構築を図る。

#### とるべき具体的アクション

- (1) 各国は、自国の海賊対策担当組織が相互に連絡・協力して海賊防止対策を策定、実施していく体制を整備し、海賊事件発生の通報を受けた際には関係機関全てに速やかに情報が行き渡り、総合的かつ機動的な対応がとれるようにすること。また、既に情報連絡、相互提携体制を定めている国にあっても、かかる観点から体制の見直し及び改善を図ること。
- (2) この際、政府機関のみならず、それが適切ならば、関係民間団体等も含めた関係者による連絡会議の設置の方策の有効性も積極的に考慮すること。

### 4. 国際的な情報連絡網の確立

#### 目的

従来の外交ルートに加えて、専門的知見を有する関係機関が各々の情報連絡窓口を設定・活用することにより、各国の関係機関を結び国際的な情報連絡網を確立する。

#### とるべき具体的アクション

- (1) 海賊問題に関し、各国の海事政策当局は情報連絡窓口を各々一元化すること。

- (2) 海事政策当局の情報連絡窓口については、直通外線電話、直通 FAX を準備するとともに、可能であれば E-mail アドレスを準備し、各国へ通知すること。
- (3) ハイジャック等の緊急かつ重大な事件発生の報告を受けた各国の海事政策当局は、事件に関する情報連絡を行うべく上記の情報連絡ネットワークを活用すること。また、その際、ICC(国際商業会議所)のIMB(国際海事局)とも情報の交換、協力を図ること。
- (4) 各国の海事政策当局は自国の海上警備機関に対し(1)~(3)と同様の措置を取るよう要請すること。
- (5) IMO/ MSC の回章622に従い、各国の海事政策当局は、IMO 又は沿岸国/寄港国の海事政策当局を通して、必要に応じ、沿岸国/寄港国が取った措置についての情報収集を行い、船舶の所有者及び実質所有者、適切な場合には運航者に右伝達すること。
- (6) 通常時より、各国の海事政策当局間において、海賊及び船舶に対する窃盗・強盗の防止に資する情報の交換を密接に行うこと。

### 5. 情報の分析

#### 目的

海賊及び船舶に対する窃盗・強盗に的確に対応するためには、まず第一にその実態を正確に把握する必要がある。各国が保有する海賊及び船舶に対する武装強盗に関するデータをIMO、ICCの協力を得て整理・集約し分析することにより、被害が多発している海域・港湾、事件の形態(被害船舶の船種、賊の侵入方法、発生時間帯等)等の傾向を的確に把握する。これらの分析結果は、船舶の自主警備策の強化、海上警備機関による取締りの強化に資するものとなる。

#### とるべき具体的アクション

- (1) データの集約・分析、活用のためにも、沿岸国/寄港国の海事政策当局は海賊及び船舶に対する窃盗・強盗の発生を認知した場合は、IMO/ MSC の回章622に従い、確実にIMOへ報告すること。
- (2) 各国の海事政策当局は、IMO及びICCが公表する海賊等に関する年次報告、四半期報告等の各種統計資料における分析結果を自国の船会社に周知しつつ、当

該分析結果を参考として、自国の船会社に対して被害多発海域・港湾における自主警備策の充実・強化を指導するとともに、自国の管轄海域内で被害が多発している場合は、自国の海上警備機関に対して当該海域のパトロール強化を要請すること。

- (3) シージャックされ、船舶証書が偽造されたまま行方不明となっているようなケースについては、当該船舶

の早期発見にポートステートコントロール（PSC）の機会を活用することが有効であると考えられるところ、各国の海事政策当局は自国のPSC当局に対して、検査官が不正の疑いがある証書を見つけた時には直ちに海上警備機関など自国の関係当局に連絡するよう要請すること。

#### 〔資料7 9〕

テンユウ号事件

##### 〔船舶明細〕

船名：TENYU（以下、T号）

船籍：パナマ

船種：貨物船（General Cargo）

総トン数：2,660

純トン数：1,502

載貨重量トン：4,240

乗組員：14名（韓国人2名、中国人12名）

積荷：アルミインゴット約3,000トン

##### 〔事件の経緯〕

- ・1998年9月27日

T号はアルミインゴット約3,000トン（3億5千万円相当）を積載してインドネシア・スマトラ島クアラタンジュンを、韓国・仁川に向け出港

同号は、出港報告を打電後、通常の航海時に毎日正午に行う位置報告を一度も行わないまま、連絡をとれなくなり行方不明となった。

- ・10月2日および16日

船主からの要請により、国際商工会議所国際海事局（IMB）が港湾管理局、税関、貿易会社等に対し、T号に関する情報提供を求める特別警報を発出

- ・12月21日

中国・江蘇省・張家（Zhang Jiagang）港で、Sanei 1号と称するT号と思われる船舶を発見。同船は偽造書類により船名を変えホンジュラス籍船としてインドネシア人16名により運航されていた。

T号の元の乗組員15名（韓国人2名、中国人13名）の消息は依然不明であるが殺害されたものと見られて

いる。同号のハイジャックに係わったと見られる16人のインドネシア人の内の一人が、4年前に起きた Anna Sierra 号ハイジャック事件に係わっていたことが判明した。中国当局は「完璧な捜査を行ったが同号の16名がハイジャックに係わったとする証拠は何もなかった」とし、彼らを釈放した。

アロンドラ・レインボウ号事件

##### 〔船舶明細〕

船名：Alondra Rainbow（以下、A号）

船籍：パナマ

船種：貨物船

総トン数：7,762

乗組員：17名（日本人2名、フィリピン人15名）

積荷：アルミインゴット約7,000トン

##### 〔事件の経緯〕

- ・1999年10月22日

20時10分（現地時間）A号はインドネシア・スマトラ島のクアラタンジュン港を日本の三池港に向け出港。22時30分頃、拳銃、ナイフ等で武装した賊により襲撃され、全乗組員を拘束した。

- ・10月23日

午前2時頃、別の貨物船がA号に横付けし、賊は操船を別のグループに交代させた。同号乗組員全員が同号から当該貨物船に移されて、手を縛られた上、目隠しをされたまま、船室に閉じ込められた。

- ・10月27日

船社より日本の運輸省に「情報がとれなくなった」旨、第一報が入る。（IMBには前日に第一報あり）

- ・10月29日

## 7. 海上安全と環境保護

A号から別の貨物船に移されて6日後、未明にA号乗組員全員が救命筏に乗せられて海上に置き去りにされた。

・11月8日

10日あまりの漂流の後、午後3時頃タイ・プーケットの南約80海里の海上において漂流中のA号乗組員は、タイの漁船に救助された。

・11月13日

インド南端海上でA号によく似た船舶が北西に向かい航行しているのを付近航行中のタンカーが目撃したとの情報がインドの沿岸警備隊に寄せられ、同警備隊は当該船舶の捜索を開始した。

・11月14日

同警備隊が当該船舶を発見。船名をメガ・ラマとなっていたが、船の形状がA号に酷似しているのを確認した。

・11月15日

同警備隊が同船に対して交信を試みたが、応答がないため、巡視船、航空機で追跡を開始。同船は、巡視船からの威嚇射撃にも停船せず、インド南部西岸ケララ沖を北西方向に引続き航行。

・11月16日

同警備隊および海軍は、インド・ゴアの西方約270海里の海上で同船を停船させ、犯人の一味と思われる乗組員15名全員を拘束した。

現在も容疑者とみられる乗組員全員が拘束され、インド警備当局による捜査が続けられている。

### グローバルマーズ号事件

〔船舶明細〕

船名：Global Mars（以下、G号）

船籍：パナマ

総トン数：3,729

船種：ケミカルタンカー

乗組員：17名（韓国人7名、ミャンマー人10名）

積荷：パームオイル約6,000トン

〔事件の経緯〕

・2000年2月22日

ベラワン（インドネシア）で4,000トン、ポートケラン（マレーシア）で2,000トンのパームオイルを満載してハルディア（インド）向けポートケラン港を出港

・2月23日

23時過ぎ、タイのプーケット沖において、銃およびナイフで武装した海賊が船橋および船長の居室等に侵入し、乗組員は手錠を掛けられ拘束された。

・2月24日

G号乗組員は、G号に横付けした漁船に移された。

・3月7日

G号乗組員は、さらに横付けした別のエンジン付きの小型ボートに移され、解放された。

・3月10日

乗組員は自力でタイのスリン島に到着し、その後警察に無事保護された。

タイのプーケット沖において2月23日の定時連絡を最後に消息を絶ったことから、海上保安庁および運輸省は関係国等に捜索・情報収集の依頼した。

その後、6月2日付けのLloyd's ListにG号らしき船舶が中国南部で発見されたとの未確認情報が掲載され、中国当局による調査の結果G号であることが確認された。G号は積荷2,500トンを残しており、船名をブラウン、船籍をホンジュラスに変え、乗船していたフィリピン人11名とミャンマー人9人が当局により取り調べのため拘束された。

## 〔資料7 10〕

IMB（国際商業会議所、国際海事局）による統計

（1991年～1999年）

(1) 発生件数の推移（表1）

1990年代の前半は減少傾向を示したが、1995年以後

は増加している。

表1：発生件数の推移

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
発生件数	107	106	103	90	188	228	247	202	285

## (2) 発生地域 (表2)

南アジアが圧倒的に多く、中でもインドネシア、マレーシアで多発している。

表2：発生地域

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
東南アジア	88	63	16	38	71	124	92	89	158
極東	14	7	69	32	47	17	19	10	8
印度亜大陸		5	3	3	24	26	40	23	45
南北アメリカ			5	11	21	31	36	35	24
アフリカ			7	6	21	25	46	42	49
その他	5	31	3		4	5	14	3	1
年間計	107	106	103	90	188	228	247	192	285

## (3) 襲撃時の船の状態 (表3)

航行中の船舶が襲われるケースが多いのは、アジア地域とアデン湾である。

表3：襲撃時の船の状態

地域	着岸中	錨泊中	航行中	不明
東南アジア	8	69	46	1
極東	1	3	1	
印度亜大陸	1	38		
アメリカ	10	11	2	1
アデン湾			5	
アフリカ	6	17	7	1
その他	1			
合計	27	138	61	3

## (4) 襲撃の種類の変移 (表4)

船舶に乗り込んだり、ハイジャックが依然として多い。

表4：襲撃の種類の変移

襲撃の種類	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
侵入未遂	4	18	33	22	27	36	18	25	45
発砲		6	16		9	6	24	11	11
侵入	101	80	36	54	129	180	174	145	217
ハイジャック	1	1		5	12	5	17	17	8
抑留			8	6	11		8	4	1
不明	1	1	10	3		1	6		3
合計	107	106	103	90	188	228	247	202	285

## (5) 武装状況の変化 (表5)

銃やナイフで武装した海賊が増加している。

表5：武装状況の変化

武器	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
武器を持たず	59	55	28	46	97	117	1	2	1
銃の所持	1	18	29	17	39	32	71	48	53
ナイフを所持	3		7	13	9	23	31	40	79
その他の武器	42	29	2	6	34	54	24	18	16
不明		5	35	8	9	2	120	94	136
合計	107	106	103	90	188	228	247	202	285

## (6) 乗組員に対する暴行 (表6)

表中、1998年に殺された78名は、フィリピン地域が25名、南シナ海23名となっている。

表6：乗組員に対する暴行

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
人質	33	18	6	11	320	193	419	244	408
脅迫	3	9	1	8	59	56	119	68	20
暴行	2	12	4		2	9	23	58	23
傷害	4	16	3	10	3	9	31	37	24
殺害		3			26	26	51	78	3
行方不明									2
合計	42	58	14	29	410	293	643	485	480

## 7.3 船舶の安全運航対策

## 7.3.1 海上人命安全条約等の改正

## 1. SOLAS 条約1999年改正

1999年5月に開催されたIMO第71回海上安全委員会(MSC)において、照射済核燃料運搬船の構造

・設備基準等に関する「照射済核燃料等の国際海上安全輸送規則(INFコード)」および同コードを強制化するためのSOLAS条約第Ⅶ章の改正案が採択された。本改正案は2001年1月1日に発効することとなる。

2. SOLAS 条約第 II - 2 章(防火、火災探知、消火)の全面改正について

IMO 防火小委員会(FP)では、度重なる追加改正により複雑化した規則を整理するとともに、機能要件に基づく設計・措置の承認基準を明示し新しい消防技術の導入を容易にすることを目的に、SOLAS 条約第 II - 2 章(防火、火災探知、消火)の改正を検討しており、2000年2月、改正案を取りまとめた。本案は同年11月開催の MSC で採択され、2002年7月1日に発効する予定である。

新第 II - 2 章案は、規則の内容およびグレードは変更せず、規則を分かり易いように書き換え/並び替えることを総合見直しの基本方針(資料7-11参照)として、新技術や新設計にも対応できるよう船舶の火災安全および防火の基本要件を明らかに示し、各規則が求める要件の骨子を規則毎に掲げるとともに、新技術および新設計の防火機能の同等性評価方法が新たに定められた。また、同時に検討されてきた規則の改正案も合意されたものは盛り込まれるとともに、防火装置・設備の技術基準に関わる要件については新設した FSS コード(Fire Safety System Code)へ移行された。

新第 II - 2 章は原則的に2002年7月1日以降の新造船に適用されるが、次の要件は現存船にも適用される。

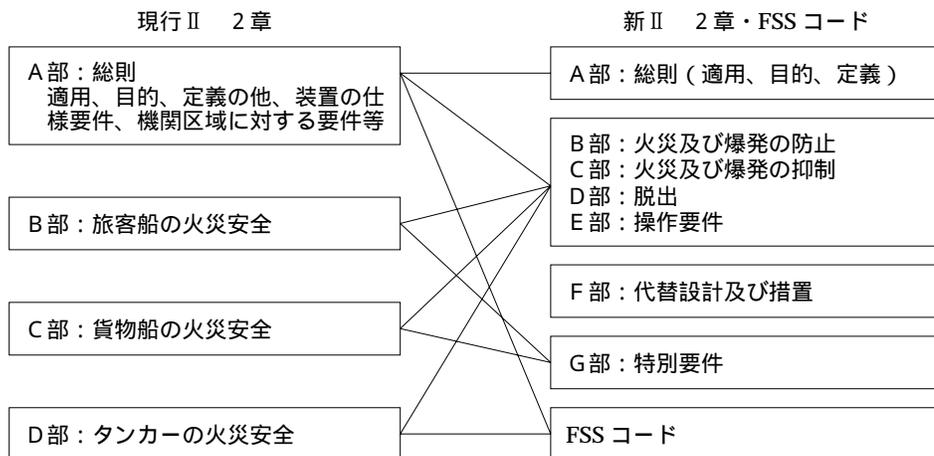
- 1) 以下の新設要件
  - ・ A 類機関区域の固定式局所用消火装置の設置 (2,000GT 以上の現存旅客船が対象)
  - ・ 深油鍋調理器具用の消火装置等の設置 (同日以降に新規設置された深油鍋調理器具が対象)
  - ・ 非常脱出用呼吸具の備付け
- 2) 保守計画書、訓練手引書、火災安全操作ブックレットの備付け
- 3) タンカーのポンプルームに求められる規則の一部

3. SOLAS 条約第 V 章(航行の安全)の全面改正について

航行設備の設置基準、航海の安全に関する措置等が規定されている SOLAS 条約第 V 章の全面見直しについては、第38回航行安全小委員会(NAV38/1993年)以来審議されてきたが、2000年5月に開催された第72回海上安全委員会(MSC72)において改正案が承認された。同章は2000年11月に開催される MSC73において一部未承認事項を審議し採択されることとなっており、発効は2002年7月1日の予定となっている。

本改正の特徴は、航行設備の設置基準の機能要件化であるが、その他、現行強制設備の設置基準の見直しおよび新規航行設備の追加等も考慮に入れ検討

【資料7-11】 SOLAS 条約第 II - 2 章の再編成



がなされた。

NAV45およびMSC72での主な審議結果は次のとおりである。

1) 適用(第1規則)

SOLAS 条約第V章は基本的に内航、外航および船種を問わず全ての船舶に適用されるが、軍艦に加え、軍支援船、非商業活動に従事する政府所有船は基本的に適用除外とされた他、漁船への適用も主管庁裁量とされることが合意された。

2) 航行システムおよび設備の承認及び検査(第18規則)

本条約により強制化されている設備を搭載している船舶が任意に同じ設備を搭載する場合には、その設備についてもIMOで決定された性能基準を満足しなければならないことが決定された。また、性能基準をIMOが採択した期日以前に搭載した場合の免除規定において、電子海図(ECDIS)のみが適用除外とされていたが、今後、性能基準が改正される度に新規設置、改造が必要と解釈されることがないように修文された。

3) 船上航行システムおよび設備の搭載要件(第19規則)

航行設備の設置義務は、原則的に新造船に適用されるが、全地球測位システム(GPS)および船舶自動識別装置(AIS)については現存船にも適用される。GPSについては全船舶を対象として改正第V章発効後の最初の検査までに設置することが合意された。

またAISは各船種および大きさ毎に以下のとおり段階的に現存船に適用することとされた。

なお、適用対象船は、国際航海に従事する300GT以上の全船舶および国際航海に従事しない500GT以上の貨物船およびすべての旅客船とされた。

- 1 2002.7.1以降の新造船
- 2 2002.7.1以前に建造された国際航海に従事する船舶は、
  - 2.1 旅客船については2003.7.1まで

2.2 タンカーについては、2003.7.1以降の最初の[安全設備証書の検査時まで](次回MSC73にて、安全設備証書の検査時が具体的にいつを指すのか審議される予定)

2.3 タンカー・旅客船を除く50,000GT以上の船舶は、2004.7.1まで

2.4 タンカー・旅客船を除く、10,000GT以上50,000GT未満の船舶は、2005.7.1まで

2.5 タンカー・旅客船を除く、3,000GT以上10,000GT未満の船舶は、2006.7.1まで

2.6 タンカー・旅客船を除く、300GT以上3,000GT未満の船舶は、2007.7.1まで

3 2002.7.1以前に建造された国際航海に従事しない船舶は、2008.7.1まで

4 主管庁は船舶が第1項で規定された施行日以後2年以内に業務を恒久的に終了する場合には、第1.5項の要件の適用を免除することができる。

なお、電子海図表示および情報システム(ECDIS)のバックアップの明確化については紙海図あるいは性能基準A.817(19)を満足する電子海図システムとされた。

4) 航海データ記録装置(VDR)(第20規則)

適用は国際航海に従事するすべての船舶に限定され、RO-RO船を含む旅客船については現存船も含め早期に導入を図ることが次のとおり合意された。

- 1.1 新造旅客船
- 1.2 現存RO-RO旅客船は2002年7月1日以降の最初の年次検査まで
- 1.3 RO-RO旅客船以外の現存旅客船は2004年1月1日まで
- 1.4 旅客船以外の3,000GT以上の新造船

なお、旅客船以外の3000GT以上の船舶については、わが国は強制化に反対の立場から、次回MSC73に文書を提出することとしている。また米国は現存貨物船にも適用すべきとの立場から本案に留保を表明した。

## 7・3・2 ポートステートコントロール (PSC)

サブスタンダード船排除に PSC が有効として、多くの国において PSC 実施体制が整備されつつあり、その方法も改善されている。欧州各国や米国など PSC 実施率が高い国では、その効率化のため、旗国、船主、船種および船級により入港船舶を選別する、いわゆるターゲットシステムを採用している。

1999年12月、IMO 第21回総会において、PSC の手続きに関する決議 A.787 (19) に、ISM コードに関する PSC の手続きと証書類のリストが追加されたほか、ナホトカ号事故対策としてわが国から提案された船体構造の健全性に関する PSC の手順を強化する提案 (資料 7 - 12参照) が取り入れられるなどの改正が行われた。

### 1. 欧州における PSC (パリ MOU)

欧州における PSC の標準化、協力体制の強化を目的として、1982年に欧州14ヶ国で締結されたパリ

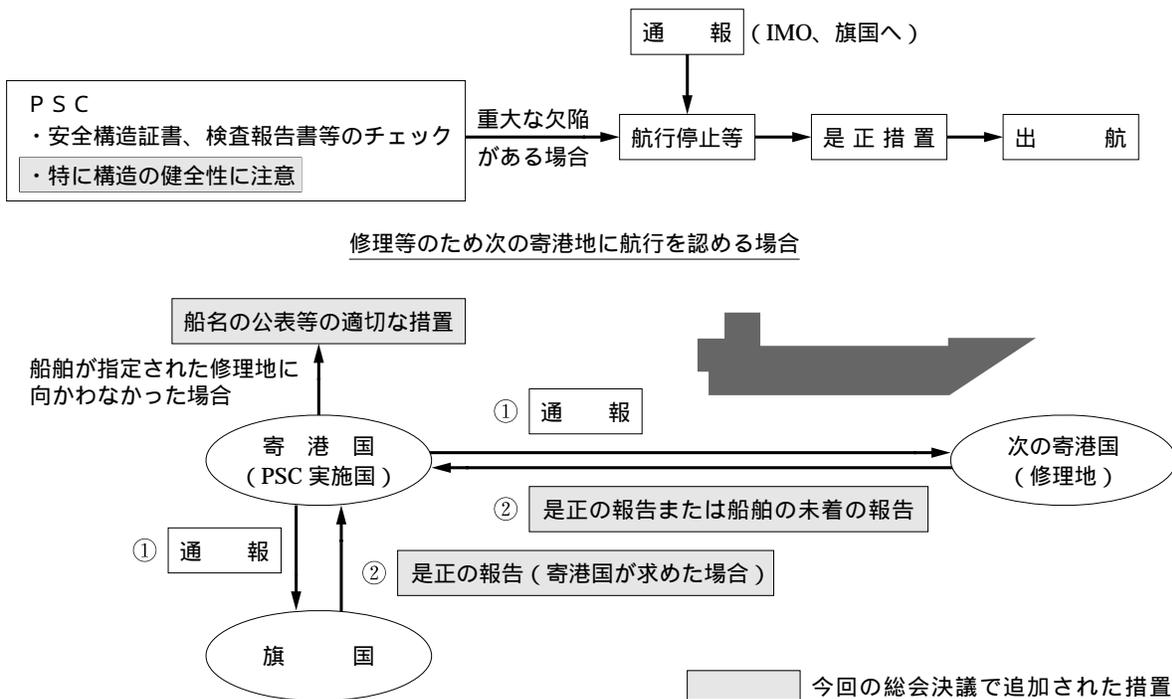
覚書(パリ MOU)は、18カ国(ベルギー、カナダ、クロアチア、デンマーク、フィンランド、フランス、ドイツ、ギリシャ、アイルランド、イタリア、オランダ、ノルウエー、ポーランド、ポルトガル、ロシア、スペイン、スウェーデンおよび英国)が加盟しており、情報オンラインシステムにより入港する船舶の情報を即座に入手できる体制が整えられている。現在、船級検査により是正されているべき欠陥(構造、設備)に関する調査が検討されている。

### 臨検結果の概要

1998年は、11,168隻の船舶に対して17,643回の臨検が実施された。臨検船舶数および臨検回数はここ3年間に9%程度増加している。域内入港船に対する臨検割合は26.5%となっており、前年に続き目標とする25%を達成した。

また、拘留または出港延期の処分を受けた船舶数は、ここ数年間急激な増加を続けていたが、1995年の1,837隻をピークに漸減しており、1998年は1,598隻(前年比1.6%減)となった。一方、17,643回の臨検のうち欠陥の指摘が無かったものが約半数の

【資料 7 12】 タンカーの構造の健全性に係る PSC の概念図



7,966回(45.2%)あり、欠陥の指摘のあった9,677回(54.8%)で57,831件の欠陥が指摘されている。欠陥を指摘された船舶の平均欠陥数は5.98件と高い数字になっているが、これも減少傾向(前年比0.7%減)にある。

指摘された欠陥は、前年より若干多い57,831件(前年比8.5%増)で、これを項目別で見ると、救命設備18.1%、消防設備13.4%、安全一般13.2%、航海関係11.1%などとなっており、救命、消防設備等が相変わらず高水準で推移している。

欠陥を指摘された船舶のうち、重大な欠陥のため拘留または航行停止等の処分を受けた船舶は、全臨検隻数11,168隻の14.3%(前年比0.9%減)に相当する1,598隻(前年比-26隻、1.6%減)であった。

なお、日本船籍では、26隻が31回の臨検を受け、そのうち欠陥なしの21回を除く10回(前年比+1回)の臨検で、27件(前年比+7件)の欠陥が指摘されている。

## 2. アジア・太平洋における PSC (東京 MOU)

アジア・太平洋地域においては、1993年12月に東京 MOU に18カ国が署名し、そのうち16ヶ国(豪州、カナダ、中国、フィジー、香港、インドネシア、日本、韓国、マレーシア、ニュージーランド、パプアニューギニア、フィリピン、ロシア、シンガポール、タイ、バヌアツ)が加盟している。

東京 MOU では、PSC に従事する検査官の資質および監査方法の標準化が重要であるとして、アジア・太平洋地域の初級 PSC 検査官220名を対象とする研修を95年度から5カ年計画で、日本において実施しており、研修カリキュラムのうち PSC 実習は、当協会が引続き協力を行った。

一方、わが国では、1997年度に PSC を専門に実施する組織として、外国船舶監督官制度が創設され、2000年4月現在、全国23の官署に64名の監督官が配置されている。

### 臨検結果概要

1998年に実施された臨検回数は14,545回(前年比

12.3%増)で、9,226隻から52,351件の欠陥が発見され、1,061隻(全臨検数の7.29%)の船舶が重大な欠陥により拘留された。このうち、日本で実施された臨検は全体の4分の1に相当する4,081件であった。なお、アジア・太平洋地域で運航されている船舶総数は24,266隻(ロイズ統計)と見積もられていることから、これらの約6割に相当する臨検が実施されたこととなる。

全臨検数に対する拘留率を過去3年間の平均で見ると、最も拘留率の高い船籍はベトナム(35.12%)、次いでカンボジア(22.45%)、北朝鮮(20.83%)などの順になっているが、日本籍船については過去3年間に14隻が拘留され、全臨検数(480隻)に占める割合は2.92%となっている。

欠陥の種類別にみると、全欠陥数52,351件のうち、救命設備11,025件、防火設備8,050件の2種類で全体の約36%を占めており、パリ MOU と同様の傾向となっている。

## 3. 米国における PSC

米国は1994年5月より PSC の強化策として、重点的に臨検を実施すべき船舶を識別するため、過去の PSC の結果に応じて船主、旗国、船級協会、PSC 履歴、船種等をカテゴリー毎に点数を付け、点数の多寡により PSC を選別的に実施することとしている。

実際には、船舶に付けられた点数が17点以上の場合、入港前に PSC を実施することとし、点数が16点から7点の場合、入港後荷役前に PSC を実施するというものである。

米国は、点数の基準となるブラックリストを毎年公表し、ブラックリストに記載された船級、船主および運航者については5点を加え、同じく旗国については7点を付けることとしている。

### 臨検結果概要

1998年は、97の各船籍から7,880隻の入港があり、12,448回の検査が実施され、373隻が拘留された。傾向は以下のとおりである。

## 7. 海上安全と環境保護

- ・入港隻数は前年を上回った一方、拘留数は前年より30%減、過去5年間で最も低いレベルとなった。
- ・代表的な16船級について、船級の責めに帰すべき拘留(class-related detention)数は前年より半減した。
- ・旗国のブラックリストの内容は実質的に前年同様となった。
- ・多くの船舶が operational deficiencies(操練等)により拘留された。

### 4. その他の地域における MOU の動向

#### (1) Latin-America Agreement

1992年11月に設立。現在、12ヶ国(アルゼンチン、ボリビア、ブラジル、チリ、コロンビア、キューバ、エクアドル、メキシコ、パナマ、ペルー、ウルグアイ、ベネズエラ)が加盟。

ブラジルでは、船齢18年以上のバルクキャリアに対し、登録している船級以外の船級による検査(condition survey)を求めている。

#### (2) Caribbean MOU

1996年2月に設立。現在、22ヶ国が加盟。

#### (3) Mediterranean MOU

1997年7月に設立。現在、11カ国(アルジェリア、キプロス、エジプト、イスラエル、ヨルダン、レバノン、マルタ、モロッコ、チュニジア、トルコ、パレスチナ)が加盟。

#### (4) Indian Ocean MOU

1998年6月、インド洋地域18ヶ国により設立。

#### (5) Abuja MOU(中央および西アフリカ地域)

1999年10月、中央および西アフリカ地域19ヶ国により設立。

#### (6) ペルシャ湾地域

1999年7月、ペルシャ湾地域6ヶ国による会合が開かれ、PSCに関する地域協定案が採択された。

#### (7) 黒海地域

PSCに関する地域協定設立のための第1回準備会合が開催され、覚書案が合意された。2000年中に承認・署名される見込みである。

### 7・3・3 検査法の改正

姫路港、東播磨港および菊間港は非検査港であることから、無線検査を実施するためには他の検査港と同様に港の衛生状態が良好に保持されていることを確認する必要があり、これに要する経費の分担が1980年より入港船に課せられていた。

当協会は、規制緩和要望として同港を検査港にするよう検査法の改正を求めてきたが、その実現には至らなかったものの、(財)日本検査衛生協会が当該衛生管理事業を行うこととなり、同経費分担は2000年4月1日より廃止された。

## 7・4 貨物の積み付けおよび安全対策

### 7・4・1 次亜塩素酸カルシウムの輸送について

近年、次亜塩素酸カルシウム(Calcium Hypochlorite)に係るといわれているコンテナ船の重大事故が相次いで発生し(資料7 13参照)、当該貨物(資料7 14参照)の海上輸送の安全性について懸念されてきた。各国船社による船積み敬遠の動きにより、

わが国メーカーの輸出向け製品についても、その出荷に支障をきたす状況となった。

国内においては、メーカー側による輸送再開の要望を受けて関係者間で協議が行なわれ、当協会としては、第3者機関による安全性の確認が行なわれない限り当該貨物の輸送再開には応じられないとの立場を表明した。協議の結果、日本海事検定協会(NKKK)に次亜塩素酸カルシウム危険性評価検討

分科会( CHC WG )を設置し、当該製品の危険性評価試験を実施することとなった。

一方、IMOにおいては、第5回危険物・固体貨物およびコンテナ小委員会( DSC 5 )において、当該貨物の海上輸送基準について審議されることとなった。2000年2月に開催されたDSC 5において、国際P&Iグループは、当該貨物は1甲板積載とすること、2輸送物の正味質量が45kg以下に制限すること、3コンテナ内の温度を制限するための追加措置(通風換気または機械的冷却等)をとること等、該当するIMDG Codeの改正を提案した。これに対し、日本は、NKKKに設置したCHC WGによる試験の結

果、IMDG Codeの積載方法である「24時間以上温度が摂氏55度を超えるおそれのある熱源から3メートル以上離して積載すること。」が遵守される限り、安全に運送できることが確認されたとして、同提案に反対した。審議の結果、当該貨物(国連番号1748, 2208, 2880)について該当するIMDG Codeの一部改正が合意され、同改正案がMSCに送付された。2000年5月に開催された第72回MSCにおいて同改正案が是認され、IMDG Codeの第30回改正に加えられ、また、MSC/Circ. 963(資料7 15参照)として各国に回章された。

【資料7 13】次亜塩素酸カルシウム輸送中の最近の事故例

発生年月日	船名	事故の概要
1999年7月	CMA Djakarta 2100TEU/CTNR	火災 Hold 焼失
1998年12月	Aconcagua 2226TEU/CTNR	火災 3 Holds 焼失
1998年11月	DG Harmony 1799TEU/CTNR	火災 全損
1997年10月	Contship France 1600TEU/CTNR	火災 Hold 焼失

【資料7 14】

1. 次亜塩素酸カルシウム混合物(乾性のもので有効塩素の含有率が39質量%を超えるもの)(国連番号1748)
2. 次亜塩素酸カルシウム混合物(水和物で水の含有率が5.5質量%以上10質量%以下のもの)(国連番号2880)
3. 次亜塩素酸カルシウム混合物(乾性のもので有効塩素の含有率が10質量%を超え39質量%以下のもの)(国連番号2208)
4. その他酸化性物質(次亜塩素酸カルシウム混合物)(水和物で水の含有率が10質量%を超えるもの)(国連番号1479)

## 7・4・2 国際海上危険物規程 (IMDG Code) の第30回改正

危険物の海上運送要件については、SOLAS条約第Ⅶ章「危険物の運送」に規定されている。このうち、個品危険物の海上運送に関する、危険物の容器、包装、標識および積付け等の詳細な基準については、IMDG Code (International Maritime Dangerous Goods Code) を参照することとされている。IMDG Code はわが国を含む多くの国で導入・実施されて

いる。IMDG Code は、新たな危険物の出現、運送形態の変化、および、危険性評価に対する科学的知見の変化等に対応し逐次改正され最新化が図られている。IMDG Code の改正には、①IMO加盟各国の提案によるもの ②「危険物の輸送に関する国連勧告」の改正事項の取入れによるもの、がある。国連勧告が2年に1度のサイクルで改正されるのにあわせ、IMDG Code も2年に1度改正されてきた。

国連勧告はすべての輸送モード(陸・海・空)における危険物輸送の基本的要件を規定している。各輸送モードの国際・国内規則を調和させ、また各規

則の定期的な改正作業を容易にするため、同勧告を各規則のひな形的なものにする全面的な様式変更が行なわれ、1996年に同勧告の附属書として「国連モデル規則」が策定された。

一方、IMOにおいても、国連勧告の様式変更を考慮して、1995年の第65回 MSC において、IMDG Code と国連モデル規則の整合を図るため IMDG Code の全面的な様式変更を行なうことが合意され、DSC 小委員会において作業が行なわれることとな

った。様式変更された IMDG Code は、2000年2月に開催された第5回 DSC 小委員会において IMDG Code の第30回改正として最終化され、2000年5月の第72回 MSC で採択された。なお同改正の実施期日は2001年1月1日とされ、その後12ヶ月の移行期間が設けられることとされた。

様式変更された IMDG Code (第30回改正)の構成は次のとおりである。

Part 1 General provisions, definitions and train-

---

〔資料 7 15〕 MSC/Circ.963

MSC/Circ.963

**ANNEX**

**AMENDMENTS TO PACKAGING, STOWAGE AND SEGREGATION PROVISIONS AND PROPERTIES AND OBSERVATIONS FOR CALCIUM HYPOCHLORITE, UN Nos. 1748, 2208 AND 2880**

The existing IMDG Code (29-98) requirements for Calcium Hypochlorite have been amended as below and have also been incorporated in Amendment 30-00 :

**PACKAGING**

Bags, IBCs and Bulk packagings are not allowed.

**STOWAGE AND SEGREGATION**

**Stowage**

Category D

Cargo transport units should be shaded from direct sunlight and stowed away from sources of heat. Packages in cargo transport units should be stowed so as to allow for adequate air circulation throughout the cargo.

**Segregation**

“Separated from” powdered metals and their compounds, ammonium compounds, cyanides, hydrogen peroxides and liquid organic substances.

**PROPERTIES AND OBSERVATIONS**

White or yellowish solid (powder, granules or tablets) with chlorine-like odour. Soluble in water. May cause fire in contact with organic material or ammonium compounds.

Substances are liable to exothermic decomposition at elevated temperatures. This condition may lead to fire or explosion. Decomposition can be initiated by heat or by impurities (e.g. powdered metals (iron, manganese, cobalt, magnesium) and their compounds).

Liable to heat slowly.

Reacts with acids, evolving chlorine, an irritating, corrosive and toxic gas. In the presence of moisture, corrosive to most metals.

Dust irritates mucous membranes.

	ing	large packagings, portable tanks and road tank vehicles
Part 2	Classification	
Part 3	Dangerous Goods List and limited quantities exceptions	Part 7 Requirements concerning transport operations
Part 4	Packing and tank provisions	Appendix A List of generic and N.O.S. Proper Shipping Names
Part 5	Consignment procedures	Appendix B Glossary of terms
Part 6	Construction and testing of packagings, intermediate bulk containers (IBCs),	Index

## 7・5 環境保護対策

### 7・5・1 海洋汚染防止条約等の改正

#### 1. 持続性油運搬船に対するダブルハル基準の適用範囲の拡大

現存の油タンカーに対するダブルハル基準である MARPOL 附属書 I 第13G規則は、20,000D/W 以上の原油タンカーおよび30,000D/W 以上の精製油運搬船に適用される。

わが国は、1997年1月のナホトカ号事故を教訓に、油汚染の危険性は原油よりもむしろ重油等の持続性油の方が大きいとの認識から、「現存の精製油運搬船のうち燃料油、重ディーゼル油および潤滑油等の持続性油を運搬する船舶へのダブルハル基準の適用については、原油タンカーと同様に20,000D/W 以上とする」との内容の MARPOL 附属書 I 第13G規則の改正案を、1997年10月の第40回 MEPC に提出した。その後、BLG 小委員会における審議を経て、第42回 MEPC で改正案が承認され、第43回 MEPC で採択された。同改正は、2001年1月1日に発効し、2003年1月1日に適用開始となる。

なお、油の定義については次のとおりとされた。

- 1 「重ディーゼル油」とは、船用ディーゼル油であって、機関に容認される方法による試験において、340 以下の温度で50%以上が蒸留されるもの以外のものをいう。

- 2 「燃料油」とは、原油から得られる重質留分若しくは残さ油またはそれらの混合物であって、熱または動力を発生させるための燃料としての使用に充てられ、機関により容認される規格に相当する品質のものをいう。

#### 2. 有害液体汚染防止緊急措置手引書の備付けについて

油による汚染事故に対しては、MARPOL 条約附属書 I 第26規則において、総トン数150トン以上の油タンカーおよび総トン数400トン以上の油タンカー以外の船舶に対し、主管庁が承認する油汚染防止緊急措置手引書の船内への備付けが要求されている。

1992年に開催された第22回バルクケミカル小委員会において、MARPOL 附属書 II（ばら積みの有害液体物質による汚染の規制のための規則）適用船舶に対する有害液体汚染防止緊急措置手引書の備付けを強化する提案がなされ、OPRC 条約（油による汚染に係る準備、対応及び協力に関する国際条約）の適用範囲の拡大（対象物質の有害危険物質への拡大）に関する議論と並行して審議されてきた。

1998年の第42回 MEPC において、総トン数150トン以上の有害液体物質ばら積み船に、主管庁が承認する有害液体汚染防止緊急措置手引書の備付けを強化する MARPOL 附属書 II 第16規則の追加、およ

び、油汚染防止緊急措置手引書と有害液体汚染防止緊急措置手引書の兼用を認める附属書Ⅰ第26規則の改正が承認され、1999年の第43回 MEPC において採択された。

同改正は2001年1月1日に発効し、2003年1月1日までに、総トン数150トン以上の有害液体物質ばら積み船には、有害液体汚染防止緊急措置手引書の備付けが要求される。なお、2000年3月に開催された第44回 MEPC において、緊急措置手引書の作成に際して参照されるべき、緊急時の通報手続き、排出時の抑制方法等についてのガイドラインが採択された。

わが国においては、同改正に対応する国内法令を整備するため、2000年5月に海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律（海防法）の一部改正が公布された。

海防法の一部改正の概要は次のとおりである。

- (1) 船舶所有者に対し、有害液体物質をばら積み輸送する船舶ごとに、当該船舶から有害液体物質の不適正な排出があり、または排出のおそれがある場合において当該船舶内にある者が直ちにとるべき措置に関する事項について、「有害液体汚染防止緊急措置手引書」を作成し、これを当該船舶内に備え置くことを義務づける。
- (2) 「油濁防止緊急措置手引書」および「有害液体汚染防止緊急措置手引書」の兼用を認め、「海洋汚染防止緊急措置手引書」とすることができる。
- (3) 「有害液体汚染防止緊急措置手引書」について、国土交通大臣の行なう定期検査を実施する。
- (4) 本改正条約の施行日は、MARPOL 改正条約の発効（2001年1月1日）から2年後（2003年1月1日）。

### 3. 危険物質および有害物質による汚染事件に対する準備、対応および協力に関する議定書（OPRC-HNS 議定書）の採択

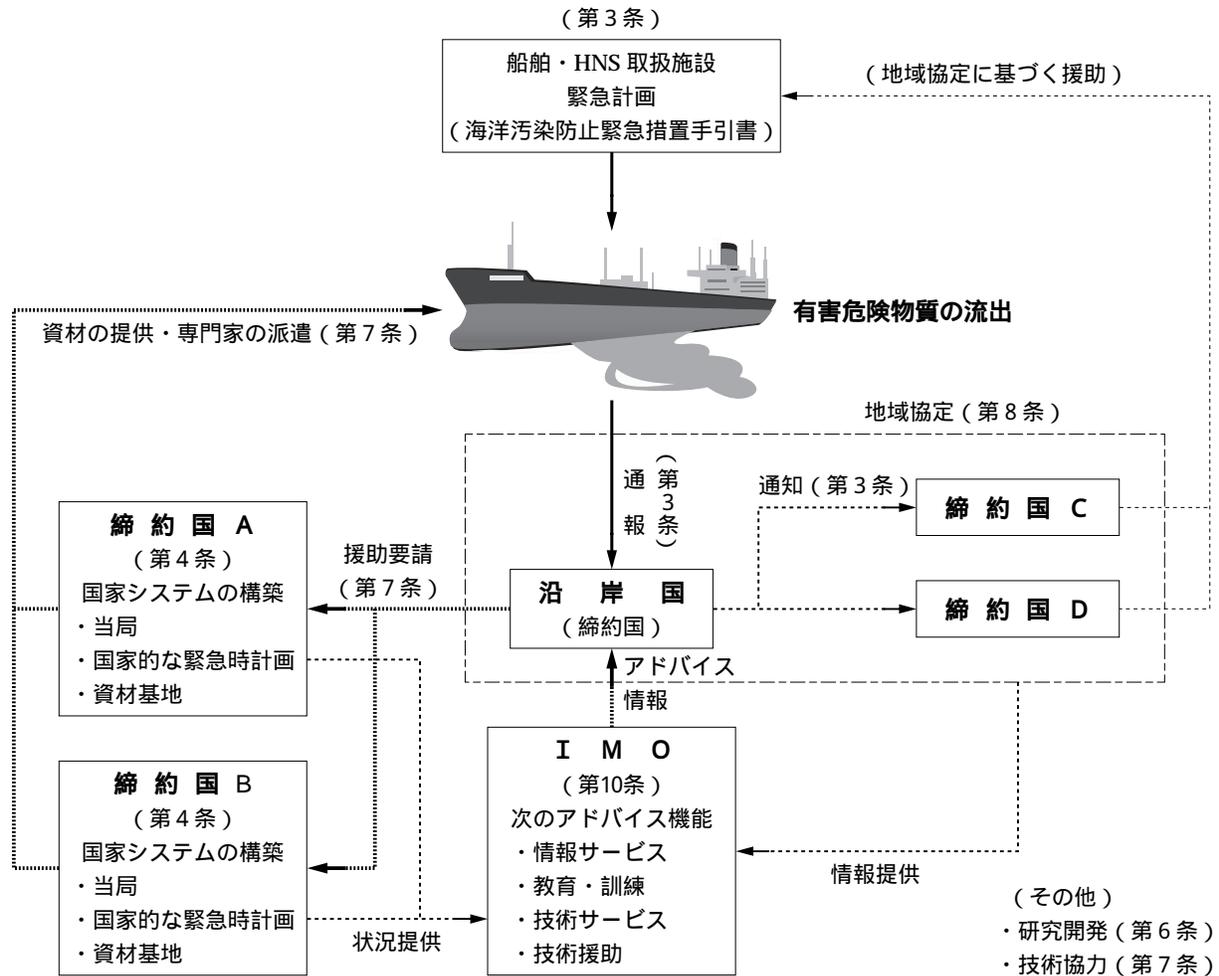
2000年3月、MEPC44の会期中に併せ開催されたHNS 議定書採択会議（危険および有害物質による

汚染事件に対する準備および対応に関する国際協力に関する会議）において、OPRC-HNS 議定書が採択された。これにより、OPRC 条約（油による汚染に係る準備、対応および協力に関する国際条約）の対象範囲が、有害危険物質による汚染にも拡大されることとなった。

OPRC 条約は、1 国家的および地域的な緊急時計画の策定、2 事故対応に関する近隣諸国との協力体制の構築、3 事故の際の迅速な通報と対応、等について規定している。同条約は、1989年に発生したエクソンバルディーズ号の原油流出事故を契機として油流出事故発生時の国際的な協力体制の必要性が認識されたことから、1990年にIMO において採択され、1995年5月に発効している。同条約採択の際、将来的に条約の適用対象を「油」から「油以外の有害危険物質」まで拡大することが決議されており、1996年の第36回 MEPC 以来、OPRC 条約の有害危険物質への適用対象拡大に関する「HNS 議定書案」について審議が継続されてきた。1998年のMEPC 42における逐条審議を経てMEPC43において議定書案文が確定され、最終的に2000年3月にOPRC-HNS 議定書が採択された（概要は資料7 16参照）。

適用対象の拡大範囲については、わが国はMARPOL 条約附属書Ⅱの物質に限定するよう主張したが、欧州諸国は、海洋環境に影響を与える汚染物質ばかりでなく、人命や財産に影響を与える汚染物質についても対象とするよう主張し、意見が対立した。審議の結果、「有害危険物質（HNS）」とは、議定書第2条「定義」において、「油以外の物質であって、その海洋環境への流出が人体に危害を及ぼし、生物資源及び海洋生物を害し、環境に損害を与え、又は他の海洋の正当な使用を妨げる可能性のあるものをいう」とされ、対象範囲が明確に限定されず、ほぼ全ての有害危険物質に適用されることとなった。すなわち、MARPOL 条約附属書ⅡおよびIBC Code に規定される「有害液体物質」、IGC Code に規定される「ガス」、IMDG Code およびBC Code に規定される「危険物」は全て「HNS」に含まれ、さらに、

## 【資料 7 16】 HNS 議定書の概要



これらに限定されることなく、「有害な物質」および「危険な物質」は「HNS」に含まれることとなった。

船舶に対しては、議定書第3条において、汚染事故に対する緊急計画の備付けと事故の際の通報手続きに従うことが要求されることとなる。これは、同条の「機関において作成された条約の適用可能な規定であって既に締約国に効力を発しているものに従う」との規定により、現在のところ、MARPOL 条約附属書Ⅱ第16規則（有害液体汚染防止緊急措置手引書に関する規定）のみが対象となる。

なお、OPRC-HNS 議定書の発効要件は、15カ国以上が批准した日の12ヶ月後と規定された。

## 7・5・2 油汚染事故への対応

### 1. 官民合同流出油防除訓練の実施

1999年10月29日、東京湾排出油防除協議会を構成する官民31機関が参加して油排出事故対策訓練（机上訓練）が実施され、当協会もこれに参画した。東京湾排出油防除協議会は、1997年7月の東京湾における油流出事故（ダイヤモンドグレース号の底触事故）を契機に官民合同による油防除活動の総合調整を目的に設立された。同協議会としての訓練は、1997年の設立以来毎年度1回実施されており、今回は3回目にあたる。

今回の訓練では、「京浜港に錨泊していたPCCが走錨、横浜シーバースで荷役中のVLCCタンカー

に衝突、船側に生じた破口より積載原油が流出」との事故想定に基づき 1 事故情報の伝達、2 関係機関への出動要請、3 各管内排出油防除協議会への出動要請、4 総合調整本部の設置、5 動員可能勢力の確認、6 動員勢力の現場到着時間および資機材等の輸送方法の確認・整理、7 防除活動に従事する動員勢力の編成、8 防除活動の展開、について、それぞれの机上訓練が約 2 時間にわたり実施された。

なお、訓練終了後引き続き検討会が行なわれ、1 初期段階における必要勢力の把握（出動要請時点でサーベイヤーによる評価等の検討）、2 適切な連絡手段の確保（防災無線機(VHF)の使用等）等の改善すべき点が指摘された。

## 2. 海上災害防止センターの油防除体制および運営体制

### (1) 油回収船の代替建造

油回収船は、海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律(海防法)第39条の4で、総トン数5,000トン以上のタンカー船主に配備が義務付けられており、現在東京湾、伊勢湾、および瀬戸内海の全国10基地に10隻配備されている。これら油回収船は、船齢20年以上が経過し老齢化が著しく、1995年度より同センター内の機材専門委員会で代替の検討が開始された。

今回の代替にあたっては、コスト面および技術面の両面から検討を重ね、また、法令上の要件については海上保安庁と協議を重ね、最終的に、自航式の油回収船ではなくタグボートに油回収機・オイルバージ・オイルフェンスを搭載した油回収システム(タグ方式)を導入することとし、代替時期については、2001年度および2002年度に各5隻ずつ進めることとなった。

### (2) 証明書発行料金の値上げ

同センターは海防法で船主に義務付けられている油防除資材および油回収船の配備を代行し、関係タンカー船主に対して同センターの資機材を利用できる内容の「基地資材備付証明書」および「油

回収船等配備証明書」を有料で発行しているが、上述の油回収船の代替に当たり証明書発行料金の値上げについて同センターの機材専門委員会で検討された。同センターによれば、現油回収船の建造資金は全額借入金であり証明書発行料収入により借入金を返済してきたこと、および、返済完了後は節税対策もあり収支均衡ベースの証明書発行料を設定してきたこと等から内部留保ができず、上述の油回収船代替建造に必要な資金は日本政策投資銀行およびシップ・アンド・オーシャン財団からの借入金で全額賄うこととしている。このため、借入金の返済および維持管理費用等を確保するため、証明書の発行手数料を1件当たり24,000円値上げすることとされた。

### (3) 運営体制の検討

ナホトカ号事故を教訓とし、国の施策として海上災害防止センターの機能強化が図られたが、その過程で、防災基金の運用問題および大型油回収装置(トランスレック)の維持管理費の財源問題等、同センターの運営体制が問題点として指摘された。このため、1998年に「海上災害防止センター運営検討委員会」が当協会企画調整部および同センター総務部を事務局として設置され、1 同センターの運営効率化、2 機材業務勘定による同センター共通経費の負担割合(現在2/5負担)の見直し、3 現在5年間の緊急避難的措置として機材業務勘定にて負担しているトランスレックの維持管理費等の問題について検討が続けられている。

## 7・5・3 有機すず(TBT)含有塗料規制問題

### 1. IMO における審議状況

#### (1) IMO 第21回総会(1999年11月)

次の総会決議が採択されるとともに、2001年に外交会議を開催するための予算が承認された。

1) MEPC は、緊急案件として有機スズ系船舶防汚塗料を2003年1月1日以降、船舶に新たに

塗布することを禁止し、2008年1月1日以降船舶に塗布されていることを禁止するための世界的な法的拘束力のある枠組み（条約）を策定すること。

- 2) 各国は産業界が環境に悪影響を与えない船底防汚塗料を開発、試験、使用するよう奨励すること。
  - 3) 各国は船底防汚塗料の評価手順を開発し、社会や環境への影響を検討し、さらに防汚塗料の環境への影響に関する科学的、技術的な研究を促進すること。
- (2) 第44回海洋環境保護委員会（MEPC44、2000年3月）

第21回総会で採択された内容を踏まえ、2001年の外交会議を成功させるために、2000年10月開催予定のMEPC45までに新条約案文の作成作業を完了する必要があることから、MEPC44の作業部会（WG）において、すべての条文案を一通り審議し、本会議での検討は次回MEPC45で行うこととなった。

WGにおける主要な論点についての審議結果は以下のとおりである。

- 1) 適用：「国際航海に従事する」文言を削除し、原則としてすべての船舶を対象とすることに合意。
- 2) 検査および証書：検査対象船舶は国際航海に従事する船舶とし、総トン数等については、MEPC45で審議予定。
- 3) 技術的要件についての改正：tacit改正方式を採用することに合意。

2000年10月のMEPC45においては、MEPC44のWGで審議された新条約案全体の内容・構成についての検討に加えて、条約の改正方法、発効要件等について審議される予定である。

## 2. 日本造船研究協会の対応

日本からTBT船底防汚塗料を規制する条約作りをIMOの場で率先して行うために、日本造船研究

協会の第76基準研究部会は、規制の導入方法等に関する検討を第3副作業部会（SWG3）、代替船底防汚塗料の評価・選定手順の検討をSWG4において検討した。しかし、MEPC44において一応の条約案が整ってきたことから、SWG3は終了し、具体的な種々の検査ガイドラインを提案していくべく、規制の実行担保方法に関する検討を行うためにSWG5が検討を開始した。

## 3. 当協会の対応

日本造船研究協会の第76基準研究部会へ参画し、合理的な条約作りのために船主意見を積極的に申し入れている。

条約案文検討の中で船主にとっては、次の2点が大きな問題である。

### (1) サンドブラスト問題

「2008年1月1日以降船舶に塗布されていることを禁止すること」に関し、当協会は船底塗料が海洋生物に害を及ぼさなければよいとの考え方から、すでに塗布されているTBTへの対処方法をサンドブラストによる完全な除去に限定することは妥当でないとの働きかけを行い、日本政府は以下のいずれを採用するかは「船主の裁量に任せるべき」こととするMEPC44対処方針を決定し、MEPC45でも同様の方針で臨むこととしている。

- 1) サンドブラストにより、船体表面に残存しているTBTを完全に除去する方法。
- 2) 残存するTBT塗料の上に、シーラコート塗布し、TBT塗料の溶出を防ぐ方法。

### (2) 簡易サンプリング問題

MEPC44のWGにおいて、TBT塗料のブラックマーケット撲滅の観点から、「船舶の検査および違反の発見」という寄港国の検査を規程している条項の中に、船底防汚塗料の簡易サンプリングを可能とする条文が盛り込まれた。これに対し、当協会は現行のMARPOL条約を例にとっても証書の検査を行った上で明らかな不備があった場合を除き具体的な検査に移行できないにもかかわらず、

1 当該条文案では証書の検査に加えて簡易サンプリングを実施できる記述となっていること、および、2 現状の技術レベルでは塗膜の表層のみの成分を簡易に分析できる装置は存在しない実態から、サンプリングを規程した条文案を削除するよう運輸省に要請した。しかしながら、1 ブラックマーケット撲滅への具体的方法が他にないこと、2 サンプリングを定めている条文には船舶に遅延を生じさせてはならないとされていること等から、日本政府としては簡易サンプリングを実施するにあたっての問題点および船主として危惧される点を盛り込んだ簡易サンプリングの実施方法に関するガイドラインを作成し、提案していくこととしている。

## 7・5・4 大気汚染防止問題

### 1. IMO での審議状況

1997年9月に開催された MARPOL 条約締約国会議において、MARPOL73/78条約を修正する1997年新議定書として、「船舶からの大気汚染防止に関する MARPOL 条約の新附属書Ⅵ」が採択された。

#### (1) 燃料中の硫黄分のモニタリングのためのガイドライン

MARPOL 条約新附属書Ⅵにおいて、大気汚染物質である硫黄酸化物(SO<sub>x</sub>)を含む排気は、硫黄を含有した残さ燃料油の燃焼の結果による排気と考えられている。SO<sub>x</sub>に関する規程を定めている同新附属書Ⅵの第14規則には、燃料に含まれる硫黄分の上限值とともに、燃料に含有される全世界的な硫黄分の平均値を監視することが定められている。

1999年6月の第43回海洋環境保護委員会(MEPC43)において、1 硫黄分の監視方法、2 1年間および3年間の全世界的平均硫黄分を算出するための計算方法、3 試料採取および性状分析サービスの提供者の選定条件等が盛り込まれた「船舶上で使用されるために供給された残さ燃料油の

全世界的な平均硫黄含有量の監視に関する指針」が海洋環境保護委員会決議の MEPC82(43)として採択された。2000年3月の MEPC44において、オランダは同指針の検証作業を行ない、その結果を報告することを申し出た。同指針の検証に当たっては、3年間の全世界規模の燃料油中硫黄分のデータ収集が必要となるので、1999年を監視の初年とした場合、2002年まで待たなければならないが、結果ができれば最速の機会にオランダが MEPC へ報告することが確認された。

#### (2) NO<sub>x</sub> テクニカルコードの修正について

MARPOL 条約新附属書Ⅵにおいて規程されている NO<sub>x</sub> テクニカルコードには、NO<sub>x</sub> 規制の適合に関する検査手続き、計測方法、NO<sub>x</sub> 排出量の計算方法等の詳細が定められており、船用機関を含む往復動内燃機関からの大気汚染物質等に対する計測手法の国際的規格化を図るべく検討されていた ISO8178(1996)案をベースに作成された。ISO8178(1996)に不明確な点があるため、修正作業が行われ、それが最終化の見込みとなったことを受けて、MEPC43において、NO<sub>x</sub> テクニカルコードの中で ISO8178に関連する計算や式が同一であることを確認するとともに、編集上のエラーを修正する必要のあることが確認された。日本からも編集上および技術的な「陸上試験における給気に関する係数」の修正提案を提出したが、2000年10月開催予定の MEPC45にて検討されることとなった。

#### (3) SO<sub>x</sub> 放出規制海域の指定

2000年3月の MEPC44において、北海海域を SO<sub>x</sub> 放出規制海域とする提案があり、数カ国から1 現実に低硫黄燃料の調達の高難しさ、2 規制海域認定基準の適合性の慎重な検討が必要等の反対意見がでたものの、MARPOL 条約新附属書Ⅵの SO<sub>x</sub> 排出規制海域指定のための基準および手続きを満足するとの結論に至り、同新附属書Ⅵの SO<sub>x</sub> 排出規制海域に関する改正案が承認された。さらに、1 SO<sub>x</sub> 排出規制海域の司法権の及ぶ域内において低硫黄燃料油の入手可能な環境を確保

すること、および、2 低硫黄燃料油の入手かつ使用を容易にすることを石油および海運業界に要請すること等の総会決議案が承認された。しかしながら、一部から改正内容に対し次回総会まではコメントする機会が得られないとの意見があり、それらに対し MEPC45 において、コメント可能であることが確認されている。

#### (4) MARPOL 条約新附属書 VI の発効問題

MEPC44 において、日本は「NOx 規制に対応できるエンジンは十分あるので、それが普及する環境にある。従って、MARPOL 条約新附属書 VI の早期発効に各国は努めるべし」とのインフォメーションペーパーを提出し、多数の国が早期締結のための国内検討や準備を行っていることがわかった。同新附属書 VI の発効要件は「15ヶ国以上の締約国かつ世界の船腹量の50%」であるものの、現在2カ国4.83%にしか達していない。

#### (5) NOx モニタリングガイドライン

MEPC41 において、NOx テクニカルコードに規程されている NOx モニタリングガイドラインについては、DE（設計設備小委員会）で検討されることが指示され、1999年3月に開催された DE42 において、ドイツをコーディネーターとして、取りまとめるとされている。

NOx に関する技術的検討は従前より日本船用工業会の大型機関技術専門委員会が国内で担当していた。NOx モニタリングガイドラインに関しては、同委員会の下に NOx モニタリングガイドライン作業部会を設立し、2000年9月にドイツへ日本提案を提出できるように検討を行っている。

## 2. NOx 適合エンジンの鑑定

### (1) 日本海事協会の対応

船舶からの NOx の排出規制は、MARPOL 条約新附属書 VI 発効の日付にかかわらず、2000年1月1日以降建造される船舶に搭載される出力130kw を超える船用ディーゼル機関に適用される。

これを受けて、日本海事協会（NK）は、同新

附属書 VI が発効した時点での円滑な移行を目指すため、任意ベースで同新附属書 VI および NOx テクニカルコードに一致していることを証明する鑑定業務を行っており、同附属書 VI が発効するまでの間、エンジンに対して鑑定書を発行している。

### (2) 日本政府の対応

運輸省海上技術安全局検査測度課は、未発効である MARPOL 条約新附属書 VI を担保する国内法が整備されていないことから、国内法が整備されるまでの間、NK が策定した「NOx 鑑定要領」に基づき、NK の実施する鑑定に合格したディーゼル機関について、同新附属書 VI の要件に適合しているものとして、申請に応じて、適合文書（Statement of Compliance for Engine Air Pollution Prevention）をメーカーに対し発給することとし、1999年10月20日より実施している。

## 3. 日本造船研究協会における研究

日本造船研究協会は、MARPOL 条約新附属書 VI とともに NOx テクニカルコードが採択されたのを受けて、その規則に添ってスムーズに運用できるかということを実船による運用シミュレーションなどによって検証作業を行っている。

NOx テクニカルコードに従った船舶の NOx 排出をより円滑に実行するために、NOx 規制への適合確認方法や、機関パラメータ変更時の対処方法等に係わる運用上の課題を調査研究することが重要となる。従って、MARPOL 条約新附属書 VI が発効した場合に備えるために、船用ディーゼル主機関を対象として実運用に係わる課題を技術的・経済的な観点から調査研究し、機関製造・船舶建造段階のみならず、竣工後の船舶における運用（運航、保船、検査、アフターサービス等）が円滑に実施されるために、必要かつ有効な基礎データを得ることを研究の目的としている。

現在、次のように、NOx テクニカルコードを運用するにあたり、実行可能な運用方法のフォーマットを作成し、また対応不可能な部分や曖昧な部分を

抽出し、運用可能なように如何に問題をつづして行くかの研究を行っている。

- ・テクニカルコードの解釈
- ・テクニカルファイルの統一原案の作成
- ・パラメータチェック法における統一原案の作成および問題点の抽出（タンカーで実際に検査できるか等）
- ・機関仕様変更時の取扱い
- ・新附属書Ⅵ発効時への対応
- ・規制値を超えた場合の対応
- ・既存船適用時の問題など

研究の結果、運用上、本質的に対応不能な点や、規制が逆に NOx 低減化を阻害する点などが見つかれば、問題点を提言することとしている。なお、2002 年末までに仮に MARPOL 条約新附属書Ⅵが発効しなかった場合には、発効に向け IMO の場で再検討を行うこととされており、研究結果に基づく提言が、日本の提案に反映されることとなる。

### 7・5・5 バラスト水排出規制問題

#### 1. IMO におけるバラスト水管理条約案の検討

船舶のバラスト水に潜んで移動するプランクトン等が海洋環境に悪影響を及ぼすことが問題視されてきたことから、IMO では海洋環境保護委員会 (MEPC) の場でバラスト水中の有害海洋性生物の移動を管理するための規則案について審議を行ってきた。

バラスト水排出規制に関しては、1 すべての地域での排出を管理すべきか、または、2 現実に被害が生じたかあるいは生じるおそれがあるため管理を求める国（地域）での排出を管理するにとどめるべきか、また後者の場合には陸上の動植物に対する検疫と同様に寄港国のニーズに基づく規則が必要となるが、世界的な統一ルールとしての規則の内容はどうすべきなのか等の問題点が指摘されてきた。

1999年6月29日～7月2日の間に開催された第43回 MEPC においては、バラスト水管理の具体的手法として、次の2つの基本概念が対立したまま審議

に入ることとなった。

- 1 “Universal Approach”：すべての船舶とすべての海域を対象とし、必要に応じて除外対象を決めようとする案（米国案等）
- 2 “Ballast Water Management Area (BWMA) Approach”：バラスト水管理に係る安全・環境・経済のそれぞれの分野での懸念の適切なバランスを得るためバラスト水管理区域 (BWMA) を設定した上で、この区域を適用対象とする案（日本案等）

米国は有害水生生物の移動は全世界的に防ぐ必要があること、生物環境の破壊は予見不可能で10数年後に認識されるものであること、先進国のみが自国の水域を保護するのではなく途上国のためにも世界的な規制が必要であることを主張した。一方、わが国等は BWMA を設定したうえで、有害生物の移動防止が強く要請される地域での排出規制を中心とする現実的なアプローチを主張、意見が対立し、適用対象という最も根本的な問題で暗礁に乗り上げた形のまま、次回 MEPC に持ち越されることとなった。

2000年3月6日～15日に開催された第44回 MEPC においては、何らかの方法でバラスト水の管理をしなければならない船舶をどの範囲にすべきかが最重要テーマとして審議された。米国が主張する「全船舶への適用」と、日本の他、オーストラリア、ノルウェーなどが主張する「IMO における審議を経て設定される BWMA 内を航行する船舶のみに対する適用（一定海域での特別要件）」について審議された。その結果、折衷案として、バラスト水排出時の一般的注意事項は原則として「全船舶への適用」とし、バラスト水交換等の具体的規則を伴う水域に関しては「一定の海域での特別要件」とすることが合意された。また、「1 沿岸国は IMO の定める基準にしたがって自国の管轄する水域内にバラスト水規制区域を設定する、2 設定した場合は速やかに IMO に伝達する、3 規制区域においてはバラスト水の排出が制限される」というスキームが合意された。バラスト水管理計画、記録簿等については、国際航海

に従事する全ての船舶が備付けることとされた。

今後2002～2003年での新条約採択を目指しMEPCの場で審議が続けられる予定である。

## 2. バラスト水処理方法の研究

バラスト水による有害海洋性生物の移動を防止するための方策として現在唯一実用化されている洋上におけるバラスト水交換は、その安全面・経済面等により実施の困難性が指摘されており、米国、豪州、欧州等の各国においてはバラスト水交換に替わる手法として、濾過法、温度管理法、紫外線処理法、化学処理法等に関し研究開発が行なわれている。わが国においては、日本海難防止協会において、特殊なパイプを通過させることにより微生物を殺滅する装置（ミキサーパイプ方式）について研究が進められており、当協会も同研究に参画する一方、バラスト水管理に関する基礎的データの収集に協力するため「船舶バラスト水の生物等性状の経時変化調査」を実施した。研究の概要は以下のとおりである。

### イ) 船舶バラスト水のミキサーパイプ処理法

ミキサーパイプ処理法は、海水中粒子を粉砕する効果および液体と気体を効率良く混合する効果を併せ持つ単純な構造のミキサーパイプをバラスト水配管中に組み入れ、漲水時、排水時、あるいは両機会に通水することにより、1旋回によって発生する乱流2突起への衝突あるいは突起後背に発生する乱流の作用により海水中の微生物を殺滅する方法である。この方法は、通常のバラスト水オペレーションを変えずに実施でき、また、1 化学薬品や電気反応による処理のように二次汚染と船体への影響がない、2 構造が単純に必要な動力も少ない、3 フィルターを使用しないので目詰まりの心配がない、4 装備スペースが比較的小さい、5 低コスト（インシヤル、ランニング両面）である、等の優れた作用と効果が考えられている。1999年度は、実船に適用する際における適切な構造とシステムを検討するため、小型試作機（処理水量約20m<sup>3</sup>

／h) による陸上実験を実施した。

実験の結果、植物プランクトンでは1回の処理で50%近い細胞が消失し、ミキサーパイプの殺滅効果が明らかになった。光合成生物である植物プランクトンは暗黒条件下では生産活動が阻止されて死滅に向かうため、原水を2週間貯蔵した後に処理すると正常な細胞数はさらに減少し、また、一度処理した海水を再処理した場合には正常細胞は全く残らなかった。動物プランクトンおよび甲殻類に対しても、原水を2週間貯蔵した後に処理することで完全な殺滅効果が得られた。

一方、外的圧力に耐久性がある有毒プランクトン Alexandrium 属のシスト（休眠孢子）および大きさが1μm前後と極めて微小な一般従属栄養細菌に対しては目立った効果が得られず、今後の研究課題となっている。

なお、同研究の成果を第44回MEPCに報告したところ、多くの国が興味を示し質問が寄せられた。

### ロ) 船舶バラスト水の生物等性状の経時変化調査

船舶のバラスト水は、航海中のバラストタンク内が暗黒・閉鎖環境であるため、生物が死滅する等の性状変化が起きていると予想される。当協会では、その変化状況を把握し、リバラストの効果に関する評価およびリバラストの代替対策の検討に情報を与えることを目的に、バラストタンクを模擬する陸上実験において海水性状の経時変化を調査した。

実験の結果、バラストタンクの中（暗黒・閉鎖環境下）では、動植物プランクトンは、約1週間で多くが死滅し、2週間ではほとんど死滅にいたることが実測された。この性状変化は、海域や季節を問わず全世界の海水および生物でもほぼ同様であると推定される（ただし、環境の変化に対して強い耐性を持つシストや有機物分解生物であるバクテリアは死滅し難い）。

実験結果をリバラストとの関連から考察すれ

ば、船舶の航海の期間によっては、リバラストを実施しない場合よりも生きた状態の生物を多く放出している可能性がある。リバラスト実施海域が沿岸域の近くであったり、沿岸域に向かう海流が存在している場合には、リバラストにより排出された生物が沿岸水域に定着することもあると推測される。このように、リバラストは生物の移動を必ずしも低減していないと考えられ、反対に、広域化させている可能性もある。

今後、リバラストをより実効性のあるものにするためには、一律の方法ではなく、航海期間や航路の特性を考慮し、移動を防ぐ生物の質と量および実施方法を検討すべき旨指摘している。

化室素、代替フロン等)の排出量の削減を進める国連気候変動枠組条約 (UNFCCC) では、国際航路に従事する船舶および航空機からの CO<sub>2</sub>排出に関してはIMO および ICAO を通して国際的な枠組みの中で検討していくこととされているが、IMO は、地球温暖化ガスの現状把握および削減方策についての研究を民間調査機関に委託しており、2000年10月の海洋環境保護委員会 (MEPC) において調査報告書を取りまとめ、翌11月の UNFCCC 第6回締約国会議 (COP6) へ提出することとしている。

一方、当協会は、経団連が取りまとめを行う環境自主行動計画の策定に参画し、1999年9月に行った第2回フォローアップでは、引き続き2010年における1990年に対する輸送単位当たりの CO<sub>2</sub>排出量を10%削減していくとの目標を維持するとともに、調査の結果、1990年度の CO<sub>2</sub>排出原単位が1のときの1997年度および1998年度の指数はそれぞれ0.86、0.90となった旨報告した (資料7-17参照)。

### 7.5.6 その他の環境保護対策

#### 1. 地球温暖化防止問題

先進国全体の温室効果ガス (CO<sub>2</sub>、メタン、亜酸

〔資料7-17〕 外航海運における CO<sub>2</sub> 排出実態調査結果

		1990年度	1997年度	増減率	1998年度	増減率
燃料消費量 (トン)	A重油	484,471	472,754	-2.4%	377,885	-22.0%
	C重油	12,260,653	13,814,595	12.7%	14,172,873	15.6%
	計	12,745,124	14,287,349	12.1%	14,550,758	14.2%
CO <sub>2</sub> 排出量 (千トン)		10,434	11,696	12.1%	11,909	14.1%
年間貨物輸送量 (千トン)		597,032	778,921	30.5%	758,270	27.0%
運航船隻数 (隻)		2,288	2,607	13.9%	2,643	15.5%
CO <sub>2</sub> 排出量/輸送貨物量 (kg/トン)		17.5	15.0	-14.1%	15.7	-10.1%
回答社数		33	40		45	

注) CO<sub>2</sub>排出量は炭素換算値。増減率は90年度に対するもの。当協会会員会社が運航する外航船舶を対象に調査。

## 7.6 船舶の建造および保船、機関管理対策

### 7.6.1 エリカ号沈没・重油流出事故とタンカーへの規制の動き

#### 1. エリカ号沈没・重油流出事故

##### (1) 事故の概要

エリカ号 (Erika号、以下E号という) マルタ籍、37,282DWT、19,666G/T、全長183m、幅28m、1975年日本の笠戸ドックで建造、事故当時の船齢25年、船主はマルタ Tevere Shipping、船舶管理者：イタリア Panship、傭船者：フランス Total-fina Oil Group、船級：イタリア Rina (Registro Ital-

iano Navale) 建造から事故までの間に4船級を経験)は、1999年12月8日にフランスのダンケルク港で重油を約30,000トン積載しイタリアのリボルノへ向けて出航した。同号は英仏海峡を航行中、南西の風17~18m、波高3~4mの荒天に遭遇した。ビスケー湾に差し掛かった同年12月10日14時頃から天候はさらに激しくなり、20~23m以上の西南西の風と6mの風波とうねりにより青波が絶え間無く甲板を打った。約一昼夜後の同年12月11日正午過ぎから船体は傾き初めたため、パラスト操作により傾斜を少なくしたが、14時30分頃甲板に裂け目が発見され、16時過ぎには避難港へ向けたものの、翌12日の03時には裂け目が広がり操縦困難に陥った。さらに船側外板が裂け始め、8時半頃には船体が折損、乗組員は11時前に全員が救助された。航跡は、資料7-19のとおりである。

この事故の結果、大量の流出油による汚染のため、約20,000羽の水鳥が被害を受け、そのうち5,240羽が犠牲となり、また数千匹の動物が英国、ベルギー、オランダの救出センターに運ばれたといわれている大海洋汚染事故に至った。

## (2) E号重油流出事故の油防除対応

折損した船体のうち船首部は1999年12月13日に折損した海域付近で沈没し、船尾部はオーシャンタグで沖合いに曳航を試みたが同年12月14日に沈没した。積み荷であるC重油のうち、船首部に6,000トン、船尾部に10,000トンの油が残っており、約14,000トンは海上に流出したと言われている。

海岸漂着油の防除作業は、海岸局職員、民兵団、消防団、軍のほか、住民、ボランティアを加え総勢約5000人で作業を行ない、2000年2月8日をもって一応の漂着油防除作業を終了した。しかし、沈没した船体に残存している油の本格的な回収作業は荷主であるTotalfinaによれば、海象の穏やかなになるわずかな期間である5月から秋までの間にポンプで吸い上げる除去方法を計画しているとのことである。

## (3) Rinaの暫定事故報告

環境保護意識の高い欧州において、発生した海洋汚染事故に対し、資料7-18に示すとおり、フランス政府が2月に暫定事故報告書と提言を発表し、さらに海上安全憲章という形で国内対応を図るとともに、欧州委員会(EC)は3月に再発防止に向けた規制案を発表した。これに対し、E号が加入していた船級のRinaは2000年4月7日に至って漸く暫定事故報告を発表し、次のとおり、乗組員のオペレーションミスおよび船舶管理体制の不備を強調し、船体構造および船級の責任に関し言及していないなどから、海事関係者からは評価が得られなかった。

- 1) 船体破断の原因は水線下部に発生した亀裂を破断するまで進行させたいという取扱いのミスにある。
- 2) 最初の亀裂から18時間以内に著しく状況が悪化しており、この助長要因は貨物の積載状況、貨物の加熱および荒天下での操作方法といった船舶の運用方法、過去の修理、ならびに陸上からの支援不足にある。

## 2. タンカーへの規制の動き

### (1) フランス政府の対応

フランス政府はいち早く事故の重大さに鑑み、直に事故調査委員会を設け、2000年1月13日に暫定報告書と提言をまとめるとともに、同年2月10日にあくまでもフランス国内での対応としつつも、石油輸送のための海上安全憲章をまとめ、政府代表である運輸大臣と関係者間(同国内の船主協会、大手石油会社、船級協会等)の合意を成立させた。その概要は資料7-18のとおりである。

フランスおよび欧州連合(EU)によるシングルハルトンカーの早期フェーズアウト(段階的排除)提案はまったくの地域規制であることから、趣旨に賛同しない国がEU内にもあることや、ICS(国際海運会議所)をはじめとする国際海運団体のほか日本を含め他諸国からも反対の声が大きかった

ことから、フランス政府は、資料7 20のとおり、フランス国内で審議された独自の老齡タンカー対策(案)を作成し、同年2月にIMOへ意見書を送付し、本案件がIMOの場で取り上げられるように働きかけた。また、在日仏大使館からも日本政府に対し、フランス提案への支持協力のアプローチがあった。

#### (2) 欧州連合(EU)の動き

以上のようなフランス政府の素早い反応に対し、欧州連合(EU)議会は世論を背景にこれに遅れじと欧州議会共同宣言を發表し、E号事件に関連して明らかになった諸問題への取り組み方針を打ち出した。これに基づいて欧州委員会(EC)は、2000年2月10日に1PSCの強化、2船級協会の監督強化、および3ダブルハルの前倒しに関するEUの共同方針を提案するため、業界関係者との意見交換と加盟国政府による会合をそれぞれ同年3月1日と2日に開催した。業界関係者との会合においては、ダブルハルタンカーの導入前倒しに関し、エリカ号事故の再発防止には結びつかない等の指摘が多くなされた。また、加盟国政府との会合においては、PSC強化と船級協会の監督強化については、加盟国のコンセンサスを得たが、ダブルハル・タンカーの前倒し導入については賛否両論があった。

その後、2000年3月28日に開催されたEU閣僚理事会においても、PSC強化と船級協会の監督強化については、加盟国のコンセンサスが得られたが、ダブルハル・タンカーの前倒し導入についてはIMOで議論すべきとの議論が圧倒的に多かった。

欧州委員会(EC)によるシングルハルタンカーのフェーズアウト提案は資料7 21のとおりである。

#### (3) 国際船級協会連合(IACS)の動き

国際船級協会連合(IACS)はE号の沈没事故は老朽化したタンカーの船体強度に問題があったとする見方から、産業界の自主的な取り組みとして、2000年2月16日にIACS臨時理事会において、船

舶の検査手順の強化を図ることを決定した。さらに、サブスタンダード船に対し宣戦布告するとして、例えば船級を変更した多数の老齡船を対象に各船の過去の検査をたどるパーティカルコントラクトオーデットの実施などの自己監督の強化、および老齡船が検査の厳しい船級協会を避けて他の船級協会に登録を変更する、いわゆる“CLASS HOPPING”を防止する意味から、ある船齡以上の船舶を対象に船級変更手順を著しく強化することなどを決定した。

2000年3月15日~17日のIACS一般政策部会において、さらに具体的に検討され、資料7 22のとおり、6項目に亘る検査強化策が審議された。

また、2000年5月5日にIACSは、ICSをはじめ、バルチック国際海運協議会(BIMCO)、国際独立タンカー船主協会(INTERTANKO)、船主責任相互保険組合(P&I)、国際海事保険連合会(IUMI)、石油会社国際海事評議会(OCIMF)のほか、オブザーバーとして国際海事機関(IMO)等の海事団体との会合において、1透明性の確保、2調査手続き、3自己責任の強化についてIACSが取組むことを合意した。

- 1) 透明性の確保では、当該船舶の状況がよく分かるようにし、情報周知の徹底と確認。
- 2) 調査の手続きについては、客観的に効果的と認められる調査の実施。
- 3) 自己責任を強化するために、現行システムの再調査。

また船級協会の役割と、その有効性、責任、貢献度を明らかにするために、船級協会と各海事団体の代表者で構成された作業部会を設置することで合意した。

#### (4) IMOの動き

2000年3月に開催された第44回海洋環境保護委員会(MEPC44)において、オニール事務局長は立法レベルで海上安全および海洋環境保護に関して議論できる国際的な場は、このIMO以外になく、また地域規制は不合理であることを訴えた。

また、2000年5月の第72回海上安全委員会(MSC72)において、わが国はじめ多くの政府代表が、シングルハルのフェーズアウト(段階的な使用禁止)は地域規則によらず、IMOでの審議を経て海洋汚染防止条約(MARPOL)に定めるタンカー構造規則を改正して、世界的な統一基準の下で実施すべきであるとの意見を述べ、迅速な対応を求めた。このため、本件は本年2000年10月に開催予定のMEPC45においてMARPOL条約改正議題の中で取り上げられることとなった。

一方、2000年5月に開催されたMSC72において、わが国が1997年に発生したナホトカ号の沈没重油流出事故の調査結果に基づいて提案した「ばら積み運搬船および油タンカーに対する検査強化プログラムに関する指針」を定めている総会決議744(18)の改正提案が緊急議題として取り上げられ、審議の結果、承認されるとともに、船齢15年以上のタンカー等の船底検査の要件が強化された。総会決議744(18)の改正の発効は、2002年7月1日の見込みである。規則の改正内容は以下のとおりである。

#### 1) 船齢が10年を超える油タンカーの縦強度評価

2000年4月に開催された第43回設計設備小委員会(DE43)において、ナホトカ号事故以来日本が研究してきた老齢タンカーの縦強度評価に関し、審議された結果、下記の内容が承認された。通常の手続きを踏むと発効までに非常に時間を要するので、例外的な措置としてMSC72へ緊急案件として送付されることが合意された。

- 1 長さ130m以上の油タンカーを対象とし、
- 2 船齢が10年を超える定期検査時に縦強度に関する船体の状況評価し、
- 3 必要に応じ切換え・補強を行った上で、
  - ・フランジ断面積の減少が建造時の10%を越えないこと、
 または、
  - ・縦強度が建造時に要求される強度の90%を維持すること。

#### 2) 船齢15年以上の油タンカーおよびバルクキャリアーの船底検査

1999年12月に発生したエリカ号事故を受けて、フランスより「船齢15年以上の油タンカーおよびバルクキャリアーの船底検査は、ドライドックで実施しなければならない」がMSC72に提案され、最近相次いで起こったナホトカ号、エリカ号の海洋汚染事故の重大性を鑑み、ドライドックで船底検査を実施することが老齢船の構造欠陥の発見に対して有効であるとの観点から全会一致で承認された。本件は検査と証書の調和システムに基づく検査の指針を定めた総会決議746(18)の船底検査の規程にも関連することから、第9回旗国小委員会(2001年2月)においても審議される予定である。

#### (5) 当協会の対応

当協会では、当初エリカ号の事故がタンカーの新たな規制に発展する惧れがあることから、今後の欧州における動きに注視し、情報収集に努めることとしていたが、EUの動きが早いことから、2000年2月25日に急遽タンカー部会および工務委員会合同会議を開催してEU委員会の提案に対する当協会意見を資料7-23のとおり、取りまとめた。

また、各国船主協会が加盟する国際海運会議所(ICS)および欧州船主協会(ECSA)を中心とする欧州の船主団体等でもEU単独でのタンカー規制は、1989年のエクソンバルディス号事故後に米国が制定したOPA90(1990年の油濁防止法)の二の舞になることを警戒して、各方面に新たなタンカー規制は世界的に統一された基準となるようIMOで審議するよう働きかけをしてきた。

当協会はICSと連携して、2000年3月1日に開催されたEU委員会と業界関係者との会合にロンドン事務局長がICSの一員として参加した。当日の会合ではICS、ECSA、BIMCO、INTER-TANKO、IACS等がそれぞれの立場から積極的に意見を述べたほか、OCIMF、港湾協会、P&I、造船業界、保険業界等から合計約30名が出席した。

この中で当協会は船主としての意見を述べるとともに、特に日本はナホトカ号事故の経験から、PSCにおける旗国と寄港国の協力および船体強度のチェック体制の強化が再発防止に役立つと考え、合理的な防止策を世界的に統一した基準としてIMOに提案していることを強調した。これに対しEU側は、業界関係者の意見は聴き置くが、EU委員会としてはやるべきことはやるという姿勢を示し、日本の提案に対しても全面的に賛成するがダブルハル規制の前倒しも必要と回答するなど、業界関係者との意見は平行線のままとなった。

また、IACSの検査強化に関しては、5月5日開催の業界団体との意見交換会に備え、基本的には検査強化は評価するものの、船舶運航上の問題点があるため、資料7-24のとおり、具体的な問題を整理した。その概略は、検査強化に対する基本的な姿勢として、1すでに規制化されている検査を適確に実施することが重要であり、2腐蝕による部材の衰耗が問題とされているバラスタタンクへの毎年内部検査に関しては、定期検査や中間検査のように、貨物を揚げ切って一定日数を検査のために当てることのできる場合と異なり、RUNNING中における検査実施そのものが安全上、技術上の問題から困難であること等を指摘するものとなっている。

#### (6) 今後の見通し

##### 1) IMOの動き

フランス、ベルギー、およびドイツはシング

ルハルトンカーの早期フェーズアウトに関して、三国共同提案を6月にIMOへ提出した。この提案とEC提案、MARPOL、OPA90の比較は資料7-25のとおりである。

また、技術的側面のみならず、経済的側面の問題点を踏まえた検討がされている。従って、2000年10月開催予定のIMOのMEPC45に向けて、各国政府および関係団体から提出される見込みである。

本案件は最重要検討事項との位置づけから、MEPC45で一気に取りまとめられ、承認されれば、2001年4月に開催予定のMEPC46にて改正案を採択するという超スピード審議が立案されており、計画通りに採択されれば、最速の場合には、2002年8月から発効することとなる。

##### 2) IACSの動き

IACSの検査強化策は、IACSの統一規則(UR)に発展されることとなっている。当協会は資料7-24のとおり、2000年7月よりIACS議長となる日本海事協会(NK)に対し、むやみな規則強化を防ぎ、ずさんな管理体制にあるサブスタンダード船を排除するとともに、適切なルールにより船舶の検査が合理的に実施されることが重要との観点から意見交換を続けている。本件に関するURが制定されれば、板厚計測と転級は2001年1月1日、その他は2001年7月1日から実施される見込み。

#### 【資料7-18】

##### (1) フランス政府によるエリカ号事故暫定報告の主要点と提言の概要

- 1 事故の主因は船体の腐食にあり、これは乗組員とポートステートコントロール(PSC)により指摘されていたにもかかわらず、船級協会(複数)からも船舶管理者からも公表されていなかった。
- 2 乗組員、特に船長は第1級の乗組員であった。
- 3 船主は国際安全管理(ISM)証書を保持していたが、本船の実質的所有者を特定するのが極めて困

難でISMコードの危機管理手続きが機能していなかった。

- 4 PSC、船級協会および主要な石油会社により、本船は数多くの検査を実施され、本船がとて第1級のものではないことが分かっていたにもかかわらず、Repsol、Texaco、Exxon、Shell等により、用船可能と見なされていた。これらの多くの検査ではバラスタタンクの点検がされず、船長のみがバラスタタンク内の点検を行い重度の腐食を報告していた。

- 5 登録国のマルタは、登録船を管理する十分な手段を持たず、事実上、船級協会任せである。
- 6 本船は船級協会を何度か変えている。事故当時はイタリア船級協会に登録されていたが、フランス船級協会からの転級は同協会による主要検査（を逃れるため？）の直前に行われた。また、イタリア船級協会は事故調査に有益な情報を何も提供しなかったばかりか、船舶管理者へのISM証書発行などその業務実施手続きにも疑問がある。
- 7 石油会社は重油等の単純なカーゴはタンク等の質を要求しないので、質の最も低いタンカーを用船する傾向にある（恐らく収益性が低いから）。
- 8 本船は頻繁に検査を受け、重度の腐食が何度か発見されているにもかかわらず、PSCでは重要でない面のみが調査されていたに過ぎない。  
以上の事故原因に関する主要点から、フランス政府は次のような提言をしている。
- 1 船籍国が船級協会に船体検査等の代行権限を与える場合には十分に監督すべきこと。
- 2 イタリア船級協会はエリカ号に関する報告を公表すべきこと。
- 3 石油会社は用船する際に質の良い船を用船すべきで、フランス籍船はその質が保証されるので極力フ

ランス籍船を用船すべきこと。

- 4 船舶の検査は船体構造により重点を置くとともに、PSCにおける検査対象にはバラスト専用タンクの設置などが義務付けられていない1982年以前の建造船に重点を置くべきこと。
  - 5 船齢20年を超える船は、複数の船級、旗国、PSCの検査官および船舶管理責任者などで構成する検査チームにより、毎年検査を受けるべきである。
- (2) 石油輸送のための海運安全憲章

海上輸送の安全性を確立するための方策を規定したもので1「用船者はシングルハルトンカーの使用を2008年を以って止める。」という現行の国際規制の大幅な前倒しの他、2一定の条件を満たさなければ船齢15年以上の船は用船しないこと、3船級協会やオペレーターが頻繁に変更されている船舶の用船を避けること、また、4訓練と労働条件等に関する国際基準を守らない船舶管理者は使わないことに加え、5安全基準や船員の訓練と資格に関する条約を批准している国に登録された船のみを用船すること等が掲げられている。これらの他、615年以上の船齢の船の検査、船級協会の登録・変更手続きおよび検査の強化に加え、7海運関係者は責任と補償の上限引き上げを目的とした条約の改定を支持することなどを約束させている。

#### 〔資料7 20〕 IMO に対するフランス政府提案（骨子）

##### 安全強化策

1. EU 領海に入る船舶への監視強化による環境汚染事故の防止
  - a) EU 加盟国の港に入港する300総トン以上で環境汚染を起こす恐れのある、もしくは危険な船舶への監視強化。  
監視強化には強制報告制度も含む。安全面から見て、入港を拒否することもありうる。  
EU 加盟国の港に入港することなく EU 領海に入ってくる船舶で油、ばら積みの危険貨物または特定の危険物質を積むものに対する報告制度の確立。
  - b) 分離通航地帯に入る300総トン以上の船舶に報告義務を課す。
  - c) EU 加盟国の EEZ に入ってくる、油もしくは危険物質を積む300総トン以上の船舶に対する自発的報告制度の創設。
2. 監視、検査、透明性の強化および船内の労働条件改

善による環境汚染事故の防止

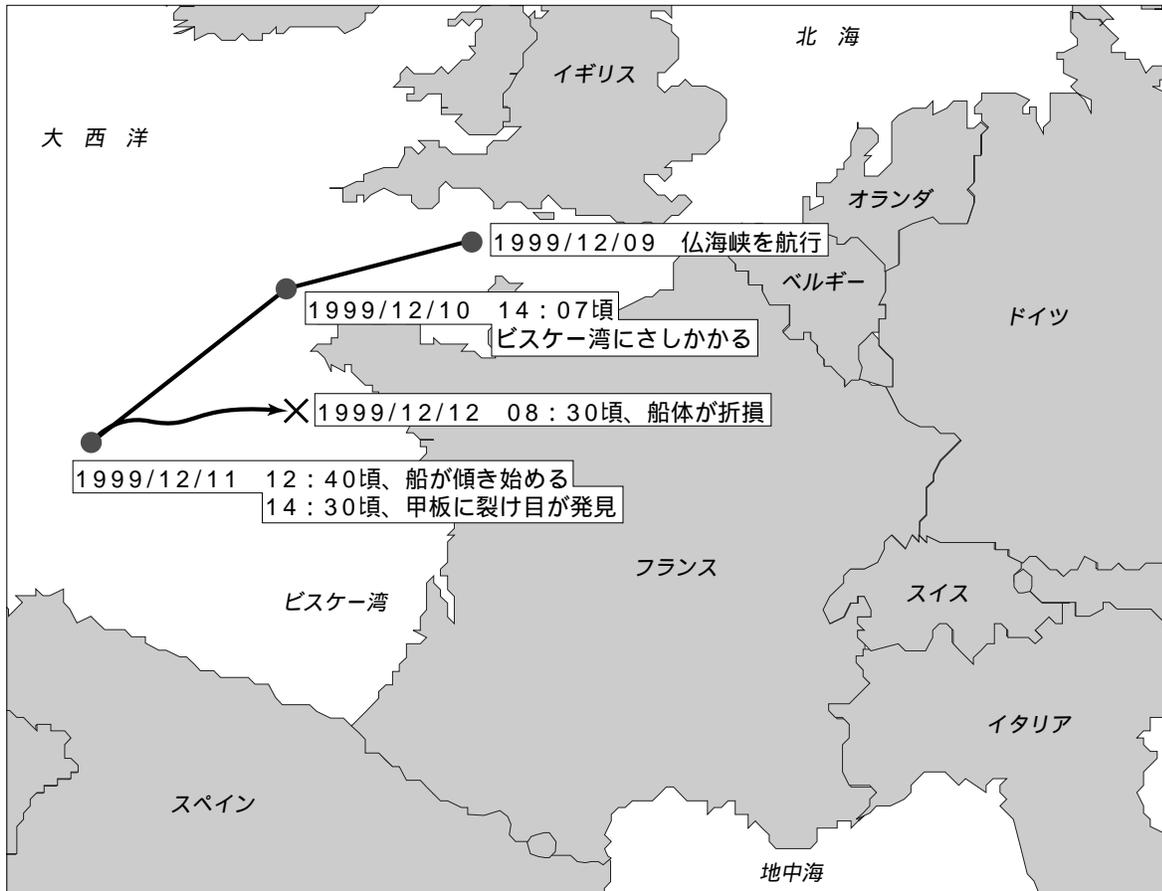
- a) 3年毎の定期的船体検査の創設。
- b) 安全検査に権限を持つ当局を監視する制度の確立。
- c) タンカー安全監視システムの創設。
- d) 危険品を輸送するシングルハルトン船は2008年をもって使用禁止。
- e) 情報の開示・公開により事故防止を図る。  
EQUASIS の普遍化・一般化  
事故発生の場合の沿岸国の調査能力の強化
- f) 船内労働条件の改善。

##### IOPCF の改革

1. 補償限度額の増額（限度額を現行2億SDR（286億円）から10億ユーロ（1,040億円）に引き上げ）
2. CLC の船主責任限度額の増額
3. 荷主拠出額の増額

以上

【資料7 19】 エリカ号沈没までの足跡



【資料7 21】 欧州委員会によるダブルハルまたは同等構造船の導入促進提案の概要

- (1) 導入を促進すべきダブルハルの要件は現 MARPOL 73/78の I / 13F 規則 (1996年7月6日以降引き渡される600D/W以上のタンカーにダブルハルまたは同等の構造を要求) による。
- (2) pre-MARPOL 船が Hydrostatic balance loading (HBL) などを採用する場合には I / 13G 規則によるダブルハル化に代わるものと認める免除規定は廃止。
- (3) I / 13G 規則の対象を20,000D/W以上の原油タンカーと30,000D/W以上のプロダクトタンカーから、600D/W以上の全てのタンカーに拡大し、サイズによる既存船と新造船の違いをなくす。
- (4) OPA90により締め出されたタンカーが欧州に来ないようにするため、OPA90による規制がはじまる2005年に合わせ、pre-MARPOL 船の船齢制限 (25年または30年) を23年に一本化し (1982 + 23 = 2005)、MARPOL 船の船齢制限 (30年) を28年に短縮する。
- (5) サイズが小さいために I / 13G 規則に規定されていない既存船は SBT / PL を備えているものは船齢制限を30年、備えていないものは25年とする。
- (6) 船齢制限に加え、pre-MARPOL 船の EU 水域での就航は2005年までとし、MARPOL 船および MARPOL 対象外の小型既存船の制限は造船能力と原油の供給状況を勘案し、2010 - 2015年の間とする。
- (7) 以上の規制は、EU メンバーを旗国とする、およびその flag にかかわらず欧州の港に寄港する600D/W以上のシングルハルタンカーを対象とする。
- (8) タンカーのダブルハル化を促進する動機を与えるため、入港料と水先料に関し、ダブルハルには割引、シングルハルには割増し料金を船齢に応じて課す制度を導入する。

## 【資料7 22】 IACS 一般政策部会において審議された検査強化策

- 1 加熱管を設備している貨物油タンクに隣接するすべてのバラストタンクは、船齢15年以上の船に対して毎年内検をする。
- 2 船齢15年以上のタンカーおよびバルクキャリアーに対し、入渠の要件を除き、中間検査を定期検査並みに行う。
- 3 20,000DWT以上のタンカーおよびバルクキャリアーに対し、第3回目の定期検査以降は、少なくとも2名の専任検査員によって、全ての定期検査と中間検査が施行される。
- 4 板厚計測は検査員により厳密な監視のもとにおかれる。
- 5 500GT以上の船舶における、あらゆる条約検査は専任検査員によって施行される。
- 6 船級変更時の検査手続きの強化。
  - 1) 船齢15年以上のタンカーおよびバルクキャリアーが船級を変更するとき(以下、転級と記す)、新船級は直近の中間検査または定期検査を施行する。
  - 2) 船齢20年以上のすべての船種の船舶が転級を実施するとき、新船級は定期検査を施行する。
  - 3) 転級の際、板厚計測および補足のための写真を含む船級記録は、単純なコンピューター様式で保存されなければならない。転級の際にはそれらが元船級から新船級へ送られる。

## 【資料7 23】

2000年2月28日

日本船主協会

EUが提案するエリカ号事故再発防止策について

1. ポート・ステート・コントロール(PSC)の強化について
  - (1) Targeting Systemを有効に活用することにより、優良な船舶が不必要な点検を繰り返し受ける煩雑さを防ぎ、standardが疑われる船舶に点検を集中し、効果をあげるべきである。  
入港船の何%にPSCを実施したかという点は重要な意味を持たない。
  - (2) 船舶の構造に関する点検をPSCで実施することには、以下の理由から反対する。
    - イ. 海上輸送に従事する船舶は、点検可能な場所が限定され、必ずしも効果的な点検が実施できるわけではない。
    - ロ. 点検準備のため、船舶に多大な労力と時間およびそのための費用を課す。
  - ハ. PSC検査官は、船舶の構造に関して船級の検査官と同等の検査能力と判断力を必ずしも有しているわけではない。
- 二. ナホトカ号、エリカ号の様な構造に起因する事故を防止するためのPSCの強化に関して、日本政府はIMOに既に提案済みで、これが実行されれば、寄港国と旗国の協力により事故の再発を防止することは可能である。
  - (3) PSCの頻度  
点検の結果、欠陥が見出せなかった船に対してはその“reward”として以後12ヶ月はPSCの対象としないなどの措置は、無駄な点検を省くためにも有効な措置である。
  - (4) 地域MOUの連携  
PSCを効果的に実施するため、各MOU間で情報を共有するとともに点検事項も調和のとれたものとすべきである。
  - (5) 傭船者・荷主  
Quality Shippingの考え方の中で、傭船者・荷主はchain of responsibilityを構成する重要な要素であるので、PSCの情報の中にも含めることを検討すべきである。
2. 船級協会の監督強化について
  - (1) 旗国の代行権限の承認  
各船級協会が旗国の代行機関として、海上の安全

## 7. 海上安全と環境保護

と海洋汚染の防止に関して、その業務の品質が監査されるべきことは当然である。

### (2) 透明性の確保

エリカ号事故で指摘されたように class hopping を防止するうえでも、また Quality Shipping の考え方においても、各船舶の船級およびその変更、停止、抹消等の情報の透明性が確保されることは重要である。

### 3. エリカ号事故再発防止策としてのダブルハルの前倒し提案について

- (1) 日本は1997年に、船齢27年のロシア船籍ナホトカ号が荒天の日本海で船体を折損し、約7,000klのC重油により海岸が汚染された被害を経験している。事故調査の結果、船体構造の腐蝕が進み同船は必要な船体強度を維持していなかったことが判明した。このため日本は事故の再発防止のため、IMOの検査強化プログラムにおける板厚計測結果に基づいて旗国は船体強度を評価し、その記録を船に持たせることおよびPSCにおいて船体に重大な欠陥が発見されたときは寄港国と旗国が連携して確実に修理されるよう監督するスキームを提案した。これ等の改正が適切に実施されれば、ナホトカ号の様な事故の再発は防ぐことができると考える。
- (2) エリカ号の事故が、ナホトカ号の事故と同様に船体構造のメンテナンスの不良に起因して沈没したものとすれば、ダブルハル化を促進する措置は同種事故の再発防止には役立たない。
- (3) ダブルハルタンカーは、衝突および座礁事故の際

の油流出に関してはシングルハルタンカーに比べ有利な場合があるが、構造に関する検査と修理を怠ればダブルハルもシングルハルも事故の危険性は同じである。

- (4) しっかりした検査に基づき修理された船舶は船齢にかかわらず安全であり、船齢によるフェーズアウトはむしろメンテナンスの意欲を無くさせるので危険である。

## 4. 結 論

- (1) 海運は国際的な活動であり、海洋環境を護り、海上輸送の安全を確保するために必要な基準は、国際的に統一された基準とする必要がある。1989年の“Exxon Valdez”号事件の後に取られた措置は多くの弊害をもたらした。  
EUが提案するダブルハルの前倒し策は、OPA90により締め出されたタンカーが欧州に来ることを防ぐかも知れないが、それは他の地域へ追いやっているだけなので新たな提案はIMOにおいて審議し、世界的に統一された基準として実施すべきである。
- (2) エリカ号の事故の再発防止策は、事故原因に基づいて合理的に改善策を検討すべきであり、提案されたダブルハルの導入前倒しは再発防止策として合理的なものとは言えない。
- (3) Quality Shippingの考え方に基づき、エリカ号事故の再発防止のために、chain of responsibilityを構成するそれぞれのパートナーの役割を改めて見直すとともに、新たに構すべき措置が検討されるべきである。

### 【資料7 24】

2000年4月25日

日本船主協会

#### IACS 検査強化に対する当協会コメント

### 1. 検査強化に対する基本姿勢

- 1 ERIKA 事故の再発防止に向けた検査強化提案は基本的に評価する。
- 2 しかしながら、現行の定期検査、中間検査、およ

びESPにおける検査を厳格かつ確実に実施することが、より重要かつ効果的である。

- 3 特に船体構造部材に関しては、より一層の客観性および透明性のある検査が実行されるべきである。また、検査基準については各船級間の統一性が図られたものとするべきと考える。
- 4 船齢15年を超える船舶に対する検査実施の結果、更なる検査が必要と認められた船舶に対して、提案

の検査を実施する方がより合理的である。

- 5 なお、IMOにおいて老齢タンカーの安全対策として、総会決議744(18)の改正が合意されており、10年を超える旗国検査時にタンカーの残存縦強度の評価が義務付けられることも考慮すべきである。

## 2. 検査実施上の技術的問題

バラスタンクの内部検査をRunningで実施するに当たっては次のような技術的な問題がある。

- 1 タンカーのバラスタンクの内検のためには、タ

ンクに漲水した状態、空の状態等、それぞれのコンディション作りのための所要時間(1日程度)が必要であり、合理的に検査を実施するためには、検査の分割等の工夫が必要である。

- 2 船種、又は船舶の構造により、バラスタンクへのアクセスを確保するための特別な準備が必要な場合もある。

- 3 船型によってはStabilityの関係上バラスタンクを空にできない場合も考えられる。

### 【資料7 25】 シングルハルタンカーのフェーズアウト比較

シングルハルタンカーの区分(カテゴリ1~3)(注)に従い、MARPOL条約、EC委員会提案、仏・独・伯共同提案及び米国OPA'90のシングルハルタンカーのフェーズアウト時期を比較すると以下のとおりである。

	MARPOL	EC 提案	仏・独・伯共同提案 2002年末までは現行 MARPOL 通り	米国 OPA'90 1990年 8月施行
【カテゴリ1】 貨物タンクのまわりに防護的バラスタンクのないシングルハルタンカー	2007年、 または船齢25年 (防護措置要件を満足する場合は、 2012年、または船齢30年)	2005年 6月 1日 または船齢23年	2005年 6月 1日 または船齢23年	(シングルハル・タンカー) 2005年 1月 1日 ~ 2010年 1月 1日 ・ 5,000 A < 30,000GT A : 船齢25年 2000年 1月 1日 ~ 2010年 1月 1日 ・ 3,000GT A A : 船齢23年
【カテゴリ2】 貨物タンク区域が分離バラスタンクにより保護されているシングルハルタンカー	2026年 または船齢30年	2010年 1月 1日 または船齢28年	2008年 1月 1日 または船齢26年	(ダブルボトム・ダブルサイド) 2005年 1月 1日 ~ 2015年 1月 1日 ・ 5,000 A < 30,000GT A : 船齢30年 2000年 1月 1日 ~ 2015年 1月 1日 ・ 30,000GT A A : 船齢28年
【カテゴリ3】 MARPOL条約のもとでダブルハルの適用のないシングルハルタンカー	特になし	2015年 1月 1日 または船齢25年(防護措置要件を満足する場合は、 2015年 1月 1日 または、船齢30年)	2013年 1月 1日 または船齢23年(防護措置要件を満足する場合は、 2013年 1月 1日 または船齢28年)	2015年 1月 1日 ・ A < 5,000GT A : 船齢制限無

注：カテゴリ1 (MARPOL条約附属書I第13G<sup>(4)</sup>規則の適用があるものに相当)

20,000DWT以上の原油タンカーおよび30,000DWT以上の精製油運搬船であって、MARPOL条約が発効した時の現存のもの(引き渡しが1982年6月1日以前のもの)。

カテゴリ2 (MARPOL条約附属書I第13G<sup>(5)</sup>規則の適用があるものに相当)

20,000DWT以上の原油タンカーおよび30,000DWT以上の精製油運搬船であって、MARPOL条約で分離バラスタンクが油流出防止のために配置されているもの(引き渡しが1982年6月1日から1996年7月6日までのもの)。

カテゴリ3 (MARPOL条約でダブルハル化が要求されていないもの)

20,000DWT未満の原油タンカーおよび30,000DWT未満の精製油運搬船(引き渡しが1996年7月6日より前のもの)。(ECおよび仏等提案では600DWT以上)

## 7・6・2 船舶等検査の改善

### 1. 検査と証書の調和システム

「検査と証書の調和システム」(Harmonized System of Survey and Certificate : 以下 HSSC と記す) に関する SOLAS 条約と LOAD LINE 条約の議定書は 1988 年に IMO で採択されたが、11年の年月を経て、ようやく発効要件を満たし、2000年2月3日から発効した。

#### (1) HSSC の目的

現在の SOLAS 条約と LOAD LINE 条約、MARPOL 条約および IGC (International Gas Carrier Code)、IBC (International Bulk Chemical Code)、BCH (Bulk Chemical Code) の各コードにより要求される検査に基づいて発行される証書の有効期限は必ずしも一致しない場合がある。このために、船舶は頻繁に検査を受けなければならない状況があり、これを改善するために、Anniversary Date という概念を導入し、船舶に関するこれら条約・コードに関する検査を同一時期に行えるようにし、検査の円滑な実施と受検者の利便の向上を図るのが HSSC の目的である。

#### (2) 検査と証書の具体的取扱い

証書の有効期限は全て 5 年に統一され、各条約／コードとも同一の Anniversary Date の前後 3 ヶ月に検査を受けるようになる(証書の更新に当たっては各証書の有効期限の切れる 3 ヶ月前以降であれば、検査を受けた日から 5 年間でなく、証書の有効期限が切れる日から 5 年間の有効期限を得られるようになった)。

現行との相違点は資料 7-26のとおりである。

#### (3) 条約手続き上の問題点

IMO の条約には Tacit 方式という、条約採択後の一定期間内に一定数以上の国から異議通告がなされない限り自動的に発効する方式と、Explicit 方式という国内法制を備えた上で IMO へ批准を通知した国が一定数以上に達して初めて発効する方式の 2 種類がある。HSSC の導入のための条約

改正手続きに関しては SOLAS、LOAD LINE は Explicit 方式、MARPOL および IGC、IBC、BCH は Tacit 方式である。

このことから、SOLAS、LOAD LINE 条約に関しては 1988 年の議定書という形で改正を行ったため、両条約加盟国のうち 88 年議定書の批准国のみが HSSC を実施することとなる。一方、MARPOL 条約 (IGC、IBC、BCH) に関しては、SOLAS、LOAD LINE の 88 年議定書の批准の有無にかかわらず条約の締約国であれば HSSC を実施しなければならなくなった。

従って、国によっては SOLAS、LOAD LINE については、従来の検査と証書の発行方式によって、MARPOL および IGC、IBC、BCH については HSSC によって行うという場合がありえることから、88 年議定書未批准国でも HSSC 方法の証書を発行するよう勧告することが 1999 年 11 月の第 21 回 IMO 総会において決議 A 833(21)として採択された。

#### (4) LOAD LINE 条約の改正

LOAD LINE 条約については、88 年議定書の発効に伴い、HSSC の導入のみならず、条約附属書の改正手続きが Explicit 方式から Tacit 方式に改正されるとともに、すでに総会決議等により採択された船舶の航行帯域の変更等の改正が実施された。

#### (5) HSSC 発効に伴う国内対応について

SOLAS 条約における HSSC 制度は 2000 年 2 月 3 日を持って実施されたが、日本国内においては 1997 年 7 月 1 日より先取りして実施されており、(船協海運年報 1997 参照) 船舶検査証書の有効期間 (4 年) 満了次第、順次切り替えられ、2001 年 7 月以降すべての船舶が新制度へ移行することとなる。

この経過措置として、旧制度の 4 年の船舶検査証書を受有する船舶は当該証書の有効期間が満了するまでの間は旧制度の条約証書を交付することとされていたが、HSSC が発効する 2000 年 2 月 3

## 【資料7 26】 現行システムとHSSCとの相違点

項目	現行システム	HSSC
証書の有効期間	SC：5年 SE：2年 SR：1年 LL：5年 IOPP：5年 IGC、IBC、BCH：5年	SE/SRを含めて全て5年
更新後の証書の有効期間満了日	証書更新検査の完了日から起算（更新前の証書の有効期間が残っていても配慮されない）	証書更新前の証書の満了日から起算（但し、満了日3ヶ月前以前に行った場合を除く）
証書の有効期間の延長	証書の種類によって不可、または5ヶ月以内	3ヶ月以内
検査の時期		AD （Anniversary Dateの導入）
・SC、IOPP、IGC、IBC、BCHのIS	証書の有効期限の中間日の前後6ヶ月	第二または、第三ADの前後3ヶ月以内
・SEのPS	2年毎に証書更新検査	証書更新検査は5年毎。その間（第二または、第三ADの前後3ヶ月以内）にPSを実施
・SRのPS	毎年証書更新検査	証書更新検査は5年毎。その間（ADの前後3ヶ月以内）にPSを実施

注) SC：安全構造証書 SE：安全設備証書 SR：安全無線証書 LL：国際喫水線証書 IOPP：国際油汚染防止証書  
IGC：国際液化ガスばら積み船適合証書 IBC：国際液体化学薬品ばら積み船適合証書  
BCH：液体化学薬品ばら積み船適合証書 IS：中間検査（Intermediate Survey） PS：定期的検査（Periodical Survey）

日以降更新される条約証書は新制度に基づくものでなければならないため、これに対応するよう経過措置（船舶安全法施行規則・附則）の改正が行われた。

なお、上述の旧制度の船舶において条約証書（SR）が更新された場合、旧制度では5ヶ月認められていた証書の有効期間の延長がHSSC制度では3ヶ月であるため、延長は3ヶ月しか認められなくなるが、運輸省では船舶のオペレーションに影響を及ぼさないよう、そのような船舶についてさらに2ヶ月の検査延長が可能となるよう、柔軟に対応することとしている。

## 2. ICSにおけるコンテナの検査および修理基準の作成について

海上コンテナの船社間や船社とリース会社間などの移動の際に実施されるコンテナの検査および修理

に関する基準はそれぞれ異なり、コンテナ管理コストを割高にする一因となっているとして、国際海運会議所(ICS)は、リース会社の団体であるIICL(Institute of International Container Lessors)との間で、コンテナの検査および修理に関する基準(IICL5)を取り決めている。

IICL5は船社間で用いられる基準を上回っているとして、ICSは基準の引き下げを求めてきたが、折衝は膠着しており、これとは別に船社の内部基準を統合した新たな基準(UCIRC)(注)を1999年7月に策定した。ICSは今後のIICLとの協議に備え、UCIRCに対する業界内の広い支持を得ておく必要があるとし、当協会としても会員各社のほかアジア船主フォーラム加盟船協へも支持を呼びかけた。

なお、わが国においては、「コンテナの保守点検の方法を承認する場合及びコンテナの保守点検計画等を承認する場合の取扱いについて（昭和59年9月

6日付海査第117号)により点検基準が定められているが、1999年5月、日本コンテナ協会等の要望に基づき IICL5 に準じた基準に改正されたばかりであり、直ちにこの基準を下回る UCIRC を採用することは困難な状況にある。

注) UCIRC: Unified Container Inspection & Repair Criteria

### 3. GMDSS 陸上保守間隔の延長について

国際航海に従事する船舶等の無線設備については、船舶安全法および電波法により、設備の二重化、陸上保守または船上保守のうち2つまたは1つの措置を講じることとされており、このうち「陸上保守」の保守間隔は、わが国では6ヶ月毎に行うこととされている。諸外国では無線検査に合わせ1年毎に実施されているのが実態であり、当協会では規制緩和要望において、陸上保守間隔の1年毎への延長を求めてきた。

その結果、1999年に規制緩和推進3ヶ年計画に盛り込まれ、2000年7月7日、電波法施行規則および運輸省通達(船舶安全法施行規則第60条の5に基づく保守等承認手続き)が改正され、同間隔が1年毎へ延長された。

これにより、施行日以後の陸上保守点検は、以前の点検実施時期に関わりなく、船舶検査証書の有効期間が満了する日に相当する毎年の日の前後3ヶ月以内の時期(電波法上は当該措置をとることとなった日から1年毎の前後3ヶ月以内の時期)に行うこととなった。

## 7・6・3 コンピュータ2000年問題への対応

西暦を下2桁のみでプログラムされたコンピュータが、1999年や2000年になった時に西暦1900年と認識したり、99を無効なデータとして判定したりすることにより誤作動を起こす可能性があるとする2000年(Y2K)問題について、当協会は、船舶の運航

において各社の対応に資するよう、予防措置に重点を置いた対応マニュアルや不具合等の機器リストの作成など、日本海事協会などと協力して対応を進めてきた(船協海運年報1999参照)。

その結果、最大の危険日とされていた2000年1月1日の前後において、外航、内航、旅客船等海運関係における事故等の発生はなかった。

日本政府は、首相官邸に「2000年問題対策室」を設置しこれに備えていたが、1月5日午前、「現在までに社会インフラなどの分野で大きな問題は生じていない。これは官民を挙げた対応の成果である」として、同対策室を同日正午で解散した。海運関係では、運輸省の要請の下に、内・外航とも大晦日から元旦にかけて運航船舶に関する連絡報告体制を敷き迅速な情報の収集に努め、当協会においても会員各社とともに当直体制を取り、異常事態の発生に備えた。また海上保安庁においては、特別警戒期間(12/31 21:00~1/1 21:00)中、2000年問題に起因する海上事故防止対策として、輻輳海域における2000年問題未対応船に対する航行自粛要請や法令に基づく入域調整、夜間入港の不許可などを実施した。

なお、運輸省によると1月4日21時現在の交通分野での障害等の発生件数は6件で、このうち下記の3件(鉄道、航空、気象システム各1)が2000年問題に起因したものであったが、いずれも短時間のうちに復旧し影響はほとんどなかった。

また、その他の危険日(1999年9月9日、2000年2月29日)においても海運関係において事故等の発生はなく、GPSのロールオーバーにより誤作動の発生が予測されていた1999年8月21日には、船舶に関しては18件の報告があったが、いずれも予測された誤作動であり航行に支障はなかった。

### 1. 船舶におけるコンピュータ2000年問題の基本的性格

船舶に搭載されている機器は、コンピュータによる制御であっても、ほとんどが日付・時刻制御によらず、実運転時間の積算による実時間制御方式(リ

アルタイム・コントロール)となっている。また、主機関、発電機や操舵装置などの重要機器には手動運転等のバックアップシステムが装備されており、船舶においては陸上等のシステムと比較して2000年問題による重大な事故の発生の可能性は一般的に極めて小さいと考えられる。

しかしながら、2000年問題に関しては、どんなに対策を尽くしても機器が故障する可能性を完全に否定することはできないと指摘されているところから、リスクを最小限に抑え得るよう十分な対策を講じる必要がある。

## 2. 船舶運航に関する2000年問題対策連絡会

コンピューター2000年問題への対応に関し、運輸省海上交通局は、業種横断的に本問題への対策およびその進捗状況を検証するとともに、今後の留意点等を含めた2000年問題対策を取りまとめることを目的として、省内関係セクションおよび関係団体(外・内航事業者団体、旅客船事業者団体、船用機器メーカー、NK等)に参加を呼び掛け、当協会を事務局として標記連絡会を1999年8月に設置した。同連絡会では、船舶における2000年問題の特質を整理するとともに、海運事業者が講ずべき船舶運航に関する2000年問題対策のうち、機器の点検手順、危機管理計画の策定等の主要点を盛り込んだ「船舶運航に関する2000年問題対策の概要」を取りまとめ、会員会社をはじめ関係者に配布した。

本取りまとめでは、船舶に搭載されている機器は、陸上のシステムと比較して2000年問題による重大な事故の発生の可能性は一般的に極めて小さいと考えられるが、2000年問題に関しては危機対応のための計画とその訓練が必要と考えられるとし、また、調査の結果、大部分の海運事業者においては、必要と考えられる機器の点検と確認が終了し、危機管理計画の策定も進んでおり、2000年対策はほぼ完了しているとしている。

さらに2000年の到来を間近に控えた時期においては、万一の故障に備えた主要装置の手動操作の習熟

等を含む対応訓練と事故を未然に防ぐための対応計画のフォローアップおよび実施に重点を置いた対策がとられていくこととなるが、各海運事業者においては、それぞれの条件の下に策定された対応計画に基づき、事前に定められたマニュアルに従い訓練を積み重ねるとともに、関連機関との情報交換を緊密に行うことにより、一層の安全対策の推進を図ることを呼びかけている。

## 3. 2000年問題への国際的な対応

### (1) 国際海事機関(IMO)

IMOは、1999年3月、船舶の運航に関するコンピューター2000年問題について、船舶と港湾の双方の関係者が取るべき対策として“Year 2000 Code of Good Practice”を取りまとめ、情報交換のための質問例および緊急対応計画の主要点と併せ、回報NO.2121として各国政府および関係者に周知した。その概要は、1 十分な能力を有する者の配置と訓練、2 航海に危険がある水域に入る前の周囲の状況に対する船長の適切な判断、3 異常発生が指摘される期間に誤作動等が発生した場合の安全の確保、4 船舶と港湾との間のY2K対応状況に関する情報交換、5 港湾内における危険を最小化するために必要とされる制限等の船舶への事前通知等となっている(船協海運年報1999参照)。

### (2) 国際海運会議所(ICS)

国際的な船主団体であるICSは、IMOが策定したCode of Good Practiceに従って講じた処置については、関係者はクレームしないことを“public policy”として広く関係者間に認知させることを目的として、バルチック国際海運協議会(BIMCO)および国際P&I Clubなどと共同して“Safety Protocol”を策定した。

ICSは、このSafety Protocolへの多くの海運関係者の署名が船社の保護に役立つとして署名を呼びかけており、当協会としてもこれに署名し、会員会社へ署名を呼びかけるとともに、アジア船主フォーラム加盟船協へも署名を呼びかけた。その

結果、1999年9月13日時点で各国船主協会をはじめ約250の会社／団体が署名した。

(3) 諸外国の対応

米国、オーストラリア、EU諸国、パナマ運河当局等では、IMOからのサーキュラー（上記回報 No.2121）に基づき、各船のY2K対応状況を調査する質問書を公表し、事前に報告を求めるなどの対応策を講じた。また、船舶入港時にはそれらの回答に沿った対策が実際に講じられているかどうかを点検し、異常発生の可能性がある期間において危険性がある場合には、曳船の配備、入出港の停止などの措置を講ずることとした。同様の措置はわが国においても実施された。

4. 当協会の対応

(1) 2000年問題に関する情報の収集と周知

当協会では、会員各社における本問題への対応をサポートする観点から、積極的に関連の情報を提供してきた。船舶に搭載されている各種機器に関しては日本海事協会と協力し、予防措置に重点を置いた具体的機器対応マニュアルや不具合等の機器リストなどを作成したほか（**船協海運年報1999参照**）、万一の故障に備える等の危機管理計画の策定の主要点等を取りまとめ周知した。また、運輸省海上交通局の求めに応じ、2項に記す船舶運航に関する2000年問題対策連絡会の事務局を務め、報告書のとりまとめ等中心的役割を果たした。

さらにIMOが策定した“Year 2000 Code of Good Practice”の周知とこれに関連して各国政府等が講じる2000年対策の周知等、3項に記す国際的な2000年対策に関する情報の収集と周知に努めた。

また、12月には、国内におけるNTT／KDD等の通信会社や海上保安庁等の関係省庁のシステムに関する2000年問題対応状況について適宜情報を提供した。

(2) 会員会社の対応状況

コンピュータ2000年問題については、海運各社

とも経営の根幹に関わる重要課題であるとの認識の下に、数年前から社内にプロジェクトチームを設置するなど、全社的な対応作業を進めてきた。

船舶運航に関わる2000年問題の対応状況については前述のとおりであるが、陸上関係部門においても2000年問題に起因してB/L（船荷証券）の発行、電子メールの送受信などといった事務的処理に関するトラブル、また、関連業者のシステムの誤作動などのための港湾の荷役設備に不具合が出るといったような様々なトラブルの発生が考えられることから、各社ともそのようなトラブルを未然に防ぐべく、以下の対応を徹底して行った。

- ・ 本社／支店内基幹システムの徹底的見直しおよびその改修作業
- ・ 関連業者への2000年問題対策徹底の呼びかけと対応状況の確認
- ・ 2000年の日付を想定した模擬テスト

また、2000年問題については「万全の対応」というのは難しいとの見方が一般的であることから、各社それぞれ万一トラブルが発生した場合に備え、業務のすべての面において様々な事態を想定した緊急時の対応策を策定する等、2000年1月1日など危険日とされる日における対応を含め、万一の際にも影響を最小限に食い止める体制をとり、安定的サービス維持の実現に努めた。

なお、当協会をはじめとした海事関係団体等の協力の下、運輸省海上交通局が取りまとめた海運業界の2000年問題対応に関する調査（**資料7 27**）を見ると、事務処理系システム 本社／支店等におけるコンピュータシステムの対応状況については修正作業等が完了し、模擬テストまで終了しているのが全体の84%、修正作業については完了済みが5%（1999年9月末日現在）と業界全体の約9割が事務処理系システムの対策にほとんど目途をつけており、海上部門同様、陸上部門でもほぼ事前の対策を完了した。

## 〔資料7-27〕 民間業種別西暦2000年問題に関する対応状況について

業種名	回答件数	回答率(%)	模擬テストを完了	事務処理系システム(%)			
				修正等を完了	実作業中	調査中	未着手
海上運送業	1,015	100	84	5	9	1	1

運輸省海上交通局調べ。ここでいう「事務処理系システム」は、経理、財務、営業情報等、事務処理等に用いるシステムを指す。

## 7・6・4 船用燃料油対策

## 1. 船用燃料油規格への対応

船用燃料油の唯一の国際規格として ISO8217 が慣用されている。

同規格は石油危機後、船用燃料油の低質化が急速に進行する状況の中で、機関メーカーが今後どの程度まで低質化した燃料油に対応できるエンジンを開発目標とすればよいか、その指針のために将来の究極的な低質燃料油規格値として、石油業界が中心となって制定された船用の機関とボイラーのための燃料油規格である。

一方、国際燃焼機関会議 (CIMAC) の「ディーゼル機関の燃料油規格に関する勧告」は ISO の燃料油規格が成立したのとほぼ同時期に制定された。その勧告は主に機関製造者が機関取扱説明書の中で使用推奨燃料油を記載することを意図しており、機関使用者が機関型式や燃料の前処理に適した燃料の特定を容易にさせるものである。

ISO の規格に比べ幾つかの追加要件およびより厳しい要件が盛り込まれている。

CIMAC の勧告の範囲は全ての船用機関と陸上用機関のためのものである。

## (1) 船用燃料油規格 ISO8217 の改訂

船用燃料油の国際規格 (ISO8217) を審議している国際標準化機構 (ISO) / 第28技術委員会 (TC28) / 第4小委員会 (SC4) / 第6作業部会 (WG6) における改定案の検討は、2000年9月の会合で大筋の審議を終了する予定になっている。その審議結果は委員会原案 (CD) として登録され、各国代表団体の意見を取入れるための照会段階お

よび承認段階を経て、2002年頃に国際規格として発効する見込みであるが、現在までに合意されている主な改訂内容は以下のとおりである。

- 1 残渣油中 (RM 級 ; Residual Marine) の硫黄分の限度については IMO の規制値に合わせ 5.0% から 4.5% に下げる。
  - 2 残渣油中の水分の限度を現在の 1% から 0.5% に下げる。
  - 3 燃料油の等級数 (グレード) を減らすために、密度規定のないボイラー用の残渣油のグレードを廃止する。等級数が 15 から 10 へ削減される。
  - 4 粘度の分類については現在 100 の粘度呼称が使われているが、市場で多く使われている 50 の粘度呼称に戻す。
  - 5 灰分の限度が現在 0.2% になっているが、これを 0.15% にする。
  - 6 廃油の混入禁止を規格化することになり、上限値および測定方法を含め検討中。
  - 7 アルミ、シリカの含有量の限度については ISO では技術的検討ができないので CIMAC に委託する。
  - 8 ロッテルダムで植物油が混入した事件が 3 件あったことが取り上げられ、燃料油中の酸価については、ANNEX に情報として盛り込むことが、合意された。2000年9月までに ISO/TC28/SC4/WG6 において検討することになっている。
  - 9 ISO8217 の SCOPE に「燃料油を適切に前処理することを前提としている」旨の文書を盛り込むこととなった。
- (2) 国際燃焼機関会議 (CIMAC) 燃料油規格への対応

2001年の改訂を目指して CIMAC の燃料油規格が審議されている。CIMAC の重質燃料油作業部会 (Heavy Fuel WG) における1999年度の検討状況は以下のとおりである。CIMAC において「ディーゼル機関の燃料油規格に関する勧告」の技術的な検討が行われている。廃油混入防止に関しては CIMAC の検討結果が ISO8217にそのまま取り込まれることとなっている。

#### [ CIMAC の燃料油規格 ]

CIMAC における「ディーゼル機関の燃料油規格に関する勧告」に関する検討提案は以下のとおりである。

- 1 IMO の排ガス規制 (SO<sub>x</sub> 規制特別海域における燃料油中硫黄分の上限) に適合するような低硫黄燃料の等級 (グレード) として、留出油 (DB ; Distillate fuel の B 等級 JIS 規格の A 重油に相当、DC ; Distillate fuel の C 等級 JIS 規格の B 重油に相当) および残渣油 (RM 級 ; Residual Marine, JIS規格の C 重油に相当) に硫黄分規制油 (SC ; SULPHUR CONTROL) という、硫黄分を1.5%以下とする規格が新たに盛り込まれる。
- 2 一般海域用の燃料についても、硫黄分上限を IMO の排ガス規制に適合するよう、4.5%に改訂。
- 3 燃料の噴射を良好にするために使用されるホモジナイザーの設置場所によってその他の機器の性能に影響を与えることの注意を記述した「HFO 遠心分離機の前にホモジナイザーを使用」を、「燃料の前処理装置の設計に関する勧告」へ盛り込むこととなった。
- 4 附属書 (APPENDIX) に、今まで CIMAC の燃料油に関する勧告に盛り込まれていなかった新技術に伴う注意や燃焼障害に関する注意が附属書に盛り込まれた。具体的には、アルファルテンが燃焼系と排気系に燃焼堆積物を生じさせることへの注意が「アスファルテンの燃焼性」として、燃焼系および排気系の機関障害の原因とな

る灰分であるバナジウムとナトリウムの関係への注意が「V/Na が機関性能に及ぼす影響」として、エマルジョン燃料に関する運転に伴う注意が「水エマルジョン」として新たに加えられた。特に「アスファルテンの燃焼性」については、日本が規格化を強く主張してきたが、現実的な測定方法が見つからず、規格化は見送られたものの、新たに附属書で解説されることとなった。

#### 2) 機関入り口での燃料油性状

機関トラブル防止の観点から「ディーゼル機関の燃料油規格に関する勧告」の改訂に合わせ、機関入り口性状の新規格化が検討されてきた。

もともと日本提案により、CIMAC において、本題の規格化が検討されることとなったため、補油時の燃料油性状として従来から船社が要請してきたものに近い各性状項目の規格値を日本案として提示した。

しかし、作業部会での審議の結果、提案されている内容を新規格とするのは難しいとの結論に至ったものの、機関入り口の燃料は補油後の油をセッティングに移送し、清浄機にかける等の前処理が施されていることから、機関入り口性状に関する情報を数ページに整理し、「燃料油の前処理装置の設計に関する勧告」に盛り込むこととなった。

#### 3) 廃油混入問題

燃料油中に自動車の廃油が混入した際には、廃油の混入により触媒粒子、鉄分および水分に関する遠心分離機の分離効率低下が認められることが確認された。また廃油混入の証拠物質として Mg、Ca、Zn、P の 4 種類が認識された。従って、燃料油中に廃油を混入させてはならないことを担保するために ISO、CIMAC の規格にそれらの成分の限界値を規格化することとなった。

しかし、廃油混入の証拠物質として認識されている 4 種類の成分を制限する基準については

現在検討中であり、Mg、Zn等の分析方法は、CIMACからISOへ照会している。

現在、CIAMC規格では廃油混入については付属書類において危険性を指摘しているが、日本はそれだけでは不十分であるとの観点から、燃料中に絶対混入させてはならない旨の主張を続けてきた。当協会も本件に関する機関障害の実例を提出している。

#### 4) 前処理装置に関する勧告の改訂

「燃料油の前処理装置の設計に関する勧告」を改訂することとなった。

## 2. 船用燃料油の燃焼特性と低速ディーゼル機関の信頼性に関する調査研究

日本船用工業会の船用燃料油調査小委員会は、燃料の燃焼障害に起因する船用低速ディーゼル機関の損傷を未然に防止するためには、燃料を使用する前に障害発生の可能性を予測できることが望ましいとの観点より、実船で使用されていた燃料をサンプリングして、一般性状と燃焼特性を調査すると同時に、機関シリンダライナ温度の変化をモニタリングして

両者の相関関係を解析し、その結果として、新しく燃料の燃焼性を評価できる指標を確立し、加えて燃料に起因する損傷を予測可能とすることを目的とする研究を1999年4月より2年計画で実施している。

1999年度の研究より1燃料噴射後の火炎の挙動、2燃料の着火性の分析、3示差熱分析等が燃料特性と機関障害との関係が確認されつつあるので、今後、どのような燃料が障害を発生させるかについて予測可能になることが期待されている。また本研究を通じて、近年の燃料油精製方法では、低圧蒸留後の残渣油をさらにピスプレーカ装置を通すことによって精製された残渣油には高いレベルの窒素分が含まれることが認識され、それを燃料油とした場合に、NOxの排出量に多大な影響を与えることが確認された。これはMARPOL条約新附属書ⅥのNOx規制に影響することが予想されるので、今後、その対応も必要となる。

船主としては、燃料問題は機関管理において永遠のテーマであるところから、当協会は燃料油のサンプルの収集・提供等に積極的に協力している。

## 7・7 海上無線通信の改善

### 7・7・1 通信関係法規

#### 1. GMDSS 陸上保守間隔の延長

従来、GMDSS設備に係る陸上保守の点検間隔は6ヶ月毎とされていたが、電波法施行規則第28条の5の改正により1年毎へ延長された。当該改正省令は2000年7月7日に施行された(7・6・2参照)。

#### 2. 短波帯周波数の記号化および一括指定

船舶における短波帯の使用周波数は、就航航路により利用海岸局の周波数を考慮して選定されているが、GMDSS設備の搭載により使用する周波数も増

加し、新しい通信サービスによる新たな周波数の使用が頻繁に行われている状況から、その数は多数に上っている。就航航路の変更や新通信サービスへの対応などによる使用周波数の変更、新設が生じた場合、その申請に係る事務作業は煩雑かつ膨大なものであり、そのたびに工事・申請費用が発生している。

そのため、当協会は、規制緩和と要望において、国際電気通信連合(ITU)により国際的に認められたすべての周波数を一括して指定できるよう要望するとともに、郵政省へ個別に働き掛けを行うなどした結果、同省は、当協会要望通りすべての周波数を記号化しよう告示を改正するとともに、一括指定を

認めることとした。

本改正は2000年4月1日に施行された。

## 7・7・2 GMDSS

### 1. 海上通信の高度化

郵政省は、海運および水産の海上活動における諸問題に対し、高度な通信システムを活用した解決方策等について検討するため、2000年4月「海上通信の高度化に関する研究会」を設置した。同研究会は電気通信局長の諮問機関であり、座長を電気通信大学鈴木名誉教授が務める。

6月には中間報告を取りまとめ、情報の入手・発信方法として、船舶の航行安全上、貨物輸送管理上、水産資源管理上のほか、海上生活の快適化の視点から現状と課題を分析している。共通している課題は、通信の大容量化、高速化、ネットワークへの接続等が可能となり、かつ安価な通信料金のシステムの開発であり、将来、新たな船舶運航管理システムを開発していく上でも重要なところである。

10月には最終報告がまとめられる予定である。

### 2. 遭難通信の誤警報対策

海上保安庁が設置する「搜索救助連絡会」(船協海運年報1999参照)では、遭難警報の誤発射実態調査を行うとともに、GMDSS機器の正しい使用方法についての周知運動を展開することとしている。

実態調査については1999年11月より開始され、2000年中に調査結果がまとめられる予定である。また、全国海難防止強調運動(1999年7月16日~31日)と合わせてGMDSS機器の正しい使用方法に関する指導強化期間が設定され、訪船指導およびポスターの配布等が実施された。

なお、同庁ではプレジャーボートなどの海難の増加に鑑み、要救助者の早期救出、搜索投入勢力の合理化・効率化を目指し、GMDSS機器の搭載を義務

付けられていない小型船舶との連絡のあり方について今後検討していくこととしている。

## 7・7・3 電気通信サービス

### 1. 全世界的衛星航法システム(GNSS)

1996年3月、米国GPS政策が発表され、平和的民生利用に対する無償サービス継続を再確認し、2006年までに民生用標準測位サービスの精度劣化政策SA(Selective Availability)を廃止するとし、さらに同政策は、1998年10月、商業宇宙法に法令化されたため、各国で急速にGPS利用が拡大した。一方、欧州連合(EU)では、GPS(米国)、GLONASS(ロシア)に続き、欧州主導の国際的な民生機関による第3の衛星航法システムについて検討しており、1999年1月、欧州版衛星航法システム「ガリレオ計画」を発表した。同計画は衛星の開発等を官民共同出資により行い、2008年よりサービス開始を目指すもので、2000年末までに具体像が固められる予定である。

このような状況下、米国は、2006年までとされていたSA廃止を2000年5月1日に実施した。これにより、測位精度の大幅な改善が見込まれる。

### 2. イリジウムサービスの停止

世界初の衛星携帯電話サービス事業「イリジウム」の事業主体・米国イリジウム社は1999年8月、会社再建手続きの適用を申請していたが、2000年3月、同サービスの停止を決定した。イリジウムは、船舶安全法上、A2海域を航行区域とする船舶の無線設備として認定されており、当協会はサービス停止の前に、その可能性があることを会員会社に対し緊急に注意喚起を行った。法定設備としての認定から日も浅く、従来の設備に付加的に利用するケースが多かったことなどから、サービス停止にも大きな混乱は生じなかった。

## 8

## 船員労働

## この章のポイント

- ・ 国際船舶制度に関連して船員関係法規の整備が進められ、初の「承認船員」が誕生。
- ・ ホワイトリスト審査（95年 STCW 条約）の進捗状況。
- ・ 船員教育三機関の独立行政法人への法整備が進展。

- 8・1 混乗の拡大に伴う船員対策
- 8・2 船員の確保と教育問題
- 8・3 船員関係法規
- 8・4 船員の社会保障制度
- 8・5 労働協約の改定
- 8・6 乗組員の安全および災害防止対策
- 8・7 船員の健康管理および福利厚生

## 8・1 混乗の拡大に伴う船員対策

## 8・1・1 近代化船の現状

1990年より「新たなマルシップ」として開始された日本籍外航船の混乗は、外航二船主団体と全日本海員組合の合意に基づくものであり、この混乗制度の根幹である法定職員の軽減は、船舶職員法第20条の「乗組み基準の特例」により許可されている。

2000年5月末日現在就航中の全マルシップ（外航船）は84隻となっており、そのうち近代化船以外の「新たなマルシップ」が10隻（資料8 1参照）、1994年5月から実用化された混乗近代化船26隻（資

料8 2参照）、1995年9月から実用化された混乗近代化深度化船48隻（資料8 3）となっている。

なお、外航労務協会と全日本海員組合は、1998年2月20日、「近代化P実用船を中心とする日本人船員全員配乗による日本籍船」について、一定量を段階的に混乗近代化船へ移行させることで合意し、混乗化が開始された。

この結果、乗組員全員が日本人で運航されている近代化船（洋上メンテナンス実施船を含む）は、2000年5月末現在で5隻となり、昨年同時期の14隻から大幅に減少した（資料8 4参照）。

〔資料8 1〕新マルシップ一覧表

承認日	船舶所有者	船名	船種
1998.06.15	ユニトラ海運	あさしお丸	タンカー
1991.06.11	国際マリントランスポート	もんぶらん丸	コンテナ
1995.06.22	葉山船舶	天宝丸	冷凍船
1992.01.28	商船三井	コスモブレアデス	タンカー
1993.02.23	商船三井	武蔵グロリア	LPG
1999.06.11	飯野海運	隆邦丸	タンカー
1999.09.08	雄洋海運	東雄丸	タンカー
1997.09.16	川崎汽船	五十鈴川丸	タンカー
1992.10.16	雄洋海運	日雄丸	LPG
1993.02.23	国際マリントランスポート	ぐるーりあすえーす	自動車
合計		10隻	

〔資料 8 2〕 混乗近代化船一覧表

承認日	船舶所有者	船 名	船 種	承認日	船舶所有者	船 名	船 種
1995.03.23	新 和 海 運	翔 鵬	丸 ばら積	1997.09.16	新 和 海 運	九 石	丸 タンカー
1998.06.15	国際マリトランスポート	札 幌	丸 ばら積	1994.09.28	マリテックマネージメント	駿 河	丸 ばら積
1993.06.14	マリテックマネージメント	田 川	丸 タンカー	1999.09.08	出 光 タ ン カ ー	玄 海	丸 L P G
1996.06.19	国際エネルギー輸送	鹿 島 山	丸 タンカー	1999.11.10	第 一 中 央 汽 船	神 栖	丸 ばら積
1998.09.10	出 光 タ ン カ ー	松 寿	丸 タンカー	1994.09.28	新 和 海 運	金 山	丸 タンカー
1998.12.17	出 光 タ ン カ ー	沖 ノ 嶋	丸 タンカー	1995.12.20	三 菱 鉱 石 輸 送	遠 賀	丸 ばら積
1998.12.17	日 本 郵 船	高 砂	丸 タンカー	1998.12.17	国際マリトランスポート	う え り ん と ん	丸 コンテナ
1996.12.16	飯 野 海 運	豊 洲	丸 L P G	1997.09.16	新 和 海 運	コ ス モ デ ル フ ィ ナ ス	丸 タンカー
1998.12.17	日 正 汽 船	日 彦	丸 タンカー	1996.12.16	共 榮 タ ン カ ー	コ ス モ ビ ー ナ ス	丸 タンカー
1994.06.24	国際エネルギー輸送	筑 波 山	丸 タンカー	1999.03.10	国際マリトランスポート	ら ん ば あ と	丸 ばら積
1999.03.08	出 光 タ ン カ ー	出 光	丸 タンカー	1994.06.24	日 本 郵 船	高 嶋	丸 タンカー
1999.06.11	出 光 タ ン カ ー	日 章	丸 タンカー	1994.06.24	共 榮 タ ン カ ー	コ ス モ ギ ャ ラ ク シ ャ	丸 タンカー
1997.09.16	共 榮 タ ン カ ー	双 栄	丸 タンカー				
1999.09.08	国際エネルギー輸送	デ ィ オ ー ネ	丸 タンカー		合 計	26 隻	

〔資料 8 3〕 混乗近代化深度化一覧表

承認日	船舶所有者	船 名	船 種	承認日	船舶所有者	船 名	船 種
1998.09.10	太 洋 海 運	ぐろーばるはいうえい	自動車	1999.09.08	三 菱 鉱 石 輸 送	べがさすだいやもんど	自動車
1998.09.10	日 本 郵 船	新 地	丸 ばら積	1999.06.11	川 崎 汽 船	へんりーはどそんぶりっじ	コンテナ
1998.12.17	国際マリトランスポート	黒 滝 山	丸 ばら積	1999.06.11	商 船 三 井	ありげーたーりばてい	コンテナ
1995.09.25	神 戸 日 本 汽 船	はーきゅりーずはいうえい	自動車	1996.03.15	太 洋 海 運	にゅーよーくはいうえい	自動車
1998.06.15	第 一 中 央 汽 船	葛 城	丸 ばら積	1999.09.08	日 鉄 海 運	エヌエヌエスコンフィデンス	丸 ばら積
1998.09.10	新 和 海 運	国 東	丸 ばら積	1997.09.16	日 本 郵 船	原 町	丸 ばら積
1998.09.10	川 崎 汽 船	じょーじわしんとんぶりっじ	コンテナ	1997.09.16	八 馬 汽 船	北 陸	丸 ばら積
2000.03.10	神 戸 日 本 汽 船	とらいとんはいうえい	自動車	1995.12.20	日 本 郵 船	神 宮	丸 自動車
1998.09.10	川 崎 汽 船	あかしぶりっじ	コンテナ	1995.12.20	八 馬 汽 船	センチュリーリーダー5	自動車
1998.09.10	商 船 三 井	相 馬	丸 ばら積	1995.12.20	日 本 郵 船	日 鵬	丸 ばら積
1998.09.10	共 榮 タ ン カ ー	コ ス モ ア ス ト リ ア	丸 タンカー	1996.03.15	商 船 三 井	ナビックスセイブ	丸 タンカー
1996.09.24	マリテックマネージメント	高 山	丸 タンカー	1999.12.17	マリテックマネージメント	三 州	丸 ばら積
1998.09.10	マリテックマネージメント	北 野	丸 コンテナ	1997.12.18	旭 海 運	撰 陽	丸 ばら積
1996.09.24	商 船 三 井	広 洋	丸 ばら積	1996.03.15	第 一 中 央 汽 船	蒼 龍	丸 ばら積
1995.12.20	第 一 中 央 汽 船	筑 前	丸 ばら積	1999.12.17	商 船 三 井	矢 作	丸 ばら積
1995.09.25	八 馬 汽 船	センチュリーリーダー3	自動車	1997.12.18	乾 汽 船	乾 安	丸 ばら積
1995.09.25	国際マリトランスポート	え る べ	丸 コンテナ	1995.09.25	太 洋 海 運	けんたっきーはいうえい	自動車
1995.09.25	川 崎 汽 船	せ と ぶ り っ じ	丸 コンテナ	2000.03.10	川 崎 汽 船	わしんとんはいうえい	自動車
1998.09.10	日 本 郵 船	健 隆	丸 ばら積	2000.03.10	日 本 郵 船	松 浦	丸 ばら積
1997.06.24	タ ン ダ マ リ ン	神 成	丸 自動車	2000.03.10	商 船 三 井	ねぶちゅーんえーず	丸 自動車
1998.09.10	日 本 郵 船	平 隆	丸 ばら積	2000.03.10	旭 海 運	旭	丸 ばら積
1999.03.08	マリテックマネージメント	かりぶるにあまーきゅりー	丸 コンテナ	2000.03.10	シ ー ク レ ス ト	愛 宕 山	丸 ばら積
1999.06.11	日 本 郵 船	能 代	丸 ばら積	1996.03.15	神 戸 日 本 汽 船	翠 嶺	丸 ばら積
1999.06.11	川 崎 汽 船	は ん ば ー ぶ り っ じ	丸 コンテナ				
1999.06.11	日 本 郵 船	ケ ー プ メ イ	丸 貨物船		合 計	48 隻	

〔資料 8 4〕 近代化船の現状

区 分	隻 数	千総トン
P 実 用 船	4	370,278
C 実 用 船	-	-
B 実 用 船	1	62,682
A 実 用 船	-	-
合 計	5	432,960

## 8・1・2 外国人船員対策

### 1. IMO ホワイトリスト審査(1995年STCW条約)

IMO 第31回訓練当直基準(STW)小委員会が、2000年1月、ロンドンのIMO本部で開催された。同会合の冒頭で、IMO事務局より、STCW95条約に関するホワイトリストの審査状況について報告があり、STCW条約締約国133ヶ国のうち、ホワイトリストに関する情報送付期限(1998年8月1日)までに情報を送付した82ヶ国が「IMO有識者パネル(Panel of Competent Person)」審査の対象とされ、32ヶ国は審査を終了し、45ヶ国が情報の再提出を求められたが、このうちの20ヶ国は未だ情報を再提出していない旨の説明があった。

関係者の注目を集めている最大の船員供給国のフィリピンは、オーストラリアを議長国とする有識者パネルによって審査されているが、2000年4月、東京にて同パネルとフィリピン政府関係者との会合が開催され、フィリピン国内の船員監督行政の機能改善に向けて協議し、この会合結果はIMO事務局に報告された。

2000年5月、IMO第72回海上安全委員会(72MSC)が開催され、同委員会において、82ヶ国のうち42ヶ国が審査を終了した旨が報告された。当初、同委員会においてホワイトリストが公表される予定であったが、審査作業の遅延により、公表は2000年11月に開催予定の73MSCまで延期された。82ヶ国の全ての評価が完了していない場合、公表がさらに延期される可能性があり、IMO事務局は、2000年10月16日までに全評価が完了していない場合には、評価完了に至らない理由も付して、73MSCにおいて状況を報告することとなった。

### 2. 船員の死亡事故等の補償について

フィリピン人船員の乗船中の事故等に関する多額の訴訟問題について、フィリピン政府および同国関係業界に善処を求めため、1999年3月、国際海運連盟(ISF)は当協会を含む代表をフィリピンに派

遣し、また同年6月、アジア船主フォーラム(ASF)は、第8回東京総会の河村議長名でフィリピン大統領に宛てて親書を送付した。

また1999年6月、ISFは、国際運輸労働者連盟(ITF)および国際P&Iクラブとともに船員の死亡事故等に対する責任・補償問題について検討を開始し、同年10月にはIMO/ILO合同作業部会が設置されて同問題が協議され、当協会の赤塚欧州地区事務局長が使用者側代表の一員として参加した。

フィリピン政府は裁判管轄権等の問題を含むフィリピン人船員の標準雇用契約の見直しに着手したが、1999年11月、ASFはベトナム・ホーチミンでの船員委員会第5回中間会合において同見直しを評価しつつも、船員に関する全ての訴訟管轄権は船員の帰属国の裁判所にあるべき旨の共同声明を発表した。なお、本問題については、引き続きASF保険委員会と協調して対応している。

### 3. ITF FOC キャンペーン

ITFは、1999年9月27日から10月1日の期間、欧州諸港においてFOCボイコット・キャンペーンを実施し、500隻以上の船舶がITFインスペクションの対象とされ、50隻以上の船舶が新たにITF承認協約の締結を受け入れた旨を発表した。

また、10月19日から3日間、「ITFアジア・太平洋FOCキャンペーン」の一環として日本全国の主要港湾にてFOCボイコットキャンペーンが実施され、更に、11月29日から12月3日の期間、アジア・太平洋地域において同キャンペーンが実施された。

ISFは、これらのキャンペーンに対して事前に「ISF Boycott Guidance」を作成し、ITF側の理不尽な要求に対しては、法廷闘争も辞さないとの毅然とした態度で対応するように、メンバーに周知した。

### 4. ITF 2001年ベンチマーク

1998年6月、ITF公正慣行委員会(FPC)は、FOC船に関するITF承認の労働協約(CBA)における基準船員(AB船員)の賃金ベンチマークについて、

2001年1月1日より、現在の1,200USドルから1,400USドルに引き上げることを決定した。

船主側はもちろんのこと、自国船員の職域減少を憂慮するアジアのITF加盟船員組合がこの引上げに対して強く反対していたが、かねてよりITFと船員の雇用条件について交渉してきたInternational Maritime Employers' Committee (IMEC)が、同ベンチマークを含む船員の雇用条件についてITFと交渉することを表明し、1999年11月、ITFとIMECは交渉の条件について合意した。

この結果、2000年2月、関係者の注視の下、9ヶ国の組合代表で構成されるITF側交渉委員とIMECは同交渉を開始し、5月には賃金ベンチマークにまで踏み込んだ展開となったが双方合意には至らず、7月に再度交渉の場を持つこととなった。

### 5. BIMCO/ISF 船員需給調査

ボルチック国際海運協議会 (BIMCO) と国際海運連盟 (ISF) は、1990年より5年毎に船員需給に関する国際的な調査を共同で実施しているが、1999年初頭より収集してきた最新の政府統計資料に基づく調査結果として、「BIMCO/ISF 2000 Manpower Update」を発表した。

今回は1990年および1995年の調査結果も考慮に入れ、英国のWarwick大学の学術的な分析に、国際的な使用者側の実務経験と海事専門家の見解を十分に加味して、下記の通り、今後の国際的な船員の需給バランスの展望および要点を報告している。

船員の需給バランス (千人)

	2000年			2010年
	供給	需要	過不足	過不足
職員	404	420	- 16	- 46
部員	823	599	+ 224	+ 255

### [ 報告要点 ]

- (1) 船員供給の中心は伝統的な海運国から、極東、インド亜大陸および東欧の国々に移る。
- (2) 職員訓練生の数は、職員10人に対して1人に改

善されたが、さらに、7人に対して1人の割合(1隻当たり1.5人)に改善する必要がある。

- (3) 船員需要は、少数定員の近代化船の増加による減少が予想されるが、商船隊・予備員率の増大の可能性により要員減少の見込みは殆どない。
- (4) 職員訓練生の約30%が訓練未了で失敗しており、職員訓練生に対する選定の基準・認識の見直しの必要がある。
- (5) OECD諸国の上級職員が高齢化し、今後、上級職員のほとんどがアジアや東欧の船員供給国の船員に占められる。
- (6) 船員の訓練・能力水準は改善されているが、ホワイトリストに漏れた国の発給免状を所有する船員が雇用されなくなる可能性がある。

### 6. ESCAP 船員フォーラム

1999年12月、国連アジア太平洋経済社会委員会 (ESCAP) が主催する船員フォーラムが、日本を含む16ヶ国・地域の船員の行政機関、教育機関および業界関係者と、IMO、ILO、アジア船主フォーラム (ASF)、ノルウェー船主協会およびアジア太平洋地区海事教育・訓練機関連合会議 (AMETIAP) の代表約100名が参加して、タイのバンコックにおいて開催された。

アジア・太平洋地域が世界の外航船員の約7割を供給している船員供給国と船員需要国の両方が共存する地域であることを念頭に置き、ボルチック国際海運協議会 (BIMCO) と国際海運連盟 (ISF) との共同調査資料に基づいて、予想される将来の世界的な外航船員の需給のアンバランスおよび船員教育の問題等を協議した。

主催者側から開催趣旨を説明した後、船員の需要国、供給国および需要・供給の両面を有する国がそれぞれの国の現状を報告し、参加各団体の代表が船員需給に関する現状、展望および諸問題について意見を述べ、また、「STCW95への対応」、「施設機器の共同利用」および「乗船訓練の機会付与」等をテーマに行政機関、教育機関および業界のグループ別

討論を行い、最後に、船員供給国における環境整備の促進、船員需要国からの支援および本フォーラムの再開を要請して閉会した。

## 7. NMP 拡充計画

1985年、フィリピンのタクロバンにある国立航海技術訓練所（NMP）が日本政府の政府開発援助（ODA）事業により本格的に活動を開始したが、タクロバンはフィリピン船員の多くが居住するマニラから遠隔地であるため利用率が芳しくなく、フィリピン政府はマニラ近郊への移設あるいは新設を検討していた。

1996年、フィリピン政府は、練習船の保有も含むタクロバン訓練所の拡充・キャピテ訓練所の新設の計画を立案して国際協力事業団（JICA）による無償援助を申請したが、過去に大金の無償援助を投じてタクロバン訓練所を建設していることもあり、無償援助の申請は受理されなかった。

1999年8月、海外経済協力基金（OECF）は、OECFの有償援助に対するフィリピン政府の申請計画について調査を開始し、同年9月には、当協会からも会長名でOECF総裁宛てにNMP拡充計画についての要望書を提出した。その後、OECFによる案件形成調査が実施され、2000年6月には本計画についての政府間合意に至り、2004年の開設を目指して建設の運びとなった。

## 8・1・3 船員の雇用対策

### 1. 1999年度における船員雇用対策の実施状況

わが国における船員雇用対策は、船員の能力開発の推進、船員の職域拡大に関する支援、船員に係る各種助成金制度の運営を主な事業内容としており、その業務は海技大学校と日本船員福利雇用促進センター（SECOJ）が行っている。これらに係る費用のうち、離職船員を対象にしたものには運輸省の一般会計予算から、また雇用船員を対象にしたものには、社会保険庁の船員保険特別会計予算から支出さ

れている。

当年度予算においては、一般会計から船員雇用促進対策事業費補助金としてSECOJに支出されているもののうち、内航転換奨励助成が400万円減となったほか、若干の増減があった結果、総額では前年度に比して500万円減となった。また船員保険特別会計から同様にSECOJに支出されているものについては、その中の雇用安定事業費が、助成対象者の変動に伴い5,000万円減となり、総額でも5,100万円の減となった。

1999年度における主な船員雇用対策事業の実施状況は資料8-5の通りである。

## 2. 2000年度の船員対策関連予算

2000年度の船員対策関連予算では、運輸省関係として、SECOJが行う船員雇用促進対策事業への補助金である外国船就職奨励助成、船員職域拡大訓練助成、技能訓練助成などに対して例年とほぼ同様の予算措置が講じられるとともに、船員離職者職業転換等給付については、漁業関係で国際規制等による減船で生じた離職者への支給のため大幅な予算増となった。また海運関係についても、本州四国連絡橋の供用による離職船員等への支給として昨年とほぼ同様の予算措置が講じられている。

なお、国際船舶制度拡充の一環として、前年度と同様、若年船員養成プロジェクト事業費が確保されている。

## 8・1・4 海技資格取得教育

船員の海技資格取得教育は、海技大学校やSECOJ等で実施されている。

海技大学校では、1999年度中、126名（前年度比26名減）が海技資格を取得するための課程を受講した（資料8-13参照）。この中には、外航船に乗り組む部員に三級海技士資格を取得させるための特別措置に基づき1990年度より実施されている乗船修学を修了した者が含まれているが、1999年度までの同

〔資料 8 5〕 船員雇用対策事業実施状況（1999年度）

	項 目	概 要	1999年度実績
1 船員の 能力開発 推進	(1)海技大学校における船員再教育	船員に対し、船舶運航に関する知識および技能を教育する機関として設置されている	8・2・2 参照
	(2)外航部員の海技資格の取得促進	日本籍船の混乗の進展に伴い、外航部員の職員化の促進を図るため、特別修学措置を実施（1999年度から2001年度まで3年間再延長されている）	8・1・4 参照
	(3)日本船員福利雇用促進センター（SECOJ）訓練事業	外国船等への乗船のための教育訓練、雇用船員に対する技能および能力の開発、離職船員を対象とする技能訓練、陸上転換職業訓練等	8・1・5 参照
2 船員の 職域拡大 支援	(1)日本船員福利雇用促進センター（SECOJ）雇用促進事業	離職船員の求職登録及び就職・配乗あっせんを行う外国船就業奨励事業、国際協定の締結等による減船により特定漁業から離職した漁船員に対する内航転換奨励事業	8・1・5 参照
	(2)海上資格の陸上資格への評価	当協会が要望した11種類の陸上の技能資格のうち、5種類の受験資格が拡大され、2種類の受験科目が一部免除となっている。	1987年より実施
	(3)政府・自治体の求職活動支援	海、陸公共職安の連携、離職船員対策会議、求人情報テレホンサービス	省 略
3 船員関係 助成金制度	(1)船員費助成 ①外国船派遣助成金(船保特会) ②外国船就職奨励金(一般会計)	SECOJのあっせんで雇用船員を外国船等に派遣する事業主を助成（34,300円/人/月） SECOJのあっせんで外国船に6ヵ月以上乗船する離職船員に支給（1回21万円）	5,228人 17,646万円 59人 1,239万円
	(2)技能訓練派遣助成金(船保特会)	SECOJ、海大の技能訓練研修に船員を派遣する事業主を助成（船員の基準賃金日額の原則1/3） 助成率の特例（1/2（中小企業2/3）） ・部員の職員化の場合（1990年度より） ・内航船舶職員資格取得対策（1991年度より）	817人 9,362万円
	(3)職業転換等給付金	海←→海「離職者求職手帳」所持者に支給	省 略

措置による修了者は資料 8 6のとおりとなった。本措置は、1998年度で終了予定であったが、3年間再延長され、2001年度まで継続されることとなった。この他、同校では、外航部員の二級海技士の資格取得を促進するために、1996年度から5年間の予定で、法規および英語の筆記試験を免除するための講習が開始された。また、SECOJでは、資料 8 7に示すとおり、399名（前年度比8名増）が海技資格取得講習を受講した。

### 8・1・5 日本船員福利雇用センター（SECOJ）の活動

SECOJは、オイルショック以降のわが国の海上企業をめぐる経済事情の著しい変化に伴う離職船員の大量発生や再就職の困難等の厳しい環境に対応するため、1977年12月に制定された「船員の雇用の促進に関する特別措置法」に基づき、従来の日本船員

福利協会の事業に新たに船員の職域拡大・開拓に関する事業、船員の教育・訓練に関する事業、助成金などの支給に関する事業を付加するとともに、名称も改め1978年6月1日に正式に発足した組織である。SECOJの1999年度事業実績は以下のとおりである。

#### 1. 福利事業

##### (1) シンガポール日本船員センターの運営

当地に寄港する日本船員の憩いの場として好評を得ているが、最近の海運界の現状を反映して、東南アジア航路に従事する船舶を中心として地域作業船、漁船、航海訓練所練習船、水産学校練習船等官公庁船乗組員の利用が目立っている。1999年度は、ビルの改修が行われたため利用実績が減少し、総計99隻、2,811名（前年度141隻、3,738名）の利用者となった。

##### (2) 船員サービスセンターの運営

1959年2月の開設以来、毎年多数の利用者への

## 〔資料 8 6〕海技大学乗船修学修了状況

## (1) 海技士科三級海技士第二(限定三級 三級)

入学年度	学 科	入学者数 (人)	修学者数 (人)	国家試験 合格者数(人)
1990	航 機	80	73	57
	海 関	85	85	63
1991	航 機	40	35	27
	海 関	43	42	31
1992	航 機	46	35	28
	海 関	53	37	35
1993	航 機	32	26	21
	海 関	22	15	14
1994	航 機	15	15	10
	海 関	9	9	4
1995	航 機	11	9	4
	海 関	8	6	4
1996	航 機	8	7	4
	海 関	6	6	5
1997	航 機	0	0	0
	海 関	2	2	2
1998	航 機	0	0	0
	海 関	0	0	0
1999	航 機	0	0	0
	海 関	0	0	0

## (2) 海技士科三級海技士第三(四級 三級)

入学年度	学 科	入学者数 (人)	修学者数 (人)	国家試験 合格者数(人)
1990	航 機	17	17	12
	海 関	15	15	12
1991	航 機	22	20	20
	海 関	8	8	8
1992	航 機	10	7	4
	海 関	4	4	3
1993	航 機	3	1	0
	海 関	3	2	2
1994	航 機	2	2	2
	海 関	2	2	2
1995	航 機	0	0	0
	海 関	0	0	0
1996	航 機	0	0	0
	海 関	0	0	0
1997	航 機	0	0	0
	海 関	0	0	0
1998	航 機	0	0	0
	海 関	0	0	0
1999	航 機	0	0	0
	海 関	0	0	0

(3) 講習科普通部航海科船橋／機関科機関当直課程  
(無資格(含DPC) 限定三級)

入学年度	学 科	入学者数 (人)	修学者数 (人)	国家試験 合格者数(人)
1990	航 機	66	58	47
	海 関	43	40	37
1991	航 機	78	69	54
	海 関	58	57	47
1992	航 機	34	22	15
	海 関	22	11	10
1993	航 機	19	10	5
	海 関	12	7	6
1994	航 機	12	11	9
	海 関	9	7	5
1995	航 機	0	0	0
	海 関	2	2	2
1996	航 機	1	1	1
	海 関	1	1	1
1997	航 機	0	0	0
	海 関	0	0	0
1998	航 機	0	0	0
	海 関	0	0	0
1999	航 機	0	0	0
	海 関	0	0	0

サービスに努めてきたが、利用実績の減少と大型船員厚生施設の設立があったため、1999年12月末をもって閉鎖した。なお、1999年度における利用者数は、海事関係者を含め日本人2,552名、外国人船員147名、合計2,699名(前年度3,937名)であった。

## (3) 調理師資格講習の補助事業

1955年の開設以来、船内食生活の改善向上を図ることを目的として、継続実施してきた船舶調理講習は受講者の減少に伴い、1998年度末で休止し、1999年度から、船舶調理担当が各都道府県で行う「調理師資格試験のための準備講習」を受講した場合に、その受講料の一部を補助することとしたが、補助申請の実績はなかった。

## 2. 雇用促進事業

## (1) 雇用促進事業

## 1 外国船就職奨励事業

日本人離職船員の再就職を促進するため、SECOJの紹介により外国船に雇用された離職船員に対し、外国船就職奨励金が支給されている。

1999年度の実績は、59名、31隻であった。

## 2 内航転換奨励事業

国際協定の締結等による減船により、特定漁業から離職し、所定の要件を満たして内航船に就職した漁船員に対し内航転換奨励金を支給することにより、内航転換を促進するものであるが、1999年度については対象者がなかった。

## (2) 技能訓練事業

雇用船員、離職船員を対象として、海技資格の取得研修、外国語研修、タンカー研修、内航転換訓練および職域拡大訓練等を実施し、訓練の充実強化に努めた。1999年度の総受講者は1,592名(前年比113名減)であった。なお、各訓練・研修の受講者数については、資料8-7のとおりである。

## (3) 雇用安定事業

## 1 船員派遣助成事業

外国船等へ船員が派遣されることを促進し、

〔資料8 7〕技能訓練受講者実績

研 修 名		回 数	定 員	受 講 実 績			備 考
				雇用船員	離職船員	合 計	
技能訓練Ⅰ	部員研修(3～5級) *	9回	282人	173人	56人	229人	技能訓練Ⅰとは雇用船員および離職船員を対象に、外国船に乗船させるための資格・技能を習得させるもの。
	海事英語研修	1	10	6	-	6	
	タンカー研修	2	20	29	0	29	
	小 計	12	312	208	56	264	
技能訓練Ⅱ	船舶職員養成訓練						技能訓練Ⅱとは雇用船員の技能向上のおよび能力向上のための研修を行うもの。
	(1) 1～2級研修 *	1	40	13	-	13	
	(2) 3級研修 *	3	150	57	-	57	
	(3) 4～5級研修 *	4	210	100	-	100	
	(4)-1 3級海上無線指定講習	3	100	84	-	84	
	(4)-2 4級海上無線指定講習	-	-	-	-	-	
	(5) 無線従事者証明訓練	1	30	12	-	12	
	(6) 認定航海当直部員養成訓練	-	-	-	-	-	
	外国語教育訓練	3	60	31	-	31	
	STCW 条約適応訓練	18	180	202	-	202	
	特殊無線技士養成訓練	7	280	250	-	250	
陸上転換職業訓練	-	105	31	-	31		
小 計	40	1,155	780	-	780		
技能訓練Ⅲ	船舶職員養成訓練 *	1	40	-	30	30	技能訓練Ⅲとは離職船員の資格取得、技能向上、雇用の拡大等を目的とする研修を行うもの。
	特殊無線技士養成訓練	4	160	-	158	158	
	無線従事者証明訓練	2	80	-	80	80	
	認定航海当直部員養成訓練	3	90	-	73	73	
小 計	10	370	-	341	341		
技能訓練Ⅳ	訓練・A フォークリフト、クレーン等	2	60	-	64	64	技能訓練Ⅳとは離職船員を対象に、海上はもとより陸上においても有用な技能資格を取得するための研修を行うもの。
	訓練・B ボイラー、冷凍機	1	30	-	26	26	
	訓練・C 小型船舶操縦士等	2	60	-	89	89	
	小 計	5	150	-	179	179	
技能訓練Ⅴ	内航転換訓練	2	30	-	28	28	(注1)
総 合 計		69	2,017	988	604	1,592	

(注1) 技能訓練Ⅴ：漁船からの離職船員を対象に、内航船(タンカー等)に乗船するために必要な資格・技能を習得させるもの。

\*印：海技資格取得講習を言い、受講実績合計は399名。

〔資料8 8〕各奨励金・助成金支給実績

		1998年度	1999年度	備 考
就 職 奨 励 金	支給船員(人)	85	59	離職船員がSECOJの紹介・あっせんにより外国船に就職した場合、本人に対し21.0万円が支給される。
	支給総額(万円)	1,785	1,239	
船員派遣助成金	支給総額(万円)	23,124	17,646	雇用船員をSECOJのあっせんにより外国船に派遣した事業主に対し、1人月額3.43万円を限度に支給される。
	対象者(人・月)	6,889	5,228	
技能訓練派遣助成金	対象船員(人)	934	817	雇用船員を対象としてSECOJが行う訓練および海技大学の海技士科・講習科に雇用船員を派遣した事業主に対し支給される。
	支給総額(万円)	9,654	9,362	
内航転換奨励金	対象船員(人)	-	-	国際協定の終結等に伴う漁業離職者に関する臨時措置法(漁臨法)に定める「特定漁業」からの離職者の内航転換を促進するため、一定の訓練を修了した者に対し18.0万円が支給される。(船協海運年報1992参照)
	支給総額(万円)	-	-	

以って、船員の雇用の安定を図るため、その雇用船員を SECOJ のあっせんにより外国船等に派遣する事業主に対し、船員派遣助成金が支給されている。1999年度の船員派遣助成金支給実績は、支給対象延人数5,228名であった。また、当事業の中心である外国船への雇用船員の派遣あっせんについては、485隻、687名（前年度比149隻、195名減）であった。（資料8 8参照）

## 2 技能訓練派遣助成金

SECOJ の行う雇用船員対象の訓練および海技大学校講習科ならびに海技土科の訓練に雇用船員を派遣した船社に対し、受講日数に応じて技能訓練派遣助成金が支給されている。

1999年度の実績は、817名、9,362万円（前年度比117名、292万円減）であった。

（資料8 8参照）

## (4) 調査研究事業

### 1 国際船舶制度推進事業

海運造船合理化審議会（海造審）海運対策部会小委員会から付託され、国際船舶制度推進調査委員会を設置しているが、本年度は同委員会は開催されなかった。

一方、国際船舶制度に係る教育訓練スキームおよび外国人船員に対する海技資格の付与の方法に関する検討会を3回開催し、若年船員養成プロジェクトの実施状況等について報告・検討が行われた。

また、海運関連税制勉強会が1回開催され、最近の海外海運関連税制状況等について検討された。

### 2 国際船舶職員緊急養成事業

若年船員養成プロジェクトは、運輸省の補助金を受け、外航商船での乗船訓練など実践的な訓練を通して、即戦力として活躍できる能力を身につけた若年船員を養成することを目的とし、1998年10月から開始された。

1999年度においては、第一期生（航海科10名、機関科1名）に対して、社船による乗船訓練を、

また、その中途あるいは終了後、フォローアップ・シミュレータ訓練が実施された。

第二期生（航海科16名、機関科2名）については、海技大学校での2ヶ月間の前期座学、乗船前シミュレータ訓練、およびその後社船による乗船訓練が実施された。

## 3. 配乗調整事業

### (1) 乗下船援助事業

外国船への乗船予定者について、適性および乗船中の留意事項等について指導・助言するため SECOJ に招集し、面接するための経費を支給している。1999年度の実績では、外国就職乗船3隻3名で合計93,100円であった。

### (2) 海技免状取得援助事業

外国船への配乗を円滑に行うため、外国の海技免状の取得援助等を行った。1999年度は、リベリアおよびパナマの海技免状や船員手帳等の取得手続きの取扱い件数が100件であった。また GMDSS の導入に伴い、リベリア政府の代行として SECOJ が GOC 資格試験を実施したが、1999年度は12名の受験者があった。

### (3) 技能訓練運営事業

各種技能訓練事業が実施された。

## 8・1・6 開発途上国船員研修受け入れ事業

海事国際協力センター（MICC）は政府開発援助（ODA）の一環として、外航船社の協力を得て、1990年度から開発途上国船員研修受入事業を実施している（船協海運年報1991参照）。

この事業は、練習船訓練システムを持たない開発途上国の商船学校の学生が自国の海技資格を取得できるよう、わが国の海技大学校における約2ヶ月の導入研修の後、運輸省航海訓練所の練習船および日本船社が運航する外航船において12ヶ月以上の乗船研修を実施し、乗船経験を付与するとともに技能訓

〔資料8 9〕 研修員数の推移

年度	フィリピン			インドネシア			ベトナム			合計	備 考
	航海	機関	計	航海	機関	計	航海	機関	計		
1990	47(45)	26(25)	73(70)	-	-	-	-	-	-	73(70)	73名受入で、3名病気で下船
1991	43(43)	22(21)	65(64)	5	5	10	-	-	-	75(74)	75名受入で、1名病気で下船
1992	39(38)	24(24)	63(62)	7	8	15	-	-	-	78(77)	フィリピン研修生1名病気のため来日せず
1993	36(36)	26(24)	62(60)	8	9	17	-	-	-	79(77)	フィリピン研修生2名来日せず
1994	30(30)	30(30)	60(60)	7	8	15	4	6	10	85(85)	85名全員修了
1995	30	30	60	7	8	15	5	5	10	85(83)	83名修了
1996	29	29(28)	58(57)	7	7	14	4(3)	6(5)	10(8)	82(79)	79名修了
1997	27	28(26)	55(53)	7	8	15	8	7(6)	15(14)	85(82)	82名修了
1998	21	21	42	7	7	14	7	7	14	70(70)	70名全員修了
1999	21	21	42	7	6	13	6	6	12	67	インドネシア研修生1名帰国、66名研修中

( )内は修了員数

練を行うもので、その受け入れ状況は資料8 9のとおりである。

当協会は、関係船社とともに同事業が効果的に運営されるよう、関係先と連携を図りつつ事業の推進

に協力した。なお、同事業の運営は、2000年4月より、これまでの海事国際協力センターから日本船員福利雇用促進センター（SECOJ）に移管された。

## 8・2 船員の確保と教育問題

### 8・2・1 日本人船員の確保・育成

#### 1. 日本人船員の確保・育成推進会議

わが国海運を担う日本人船員を将来にわたり確保・育成していくために、海事関係団体等が行う諸施策について、情報交換と連絡調整を行い、また、その効果的な実施の推進を図ることを目的として、運輸省、船員教育機関および海事関係団体で構成される「日本人船員の確保・育成推進会議」が1991年11月に設置され、船員教育機関に入学した学生に対する広報活動および一般の人々を対象とした広報活動を行ってきた。

当協会は、同会議に参画し、1999年度において以下の船員確保・育成活動を実施した。

- (1) 東京商船大学学生に対するコンテナターミナル見学会
- (2) 東京・神戸両商船大学におけるパネルディスカ

ッション

- (3) 東京・神戸両商船大学教官／船社労務担当者懇談会
- (4) 練習船一般公開時におけるPRパンフレットの配布

### 8・2・2 船員の教育訓練

#### 1. 海上安全教育審議会教育部会

船員教育を取り巻く環境は、内外の経済事情と海運動向、外国人船員との混乗船の進展、IMOにおける改正STCW条約の採択等により大きく変化してきた。このため、将来に向けた船員教育のあり方について、これまで官公労使ならびに教育機関で構成される検討会等で検討が重ねられてきた（船協海運年報1998参照）。

これらの検討結果を踏まえ、1998年7月、運輸大

臣は「わが国の海運をめぐる情勢の変化に対応した船員の教育訓練のあり方」について海上安全船員教育審議会（安教審）の教育部会に対し諮問を行い、1998年12月中間答申が出された（船協海運年報1999参照）。

一方、教育部会は、運輸省所管の船員教育訓練機関である航海訓練所、海技大学校および海員学校の3機関（以下「船員教育3機関」という）の独立行政法人化問題についても検討を行い、政府関係機関等に対して意見を具申している。本問題に係るこれまでの推移は次のとおりである。

#### (1) 独立行政法人化に至る経緯

1996年に橋本龍太郎元総理大臣の掲げた六大改革（行政改革、財政構造改革、金融システム改革、経済構造改革、社会保障構造改革、教育改革）の一つの柱である行政改革として国の行政機関の再編成、行政組織等の減量、効率化などを目指し、1996年11月に行政改革会議が設置され、約1年の検討の末、1997年12月3日に最終報告が取りまとめられた。

この中で船員教育3機関は、国立大学以外の文教研修機関という位置付けになり、航空大学校、水産大学校等の機関とともに、廃止、民営化、地方移管等を検討することとされた。

1998年6月12日に中央省庁等改革基本法が公布され、この中で新たに独立行政法人制度が創設され、行政機関の職員のみを対象とする研修施設以外のものの独立行政法人への移行等により、その運営の効率化を図ることとされた。さらに、1998年7月21日には内閣総理大臣を本部長とする中央省庁等改革推進本部（以下「推進本部」という）が設置され、具体的な行政改革作業が開始された。

船員教育3機関については、当初、民営化の方向性が示されていたが、運輸省は船員養成の必要性を推進本部に説く一方、当協会をはじめ海運、船員関係諸団体および関係地方自治体等による各方面への働きかけを行った結果、1998年12月25日、自民党行革推進本部は「船員教育3機関は独立行

政法人化の上、その目的、教育内容、設立されている地域の特性を尊重の上、今後、3機関の再編を検討する」と決定、政府に申し入れが行われた。それを受けて、1999年1月26日に推進本部で決定された「中央省庁等改革に係る大綱」において、船員教育3機関は他の81機関とともに独立行政法人化への移行が決定され、民営化は回避された。

その後、1999年4月27日には、「中央省庁等改革の推進に関する方針」が推進本部で決定され、船員教育3機関については国家公務員の身分を与える法人（特定独立行政法人）と位置付けられた。

#### (2) 独立行政法人の概要

独立行政法人の運営の基本やその他の制度の共通事項を規定する「独立行政法人通則法」および独立行政法人一般に関する職員の身分等について規定する「独立行政法人通則法の施行に伴う関係法律の整備に関する法律」が1999年7月16日に公布された。

これを受けて、各機関別に独立法人設立のための個別の法令が「独立行政法人海技大学校法」、「独立行政法人航海訓練所法」および「独立行政法人海員学校法」として、1999年12月22日に公布された（資料8 10参照）。

独立行政法人制度は、特性に応じた組織、運営ができるように法制化し、3年以上5年以内での中期目標を各機関が定め、中期計画を策定、その終了後、評価委員会による業務、組織全般の評価を受けて見直しを図る手法をとる。

財政については、企業会計原則が導入され、柔軟な財務運用が可能となるが、公共的な性格から、利益の獲得は目的とせず、独立採算制は前提としていない。従って、所要の財源措置がとられるのが原則となる。

職員の身分については、その機関の目的、業務の性格により、国家公務員の身分を与えるものと与えないものとに分けられており、船員教育3機関については国家公務員の身分が与えられることになった。

## 〔資料8 10〕各機関の個別法の主な内容

	海技大 学校	航海訓練所	海員学校
法人の名称	独立行政法人海技大 学校	独立行政法人航海訓練所	独立行政法人海員学校
法人の目的	船員（船員であった者及び船員となる者を含む。）に対し船舶の運航に関する高度の学術及び技能を教授すること等により、船員の資質の向上を図り、もって海上輸送の安全の確保に資すること	商船に関する学部を置く国立大学、商船に関する学科を置く国立高等専門学校、独立行政法人海技大 学校及び独立行政法人海員学校の学生及び生徒等に対し航海訓練を行うことにより、船舶の運航に関する知識及び技能を習得させること	海員の養成をおこなうことにより、安定的な海上輸送の確保を図ること
業務の範囲	1 船員に対し船舶の運航に関する高度の学術及び技能を教授すること 2 船舶の運航に関する高度の学術及び技能に関する研究を行うこと 3 前二号の業務に附帯する業務を行うこと	1 商船に関する学部を置く国立大学、商船に関する学科を置く国立高等専門学校、独立行政法人海技大 学校及び独立行政法人海員学校の学生及び生徒その他これらに準ずる者として国土交通大臣が指定する者に対し、航海訓練を行うこと 2 航海訓練に関する研究を行うこと 3 前二号の業務に附帯する業務を行うこと	1 海員の養成を行うこと 2 前号の業務に附帯する業務を行うこと
主たる事務所	兵庫県	神奈川県	本部を静岡県に置き 8 校一体の組織とする
役員構成及び任期	理事長 1 名 理事 1 名 監事 2 名	理事長 1 名 理事 2 名 監事 2 名	理事長 1 名 理事 1 名 監事 2 名
資本金等	政府からの全額出資 現在使用している土地、建物、船舶等を現物出資。 資本金は現物出資された資産を法人設立の時点における時価で評価した額	政府からの全額出資 現在使用している土地、建物、船舶等を現物出資。 資本金は現物出資された資産を法人設立の時点における時価で評価した額	政府からの全額出資 現在使用している土地、建物、船舶等を現物出資。 資本金は現物出資された資産を法人設立の時点における時価で評価した額
施行期日	2001年 1 月 6 日	2001年 1 月 6 日	2001年 1 月 6 日

以上のように、この制度全般については国の事前関与を最小限にして、事後の評価や公表による透明性を確保して、業務の運営の弾力性を図ることとし、2001年4月の独立行政法人への移行に向けて作業が進められている。

## 2. 船員教育機関卒業生の就職状況

1999年度の船員教育機関卒業生数は商船大学2校117名、商船高専5校176名、海員学校8校397名であった（商船大学および商船高専においては、船舶職員養成課程修了者数）。1999年度の就職状況は、商船大学卒業生については、就職希望者数104名のうち77名（74%）が海上産業（外航46、内航4、その他27）に、商船高専卒業生については、就職希望者数128名のうち、40名（31%）が海上産業（外航2、内航1、その他37）に、また、海員学校卒業生については、就職希望者数328名のうち、224名（68%）が海上産業（外航0、内航26、その他198）に就職した（資料8 11参照）。昨今の経済事情を反映し、

海運産業からの求人数は引き続き減少している。

## 3. 船員の再教育

船員の再教育は、海技大 学校において実施されており、海技免状受有者を対象として上級免状の取得を目的とする「海技士科」および船員の技能向上を目的とする「講習科」が設置されている。同校における最近の入学状況は資料8 12のとおりである。1999年度の入学者数は前年に比し29名減の210名となっている。

当協会は、船員の資格取得推進および職域拡大を図る見地から各講習への受講生の募集について協力した。

### 8・2・3 GMDSS 資格

GMDSS は、1999年2月1日より、既存船を含む全ての船舶に適用（完全導入）され、国際航海に従事する旅客船および国際航海に従事する300総トン

〔資料8 11〕 船員教育機関卒業生の求人・就職状況

2000年4月1日現在

	卒業年度	卒業者数	希望就職者数	求人								就職							
				海上産業						陸上産業	合計	海上産業						陸上産業	合計
				外航	内航	その他	カーフェリー・旅客船	官庁船・水産	計			外航	内航	その他	カーフェリー・旅客船	官庁船・水産	計		
商船大学(2校)	7	127	109	82	1	24	12	18	137	70	207	53	1	19	8	6	87	18	105
	8	100	87	88	5	36	14	18	159	132	291	33	3	10	8	7	61	26	87
	9	102	91	87	2	20	14	12	135	63	198	46	2	8	8	11	75	16	91
	10	101	86	70	2	22	9	20	123	40	163	48	0	16	7	7	78	6	84
	11	117	104	64	5	19	10	10	108	69	177	46	4	12	9	6	77	19	96
商船高専(5校)	7	142	122	36	9	90	54	13	202	425	627	5	8	29	21	3	66	54	120
	8	165	139	9	10	110	32	29	190	457	647	3	6	43	15	3	70	69	139
	9	161	129	21	13	99	57	29	219	748	967	6	8	23	19	5	61	66	127
	10	153	113	19	8	83	30	45	185	671	856	4	7	20	13	0	44	65	109
	11	176	128	12	1	45	20	47	125	531	656	2	1	19	15	3	40	81	121
海員学校(8校)	7	395	363	3	73	189	158	736	1,159	348	1,507	1	71	107	83	23	285	64	349
	8	403	353	3	148	280	209	954	1,594	315	1,909	3	60	111	79	33	286	48	334
	9	407	351	0	149	273	155	948	1,525	301	1,826	0	50	122	67	37	276	50	326
	10	411	347	0	35	183	89	696	1,003	226	1,229	0	32	125	55	38	250	73	323
	11	397	328	0	47	179	78	589	893	345	1,238	0	26	126	40	32	224	71	295

注 (1) 商船大学については、乗船実習科に進んだ者に係るものである。  
 (2) 海員学校については、本科卒業後乗船実習科に進学した者を含む。  
 (3) 卒業時期は、商船大学及び商船高専が9月、海員学校が3月(乗船実習科は9月)である。  
 (4) 海上産業中、外航とは外航2団体(外労協と旧中小労協をいう。)、内航とは内航3団体であり、その他海運とは外航2団体、内航3団体、カーフェリー・旅客船及び官庁船・水産を除いた船社である。

〔資料8 12〕 海技大学校における入学状況

科	別	定員	修業期間	募集回数(年)	入学状況			
					1997年度	1998年度	1999年度	
海技士科	一級海技士航海機関科	10	6月	1回	1	0	2	
		10	"	"	0	1	2	
	二級海技士航海機関科	10	6月	1回	1	0	1	
		10	"	"	0	1	2	
		30	10月	1回	0	2	2	
		30	"	"	1	0	0	
		40	3・5月	2回	0	0	0	
		40	"	"	3	0	0	
		40	4月	"	8	12	10	
		40	"	"	9	6	8	
10	2年	1回	20	18	20			
10	"	"	17	20	18			
四級海技士航海機関科	40	2月	1回	1	2	0		
	40	"	"	2	6	2		
小計					63	68	67	
講習科	高等部	航海機関科	40	4月	2回	0	0	0
		航海機関科	40	"	"	0	0	0
		航海機関科	40	7月	1回	12	23	11
		航海機関科	40	"	"	2	6	2
		航海機関科	40	3・5月	"	9	15	9
		航海機関科	40	"	"	2	1	4
		航海機関科	10	4月	"	2(8)	1(8)	1(7)
		航海機関科	10	"	"	1(13)	1(9)	0(6)
		航海機関科	10	1月	2回	1	13	18
		航海機関科	10	"	"	1	13	18
	普通部	航海機関科	40	5月	2回	1	0	0
		航海機関科	40	"	"	1	0	0
		航海機関科	40	3月	3回	0	0	0
		航海機関科	40	"	"	0	0	0
分校	航海機関科	40	1月	"	35	35	38	
	航海機関科	40	"	"	10	18	6	
	航海機関科	40	2・5月	2回	33	23	23	
	航海機関科	40	"	"	22	16	10	
	航海機関科	40	1月	"	23	6	3	
	航海機関科	40	"	"	23	6	3	
小計					155	171	143	
合計					218	239	210	

(注) 1. 運輸省資料による。  
 2. 印: 海技資格取得教育、99年度126名。  
 3. ( )は「二級講習コース」の員数(外数)

以上の貨物船（A3またはA4海域を航行海域とするもの）にあつては、これまで専従だった通信長の職務を航海士や機関士などの船舶職員が兼務することを可能とした、いわゆる「他職務兼務船」が認められることとなった。

一方、国内では、運輸省通達により、通信士の雇用問題などについての労使合意が図られない限り、通信長については船上保守を行うことができる者の乗組みが要求され、通信長の兼務が実現されていなかった。このため、外航労使は他職務兼務船に関する労働条件、現役通信士の雇用問題などについて協議を続けた結果、1999年2月18日に本件に係る合意が整った。これを受けて、当協会は、外航労務協会とともに、兼務通信長の実現に向けて関係当局と協議し、1999年2月26日以降の日本寄港船より、順次、三級海技士（電子通信）以上の資格を有する船舶職員が通信長を兼務できることとなった。

このようなGMDSS体制の完全導入により、現在、この体制に見合う十分な数の兼務通信長を確保することが急務となっている。兼務通信長になるためには、三級海技士（電子通信）以上の資格を受有する必要があるが、同資格の試験申請にあたっては郵政省の船舶局無線従事者証明を取得する必要がある。当協会は、1999年7月期および2000年1月期の船舶局無線従事者証明のための新規訓練に、船社の協力を得て、それぞれ2名の講師を派遣した。

また当協会は、外航船舶のGMDSS対応資格の取得を促進するため、郵政省が実施する第三級海上無線通信士資格の受験および船舶局無線従事者証明のための講習会を、船社の協力を得て1994年9月より実施している。同講習会は、会員各社の所属船員を対象としており、1999年9月期に3社8名、2000年3月期に5社10名が受講した。

### 8・3 船員関係法規

#### 8・3・1 外国海技資格承認制度等への対応

国際船舶制度に関連して、種々の施策が講じられているが（1・2参照）、このうち、日本人船機長2名配乗を実現するためには、船舶職員法、船員法および電波法等で要求される各種資格要件問題を解決する必要がある。当協会は、外国人船員に対してこれら資格が円滑に付与される制度の実現に向けて、関係省庁に対して意見の反映に努めている。

一方、規制緩和推進計画の一環として、必置資格の見直しが総務庁・規制改革委員会により進められている（1・3参照）。当協会は、外国人船員についても国際船舶制度の下で必要な資格が円滑に取得できるよう併せて要望し、意見の反映に努めている。

#### 1. 船舶職員法関係

STCW条約締約国（外国）資格受有者に対する承認制度については、1998年5月27日に船舶職員法が改正され、1999年5月20日より施行されるとともに、これを受けて、船舶職員法施行規則等の一部を改正する省令が1999年2月1日および4月20日に公布された（船協海運年報1999参照）。

これに基づき、運輸省は外国資格受有者に対する承認制度の具体的な運用方法について検討を行い、1999年6月11日に国内海事法令講習実施要領および就業範囲の指定に関する通達を発出した。当協会は、同要領で定める国内海事法令講習を実施する機関の要件、管理者および講師の要件等について船主意見の反映に努めるとともに、講習会で使用される教科書の作成等に協力した。この結果、川崎汽船、日本郵船、商船三井の3社がフィリピンにおいて運営す

る船員訓練施設4ヶ所について、運輸大臣より指定講習機関としての認定を受け、承認制度運用上の体制が整った。

これを受けて、外国資格受有者に対する国内海事法令講習会がフィリピンの3ヶ所の指定講習機関において実施され、これを修了した48名が2000年1月17日より20日までの間、海技試験官による承認試験を受験した結果、1月26日試験結果が発表され48名全員が合格し、締約国資格受有者承認証を取得した。この間、日本政府はフィリピン政府との間で、フィリピン人船員が日本籍船舶に職員として乗組むための承認に関する書簡を2000年1月21日付けで交換した。

一方、締約国資格受有者承認証を受有する初の外国人船員（いわゆる「承認船員」）が誕生したことを受けて、外航労務協会と全日本海員組合は、「国際船舶制度に係わる雇用と労働条件に関する協議会」を設置し承認船員の労働条件等について協議を重ね、3月1日、平成11年度内に承認船員を配乗する国際船舶（いわゆる「承認船」）の実現を希望する会社に対する暫定措置として合意が成立した。これにより、1999年度内の2000年3月31日までに、まきなっくぶりっじ（川崎汽船）加賀（日本郵船）さざんくろす丸（商船三井）の3隻が承認船に移行し、日本人船機長2名を配乗した国際船舶が実現した。

以上の通り、日本人船機長2名配乗の承認船は誕生したものの、依然として現行の承認体制には円滑な実施を図る上で問題点が多く、承認証失効（5年間）後の取扱い等制度の改善を運輸省当局に働き掛けている。

## 2. 船員法関係

船舶職員法における承認制度導入に対応して、日本籍船に配乗される外国人船員に対して船員法関係資格を付与するための船員法施行規則等の一部改正が、1999年3月8日付けで運輸大臣より船員中央労働委員会に諮問されていた（「船協海運年報1999」

参照）。その後、運輸省は同委員会答申を受けて、船員法施行規則および船員労働安全衛生規則の一部を改正する省令ならびに関係告示を制定し、省令については同年7月15日、告示については同年7月16日に施行した。なお、衛生管理者および船舶料理士資格については、同委員会答申において今後の検討課題とされた。

この結果、甲種甲板部航海当直部員、消火作業指揮者、衛生担当者および経験または技能を有する危険作業を行わせることができる者の資格要件として承認船員が加えられた他、危険物等取扱責任者の資格要件として、締約国資格受有者であって、2時間の危険物等取扱責任者国内法令講習を修了した者が加えられた。

一方、日本人船機長2名体制による国際船舶を実現するためには、関連する船員法上の資格要件を満足する必要がある。このためには、外国人船員に対してこれら資格を円滑に付与する制度が不可欠であるが、このうち、特に必要となるのは危険物等取扱責任者、船舶料理士および衛生管理者に係る資格であり、当協会はこれら資格が円滑に取得できるよう以下の通り対応した。

### (1) 危険物等取扱責任者

本資格を取得するための国内法令講習会は、船舶職員法に基づく国内海事法令講習と同様、マニラの指定講習機関（4ヶ所）において実施することとされた。当面、この講習の受講者は、船舶職員法に基づく国内海事法令講習の受講者に限定することとされ、2000年1月に開催された第1回目の講習会では19名が受講し、危険物等取扱責任者に係る資格証明書を取得した。当協会は、講習会で使用する教科書の作成等に協力した。

### (2) 船舶料理士

前述の通り、本資格を外国人に付与するための方策については、船員中央労働委員会の答申において今後の検討課題とされた。これを受けて運輸省では、1999年10月、官公労使による「船舶料理士資格制度に係る検討会」を設置し、現行制度の

見直しも含めた検討を開始した（1・2参照）。

一方、日本人船機長2名体制による国際船舶を実現するためには、本資格を外国人に付与することが不可欠となるため、当協会は運輸省当局に対して外地における船舶料理士試験の実施を要請した結果、本試験の実施機関である(財)日本海技協会により2000年2月15日から17日まで、フィリピンのマニラにおいて料理士試験が実施され、27名の受験者全員が合格し、船舶料理士に係る資格証明書を取得した。当協会は、同試験の実施に当たって種々協力を行った。

### (3) 衛生管理者

本資格についても、船舶料理士資格と同様に船員中央労働委員会の答申において今後の検討課題とされた。当協会は、本資格を外国人船員に対して円滑に付与できるよう、現行制度の見直しを運輸省当局に要望している。

## 3. 電波法関係

STCW条約の95年改正が2002年2月1日より完全導入されることに伴い、全ての航海当直職員には海上特殊無線技士資格が義務付けられることとなった（船協海運年報1999参照）。これは、日本籍船舶である国際船舶に乗組む承認船員にとっても例外では無いため、2002年2月1日の期限までに、如何に第一級海上特殊無線技士資格を取得させるかが問題となる。このため当協会は、運輸省および郵政省当局に対して早急にこの問題を解決するよう要望している。

### 8・3・2 船員関係法規の一部改正

#### 1. 船員法施行規則等の一部改正

国際船舶制度（1・2参照）に関連して、日本籍船に配乗される外国人船員に対して船員法関係資格を付与するための船員法施行規則等の一部改正が、1999年3月8日付けで運輸大臣より船員中央労働委員会に諮問されたが、船員中央労働委員会は、これ

を受け、船員労働基準審議会で審議の上、1999年6月18日、諮問された内容のとおり答申した。船員中央労働委員会に諮問された省令改正の内容は次のとおりである。

#### (1) 船員法施行規則の一部改正

・危険物等取扱責任者の認定要件の拡大

#### (2) 船員労働安全衛生規則の一部改正

・消火作業指揮者の認定要件の拡大

・衛生担当者の認定要件の拡大

・船舶所有者が経験又は技能を要する危険作業を行わせることができる者の範囲の拡大

#### (3) その他

同省令改正は、1999年7月15日に公布、施行された。

## 2. 危険物等取扱責任者資格の更新講習

STCW条約の1995年改正に伴う船員法および同法施行規則の改正により、タンカーには危険物等取扱責任者として認定された旨の証印を受けている者を乗り組ませなければならず、さらに、5年毎の同資格の更新が求められている。更新のための要件としては、同資格認定の失効前5年以内に1年以上の経験を有すること、もしくは、当該認定の失効前5年以内に、運輸大臣が告示で指定する更新講習の課程を修了したこととされている。

上記更新講習として指定されている講習実施機関は平成12年3月23日付けの運輸省通達により明らかにされているが、その中には、当協会の会員船社11社の申請に基づいて指定された自社研修41コースが含まれている。

## 3. 海技士（電子通信）取得のための乗船履歴

GMDSS船において通信長を兼務するために要求される海技士（電子通信）の資格を受験するためには、電波法に基づき郵政大臣が発給する所定の無線従事者の免許を取得した後、6ヶ月の乗船履歴が必要であるが、当協会では、当該無線従事者免許取得以前の乗船履歴についても海技士（電子通信）受験

に必要な履歴として認められるよう、規制緩和と要望として運輸省当局と協議を行ってきた。

その結果、航海当直職員（W/Oを含む）については、一定の条件の下に、受験に必要な無線従事者免許を取得する以前の履歴であっても、海技士（電子通信）受験資格としての乗船履歴と認めることとする改正通達が発出された。

#### 4. GMDSS 船に乗り組んだ航海士等の海技士（電子通信）免状更新のための履歴

GMDSS 船において通信長を兼務するために必要な海技士（電子通信）資格の更新のために必要な乗船履歴は、現在、過去5年のうち1ヶ月以上であり、2002年2月1日以降は、過去5年のうち1年以上となる。

一方、1999年2月より航海士等の船舶職員が通信長の職務を兼務するいわゆる兼務船が順次就航しており、海技士（電子通信）の資格取得および維持が重要課題となっている状況のなかで、同資格を受有しながらも兼務通信長以外の職種で雇入れされて乗船する者の、同資格更新に必要な履歴の確保が問題となっていた。

当協会では、海技士（電子通信）資格更新のための乗船履歴については、資格さえあれば、実際に「通信長」として雇入れしない場合であっても、当該資格を更新するための履歴として認めるよう要望してきたが、その結果、当該資格を有する船舶職員（航海士、機関士あるいはW/O）については甲板部あるいは機関部職員として雇入れされた乗船履歴でもよいこととする運輸省事務連絡が、1999年7月2日付けで発出された。

### 8・3・3 船員職業安定法改正への対応

船員職業紹介等研究会は、船員職業安定法が1948年に制定されて以来の船員を取巻く雇用環境の変化の下、1996年のILO海事総会において海員に対する職業紹介に関する条約が抜本的に改正され、民間の有料職業紹介も認められることとなったこと、さらには陸上労働者に関する職業紹介事業、派遣事業の見直し等の動向を踏まえ、今後の船員職業紹介等のあり方を検討し、関係者の合意形成を図ることを目的に設置された。

同研究会は、運輸省船員部を事務局とし、有料職業紹介事業および労務供給事業のあり方について、1997年2月から7月にかけて7回開催され、さらにWGにおいても1997年9月から1998年4月の間に4回検討されたが、労使間の意見の隔たりは大きく、それ以降研究会およびWGは中断された状態となっていた。

この間、当協会は、船員に係る労務供給事業、職業紹介事業等の自由化を実現するための規制緩和と要望を引続き行うとともに、船員職業安定法の改正により有料の労務供給事業を認め、同事業を営む事業主の雇用する船員については、外国籍船に雇入れられる場合も含めて、船員法に規定する船員として位置づけることにより、懸案となっている船員保険の被保険者資格の付与の問題についても解決を図るべく併せて規制緩和と要望を行った。

本件については、総務庁・規制改革委員会よりヒアリングが実施され、船主意見の反映に努めるなどした結果、中断されていた船員職業紹介等研究会が2000年5月に3年振りに再開され、今後の船員職業安定法のあり方について検討が進められていくこととなった。

## 8・4 船員の社会保障制度

### 8・4・1 船員の社会保障制度の概況

#### 1. 適用状況の推移

船員法上の船員を対象とした船員保険および厚生年金保険（第三種被保険者のうち船員）の適用事業所ならびに被保険者数は、海運・水産業界の厳しい状況を反映して漸減傾向が続いており、1999年3月末の適用事業所ならびに被保険者数は、前年に比べてそれぞれ286事業所、7,121名の減少となっている（資料8 13参照）。

#### 2. 船員保険の財政状況

船員保険の財政は、1990年度から黒字決算を維持してきたが、被保険者数が減少する一方で平均標準報酬月額が伸び悩み、保険料収入が減少し続けている。また、被保険者数が8万人を切らんとしており、限られた業種の保険集団であることなど、構造的に依然として厳しい状況にある。

1998年度の収支は、疾病部門では黒字を維持した

【資料8 13】船員保険、厚生年金保険（第三種のうち船員）適用状況

時点 (年月)	船舶所有者数		被保険者数	
		うち失業 保険適用	(強制適用)	うち失業 保険適用
1983 3	10 610社	7 373社	192 263人	158 311人
1984 3	10 280	7 180	184 702	152 004
1985 3	9 949	6 983	176 560	144 216
1986 3	9 570	6 752	165 666	134 627
1987 3	9 313	6 558	156 584	125 855
1988 3	9 230	6 440	146 549	116 696
1989 3	9 132	6 289	138 429	109 836
1990 3	9 877	6 240	132 205	106 018
1991 3	9 600	6 125	126 724	102 945
1992 3	9 305	5 971	120 634	99 395
1993 3	9 008	5 844	115 625	96 699
1994 3	8 629	5 740	110 459	92 653
1995 3	8 388	5 646	105 422	88 713
1996 3	8 190	5 528	100 349	84 736
1997 3	8 026	5 401	96 050	80 761
1998 3	7 822	5 234	91 292	76 451
1999 3	7 536	4 985	84 171	69 778

(注) 社会保険庁資料

ものの、失業、年金（労災）福祉・業務部門とも赤字となり、前年度よりも45億円悪化し、1989年以来9年ぶりに12億円の赤字となった（資料8 14参照）。これを部門別にみると、次のとおりである。

#### (1) 疾病部門

1990年度に保険料率を引き上げたことおよび平均標準報酬月額が伸びたことなどにより、単年度黒字に転じ、以降、金額は減少しつつも黒字を維持しながら累積赤字を減じ、1997年度に至り漸く累積赤字を解消した。

1998年度においては、平均標準報酬月額が伸び悩み、被保険者数が減少して保険料収入が減少したが、1997年の制度改革による影響が1年を通じて現れたことから保険給付費も減少したため、収

【資料8 14】船員保険特別会計部門別収支決算

(単位：億円)

区分	収 入			支 出		
	項 目	97年度	98年度	項 目	97年度	98年度
疾病部門	保険料収入	577	544	保険給付費	425	393
	一般会計より受入	30	30	老人保健拠出金	149	148
	厚生保険特別会計			退職者給付拠出金	26	26
	業務勘定より受入	13	12	福祉事業費	0	0
	雑収入	0	0			
	計	620	586	計	600	567
失業部門	保険料収入	80	74	保険給付費	87	110
	一般会計から受入	20	19	翌年度へ繰越	2	1
	前年度剰余金受入	3	2			
	計	103	95	計	89	111
年金部門	保険料収入	150	140	保険給付費	34	36
	一般会計から受入	0	0	諸支出金	154	151
	運用収入	46	44			
	計	196	184	計	188	187
福祉部門	保険料収入	57	53	福祉事業費	65	63
	雑収入	0	0			
	計	57	53	計	65	63
業務部門	保険料収入	9	8	業務取扱費	26	25
	一般会計から受入	13	12			
	雑収入	3	3			
	計	25	23	計	26	25
	合 計	1,001	941	合 計	968	953
				収支差額	33	-12

(注) 社会保険庁資料

支は前年より1億円悪化したものの19億円の黒字となった。

## (2) 失業部門

失業部門の財政は、失業率の動向に大きく左右され、1988年度までは失業率が高かったために財政状況が悪化していたが、1989年には緊急雇用対策が一応収束したこと、折からの好景気の影響を受けて失業率が大幅に減少したことなどから黒字となり、その後、景気の後退はあるものの、単年度収支では1997年度まで黒字で推移した。

1998年度においては、被保険者数の減少により保険料収入が減少する一方、陸上の雇用情勢の厳しさに加えて明石海峡大橋の供用開始などの影響による失業保険受給者数の増加により保険給付費が大幅に増加した結果、部門収支では前年に比べて30億円も悪化し、1988年以来10年ぶりの16億円の赤字となった。

## (3) 年金部門（労災）

1987年度以降、保険給付費などの増加により支出が収入を上回り、1990年度まで赤字で推移してきた。1991年度においては、好景気の影響を受けて平均標準報酬月額が伸びるとともに、保険料率が引き上げられたことにより収入が大幅に増えたことから黒字に転換し、その後の減少傾向はあるが、1997年度まで黒字を維持してきた。

1998年度においては、被保険者数の減少と標準報酬月額の低下によって保険料収入が減る一方で保険給付費が増加し、収支は前年よりも11億円悪化した3億円の赤字となった。

年金部門の財政は、被保険者が年々減少する一方、年金受給者が徐々に増加していることから、今後も赤字幅が拡大していくものと予想される。

するため、予てから関係審議会に諮り、医療保険制度の抜本的改革に取り組んできたが、関係者の利害が錯綜し、具体案を取りまとめるには至っていない。高齢化の進展は老人医療費の増大を生み、一方では経済の低成長傾向が継続し、医療費の伸びと経済成長の間の不均衡から、国民皆保険制度が維持できなくなる恐れもある危機的状況を迎えている。

年金制度については、少子高齢化が進む中で将来世代の過重な負担を防ぎ、年金制度の安定的運営を確保するため、1997年から年金審議会で検討が続けられてきたところであるが、同審議会の意見書を踏まえた給付と負担の均衡を図るための国民年金法等の一部改正案が1999年7月に漸く国会に提出され、2000年3月に成立し、施行された。

また、介護保険の2000年4月実施に向けての諸準備が急ピッチに進められる一方で、介護保険料の徴収にかかわる保険料率の法定上限改定問題については、強い反対意見のある中で漸く答申に至ったものの、政治日程の関係から法案成立には至っていない。

こうした情勢を背景に船員保険特別会計は、1990年以降、毎年黒字を計上してきたものの、被保険者数の減少と長引く景気の低迷によって平均標準報酬月額が伸び悩み、保険料収入が大幅に減少するなど年々厳しさが増し、前述のとおり1998年度にはついに赤字に転落、以降、さらに財政状況の悪化が予想されている。こうした情勢を踏まえ、船員保険の将来展望を見極めるための関係者による勉強会が1999年12月から開始された。

また、福祉施設の運営については、政府が福祉施設の経営方針を転換したことで不景気による観光・保養に対する需要が減少する中で利用率が低減し、一方では民業圧迫の批判もあり、施設運営についての新たな工夫が求められている。

懸案の船員保険被保険者資格問題および船員保険と雇用保険の被保険者期間通算問題は、医療保険福祉審議会・運用部会・船員保険専門委員会において審議が進められているが、解決には至っていない。

## 8・4・2 船員保険制度の改革

### 1. 概況

政府は2000年度実施を目標に、少子高齢社会となる二十一世紀に向けて健全なる社会保障制度を構築



〔資料8 16〕 船員保険特別会計部門別収支決算

(単位：億円)

区分	収 入		支 出			
	項 目	1999年度	2000年度	項 目	1999年度	2000年度
疾病部門	保険料収入	541	537	保険給付費	387	375
	一般会計より受入	32	30	老人保健拠出金	174	149
	厚生保険特別会計より受入	6	23	退職者給付拠出金	30	30
	積立金より受入	15	2	業務取扱費	0	34
				諸支出	4	4
	計	594	592	計	595	592
失業部門	保険料収入	73	68	保険給付費	108	92
	一般会計より受入	18	16	予備	1	1
	積立金より受入	17	9			
	前年度剰余金受入	1	0			
		計	109	93	計	109
年金部門	保険料収入	141	129	保険給付費	39	39
	一般会計より受入	0	0	諸支出	152	149
	運用用収入	39	31	備	0	0
	積立金より受入	11	28			
		計	191	188	計	191
福祉部門	保険料収入	52	48	福祉事業費	63	61
	雑収入	11	13			
	計	63	61	計	63	61
業務部門	保険料収入	9	9	業務取扱費	25	26
	一般会計より受入	13	13			
	雑収入	4	4			
	計	26	26	計	25	26
児手部門	児手拠出金収入	0	0	厚生保険特別会計へ繰入金	0	0
	厚生保険特別会計より受入	0	0	諸支出	0	0
		計	0	0	計	0
合計	保険料収入	816	791	保険給付費	534	506
	一般会計より受入	63	59	老人保健拠出金	174	149
	運用用収入	39	31	退職者給付拠出金	30	30
	厚生保険特別会計より受入	6	23	業務取扱費	25	26
	積立金より受入	43	39	諸支出	152	149
	雑収入	15	17	福祉事業費	63	61
	前年度剰余金受入	1	0	福介予	0	34
				護納備	5	5
		合計	983	960	計	983
			収支差額	0	0	

(注) 社会保険庁資料(99年度予算は補正後のもの)

## 8・5 労働協約の改定

### 8・5・1 船主労務団体の現状

船主労務団体は、会員船社所属船員の労働条件などに関する事項について全日本海員組合と労働協約を締結し、適正な労使関係を確立することを目的としている。

当協会会員会社が構成員となっている船主労務団体として、外航労務協会、内航労務協会および一洋会があり、その加盟船社数および在籍船員数は次の通りである(資料8 17参照)。

その他の船主労務団体としては、長距離フェリー会社を中心にした大型カーフェリー労務協会や内航

## 〔資料8 17〕 船団加盟会社および在籍船員数

	1999年4月1日	2000年4月1日
外航労務協会	14社 2,824人	14社 2,528人
内航労務協会	23社 1,379人	23社 1,292人
一洋会	20社 980人	19社 858人
3団体合計	57社 5,183人	56社 4,678人

中小船社を中心にした全内航などがある。

### 8・5・2 1999年度労働協約改定交渉

政府の景気対策にもかかわらず長期にわたる景気低迷は、回復の兆しがなかなか見られず、1999年度における完全失業率は4%台後半の高水準で推移し、2000年2月には過去最高の4.9%を示した。

日経連は、今次交渉にあたっては、雇用の維持・創出が最重要課題であり、横並びを排し生産性の状況に応じてボーナス等も含めた総額人件費管理の視点から賃金を決定するよう主張してきた。

このような情勢を背景に行われた交渉では、60歳以降の雇用延長も大きな課題となり、ワークシェアリングなど雇用を維持するために必要なさまざまな取組みについて労使で議論が行われて共通認識が広がり、一部産業労使においては一定の進捗が見られたものの、雇用問題を抱えるリストラの途上では、企業の業績が少しばかり回復しても賃上げには慎重となり、従来と違って株主への配慮も交渉に影響を与えた。

その結果、2年間協定第2ラウンドの鉄鋼は業績格差の拡大を背景に今年ベアゼロ・来年ベア1,000円と、逆に今年ベア1,000円・来年ベアゼロの2グループに別れ、電機では前年同額のベア500円、造船はベアゼロで定昇のみ、電力9社とNTTグループも定昇のみ、自動車ではトヨタ、本田が前年より100円下げたベア500円など、全体の賃上げ率は春闘史上最低だった1999年の2.21%（労働省調査）をさらに下回り、2.0%程度まで落ち込むことが必至となった。

### 1. 外航労務協会の交渉

外航労務協会は、賃上げと船員福利の向上を求める組合に対して、最低基本給の引き下げと本人基本給交渉の自社自決方式への転換を申入れ、労使は真っ向から対立する立場で交渉に臨んだ。

3月3日の第1回交渉において、船主側は、「加盟会社の業績が二極分化し、生き残りをかけて土壇場の舵取りを強いられる企業を守るため、現行最低基本給制度においては同一本人ベースで据え置かざるを得ないと判断、また、大競争時代に生き残るため、従来の護送船団的な交渉方式を見直し、本人基本給については、中央で妥結した最低基本給と直接リンクさせずに、各企業の自己責任原則に基づく個別状況を反映できるような交渉方式を提案することとなった。」また「高コスト構造を改革し、雇用安定を実現するためには年功的な賃金制度からの脱却が必要であり、新賃金体系・協約整備協議会での早急なる検討に期待することとし、新世紀の新しい労使関係構築のために2点に絞った。」と船主側申入れの理由を説明した。

一方、組合側は、「今次交渉は現行の協約の枠のなかでの交渉であり、組合側としては現行協約を誠実に守り交渉を取り進める決意で臨んでいる。組合要求は、現場組合員と家族からの熱い期待を基に賃金と家族呼寄費の2点に絞った」として、船主申入れの賃下げには応じられないとした。

交渉は、期限内円満解決を目指して行われたが、労使の主張は鋭く対立したまま日時が経過し、労使がぎりぎりの歩み寄りを行った結果、2000年3月30日の徹夜交渉で大筋合意に達し、3月31日午後の第6回交渉において妥結した。

主な妥結内容は、次の通りであった。

- (1) 最低基本給(標準船員): ベアゼロ、定昇(4,650円・2.01%)のみ。
- (2) 本人基本給: 最低基本給に連動した従来の方式を改め、各社が個別交渉で自由に決めることとした。
- (3) 家族呼寄費: 年間3回とし、航空機の利用につ

いては実際に使用した時に支給する。

中央交渉妥結を受けて、本人基本給の各社交渉が行われた。組合支部は中央で要求していた6,260円（2.65%）の賃上げを求めたが、有配会社を中心に200円から500円のベアで妥結、その他の各社は4月21日までに順次ベアゼロで妥結した。さほどの混乱もなく各社交渉が終了したが、ほとんど適用されない最低基本給を船団交渉で決め、実質的な賃金交渉を各社が交渉する交渉方式の転換は、改めて船団のあり方についての検討が必要な時期にきたことを示している。

## 2. 内航二船団体の交渉

内航二船団の交渉は、長期不況による国内輸送の需要減退に加えて、荷主産業の合併・再編、輸送合理化による船腹過剰が重なり、運賃・傭船料の下落が続いた結果、内航海運史上最悪の経営環境下で行われた。

組合側の賃上げ要求に対して、船主側は、ベアゼロ、経験加給1割カット、年間臨手の大幅見直しを

申入れ、3月3日を第1回として厳しい交渉が続けられた結果、4月5日に2年連続のベアゼロで解決することとなった。

主な妥結内容は、以下の通りである。

- (1) 基本給：ベースアップなし、定昇のみ実施。
- (2) 船長・機関長割増手当については、従来方式により改定する。
- (3) 賃金体系のあり方、船員制度、配乗体制などについて、別途協議会を設置し、総合的に協議する。
- (4) 年間臨手：41.0割（1999年度は41.4割）

## 3. 他船主団体の妥結結果の概要

外労協・内航二船団以外の交渉については、大型カーフェリーが、賃金は2年連続ベアゼロ・定昇のみ、職間バランスを補正する観点から月額補正手当の支給や賃金等検討委員会を設置して労使間の諸課題を協議することを決めて4月1日に妥結した他、全内航が、内航二船団と同様にベアゼロ、船員福利厚生基金を100円とし、年間臨手は39.9割（昨年は40.2割）などで4月5日に妥結した。

# 8・6 乗組員の安全および災害防止対策

## 8・6・1 船員災害防止実施計画

船員中央労働委員会（会長：谷川久成 蹊大学名誉教授）は、2000年3月17日、「平成12年度船員災害防止実施計画」について、諮問案のとおり運輸大臣に答申した。同実施計画は、「船員災害防止活動の促進に関する法律」に基づき、5年毎に策定する船員災害防止基本計画の実施を図るためのもので、今回の実施計画は、1998年1月に船員中央労働委員会の審議を経て作成された第7次船員災害基本計画（1998年～2002年）を実施するための3年目の計画にあたる。

2000年度の実施計画では、船員災害としての船種

別死傷発生率（年間千人率）の減少目標（対前年度比）を、死傷に関して、汽船3%、漁船4%、全体で4%、疾病に関して、汽船3%、漁船3%、全体で3%に設定している。また、船員災害の種類として、死傷災害については、「はさまれ」や「転倒」のほか、死亡災害の絶滅を目指し海中転落等の防止に、疾病については「生活習慣病」の予防に、それぞれ重点をおいて対策を実施することとしている。推進すべき主要な対策としては以下を掲げている。

1. 運輸安全への総合的な取り組み状況を踏まえた対策の推進
2. 安全衛生管理体制の整備とその活動の推進
  - (1) 安全衛生パトロールの実施

## 8. 船員労働

- (2) 安全衛生教育、講習会等の実施
  - (3) 災害事例等に関する情報交換等
- ### 3. 死傷災害の防止
- (1) 作業時を中心とした死傷災害防止対策の推進
  - (2) 死亡災害防止対策の推進
  - (3) 高年齢船員の心身機能の変化に対応した死傷災害防止対策の推進
  - (4) 作業の標準化の推進による安全の確保
- ### 4. 生活習慣病を中心とした疾病予防対策及び健康増進対策の推進
- ### 5. 混乗外国人船員に係る安全衛生対策の推進
- ### 6. 労働時間等労働条件の改善

の主要業務は、わが国周辺の距岸1,000海里以上におよぶ海域の航行船舶からの往診要請に対して、海上保安庁の巡視船・航空機等で医師・看護婦を現場へ急送し、患者に応急措置を施しつつ、病院への移送等を行うものである。1999年度の洋上救急事業の実績は資料8-18の通りとなっており、これを加えた1985年10月以降の出動回数は448回となっている。

〔資料8-18〕1999年度の洋上救急事業の実績

	汽船(隻)	漁船(隻)	合計(隻)
日本籍	2(3)	21(16)	23(19)
外国籍	9(10)	1(1)	10(11)
合計	11(13)	22(17)	33(30)

( )内は1998年度実績

### 8・6・2 洋上救急事業

洋上救急事業は、海上保安庁の輸送能力を活用し、関係医療機関の協力、関係団体の資金拠出を得て、日本水難救済会が主体となって実施されている。そ

当協会は、本事業に対し、この支援のために設立された中央洋上救急支援協議会の構成員として参画するとともに、本事業費の分担拠出に応じる等、積極的に協力を行っている。

## 8・7 船員の健康管理および福利厚生

### 1. 船員福祉事業

船員に対する福祉事業は、各企業によって実施されるもののほか、社会保険制度（船員保険、厚生年金保険）によるものと、公益団体によるものに大別される。このうち、船員の福祉事業を行う公益団体およびその事業概要は資料8-19のとおりであり、当協会はこれら団体の事業運営に協力した。

### 2. VTR 協議会の活動

当協会は、船舶乗組員のために供給するテレビ番組の録画テープについて、著作権処理に関する契約を関係著作権者6団体と、また、番組使用に関する契約を関係放送事業者6社と締結し、その事務処理のために1972年にVTR協議会を設置し、契約の遂行と録画テープを供給する活動を行っている。

1999年度末におけるVTR協議会加盟会社は40社であり、1999年度の録画実績は2,022本(前年度2,287本)であった。また、支払った補償使用料は約290万円(前年度約334万円)であった。

なお、当協会と関係著作権者団体および関係放送事業者と2000年度の契約については、前年度と同一条件により更改した。

### 3. 海上労働科学研究会の活動

同研究会は、海上労働科学研究所の調査研究活動の成果のうち、特に船員労務管理上重要と思われる事項について広く海事関係者に周知することを目的として、講演会の開催および出版事業を行ってきたが、今後同機能は海上労働科学研究所自体が引き継ぐ方向で検討している。

## 【資料8-19】船員の福祉事業を行う公益団体とその事業概要

団体名	設立日等	構成員	事業の概要
船員災害防止協会	「船員災害防止活動の促進に関する法律（昭和42年法律第61号）第19条により昭和42年10月31日設立	会社員（所属船員） 商船 2,623社（34,933人） 漁船 1,300社（19,221人） 計 3,923社（54,154人） （2000年3月31日）	安全衛生についての調査研究および広報活動 （含 船員労働安全衛生月間活動の推進） 安全衛生教育（衛生管理者講習 他） 技術指導援助およびコンサルタント 船員の体と心の健康確保による災害防止 STCW条約に基づく証明書の発給
日本水難救済会	1898年（明治31年）10月設立	正会員 181社 賛助会員 3,865名 （2000年3月31日）	水難救助に関する事業 （救難所の設置、救助船の建造、救助出動、訓練） 洋上救急事業（8・6・2参照） 救助員の扶助・報奨、「青い羽根募金」等
外航船員医療事業団	1981年（昭和56年）8月任意団体から社団法人に移行	正会員 33社 賛助会員 2社 （2000年3月31日）	海外特約医療機関の指定、世話役の選任 国内特約医師による訪船診療 衛生管理者の再講習 船内衛生に関する啓蒙誌の作成 （「外医療ニュース」等の発行）
日本海員救済会	1898年（明治31年）設立	正会員 88名 賛助会員 27,617名 （2000年3月31日）	医療援護に関する事業 （病院・診療所の運営 無料巡回相談 救急医療 無線医療等） 施設 病院 <sup>(8)</sup> 診療所 <sup>(4)</sup> 看護専門学校 保健指導および疾病予防（訪船診療 予防接種 他） 船員の育英（海員学校生徒を対象に奨学金の貸付） 船内衛生の教育および保持に関する事業 海事図書の発行（「日本船舶医療便覧」他）
船員保険会	船員保険法の施行（1940年）に伴い1941年（昭和16年）設立		船員保険法第57条ノ2に基づく福祉事業を実施 諸施設の運営 施設 病院 <sup>(3)</sup> 、診療所 <sup>(2)</sup> 、健康管理センター <sup>(4)</sup> 、情報センター、船員保険保養所 <sup>(24)</sup> 、総合福祉センター、健康福祉センター <sup>(3)</sup> 、海外保養所 <sup>(1)</sup> 広報出版事業（「船員ほけん」誌 等発行） 保健事業（安全衛生事業、船員保険生活習慣病予防健診 他）
日本船員厚生協会	1943年（昭和18年）日本海運報国財団として設立		船員とその家族に対する宿泊、休憩および慰安に関する事項 他 施設 海員会館
日本船員福利雇用促進センター（福利部）	1978年（昭和53年）6月左記に改組		船員の福利厚生施設の設置、運営および運営に対する資金援助 船員の教養向上のための講習会等の運営 施設 シンガポール日本船員センター 船舶調理講習所（8・1・5参照）
日本船員住宅協会	1969年（昭和44年）設立		船員保険被保険者等への住宅資金の貸付等
日本船員福利厚生基金財団	全日海との労働協約に基づいて1964年（昭和39年）設立		厚生施設および病院への資金援助 （財源は労働協約に基づく船主の拠出金等）
日本殉職船員顕彰会	1981年（昭和56年）4月設立	賛助会員 法人 98団体 個人 32名 （2000年3月31日）	殉職船員の追悼行事、功績等の調査および遺族の援護

（注）「運輸省関係公益法人便覧」等による。

## 9

## 内航海運

## この章のポイント

- ・内航船舶の緊急解撤等による需給の適正化を目的とする船腹適正化共同事業が99年12月より実施。

- 9・1 内航海運の概況
- 9・2 1999年度の内航海運対策
- 9・3 1999年度以降5年間の内航適正船腹量
- 9・4 内航海運暫定措置事業

## 9・1 内航海運の概況

内航海運の1999年度輸送量は、景気が低迷する中で5年ぶりに増加に転じ、5億2,260万トン（前年比1.2%増）、輸送貨物量と距離を掛け合わせた輸送活動量も2,294億トンキロ（前年比1.1%増）と微増した。（資料9-1参照）他の国内輸送機関の輸送量と比較すると、輸送トンキロベースでは自動車に次ぐ4割強のシェアを持ち、内航海運は国内物流の基幹となる輸送機関である。

特に、石油、鉄鋼、セメント等の産業基幹物資に係る分野では、内航海運がその大部分を輸送しており、低コストで長距離・大量輸送のできる利点を生かして、国内輸送に大きな役割を果たしている。

## 1. 内航船の船腹量

内航海運事業者の所有する内航船（営業船）の船腹量は、2000年3月末現在、合計7,269隻、3,657総トンで、10年前の1990年と比較すると、隻数では22.2%減、トン数では1.0%減となっている。船種により増減のバラつきはあるものの、1隻当たりの平均総トンではいずれも増加しており、全体的に船舶の大型化が図られている。（資料9-2参照）

船齢別に見ると、船齢7年未満の船舶（経済船）が隻数で23%、総トン数で32%となっている。これに対して、船齢14年以上の船舶（老朽船）は隻数で

44%、総トン数で26%となっている。平均トン数は、船齢7年未満の船舶では513総トンであるのに対し、船齢14年以上の船舶では297総トンであることから、中高齢船には小型船が多いといえる。

（資料9-3参照）

船型別区分では、500総トン未満の船舶が隻数ベースで81.7%と大部分を占めている。なかでも、100総トン以上200総トン未満船が24.5%、400総トン以上500総トン未満船が19.4%を占めており、いわゆる199総トン型、499総トン型が内航船の標準的な船型になっていることを示している。一方、平均総ト

【資料9-1】内航貨物輸送量の推移

年度	輸送量（千トン）			輸送活動量（億トンキロ）		
		対1970年度比	対前年度比		対1970年度比	対前年度比
1970	376,647	100.0	-	1,512	100.0	-
1989	538,029	142.8	(109.1)	2,247	148.6	(105.7)
1990	575,199	152.7	(106.9)	2,445	161.7	(108.8)
1991	571,891	151.8	(99.4)	2,482	164.2	(101.5)
1992	540,410	143.5	(94.5)	2,480	164.0	(99.9)
1993	528,841	140.4	(97.9)	2,335	154.4	(94.2)
1994	555,764	147.6	(105.1)	2,385	157.7	(102.1)
1995	548,542	145.6	(98.7)	2,383	157.6	(99.9)
1996	546,909	145.2	(99.7)	2,418	159.9	(101.4)
1997	541,437	143.8	(99.0)	2,370	156.7	(98.0)
1998	516,648	137.2	(95.4)	2,270	150.1	(95.8)
1999	522,602	138.8	(101.2)	2,294	151.7	(101.1)

出所：運輸省「内航船舶輸送統計年報」等

（注）調査方法が1974年度から変更になったため、1970年度の輸送実績は、これとの接続を考慮して算出した推計値である。

9. 内 航 海 運

ン数は物流の効率化の要請に対応して年々大型化し  
ており、503総トンとなっている。(資料9 4参照)

内航海運事業者数は、2000年3月末現在で6,010  
(兼業を除く実事業者数：5,477)である。許可事  
業者は運送事業者が730、貸渡事業者が3,355で合  
計4,085(実事業者数：3,854)である。届出事業  
者は運送事業者が1,424、貸渡事業者が501で合計

2. 内航海運事業者

(1) 内航海運事業者

〔資料9 2〕内航船の船種別船腹量

船 種	1999.3.31			2000.3.31		
	隻 数	総トン数	平均総トン	隻 数	総トン数	平均総トン
貨物船	4,684	1,618,792	346	4,279	1,494,160	349
土・砂利・石材専用船	990	467,550	472	928	455,797	491
セメント専用船	198	445,736	2,251	187	434,891	2,326
自動車専用船	62	237,195	3,826	59	218,678	3,706
油送船	1,516	907,931	599	1,369	816,987	597
特殊タンク船	475	245,358	517	447	236,553	529
合 計	7,925	3,922,562	495	7,269	3,657,066	503

出所：運輸省海上交通局資料  
(注)内外航併用船および港運併用船を含み、塩の二次輸送、原油の二次輸送および沖縄復帰に係る石油製品用許認可船は含まない。

〔資料9 3〕内航船の船齢別船腹量

区 分	1999.3.31					2000.3.31				
	隻 数	構成比(%)	千総トン	構成比(%)	平均総トン	隻 数	構成比(%)	千総トン	構成比(%)	平均総トン
合 計	7,706	(100)	3,880	(100)	503	7,064	(100)	3,620	(100)	513
7年未満(新造船)	1,744	(23)	1,402	(36)	804	1,591	(23)	1,171	(32)	736
7年以上(老朽、不経済船)	5,962	(77)	2,478	(64)	416	5,473	(77)	2,449	(68)	447
うち7年以上14年未満(うち不経済船)	2,122	(27)	1,305	(34)	615	2,351	(33)	1,520	(42)	647
14年以上(うち老朽船)	3,840	(50)	1,173	(30)	305	3,122	(44)	929	(26)	297

出所：運輸省海上交通局資料  
(注)塩の二次輸送、原油の二次輸送および沖縄復帰に係る石油製品許認可船以外の船舶(船齢不詳の船舶を除く。)を対象とした。

〔資料9 4〕内航船の船型別船腹量

船 型 (総トン)	1999.3.31				2000.3.31			
	隻 数	構成比(%)	総トン	構成比(%)	隻 数	構成比(%)	総トン	構成比(%)
100未満	2,198	(27.7)	75,454	(1.9)	2,115	(29.1)	69,778	(1.9)
100トン以上 200トン未満	2,032	(25.6)	358,404	(9.1)	1,782	(24.5)	313,764	(8.6)
200トン以上 300トン未満	355	(4.5)	92,988	(2.4)	320	(4.4)	83,847	(2.3)
300トン以上 400トン未満	333	(4.2)	117,399	(3.0)	314	(4.3)	110,763	(3.0)
400トン以上 500トン未満	1,560	(19.7)	756,033	(19.3)	1,413	(19.4)	684,689	(18.7)
500トン以上 700トン未満	543	(6.9)	363,653	(9.3)	469	(6.5)	313,573	(8.6)
700トン以上 1,000トン未満	294	(3.7)	254,126	(6.5)	275	(3.8)	236,815	(6.5)
1,000トン以上 2,000トン未満	237	(3.0)	350,654	(8.9)	222	(3.1)	325,961	(8.9)
2,000トン以上 3,000トン未満	141	(1.8)	384,927	(9.8)	129	(1.8)	352,687	(9.6)
3,000トン以上 4,500トン未満	128	(1.6)	470,830	(12.0)	126	(1.7)	463,579	(12.7)
4,500トン以上 6,500トン未満	69	(0.9)	363,458	(9.3)	67	(0.9)	352,930	(9.7)
6,500トン以上	35	(0.4)	334,636	(8.5)	37	(0.5)	348,680	(9.5)
合 計	7,925	(100.0)	3,922,562	(100.0)	7,269	(100.0)	3,657,066	(100.0)
(平均総トン数)	495				503			

出所：運輸省海上交通局資料  
(注)内外航併用船および港運併用船を含み、塩の二次輸送船、原油の二次輸送船および沖縄復帰に係る石油製品用許認可船は含まない。

1,925(実事業者数:1,901)である。

(資料9 5参照)

このうち、許可事業者数の推移は資料9 6のとおりで、許可制に移行した1967年以来、減少が続いている。

(2) 内航海運事業者のうち許可事業者の企業規模

上述の内航海運事業者のうち、許可事業者の資本金別構成は、資料9 7のとおりで、資本金5,000万円未満の事業主および個人事業主の数は全体の92.0%を占めている。

〔資料9 5〕内航海運事業者数

(単位:社)

区 分	1999 3 31			2000 3 31		
	許可事業者	届出事業者	計	許可事業者	届出事業者	計
運送事業者数	705	1,446	2,151 (1,961)	730	1,424	2,154 (1,961)
貸渡事業者数	3,464	521	3,985 (3,909)	3,355	501	3,856 (3,782)
計	4,169 (3,963)	1,967 (1,944)	6,136 (5,624)	4,085 (3,854)	1,925 (1,901)	6,010 (5,477)

出所:運輸省海上交通局資料

(注) ( )内は実事業者数である。なお、許可事業と届出事業、運送業と貸渡業を兼業している業者もあるため、合計値は一致しない。

〔資料9 6〕業種別許可事業者数の推移

年 月 日	運送業	貸渡業	合 計	備 考
1967.3.31	9,149	1,792	10,941	1967.4.1 許可制移行
1970.3.31	1,175	9,129	10,304	1969.10.1 許可制完全実施
1972.3.31	897	6,057	6,954	1971.8.1 許可の対象を100
1975.3.31	901	6,289	7,190	総トン以上に變更
1980.3.31	794	5,537	6,331	
1985.3.31	750	5,067	5,817	
1990.3.31	748	4,218	4,966	
1995.3.31	743	3,753	4,496	
2000.3.31	730	3,355	4,085	

出所:日本内航海運組合総連合会

〔資料9 7〕業種別許可事業者の資本金別構成

1999 3 31

区 分		個 人	1,000万円未満	1,000万円以上 5,000万円未満	5,000万円以上 1億円未満	1億円以上 5億円未満	5億円以上	合 計
運 送 業	事業者数 構成比(%)	13 (1.8)	155 (21.2)	340 (46.6)	150 (20.5)	28 (3.8)	44 (6.0)	730 (100.0)
貸 渡 業	事業者数 構成比(%)	612 (18.2)	1,246 (37.1)	1,299 (38.7)	138 (4.1)	19 (0.6)	41 (1.2)	3,355 (100.0)
合 計 (実事業者数)	事業者数 構成比(%)	623 (16.2)	1,383 (35.9)	1,536 (39.9)	221 (5.7)	34 (0.9)	57 (1.5)	3,854 (100.0)

出所:日本内航海運組合総連合会

(注) 合計欄は実事業者数であり、運送事業と貸渡事業を兼業している業者もあるため、合計値が一致しない。

〔資料9 8〕内航許可事業者概要

(1) 使用船腹量別にみた運送事業者数 2000 3 31

使用 船 腹 量	事業者数	構成比(%)
200総トン未満	96	(13.2)
200総トン以上 1,000総トン未満	177	(24.2)
1,000総トン以上 2,000総トン未満	158	(21.6)
2,000総トン以上 5,000総トン未満	150	(20.5)
5,000総トン以上 10,000総トン未満	76	(10.4)
10,000総トン以上	73	(10.0)
合 計	730	(100.0)

(2) 貸渡船腹量別にみた貸渡事業者数 2000 3 31

貸 渡 船 腹 量	事業者数	構成比(%)
200総トン未満	1,402	(41.8)
200総トン以上 300総トン未満	101	(3.0)
300総トン以上 500総トン未満	731	(21.8)
500総トン以上 1,000総トン未満	489	(14.6)
1,000総トン以上 2,000総トン未満	305	(9.1)
2,000総トン以上	327	(9.7)
合 計	3,355	(100.0)

(3) 貸渡隻数別にみた貸渡事業者数 2000 3 31

貸 渡 隻 数	事業者数	構成比(%)
0 隻	481	(14.3)
1 隻	1,908	(56.9)
2 隻	597	(17.8)
3 隻	201	(6.0)
4 隻	86	(2.6)
5 隻 以上	82	(2.4)
合 計	3,355	(100.0)

出所:(1)~(3)とも日本内航海運組合総連合会

また、許可運送事業者の扱い船腹を見ると、使用船腹量別構成で2,000総トン未満が59.0%を占めている。一方、許可貸渡事業者は、貸渡船腹量

別構成で500総トン未満が66.6%、貸渡隻数別構成で0隻または1隻が71.2%を占めている。

(資料9-8参照)

## 9・2 1999年度の内航海運対策

日本内航海運組合総連合会は、内航海運対策の目標や、その目標を実現するための方法を記した要綱である1999年度の内航海運対策要綱を以下のとおり(抜粋)決定した。

### 〔1999年度内航海運対策要綱(抜粋)〕

#### 1. 対策の目標

運輸大臣より平成10年5月15日に認可された納付金制度を基本とする内航海運暫定措置事業を着実に推進するとともに、内航海運業の経営の安定と地位の向上を目的として、「内航海運の環境整備推進のための計画について」に基づき、構造改善等の環境整備対策及びその他の諸対策を実施し、内航海運業界が直面している厳しい経営環境の打開に一致団結して当たる。

#### 2. 目標実現の方法(当該年度の主な対策)

##### I 内航海運暫定措置事業の実施

既存船の引当資格について所要の措置等を講ずるため、以下の内容を骨子とする内航海運暫定措置事業を実施する。

- 1 引当資格のある自己所有船を解撤等する事業者に対し引当資格トン数に応じた解撤等交付金を交付する。
- 2 船舶建造等する者は、新造船等のトン数に応じた建造等納付金を納付する。ただし、新造船には引当資格を認めない。
- 3 船舶の建造等に際し、暫定措置事業規程第3条第7項に定める納付金免除船舶を解撤等する者は、一定の限度内において建造等納付金が免

除される。

- 4 建造等納付金の納付は、借入金の完済及び解撤等交付金の予定額を確保するまで継続する。
- 5 解撤等交付金の交付のために必要な資金が当初予定の500億円を超える場合には、関係者の支援と協力を得て確実に調達する。
- 6 長期積荷保証船の内航海運暫定措置事業上の取扱いについては、別途関係団体と協議する。

##### II 既存船の取扱い等

1. 平成10年3月31日以前に総連合会の承認を受けて建造等及び解撤等を行う船舶【平成11年9月30日までに船舶原簿に登録した船舶(登録の対象外の船舶にあつては同日までに竣工したもの)で、総連合会が管理する保有船腹調整規程に基づく引当資格台帳に記載されている船舶】については、暫定措置事業規程及び関連規則に抵触しない限りにおいて保有船腹調整規程により取扱うものとする。

また、暫定措置事業規程及び関連規則に基づいて新規に建造等される船舶については、保有船腹調整規程及びその関連規則は適用されない。

#### 2. 違反船等の正常化

平成10年3月31日の時点において、違反船の正常化並びに台船、はしけ及びプッシャー・バージの正常化手続き中の船舶については、平成11年9月末迄に正常化手続きを完了するよう「違反船の正常化取扱い準則」(平成9年6月12日第415回理事会承認)及び「台船、はしけ及びプッシャー・

バージの取扱い準則」(平成8年12月12日第408回理事会承認)により措置するものとする。

### Ⅲ 構造改善等環境整備対策の推進

1. 内航海運業の構造改善等の環境整備は、以下の事項を骨子とする「内航海運の環境整備推進計画について」に基づく平成11年度の実施計画を策定し実施する。

#### (1) 自己資本の充実

内航海運事業者の経営実態を継続して把握し、当面自己資本比率10%を目指し適切な対策を講じると共に、事業者に対する税制上の取扱い等については引続き国に要請する。

#### (2) グループ化・協業化等の推進

グループ化・協業化・合併に係る支援措置を具体化するとともに内航海運暫定措置事業規程による解撤等交付金の交付及び転廃業助成金、集約・合併給付金交付要領による交付金を交付すること等により、その促進を図る。このため、国等の公的支援を要請する。

#### (3) 船舶建造の円滑化

運輸施設整備事業団との共有建造方式の活用拡大が図れるよう弾力的運用を運輸施設整備事業団に要望する。

内航海運事業者の運転資金及び船舶建造に要する資金調達に係る担保不足を補完するため信用保証協会等による公的信用補完制度の活用を図るとともに、総連合会による債務保証制度の具体化を推進する。

#### (4) 船腹需給の適正化

輸送量の変化、物流効率化の進展に伴う船腹需要への影響等に的確に対応して行くため、荷主協議会等を通じ相互認識を図りつつ、内航海運暫定措置事業を通じ解撤等を実施する組合員に対して解撤等交付金を交付すること等により過剰船腹の減少を促す。

#### (5) 運賃・用船料に係るコスト負担の適正化

##### 1 運賃、用船料に係るコスト負担の適正化を

図るため、内航海運コスト分析研究会において船舶及び運航コストを分析研究し、効率的な事業運営を前提としたモデルコストを算定のうえ発表し、荷主の理解と協力が得られるように努めるとともに、標準運賃、標準貸渡料の設定等国の支援策を行政当局に要請する。

##### 2 用船料の安定化等

用船料の安定化を図るため、関係組合を中心に用船料の安定策を検討する。また、運航委託の安定化のため、同様の努力を行うものとする。

##### 3 苦情処理の取扱い

運送契約及び用船契約に関するあらゆる苦情を優越的地位濫用防止委員会において処理する。

#### (6) 船員の安定的確保

##### 1 労働環境の改善

荷主との協議会等を通じ労働環境の改善を図るとともに、必要に応じ労働条件の改善を図る。

##### 2 雇用確保対策

自衛隊、水産高校等への働きかけ、海員学校・水産高校・各地の内航船員確保対策協議会等の活動に対する助成、「新若年者雇用奨励金交付要領」による交付金の交付及び同要領による沖縄若年者の特例による交付金の交付等により雇用確保対策を実施する。

##### 3 教育の充実

船員教育機関卒業者以外の新規就業者に対する船舶基礎講習課程の実施・海員学校後援会等への資金援助等により船員教育の充実を図る。

#### (7) 輸送の効率化

物流コストの削減に資する輸送の効率化を推進するため、標準船型の策定に向けて研究を進めるとともに、荷主との協議の場等を通じ輸送の効率化を推進する。

#### (8) 取引関係の優越的地位の濫用防止対策と受注

## 機会の均等化

- 1 公正取引委員会公表の「役務の委託取引における優越的地位の濫用に関する独占禁止法上の指針」の周知・定着を図るとともに内航海運事業者及び荷主に契約書の作成と契約の遵守等を要請する。
- 2 優越的地位濫用行為の実態を常時把握する方法を検討する。
- 3 契約書の実態を把握し、(社)日本海運集会所

の各種契約標準様式の見直しについて検討する。

- 4 必要に応じ優越的地位濫用行為防止のための法整備を行政当局に要請する。

## (9) 共済事業創設の検討

内航海運企業の経営の安定と内航海運の社会的使命の達成を図るため共済事業の創設を目指し具体策を検討する。

## 9・3 1999年度以降5年間の内航適正船腹量

海運造船合理化審議会は、1999年12月1日、内航部会（部会長・加藤俊平東京理科大学教授）を開催し、運輸大臣より諮問のあった「内航海運業の用に供する船舶の平成11年度以降5年間の各年度の適正な船腹量について」を審議、同日付けで答申した。

## (資料9 9参照)

適正船腹量の策定は、内航海運業法第2条の2第1項の規定に基づき実施されるものであり、内航海運業者に船舶建造の中長期的な指針を与えるとともに、運輸大臣が船腹量の最高限度を設定するか否かを判断する基準となるものである。

この適正船腹量は、主要内航貨物の需給状況およびその他の経済事情を勘案し、貨物船、セメント専用船、油送船など6船種ごとに設定、告示される。

同答申によると、1999年6月30日現在の現有船腹量382万総トン、同年度の適正船腹量354万総トンに比して8.0%(28万総トン)過剰となっている。船種別に見ると、貨物船の現有船腹量では1.8%(3万総トン)、油送船では14.8%(11万総トン)過剰となっており、今後5年間船腹過剰が続く見通しが出された。また、その他の船種では、自動車専用船、特殊タンク船、セメント専用船が5年間、土・砂利・石材専用船が2年間、それぞれ船腹過剰が続くと見通しが出された。

## 〔資料9 9〕1998～2002年度の内航適正船腹量

(単位：千総トン)

船 種	現有船腹量 (1999.6.30)	適 正 船 腹 量				
		1999年度	2000年度	2001年度	2002年度	2003年度
貨 物 船	1,620	1,591 (29)	1,590 (30)	1,589 (31)	1,588 (32)	1,588 (32)
セメント専用船	437	406 (31)	415 (22)	415 (22)	415 (22)	415 (22)
自動車専用船	173	137 (36)	137 (36)	137 (36)	137 (36)	137 (36)
土・砂利・石材専用船	467	411 (56)	448 (19)	533 (66)	523 (56)	536 (69)
油 送 船	882	768 (114)	748 (134)	749 (133)	746 (136)	751 (131)
特殊タンク船	244	227 (17)	227 (17)	227 (17)	227 (17)	227 (17)

出所：平成11年運輸省告示第764号（平成11年12月13日）

(注)1. ( )内は、1999年6月30日現在の船腹量に対する過剰船腹量である。  
2. 内外航併用船を含み、塩の二次輸送船、原油の二次輸送船および沖縄復帰に係る石油製品用許認可船は含まない。

## 9・4 内航海運暫定措置事業

### 1. 暫定措置事業の導入までの経緯

内航海運では、1960年代より、船腹の建造に際し一定の比率（引当比率）の既存船の解撤を求めるというスクラップ・アンド・ビルド方式による船腹調整事業が実施され、これまで船腹需給の適正化、内航海運業者の経営安定、船舶の近代化等の推進という役割を果たしてきた。

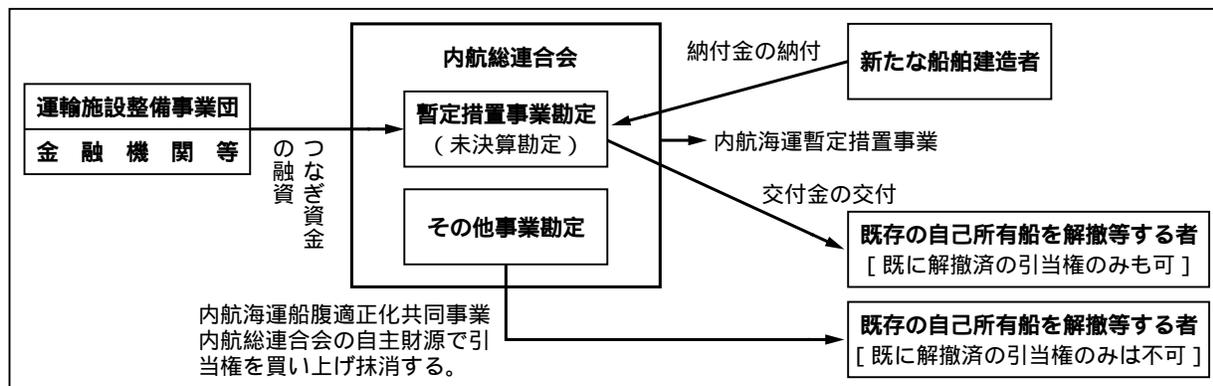
しかしながら、規制緩和の流れを受け、1995年6月5日、海運造船合理化審議会が取りまとめた「今後の内航海運対策について」において「内航海運業の活性化及び構造改善の推進を図るため、船腹調整事業の計画的解消を図り、市場原理をより強く働かせるべきである」との指摘がなされ、同年12月には、行政改革委員会意見として「船腹調整事業の計画的

解消に向けて直ちに取り組む」との意見が取りまとめられた。これらを踏まえ、1996年12月および1997年3月には、船腹調整事業の解消時期の前倒しを検討することなどについて閣議決定された。

船腹調整事業が30年以上の長期にわたり実施されるなかで、既存船の引当資格は財産的な価値を有するものとして認知されてきた。引当資格は企業会計上資産として評価されるとともに税務上も相続等の際、課税対象とされ、金融機関からも融資の際に担保または含み資産として評価されていたため、単に船腹調整事業を解消するだけでは、引当資格の財産的価値が消滅することになり、事業経営に多大な影響を与え、社会問題となる恐れがあった。

このような状況を受けて、海運造船合理化審議会

【資料9 10】 内航海運暫定措置事業および内航海運船腹適正化共同事業の概要



#### 内航海運暫定措置事業

- (1) 内航総連合会は、組員が自己の所有する交付金対象船舶を解撤等する場合に解撤等交付金を交付。
- (2) 交付金の交付のために必要な資金は内航総連合会が金融機関等から調達。
- (3) 船舶を建造等しようとする組員は、新造船等の対象トン数に応じて内航総連合会に建造等納付金を納付（納付金の一部に代えて既存の自己所有船を解撤等することも可）。
- (4) 建造等された船舶には引当資格がない。
- (5) 内航総連合会は、船舶建造者等が納付する納付金によって金融機関等からの借入金を返済。
- (6) この事業は収支が相償ったときに終了。
- (7) この事業は1998年5月15日から実施。

#### 内航海運船腹適正化共同事業

- (1) 内航総連合会は、組員が自己の所有する交付金対象船舶を解撤等する場合に買上交付金を交付。
- (2) 交付のための必要な資金は内航総連合会の自主財源とする。
- (3) この事業は1999年12月17日から実施し、向う3年間までの事業とする。

## 9. 内 航 海 運

内航部会は、1998年3月、船舶を解撤する転廃業者等に対し、解撤する船腹量に応じて交付金を交付するとともに、船舶を建造する者から建造する船腹量に応じた納付金を納付させる内航海運暫定措置事業を導入することによって、引当資格の財産的価値について所要の手当てを行いつつ、現在のスクラップ・アンド・ビルド方式による船腹調整事業を解消すべきであるとの報告書を運輸大臣に提出した。

### 2. 暫定措置事業の実施

内航海運暫定措置事業は、運輸大臣が1998年5月15日認可した内航海運暫定措置事業規程に基づき、内航海運組合法上の調整事業として同日より実施された。(資料9 10参照、事業の概要は船協海運年報1999参照)

なお、同事業による1999年度までの建造認定実績および解撤等交付金認定状況、2000年5月11日までの解撤等交付金交付状況は、資料9 11のとおりとなっている。

#### 〔資料9 11〕

##### (1) 内航海運暫定措置事業による建造認定実績

	貨 物 船						油 送 船					
	建造船(A)		引当船(B)		(A) - (B)		建造船(A)		引当船(B)		(A) - (B)	
	隻数	総トン	隻数	総トン	隻数	総トン	隻数	総トン	隻数	総トン	隻数	総トン
1998年度	25	106,100	11	19,228	14	86,872	6	8,064	6	7,442	0	622
1999年度	35	76,998	19	30,671	16	46,327	10	22,431	7	12,353	3	10,078

##### (2) 内航海運暫定措置事業による解撤等交付金認定状況

年 度	船 種	隻数	対象トン数	交付金額
1998年度 総合計	一般貨物	288	302,333	33,171,435
	特殊船	152	139,211	6,812,224
	曳 船	27	24,574	242,594
	油送船	200	286,437	17,157,680
	総合計	667	752,555	57,383,933
1999年度 総合計	一般貨物	60	54,713	5,666,168
	特殊船	47	39,761	1,360,772
	曳 船	8	7,680	65,140
	油送船	39	57,524	3,160,153
	総合計	154	159,678	10,252,233
98年度 99年度 総合計	一般貨物	348	357,046	38,837,603
	特殊船	199	178,972	8,172,996
	曳 船	35	32,254	307,734
	油送船	239	343,961	20,317,833
	総合計	821	912,233	67,636,166

### 3. 内航海運船腹適正化共同事業

内航船腹適正化共同事業は、日本内航海運組合総連合会が1999年12月17日に開催された理事会において、内航海運組合法第8条第七号に基づく共同事業として設定したもので、即日実施された。

この事業の目的は、過剰船処理のさらなる促進である。暫定措置事業により相当量の内航船舶が解撤されたにもかかわらず、内航船舶は全船種において資料9 9にみるとおり、なお過剰船腹状態が続いている。その原因として、産業界の長期不況により積み荷となる基礎素材物資の大幅な減産が行われたことや、荷主間の物流提携の緊密化等による輸送構造改革に伴い輸送距離が短縮されたことなどが挙げられる。

暫定措置事業策定当初の想定を大幅に上回るこうした深刻な船腹過剰を解消するためには引き続き暫定措置事業による減船を図ることが考えられたが、すでに暫定措置事業による交付金認定実績が700億円の事業資金枠に達することも予想されるため、別

##### (3) 2000年5月31日までの解撤等交付金交付状況

隻 数	対象トン数	交付金決定額(千円)
716	786,697	59,765,183

出所：(1)～(3)とも日本内航海運組合総連合会資料

途対応策を講じる必要が生じていた。共同事業の必要資金については、船腹調整事業の実施前に行われていた保有船腹調整事業に基づき承認を受けた船舶の解撤等猶予に伴う建造等納付金が総連合会の一般予算として収入計上されており、2001年度まで見込まれる本収入を充てることが可能であった。こうし

た状況を踏まえ、立案されたのが共同事業である。

(資料9 10参照)

共同事業は暫定措置事業と並行して実施されるもので、解撤等を実行した内航船舶に交付金を交付するという類似した形態を持つ事業であるが、その性格は資料9 12のとおり大幅に異なるものである。

〔資料9 12〕 共同事業・暫定措置事業比較表

項 目	船 腹 適 正 化 共 同 事 業	暫 定 措 置 事 業
(1) 事業目的	現下の船腹過剰に鑑み、組員が不要とする船舶の緊急解撤等による船腹需給の適正化。(第1条)	船腹調整事業の解消に伴い、旧規程承認船舶を解撤等することにより当該船舶が有する引当資格(引当営業権)を補償する事業。
(2) 対象船舶	船腹需給適正化の観点から現に稼働中の船舶(申請時点で有効な検査証書を有する船舶)に限定。 検査証書を有さない(船舶安全法適用除外)船舶である台船、はしけ、バージも対象外。(第3条、第4条)	引当資格に対する補償の観点から、全ての引当資格を有する船舶を対象とし、稼働、不稼働は問わない。
(3) 解撤等区分	解撤等区分のうち「沈没」は、現に稼働中に該当しないため除外。	「沈没」、「解撤」、「海外売船」とも対象。
(4) 事業資金等	本事業の資金枠は、年度毎に定め、一般会計より支出。(第5条) 平成11年度予算額は20億円とし、1月臨時総会で11年度予算を修正し、資金枠を確保する。 手持ち資金(一般会計)で充当するため、当該事業資金を目的とする賦課金等は課さない。	収支が相償うまで未決算処理とする。 解撤等交付金等事業に必要な原資は、当面金融機関から借り入れ、新規建造者の建造等納付金で充当。
(5) 申請期間	随時に申請を受付。(毎月締め切り) ただし、申請量が予算額に達した時点で打ち切り。(第8条)	年5回(5月、9月、11月、1月、3月)の定期受付。
(6) 買い上げ	承認船舶の処理期限 緊急解撤に鑑み、買い上げ承認後3カ月以内。(第11条) 交付金の交付は、解撤等完了の理事会確認後1カ月以内。(手持ち資金のため、速やかな交付が可能。)	解撤等交付金対象船舶認定後6カ月以内。 交付金の交付は、解撤等処理完了届けの審査に基づく交付決定後1カ月以内。(現状は金融機関からの借入れによる交付のため、その手続き期間が加味される。)
(7) 交付金単価	暫定措置事業に同じ。	旧規程承認時の引当条件により、船種毎に単価を設定。
(8) 買い上げの決定	買い上げ承認書の発行日をもって、決定する。(第14条) これによって、買い上げ承認書発行後は、取り下げできない。 また、承認時期と解撤等完了時期が会計年度を跨るときは、総連合会は未払い勘定を立て、承認を受けた事業者は未収勘定を立てることになる。 なお、引当資格台帳からの抹消は、交付金交付後に行う。	解撤等交付金の交付をもって最終的に決定する。 解撤等交付金を受領するまでは、取り下げることは可能。 引当資格台帳からの抹消は、交付金交付後に行う。
(9) 買い上げた船舶の処理	買い上げた船舶の引当資格については、全て除却損扱いとし、当該年度の損金として会計処理する。(第18条)	未決算処理であるので、収支相償うまで決算しない。 その間は、全て仮受け、仮払いとして処理する。
(10) 実施期間	平成11年12月17日～平成14年12月16日までの4年度に跨る3年間とする。 (解撤猶予保証金の預託期間に準拠。)(第20条)	収支が相償うまで。 なお、船齢が15年に達するまでは買い上げ対象船としての資格を有する。(現在船齢が1年未満のものは15年後まで資格有り)
(11) 申請・承認手数料等	内航総連合会手数料規約による。(暫定措置事業と同じ)	総連合会手数料規約による。

# 10 調査および広報

## この章のポイント

- ・ 各国定航会社を対象にアライアンス、IT 導入等定期航路の運営につき、アンケート調査を実施。
- ・ VLCC の船腹需給形成要因につき調査を実施。
- ・ 経済誌等への広告および当協会会長、広報担当副会長の対談記事の掲載、社会科教師向けセミナーや「海のシンフォニーファミリーコンサート」他を通じてオピニオンリーダーやマスコミを始め学校・学生等を中心とした広く国民各層に対する広報活動を行った。

## 10・1 調査ならびに統計出版活動

### 10・2 広報活動

## 10・1 調査ならびに統計出版活動

当協会では、海運政策・経営に資するさまざまな調査ならびに情報の収集を行い、当協会の活動に反映させている。また海運に関する基本的な統計・資料を中心に関連する諸情報を収集・整理して、会員会社はもとより、運輸省をはじめ関係方面の利用に供している。

### 1. 海外調査等

#### (1) 海運経営者マインド調査

1998年度に引き続き、アジア・北米・欧州間において定期船を就航する大手船社を対象に定期航路の運営に共通するテーマについてアンケート調査およびヒアリングを実施した。主な設問項目とその結果は以下のとおりである。

1 アライアンス・同盟に関しては、概ね現在のアライアンスに満足しているとの結果が出た。2 IT（情報技術）についてはすべての船社が積極的に導入・開発する姿勢をとっている。3 OSRA・TSA/WISA については、7割の会社が海運の独占禁止法適用法除外を支持している。4 サプライ・チェーン・マネジメント(SCM)については、

ほとんどの船社が肯定的に捉え、部分的導入を行っている。

#### (2) 原油輸送における VLCC の役割とその展望

VLCC（20万重量トン以上のタンカー）の船腹需給形成要因（船型別・航路別船腹需給動向、石油需給国の動向、老齢船のスクラップ動向等）の調査を行った。

### 2. 世界およびわが国商船船腹

世界およびわが国の商船船腹について、過去および現在の状況を比較整理する等定量分析を行ったほか、以下の活動を行った。

#### (1) 日本商船船腹統計1999年の取りまとめ

日本商船船腹統計は1972年に創刊された統計で、毎年6月30日付で日本国籍を有する100総トン以上の鋼船（漁船・雑船は除く）を対象としている。

本統計は、わが国船腹量の実態を的確かつ迅速に把握し得る類似統計が他にない現状に鑑み、当協会がその取りまとめに当たっているもので、海運関係の業務の参考に供し、今後、わが国海運・経済の振興発展のための基礎データとして資する

ことを目的としている。1999年6月30日現在の日本商船船腹量は、6,140隻、1,620万総トン、2,343万重量トンであり、隻数ベースで395隻、6%、総トンベースで約66万総トン、4%、また重量トンベースでは約14万重量トン、5.5%のそれぞれ減少となった。

本統計は従前、冊子に取りまとめ、関係先に配布する等して外部公表していたが、諸般の事情により、97年4月1日付発表分を以って、これを取りやめ、後述の「海運統計要覧」に集約することによって外部発表に代えている。

(2) 2,000総トン以上の日本籍外航船舶についての四半期毎における船腹量の増減調査

「国際船舶制度」の実現促進を図るための基礎資料として、1994年から、2,000総トン以上の日本籍外航船舶の動きを3ヶ月毎に取りまとめ、船腹量の変動量の早期把握に努めている。

### 3. 海運に関連する統計資料・情報の収集・整理

当協会は、海運ならびにこれを取り巻く四囲の状況について、内外の資料・情報等を収集・整理し、

当協会会員をはじめ運輸省等関係方面の便宜に供している。

1999年度においては、この一環として、次の活動を行った。

(1) 「船協海運年報1999」の刊行

船協海運年報は、わが国海運の活動や国際情勢ならびに当協会の諸施策や対応等を記録することを基本的な編集方針として、1957年に創刊され、毎年、刊行を重ねている。

(2) 「海運統計要覧2000」の刊行

本要覧は1970年に創刊され、毎年刊行しているもので、主な内容は、世界およびわが国の商船に関する統計はもとより、船舶の建造をはじめ、海上荷動き、港湾、船員関係ならびに主要関連産業の動向等海運に関連する国内外の諸統計を整理し、幅広く収録した統計集である。

また、従前、要覧の巻末に掲載していた「海運関係略語」については、内容の一層の充実性かつ利便性の向上を目的に、各用語毎に若干の解説文を付し、「用語集」として別途刊行した。

## 10・2 広報活動

当協会は、海運の役割や重要性等について、オピニオンリーダーや報道関係者等関係各位に対し、経済誌、機関誌「せんきょう」、各種パンフレットおよび記者会見等を通じて積極的なアピールを行った。

また学校・学生等を中心とした国民各層に対し、日本の海運の役割および重要性についての理解を深めることを目的とした活動を行うとともに、会員各社に対し、「船協情報」等により迅速な海運関係情報の提供を行った。

詳細は以下の通りである。

### 10・2・1 オピニオンリーダー、マスコミ向け広報

オピニオンリーダーや報道関係者等に対し、海運の重要性等について認識してもらうため、以下の活動を行った。

(1) 「海洋環境シンポジウム」の開催

2000年3月8日、東京千代田区のイイノホールにおいて、海洋環境問題に関して広く一般国民に理解を深めてもらうことを目的に、多数の応募者の中から約700名を招待して日本放送協会の後援の下、題記シンポジウムを開催した。なお、その

模様は2000年7月21日(金)にNHK教育テレビ「金曜フォーラム」にて放映される予定である。

## (2) 経済誌等による広報

### 1 経済誌への広告掲載

「週刊ダイヤモンド(1999年10月30日号)」に、わが国海運の国際競争力確保に向けた環境整備の重要性や海洋環境の保全に向けた海運界の積極的な取り組み等をテーマとした生田当協会会長と酒井ゆきえさん(司会・インタビュアー)との対談記事を掲載した。また、「週刊エコノミスト(1999年11月2日号)」にも同様のテーマで、新谷広報担当副会長と阿木耀子さん(作詞家)との対談記事を掲載した。

「週刊東洋経済」には、2回(2000年1月16日号、同年1月12日号)にわたり、海運界の環境対策と海運の重要性に関する広告を掲載した。

### 2 運輸省広報誌「トランスポート」への広告掲載

題記広報誌には1986年より、船種毎の設備・荷役方法、また船舶機器等を分かり易く解説することにより、広く一般の方々に海運の“最前線”を知って頂くとともに、海運の果たす役割の重要性に関する認識を深めて頂くことを目的とした記事広告「海運最前線シリーズ」を掲載しており、現在は「日本の新鋭船」をテーマに会員各社の船舶を紹介したものを掲載している。各号のタイトルは次の通りである。

1999年8月号：さんこう しんしあ(ハンディマックス・バルカー／三光汽船)、9月号：CHEMSTAR VENUS(ケミカルタンカー／飯野海運)、10月号：第八すみせ丸(セメント専用船／田淵海運)、11月号：高砂丸(原油タンカー／日本郵船)、12月号：さんふらわあ とまこまい(貨物フェリー／ブルーハイウェイライン)、2000年1月号：蒼龍丸(石炭専用船／第一中央汽船)、2月号：EUROPEAN HIGHWAY(自動車専用船／川崎汽船)、3月号：神王丸(RORO船／栗林商船)、4月号：豊洋丸

(水砕スラグ専用船／三洋海運)、5月号：MILLENNIUM EXPLORER(メタノール船／商船三井)、6月号：ほっかいどう丸(貨物フェリー／川崎近海汽船)、7月号：SHINREI(新和海運／鉱炭兼用船)

### (2) 機関誌「せんきょう」及び各種パンフレットによる広報

#### 1 機関誌「せんきょう」の発行

わが国海運の直面する諸問題や内外の動向、およびこれらに対する当協会の対応や活動を主な内容として編集し、会員はじめ関係方面に広く配布した。

#### 2 「SHIPPING NOW 1999日本の海運」の発行

わが国海運の現状が一目で分かるよう、豊富な写真やグラフを主体に分かり易く解説した題記パンフレットを発行し、会員および関係官庁等の他、マスコミ関係者や大学教授、小中高社会科教師・教育委員会、上場企業およびシンクタンク等に幅広く配布した。

#### 3 「JAPANESE SHIPPING 1999」の発行

わが国海運の現状および当協会の活動を英文にて取りまとめた題記パンフレットを発行し、当協会会員の他、諸外国の海運関係機関および在外日本公館等に広く配布した。

### (3) 報道関係者向け広報

#### 1 定例記者会見等の開催

当協会定例理事会開催日に、一般紙海運担当記者および海運専門紙記者を対象とした記者会見をそれぞれ実施するとともに、記者との懇談会等も随時行った。

#### 2 専門紙記者視察研修会の開催

1999年7月2～3日、海運専門紙記者と当協会広報幹事との合同視察研修会(清水港等の見学)を開催した。

#### 3 論説委員を対象とした視察会の開催

1999年8月17～18日、一般紙等の論説委員を招いて、海運の実態等をご理解頂くための視察会(コンテナヤードおよび港の見学)を神戸に

において開催するとともに、論説委員との懇談会を随時行った。

## 10・2・2 学校・学生向けを中心とした一般向け広報

学校・学生等を中心とした国民各層に対し、日本の海運の役割および重要性についての理解を深めることを目的とした活動を行った。

### (1) 学校・学生向け広報

#### 1 教師向けセミナーの開催

1999年8月2日、石油連盟と共同で、東京都小学校社会科研究会の先生方約100名を対象として、横浜港および日石三菱(株)の見学、ならびに海運・石油関係の説明会を開催した。また8月18日には、京都府小学校社会科研究会の先生方約50名を対象に、神戸港およびコスモ石油(株)の見学と海運・石油関係の説明会を開催した。

#### 2 学生新聞への広告掲載

1999年7月18日付の「毎日中学生新聞」に、海運の役割や重要性、海運の環境保全に向けた取り組みを解説した広告を掲載した。

#### 3 子供向けパンフレットの発行

1997年度に発行した「楽しいシップウォッチング」の改訂版を制作し、全国の海洋関係博物館や船の見学会で配布した。

#### 4 壁新聞の制作

小学校の先生方に授業等で使用してもらうことなどを目的に、小学校の先生方の研究団体である全国小学校社会科研究協議会(東京都小学校社会科研究会)の監修を得て、タンカーおよびばら積み船の役割や重要性等について紹介した壁新聞「船のはなし」No.2および3を制作し、全国の多くの小学校に配布した。

#### 5 社会科教材用ビデオおよびDVDビデオの制作

小学校高学年および中学生を対象とした社会

科教材用ビデオ「海運の工夫・技術シリーズ」の第3作として、海運に関わる環境問題を題材とした「地球環境と海運」を制作した。

また、新たな試みとして対話性を備えたDVDビデオの特性を活かし、様々な海運の活動を紹介する社会科教材用DVDビデオ「ワールドワイドに船を追い」を制作した。

### (2) 「海の日」関連広報

#### 1 「第9回海のシンフォニーファミリーコンサート」の実施およびオリジナルCD「海のシンフォニー」の制作

1999年7月18日、東京都渋谷区のNHKホールにおいて、運輸省および日本放送協会の後援の下、約30,000名の応募者の中から抽選で選ばれた約3,400名を招待し、題記コンサートを開催した。住田功一氏(NHKアナウンサー)の司会・進行のもと、世界的に活躍されているテノールの井ノ上吏氏、ソプラノの山口道子さん、ヴァイオリンに千住真理子さん、そして演奏には現田茂夫氏の指揮による新日本フィルハーモニー交響楽団を迎え、それぞれの曲に関するエピソードを交えつつ世界の名曲を披露して頂いた。

また2000年度に開催予定である同ファミリーコンサートが10回目を迎えるため、それを記念して、過去9回のコンサートで人気の高かった海にちなむ曲で構成したオリジナルCD「海のシンフォニー」を制作した。

### (3) 当協会ホームページの拡充

当協会の概要、組織図、会員会社の紹介等を見やすく紹介したホームページ(URL: <http://www.jsanet.or.jp>)を、必要に応じ内容更新を行った他、当協会プレスリリースコーナーや海賊インフォメーションコーナーを新設し、会員専用コーナーの企画立案を進める等拡充作業を行った。

### 10・2・3 会員向け広報

当協会会員各社に対し、「船協情報」等により迅速な海運関係情報の提供を行うとともに、各社の陸上新入社員を対象とした「海運講習会」を開催した。

#### (1) 「船協情報」の送付

会員に対し、当協会が発信したプレスリリース等を中心とした内容の「船協情報」(Faxによる情報提供)を合計32回配信した。

#### (2) 「平成12年度海運講習会」の実施

2000年3月27日、会員会社の2000年度陸上新入社員(総合職・一般職)等を対象に、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に、海運講習会を開催した。

本講習会には会員会社19社・関連会社1社から合わせて88名(総合職61名、一般職27名)の受講参加者があり、生田会長の挨拶をはじめ新谷副会長、土井全二郎氏(日本海洋調査会代表)、松平定知氏(NHK エグゼクティブアナウンサー)、三木尚子氏(コンサルタント)、および平塚惣一氏(商船三井船長)の講演の他、映画「日本の海運」の上映を行った。

# 日本船主協会の現状

## 1. 日本船主協会の現状

### 1. 日本船主協会の現状

当協会（社団法人日本船主協会：The Japanese Shipowners' Association）は、公共の福祉のために海運業に関する諸般の調査および研究を行い、その公正、自由な事業活動を促進し、わが国海運業の健全な発展に寄与することを目的として1947年6月5日に設立された。

この目的を達成するため、次のような事業を行っている。

- (1) 海運業に関する諸般の調査、研究および広報。
- (2) 海運業に関する統計の作成ならびに資料および情報の収集。
- (3) 海運業に関し、政府、議会、その他に対する意見の開陳。
- (4) 海運業に関する労務事項の処理。ただし会員よ

り特に委任があった場合にかぎる。

- (5) 会員相互の親睦および意見の交換。
- (6) その他、本会の目的を達成するために必要な事業。

当協会の会員は総トン数100トン以上の船舶の所有者、賃借人ならびに運航業者であって日本国籍を有する者によって構成されている。

2000年4月1日現在の会員は119社で、前年以降1社の入会があり、6社の退会があった。

また、2000年4月1日現在の会員の所有船、外国用船、国内用船を合せた船舶は2,521隻、船腹量は6,491万6,538G/T、9,438万3,741D/Wであり、うち所有船は359隻、1,039万6,706G/T、1,473万8,026D/Wである。

## 2. 第52回通常総会

当協会は、第52回通常総会を1999年6月16日午後1時より、東京都千代田区平河町2丁目6番4号、日本海運倶楽部国際会議場において会員123社中114社（本人出席41社、書面表決および委任出席73社）の出席を得て開催した。

事情により、総会是新谷副会長が議長となり、下記の各号議案について審議を行い、いずれも原案通り可決承認した。

- |       |                                |
|-------|--------------------------------|
| 第1号議案 | 平成10年度事業報告および収支決算書承認について       |
| 第2号議案 | 平成11年度事業計画、収支予算および会費徴収方法承認について |

- |       |                             |
|-------|-----------------------------|
| 第3号議案 | 決議について                      |
| 第4号議案 | 平成10年度通常総会以降における役員異動の承認について |
| 第5号議案 | 平成11・12年度役員選任について           |

### 決議

わが国にとって、長引く不況を克服し経済の活性化を図るためには、経済・社会体制全般にわたる構造改革の断行が必要であり、各産業が夫々の分野で競争力を高めていくための環境を一刻も早く整備しなければならない。

わが国外航海運企業は、ボーダーレスな市場にお

いて、諸外国海運企業に劣らぬ経営効率を達成するため必死の努力を行ってきた。しかしながら、依然としてわが国特有の諸規制や高コスト構造が、自由な企業活動を行う上で大きな障壁となっている。このため、グローバル・スタンダードに照らして国内法制・税制等を改善し、諸外国との競争条件を同等のものとする、すなわちイコール・フットイングの実現が不可欠である。

内航海運にあっては、平成10年5月から船舶のスクラップ・アンド・ビルド制度を柱とする船腹調整制度が解消され内航海運暫定措置事業が導入された。暫定措置事業の効果が現れるには若干の時日を要すると考えられるが、構造改善のための環境整備を推進し、国内物流の大動脈として引き続き安定した役割を果たしていかなければならない。

船舶の安全運航は海運にとって最重要の課題であり、当協会は従来よりその徹底に努めているが、さらに環境問題についても引き続き積極的な対応を図っていく必要がある。このため、サブスタンダード船排除ならびに老朽船解撤の推進を内外に呼びかけるとともに、航行安全確保のため海賊対策を含め航行環境改善に向けて関係者との連携を図り、併せて海洋環境保全および温暖化防止等地球環境保護対策を推進していく所存である。また、いわゆるコンピュータ2000年問題については関係団体とも協力しつつ機器情報等の収集を積極的に行うとともに、緊急対応計画等の安全運航対策の徹底を図っているとこ

かかる認識のもと、下記項目の実現を以って、産業活動と国民生活を支えるインフラとして重要な役割を担っているわが国海運の発展を期するものである。

#### 記

1. 諸外国と同等の競争環境整備に向けた構造改革の推進
    - ・社会・経済の実態に合わなくなった法制等の抜本的見直しと海運企業の自由な事業活動を阻害する各種規制の撤廃・緩和
    - ・連結納税制度の早期導入、さらに特定外国子会社も対象とする連結納税制度の導入等、国際水準を考慮した海運税制の確立
    - ・港湾関連諸制度の改革
  2. 船舶の安全運航の徹底と地球環境の保全
    - ・安全運航の徹底ならびに海洋汚染防止体制の整備等を含む環境保護対策の推進
    - ・サブスタンダード船の排除と老朽船の解撤促進
    - ・東京湾中ノ瀬航路の浚渫等航路整備の推進等、国内外における航行環境の改善
    - ・海賊防止対策の推進
  3. 日本商船隊の国際競争力強化
    - ・日本人船・機長2名配乗体制を推進するための実効性のある国際船舶制度の確立
    - ・必要な財政資金の確保
  4. アジア船主フォーラム等を通じての健全な企業経営環境の回復
- 以上決議する。

### 3. 役員一覧(2000年4月1日現在)

#### 【会長】

商船三井 取締役社長 生田 正 治

#### 【副会長】

日本郵船 取締役社長 草刈 隆 郎  
 川崎汽船 取締役社長 崎 長 保 英\*  
 乾 汽 船 取締役社長 乾 英 文  
 飯野海運 取締役社長 太田 健 夫  
 東京タンカー 取締役社長 松 永 宏 之  
 神戸船舶 取締役社長 原 田 弘

( \*印は、2000年5月24日現在 )

#### 【常任理事】

第一中央汽船 取締役社長 稲 田 正 三  
 堀江船舶 取締役会長 堀 江 隆 三  
 飯野海運 取締役社長 太 田 健 夫  
 乾 汽 船 取締役社長 乾 英 文  
 川崎汽船 取締役社長 崎 長 保 英\*  
 神戸船舶 取締役社長 原 田 弘  
 日本郵船 取締役社長 草刈 隆 郎  
 三光汽船 取締役社長 川 井 貞 雄  
 新和海運 取締役社長 鷺 見 嘉 一  
 商船三井 取締役社長 生 田 正 治  
 商船三井客船 取締役社長 宮 崎 通  
 東京タンカー 取締役社長 松 永 宏 之

( \*印は、2000年5月24日現在 )

#### 【理事】

旭海運 取締役社長 下玉利 康 雄  
 ブルーハイウェイライン 取締役社長 若 杉 高 俊  
 第一中央汽船 取締役社長 稲 田 正 三  
 イースタン・カーライナー 取締役相談役 高 井 太 郎  
 八馬汽船 取締役社長 森 岡 弘 平  
 堀江船舶 取締役会長 堀 江 隆 三  
 飯野海運 取締役社長 太 田 健 夫

乾 汽 船 取締役社長 乾 英 文  
 川崎近海汽船 取締役会長 毛 利 盟  
 川崎汽船 取締役社長 崎 長 保 英\*  
 近海郵船 取締役社長 齋 藤 正 一  
 神戸船舶 取締役社長 原 田 弘  
 国際エネルギー輸送 取締役社長 緒 方 浩 文  
 国際マリントランスポート 取締役社長 南 野 孝 一  
 共榮タンカー 取締役社長 瀬 戸 靖 雄  
 明治海運 取締役社長 内 田 和 也  
 三菱鉱石輸送 取締役社長 泉 浩  
 ナビックス近海 取締役社長 田 村 茂  
 日本郵船 取締役社長 草刈 隆 郎  
 日正汽船 取締役社長 相 澤 達  
 日産専用船 取締役社長 川 名 義 一  
 日鉄海運 取締役社長 川 戸 健  
 大阪船舶 取締役会長 小 谷 道 彦  
 三光汽船 取締役社長 川 井 貞 雄  
 新和海運 取締役社長 鷺 見 嘉 一  
 商船三井 取締役社長 生 田 正 治  
 商船三井客船 取締役社長 宮 崎 通  
 田淵海運 取締役社長 田 淵 雄 一 郎  
 太平洋海運 取締役社長 石 川 有 一  
 太洋海運 取締役社長 田 中 溥 一  
 玉井商船 取締役社長 玉 井 洋 吉  
 東海商船 取締役社長 三 宅 弘  
 東京船舶 取締役社長 金 盛 啓 太 郎  
 東京タンカー 取締役社長 松 永 宏 之  
 雄洋海運 取締役社長 甲 斐 勝

( \*印は、2000年5月24日現在 )

#### 【監事】

神戸日本汽船 取締役社長 小 國 重 美  
 佐藤汽船 取締役社長 佐 藤 忠 男  
 東朋海運 取締役社長 三 河 尚 義  
 日本造船工業会 常務理事 宇 都 宮 紀

【常勤役員】

理事長 和田 敬 司  
 常務理事 植松 英 明 赤塚 宏 一  
 鈴木 昭 洋 山下 秀 明  
 (理事長は常任理事および理事の、各常務理事は理事の資格を有する)

【顧問】

永井 典彦 相浦 紀一郎  
 堀 武夫 松成 博茂  
 小野 晋 松岡 通夫  
 近藤 鎮雄 根本 二郎  
 熊谷 清 新谷 功\*

( \* 印は5月24日付就任 )

< 常設委員会委員長・部会長および特別委員会委員長 >

【常設委員会委員長】

総務委員会 川崎汽船 取締役社長 崎 長 保 英 \*  
 政策委員会 日本郵船 取締役社長 草 刈 隆 郎  
 法務保険委員会 三光汽船 取締役社長 川 井 貞 雄  
 港湾物流委員会 日本郵船 顧問 坂 田 昇  
 海務委員会 第一中央汽船 取締役社長 稲 田 正 三  
 工務委員会 飯野海運 取締役社長 太 田 健 夫  
 労務委員会 新和海運 取締役社長 鷺 見 嘉 一

( \* 印は、2000年5月24日現在 )

【部会部会長】

タンカー部会 東京タンカー 取締役社長 松 永 宏 之  
 オーナー部会 乾 汽 船 取締役社長 乾 英 文

近海内航部会 神戸船舶 取締役社長 原 田 弘  
 客船部会 商船三井客船 取締役社長 宮 崎 通

【特別委員会委員長】

外航船舶撤 東京タンカー 取締役社長 松 永 宏 之  
 退促進特別 船員対策 取締役社長 鷺 見 嘉 一  
 委員会 特別委員 環境対策 取締役社長 生 田 正 治  
 会 特別委員 会

【地区船主会議長】

京浜地区 新和海運 取締役社長 鷺 見 嘉 一  
 船主会議長 乾 汽 船 取締役社長 乾 英 文  
 阪神地区 乾 汽 船 取締役社長 乾 英 文  
 船主会議長 堀江船舶 取締役社長 堀 江 隆 三  
 九州地区 堀江船舶 取締役社長 堀 江 隆 三  
 船主会議長

< 評 議 員 >

( 議 長 )  
 太平洋汽船 取締役社長 秋 山 滋  
 ( 副議長 )  
 東興海運 取締役社長 井 高 大 介

【京浜地区選出】

アクトマリタイム 取締役社長 津 郷 卓 見  
 旭 タ ン カ ー 取締役社長 立 石 信 義  
 東 海 運 取締役社長 関 司 満 雄  
 第 一 タ ン カ ー 取締役社長 関 美 英

大 東 通 商 取締役社長 小 宮 光 三 郎  
 日 之 出 汽 船 取締役社長 小 林 宏 志  
 邦 洋 海 運 取締役社長 内 藤 吉 起  
 宝 洋 海 運 産 業 取締役社長 児 玉 常 弘  
 インターエイシアライン 取締役社長 本 莊 卓 弥  
 神 原 汽 船 取締役社長 神 原 眞 人  
 関 汽 外 航 取締役社長 有 井 晋  
 京 北 海 運 取締役社長 小 川 延 夫  
 栗 林 商 船 取締役社長 栗 林 宏 吉  
 三 井 近 海 汽 船 取締役社長 石 田 隆 四

エム・オー・シーウエイズ	取締役社長	梅谷一城	大光海運	取締役社長	金子勝信
宗像海運	取締役社長	市倉則勝	神戸棧橋	取締役社長	前川弘幸
エヌケーケー物流	取締役社長	三好英明	日下部建設	取締役社長	松野信久
日本マリン	取締役社長	井出松雄	枘本海運産業	取締役社長	枘本守生*
日本海運	取締役会長	後藤隆	日産プリンス海運	取締役社長	長手裕
ニッスイ SHIPPING	取締役社長	河西邦夫	新田汽船	取締役社長	新田仲博
日鐵物流	取締役社長	池田幸生	佐藤國汽船	取締役社長	佐藤國臣
三洋海運	取締役社長	三木孝幸	センコー	取締役会長	馬場英次
サンマリン	取締役社長	島津正利	神鋼物流	取締役社長	岸本堅太郎
新和内航海運	取締役社長	梅村克彦	大寮汽船	取締役社長	守石恵三
昭和油槽船	取締役社長	伊藤雅夫	辰巳商会	取締役社長	高森昭
太平洋汽船	取締役社長	秋山滋	東慶海運	取締役社長	長谷部安俊
反田産業汽船	取締役社長	反田邦彦	東興海運	取締役社長	井高大介
東京マリン	取締役社長	桑野訓			
鶴見輸送	取締役社長	山崎茂			
上野トランステック	取締役社長	上野孝			

( \* 印は5月29日付就任 )

#### 【阪神地区選出】

旭汽船	取締役社長	矢島豊
第一船舶	取締役社長	飯塚秋次

#### 【九州地区選出】

北九州運輸	取締役社長	荒木敦
松島コールライン	取締役社長	政住重幸
鶴丸海運	取締役社長	鶴丸俊輔

## 4. (財)海事国際協力センターの解散について

(財)海事国際協力センターは、主として発展途上国に対するわが国の海事に関する国際協力を一元的に行うことを目的として、1982年3月に、当協会をはじめ日本海運振興会、日本海事財団よりの出捐金によって設立された。当協会はこの時、国際業務のうち国際協力事業団（JICA）からの委託事業をはじめとする途上国の人材養成を目的とした海事関係研修

事業や海事専門家の派遣事業等を同センターに移管した。以来、コンサルタント事業・海事専門家派遣事業・研修事業等を実施してきたが、国際情勢は大きく変わり、係る事業に関する所期の目的もほぼ達成されている状況から、解散することが適当との判断となり、同年同月31日の同理事会において、2000年6月30日限りで解散することを決定した。

付・資料

船協海運日誌  
日本船主協会会員名簿

1999年

- 4・1 大阪商船三井船舶とナビックスラインが合併し、「商船三井」が発足した。
- 4・5 運輸省は1998年度の新造船建造許可実績を発表した。それによると、283隻、1,058万2千G/Tで、前年度実績を下回ったものの、5年連続で1千万G/Tを突破した。
- 4・13 日本船舶輸出組合は、1998年度の輸出船契約実績を発表した。それによると129隻、647万9千G/T、船価合計は5,900億円で、1990年代で2番目の低水準となった。
- 4・13 運輸政策審議会第10回港湾運送小委員会が開催され、需給調整規則の廃止など港湾運送事業の規制緩和について審議された。
- 4・16 日本の海運企業における外国人の取締役就任を可能とする船舶法改正案が、参議院を通過した。  
IMO 第4回ばら積み液体およびガス小委員会がロンドンで開催され、かねてからの懸案であった「液化ガス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規則」(GCコード)の強制化について審議されたが、見送られた。
- 4・22 米国政府が「港湾サービスユーザー」制度(案)を発表した。商業船舶に対して、米国港湾の浚渫維持費用等を負担させる内容となっている。
- 4・23 1999年港湾春闘が妥結した。  
IMO 第79回法律委員会が開催され、金銭的補償の提供等について審議された。  
FMC(米国連邦海事委員会)は、98年米国外航海運改革法の発効を5月1日に控え、同法施行細則最終案を承認する会議を開催した。
- 4・29 運輸省は平成11年春の叙勲・褒章受章者を発表した。当協会会員会社では、苅野照元飯野海運社長、原田弘神戸船舶社長、三輪成歳男元共和産業海運社長がそれぞれ受章された。
- 5・10 夜間入港制限等に関する規制緩和の調査研究の第1回委員会が開催された。
- 5・11 運輸政策審議会第11回港湾運送小委員会が開催され、最終答申取り纏めに向け、港湾労働

関係拠出金の原資確保策等につき審議された。

- 5・14 こませ網漁業期における船舶航行に係わる研究会第1回委員会が開催された。
- 5・17 当協会は、パナマ運河の通航需要の現状や今後の予測、問題点等に関して日本海運界としての見解を取りまとめた「パナマ運河通航需要レビュー」を発表した。
- 5・20 川崎二郎運輸大臣は、需給調整規則の廃止に伴い、各輸送モードを横断した総合的な対応が必要不可欠との認識に基づき、運輸政策審議会に「長期的展望に立った21世紀初頭における総合的な交通政策の基本方向」について諮問した。
- 5・24 日米防衛協力のための新指針(ガイドライン)関連法案が成立した。  
第8回アジア船主フォーラム(ASF)総会が、当協会の主催で東京にて開催された。
- 5・25 当協会と韓国船主協会は、東京で第8回日韓船主協会会談を開催し、両国海運の現状と展望等について意見交換した。
- 5・26 米国港湾サービスユーザーフィー制度案について、米国議会下院「運輸・インフラ委員会水資源・環境小委員会」がヒアリングを開催した。欧州・日本船主協会評議会(CENSA)等の海運業界をはじめ、荷主団体や米国港湾管理者団体等が出席して、同制度案に基本的に反対である旨の証言を行った。また、同日付で上記法案(The Harbor Services Fund Act of 1999, HR 1947)も上程された。
- 5・27 運輸政策審議会第12回港湾運送小委員会が開催され、事務局(運輸省)の提示した最終答申案について審議された。
- 5・28 米国連邦海事委員会(FMC)は、日本の港湾慣行の改善を促すために邦船3社に課していた制裁措置を撤回するとともに、日米5船社に対して90日以内の状況報告提出命令を行った。
- 5・28 日本の海運企業において、代表権を持たない取締役の最大の3分の1を外国人とすることを可能とする船舶法改正案が衆議院本会議で可決・成立した。海運大手3社の1999年3月期決算が出揃った。それによると定期航路で

一部運賃が改定されたことや円安メリットなどが寄与し、3社ともに増収となった。

IMO 第71回海上安全委員会(MSC)がロンドンで開催され、INFコード(高レベル放射性廃棄物の船舶による安全運送に関するコード)の強制化が採択された他、海賊防止への取り組みとして、国際的な調査や処罰に関するコード作成のためのコレスポンディンググループを設置することなどを決定した。

- 6・1 経済協力開発機構(OECD)海運委員会がパリで開催され、世界貿易機関(WTO)の海運サービス自由化交渉への対応などについて議論した。
- 6・4 需給調整規制の廃止を盛り込んだ海上運送法の一部改正法案が参議院で可決、成立した。
- 6・10 運輸政策審議会は、第13回港湾運送小委員会および第4回海上交通部会を開催し、港湾運送事業の規制緩和に関する「答申」を取りまとめ、川崎二郎運輸大臣に答申した。
- 6・11 運輸省は国際船舶への日本人船・機長2名配乗体制を実現するための外国人船員の承認制度創設に当たり、具体的な運用方法などを明記した通達を当協会を始め関係先に発出した。
- 6・15 外航海運船社間協定に対する政府の審査手続きの整備を主旨とする海上運送法一部改正案を盛り込んだ公正取引委員会の一括整理法案が衆議院で可決、成立した。
- 6・16 当協会は第52回通常総会を開催した。
- 6・18 日本の海運企業における外国人の取締役就任を解禁する改正船舶法が施行された。  
船員中央労働委員会は、危険物等取扱責任者や消火作業指揮者など船員法に定める資格を外国人船員が取得できるよう、船員法施行規則と船員労働安全衛生規則の一部改正を川崎二郎運輸大臣に答申した。
- 6・21 東京 MOU は1998年に実施したポートステートコントロール(PSC)の実施状況をとりまとめた。それによると域内のPSC検査隻数は1万4,500隻で、そのうち1,061隻が航行停止処分となっていたことが明らかになった。
- 6・22 政府は、特定不況業種雇用安定特別措置法に

基づく特定不況業種として、新たに内航海運業などを指定することを決めた。

- 6・24 運輸省は、船員の雇用促進に関する特別措置法施行令について、就職促進給付金の対象に内航海運業などを加える等の一部改正を行うことを発表した。なお、施行は7月1日。
- 6・25 港湾審議会は、第31回管理部会を開き、中間報告の素案について審議した。
- 6・28 当協会は、東南アジア海域を中心に急増している海賊事件への対応策を検討するため、海賊防止対策会議を設けると発表した。
- 6・29 運輸省は、第1回目の海賊対策検討会議を7月2日に開催することを発表した。
- 6・30 中央職業安定審議会は、港湾運送業の規制緩和に伴う港湾労働法の見直しに関する最終報告をまとめた。
- 6・30 労働省は7月1日から2年間、特定雇用調整業種に港湾運送事業とその関連業(在来荷役のうち、はしけ運送業以外のものに限る)を指定すると発表した。
- 7・2 運輸省は、当協会など関係団体で構成する「海賊対策検討会議」の初会合を開催した。  
IMO 第43回海洋環境保護委員会が、6月28日からロンドンで開催され、船底塗料問題、バラスト水問題等について審議した。  
運輸省は、1999年度の運輸関連企業設備投資動向調査の結果をまとめた。それによると、運送業関係12業種では国内旅客業を除き、港湾運送、倉庫、外航、内航などの11業種で設備投資計画が前年度水準を下回った。
- 7・5 運輸省は、1999年上期の新造船建造許可実績をまとめた。それによると117隻、475万7千G/Tと、前年同期に比べ、隻数で95隻減、総トン数で21%減となった。
- 7・9 経団連は、2000年度の税制改正に向けた中間答申案をまとめた。国際水準を考慮した税制の実現、減価償却資産の法定耐用年数の短縮や償却可能限度額の拡大などが盛り込まれた。
- 7・12 運輸省は、1999年上期のポートステートコントロール(PSC)の実績をまとめた。それによると、国際条約が定める基準に重大な欠陥

があったとして、179隻が航行停止処分に課せられたことが明らかになった。

- 7・13 日本から米国向けの定期航路を管轄する海運同盟の日本 - 米国東航 (JEFC) は、8月1日から同盟として運賃やルール策定等の活動を休止すると発表した。
- 7・14 日本船舶輸出組合は、1999年上半期の輸出船契約を発表した。それによると65隻、279万9千総トンと、タンカー、貨物船の不振で前年同期に比べ総トン数で20.3%減少した。
- 7・16 当協会は「海賊防止対策会議」の初会合を開催し、海賊防止対策を含む保安計画の策定指針などについて検討した。
- 7・18 運輸省は、1999年版「日本海運の現況」(海運白書) を発表した。
- 7・19 経団連の輸送委員会は、わが国物流の高コスト構造是正や国際競争力強化に向けて、物流インフラ整備やソフト面の改善、財源確保のあり方などに関する「物流効率化の推進に関する提言」を政府・関係省庁等に提出した。
- 7・22 デンマークの海運大手 AP モラー・グループと米国の大手輸送企業 CSX コーポレーションは、AP モラー傘下のコンテナ船社マースクラインが CSX の海運子会社シーランド・サービス・インクの国際コンテナ輸送部門を買収することで合意したと発表した。  
大蔵省は1999年上半期の貿易統計速報を発表した。それによると貿易黒字は前年同期比7.9%減の6兆573億円となり、1996年下半年以来、5期ぶりに前年実績を下回った。
- 7・23 外航船社間協定に対する政府の審査手続きを整備する内容を盛り込んだ海上運送法の改正法が施行された。
- 7・28 当協会は、協会内に「環境対策特別委員会」を設置することを決定した。
- 7・29 日本籍外航船舶に配乗する日本人船員が、洋上から FAX で国政選挙に投票する「洋上投票制度」の実現を盛り込んだ公職選挙法改正案が、衆議院で可決した。
- 7・30 港湾審議会管理部会は、「経済・社会のあり方に対応した港湾の整備・管理のあり方」につ

いての中間報告を取りまとめた。

- 8・5 運輸省および当協会をはじめとする内外航海運事業者団体、船用機器メーカー等が参加する「船舶運航に関する 2000年問題対策連絡会」の初会合が開催され、船舶運航における2000年問題への取り組み状況等について意見交換が行われた。
- 8・7 政府は、パナマ運河が今年12月31日に米国からパナマに返還されるのに伴って、運河の通航規則を定めた「パナマ運河中立条約付属議定書」に加入する方針を固めた。
- 8・8 当協会河村健太郎副会長(前会長)が逝去された。
- 8・9 遠洋航行中の日本籍外航船に配乗する日本人船員に、Fax を使った洋上投票を認める改正公職選挙法が参院本会議にて可決、成立した。
- 8・26 運輸省は2000(平成12)年度予算の概算要求をまとめた。  
当協会は第2回海賊防止対策会議を開催し、従来の「海賊防止対策実施要領」を改訂した「海賊対策指針」をまとめた。  
運輸・建設・北海道開発・国土の4省庁は、2001年1月の省庁再編により誕生する「国土交通省」の政策展開を協議する検討会議を設置すると発表した。  
運輸省は今年6月分の造船造機統計速報を発表、これにより今年上半期の造船43工場の造船量がまとまった。それによると竣工量は173隻、519万総トンで、前年同期に比べ、総トン数で7%増加した。
- 8・31 日本開発銀行(開銀)は、カタール向け LNG 船のシリーズ建造以外の一般商船(日本郵船の自動車専用船)に対し、初めてドル建て融資を実行した。これまで開銀は、外航船舶建造のためのドル建て融資については国家的プロジェクトでエネルギーの安定輸送という観点から、カタール向け LNG 船にのみ特例として認めていた。
- 9・1 運輸省は、邦船社の運航する外航船舶に対する海賊襲撃事件防止策を検討する官民対策会議の第3回会合を開催した。会合では、当協

会が策定した海賊被害防止対策の指針等について話し合われた。

運輸省は、学識経験者らをメンバーとする「国内旅客船運送事業サービス問題タスクフォース」の初会合を開催し、海上運送法改正後の運賃制度のあり方等につき意見交換を行った。

- 9・6 運輸省は、今年8月分の新造船建造許可集計を発表した。それによると、国内・輸出船合計で18隻、57万9千総トンで、前年同月に比べ、10隻減、総トン数は61.2%減となった。
- 9・16 当協会は、環境対策特別委員会の初会合を開催した。
- 9・24 IMO 第45回航行安全小委員会(NAV45)が9月20日からロンドンで開催され、SOLAS条約第V章の全面改正案等が審議された。
- 9・28 運輸省および当協会をはじめとする海運事業者団体等が参加する「船舶運航に関する2000年問題対策官民連絡会」の第3回会合が開催され、わが国海運業界における同問題への対応はほぼ完了し、航行安全確保に支障のないことが確認された。
- 9・28 運輸省は内航海運活性化事業推進委員会の初会合を開催した。いわゆる「モーダルシフト」を進める際の具体的な課題や改善策の検討をするため、実態調査を行うことを決定した。
- 10・1 日本開発銀行と北海道東北開発公庫の業務を継承して、「日本政策投資銀行」が発足した。
- 10・5 第2次小淵恵三内閣の運輸大臣に自由党の二階俊博氏が就任した。

当協会と台湾船主協会は、静岡県伊東市川奈で第5回日台船主協会会談を開催し、両国海運の現状と展望等について意見交換した。
- 10・6 日本政府は、米国政府に対して規制緩和と要望を行った。海運分野では米国海運企業に補助金を拠出する「新規運航補助制度」の廃止等を要望した。

米国政府は、日本政府に対して7分野の規制緩和と要望を行った。特に通関・輸入手続きの改善に関しては、輸入の際に必要な手続きを同時に処理できるよう調整を行う「ワン・

ストップ・オフィス」の設置を要望した。

- 10・12 船社および保税業務へ対象を拡大したSea-NACCSおよび港長・港湾管理者への手続きを簡素化する港湾EDIシステムが稼働した。

石油元売り最大手の日石三菱と同3位のコスモ石油は、販売部門を除く各部門で1999年11月1日から業務提携を開始すると発表した。提携の柱の一つである原油調達効率化については、両社でタンカーの共同配船を行い、コスト低減を目指す方針を明らかにした。

運輸省は、1999年度上期のポートステートコントロール(PSC)による航行停止処分状況をまとめた。それによると1999年4月から9月までの間に213隻が航行停止処分を受けていたことが明らかになった。
- 10・15 日米両国政府は東京で約1年ぶりとなる海運当局間協議を開催した。今回の会合では日本の港湾運送事業の規制緩和などに関して意見交換した。

IMO 第80回法律委員会がロンドンで開催され、船舶燃料油の汚染による補償に関する新条約案等について検討が行われた。
- 10・22 1992年国際油濁基金第4回総会および理事会等がロンドンで開催され、油濁2条約が適用される船舶の定義やナホトカ号事件の油濁補償問題等について審議された。
- 10・26 海事振興連盟は、1999年度の通常総会・および創立50周年式典を開催した。
- 10・29 運輸省港湾局は、現在進めている「重要港湾」の指定の見直しについて、基本的な考え方(方針)を発表した。それによると、特定重要港湾を除いた現在113港ある重要港湾のうち1割程度が見直しの対象になる見込みであることが明らかになった。

当協会は、運輸大臣等に対し、36項目からなる規制緩和と要望を提出した。

OECD海運委員会および関連会合が25日からわが国において開催され、OECD海運原則に複合一貫輸送事業に関する項目等を新たに組み入れるとともに、次回会合において競争政策委員会との合同ワークショップを開催

- することとなった。
- 11・3 11月1日～3日、世界サービス会議(WSC)が米国アトランタにおいて開催された。
- 11・5 主要外航海運会社は、1999年度9月期中間決算を発表した。それによると大手3社では北米航路の運賃修復、合理化努力等が寄与し、大幅な経常黒字を確保したものの、その他不定期・タンカー主要船社では、円高、バンカー高騰などの影響により依然として厳しい状況にあることが明らかとなった。
- 11・8 運輸省は、航海訓練所等同省の所管する政府機関の独立行政法人化に向け、関連9法案を国会に提出した。
- 11・9 10月22日にインドネシア、スマトラ島クアラタンジュン港を出港後、行方不明となっていた当協会会員会社運航船舶「アロンドラ・レインボー号」の乗組員が全員無事発見されるとともに、同船が海賊事件に遭遇していたことが明らかとなった。
- 11・11 当協会会員運航船舶が海賊事件に遭遇した件に鑑み、当協会生田正治会長は運輸大臣に海賊対策の強化を求める申し入れを行った。
- 11・18 海賊事件に遭遇し、行方不明となっていた「アロンドラ・レインボー号」がインド西方で発見された。一方当協会は、近年東南アジア水域で同様の事件が増加、凶悪化していることに鑑み、今後の海賊対策に万全を期すべく、定例理事会において船舶の緊密な動静把握などをうたった決議を採択した。
- 11・22 ASF 船員委員会は、第5回中間会合をベトナムで開催した。会合ではSTCW95問題等の課題について検討が行われた。
- 11・25 IMOは、第21回総会を開催し、有機スズ系船底防汚塗料(TBT)の使用禁止に向けて、新しい条約を制定することを合意した。
- 11・28 小淵恵三首相は日本・ASEAN首脳会議で東南アジア海域で多発する海賊犯罪に対応するため、各国の沿岸警備機関による対策会議を日本で開催することを提唱し、了承を得た。
- 11・29 ASF航行安全委員会は、第6回中間会合をジャカルタで開催した。会合では、近年東南アジア海域で凶悪な海賊事件が相次いでいることから、主にその対策について検討された。
- 12・1 海造審内航部会は、1999年度から2003年度まで5年間の内航適正船腹量を策定し、運輸大臣に答申した。それによると、1999年度の適正船腹量との比較でみた同年6月末現在の現有船腹量は、貨物船で1.8%(5万6千D/W)、油送船で14.9%(25万5千D/W)の過剰となった。
- 12・14 パナマ運河の管理・運営権が米国からパナマに返還される31日を前に、パナマ市で返還式典が行われた。
- 12・16 自民党税制調査会は平成12年度の税制改正大綱を取りまとめた。
- 12・17 港湾審議会管理部会は、21世紀に向けた港湾のあり方と課題に関して方向を示した「経済・社会の変化に対応した港湾の整備・管理のあり方」について運輸大臣に答申した。
- 日本内航海運組合総連合会(内航総連)は船腹過剰の早期解消を図るため、内航事業者から不要船舶を買い上げ、交付金を公布する「内航海運船腹適正化共同事業」を新たに実施することを決めた。
- 12・24 平成12年度予算の政府案が決定され、海運関係では若年船員プロジェクトとして7,600万円その他、財政投融资は「交通・物流ネットワーク」で3,840億円が認められた。
- 12・31 正午をもって、パナマ運河の管理・運営権が米国からパナマに返還された。
- 2000年
- 1・14 IMOは第31回訓練当直基準小委員会(STW)をロンドンで開催し、ホワイトリストの審議状況について報告した他、95年STCW条約の導入に関する諸問題について審議した。
- 1・18 99年10月に国内外から寄せられた規制緩和要望について、各省庁がその検討状況をまとめたいわゆる「中間公表」が発表された。
- 1・19 日本船舶輸出組合は1999年1月から12月の輸出船受注実績を発表した。それによると同実績は237隻、873万3,590総トンと、前年同期に比べ、総トンベースで21.5%増加した。

- 1・21 日本、フィリピンの両政府は、日本籍船にフィリピン人船員を船舶職員として配乗させるための承認制度の実施に関し、フィリピン国内で船員制度の変更があった場合にはすみやかに日本政府に通報すること、必要に応じて日本政府がフィリピンで船員資格制度に関する調査を実施できることなどを交換文書で確認した。
- 1・24 IMB 海賊情報センターは年次報告書を発表した。それによると、昨年1年間に世界の海域で発生した海賊事件は未遂も含め285件で、前年の202件に比べ、約4割増加したことが明らかになった。
- 1・26 運輸省は、国際船舶における日本人船員2名配乗実現に向けて、17日から20日にわたってフィリピン国マニラ市において初めての外国海技資格承認試験を実施した結果、48人全員の受験者が合格したことを発表した。
- 2・1 運輸省海上交通局は、「わが国商船隊の船腹量」の動向を取りまとめ発表した。それによると、1999年央の外航日本籍船は154隻、1,128万総トンで、前年に比べ総トンベースで3.4%減少した。
- 2・7 米国政府は、議会に提出した2001年会計年度の予算教書に、船社等利用者から米国港湾の維持・開発費用を徴収するハーバー・サービス・ユーザー・フィー(HSUF)の新設を盛り込んだ。
- 2・8 政府は、昨年末の港湾審議会答申「経済・社会の変化に対応した港湾の整備・管理のあり方について」を踏まえ、港湾分類の定義の明確化、港湾整備事業に対する国の負担割合の見直し、港湾相互間の広域的連携の取組み等を盛り込んだ「港湾法の一部を改正する法律案」を閣議決定した。
- 2・11 IMOは第5回危険物・個体貨物及びコンテナ小委員会(DSC)をロンドンで開催し、国際海上危険物規則(IMDGコード)の第30回改正等について審議した。
- 2・18 二階俊博運輸大臣は、船員中央労働委員会に「2000年船員災害防止実施計画」の原案を諮問した。
- 2・21 ASFトレード安定化委員会は第7回中間会合をマニラで開催し、世界経済や定期・不定期船全船の状況について意見交換した。  
ASF解撤委員会は第3回中間会合を台北で開催し、環境に配慮したシップ・リサイクリング方策の必要性等について意見交換した。
- 2・22 政府は、港湾運送事業の規制緩和の一環として港湾運送事業法の改正法案を閣議決定した。また、港湾労働法の改正法案も閣議決定した。改正港湾運送事業法は主要9港で事業免許制を緩和、需給調整規制を廃止し、事業許可制とし、認可料金制度を改め、届出料金制とするものであり、改正港湾労働法は港湾運送事業主による常用労働者の派遣制度導入と、港湾労働者雇用安定センターにおける派遣業務を廃止するという内容。
- 2・25 運輸省はダブルハル(二重船殻)構造を持つなど一定の条件を満たした15万総トン以上の船舶に対する浦賀水道航路の通航時間帯制限を緩和すると発表した。これにより朝夕のいわゆるラッシュ時間帯でも条件をクリアしたタンカーなどの大型船の通航が可能となった。  
IMOは、第44回防火小委員会(FP)を開催し、海上人命安全(SOLAS)条約において防火構造・消火設備などを規程しているII章の総合的見直し等について審議した。
- 2・29 外航労務協会と全日本海員組合は、国際船舶制度の日本人2名配乗船の雇用・労働条件に関する当面の対応について合意に達した。これにより船・機長2名配乗の国際船舶誕生に向けた体制が整った。  
日本海技協会は、初の海外実施となる船舶料理工士試験を15~17日にマニラで実施し、受験者27名全員が合格したことを発表した。
- 3・2 海上安全船員教育審議会は、第55回水先部会を開催し、平成12年度水先人適正員数および水先料金の見直しについて審議した。
- 3・8 当協会は「海洋環境シンポジウム」を開催した。
- 3・10 2月23日からタイのプーケット沖で行方不明

となっていた日本船社が運航するケミカルタンカー「Global Mars号」の乗組員17人全員が無事発見されるとともに、同船がハイジャックされていたことが判明した。

- 3・15 IMOは、油濁事故船の沿岸国に対する通報制度等を定めた「1990年の油による汚染の準備、対応、協力に関する国際条約（OPRC条約）」の対象物質を油だけでなく、危険・有害物質（HNS）にも拡大する「2000年の危険物質と有害物質による汚染事件の準備、対応、協力に関する議定書（OPRCHNS議定書）」を採択した。

IMOは第44回海洋環境保護委員会（MEPC）を開催し、有機スズ系船底防汚塗料（TBT）の禁止条約案等について審議した。

- 3・21 EUの欧州委員会は、エリカ号事故の重大性に鑑みタンカー規制強化案を公表した。ポート・ステート・コントロールの強化、船級協会の監督の強化、ダブルハルタンカー導入の前倒しなどを盛り込んだ内容となっている。

- 3・22 運輸省は、懸案となっていた東京湾口航路整備実施の前提となる漁業補償が解決したことから、同事業を平成12年度公共工事として着手することを発表した。これにより約20万重量トン級の貨物船や約28万重量トン級のVLCCタンカーの航行がスムーズになるよう中ノ瀬航路の浚渫および第3海堡の撤去が行われる。

港湾審議会の第17回計画部会は、名古屋港、川崎港、宮古港、熊本港、岩国港、苫小牧港の6港に関する港湾計画改定・一部変更と大阪湾圏広域処理場整備基本計画を原案通り承認した。

米国議会の下院司法委員会は、ワシントンで外航カルテル廃止法案、いわゆるハイド法案に関する公聴会を開いた。

- 3・29 輸入貨物の通関手続きの簡素化のため、事前に承認を受けた貨物については納税申告の前に貨物の引取を認める「簡易申告制度」の新設を盛り込んだ関税法の改正案が参議院本会議を通過、成立した。

- 3・30 わが国政府は、4月下旬に開催される海賊対策国際会議に向けて、東京でアジア各国の海事政策当局および民間の海事団体による準備会合を開催した。

外航労務協会と全日本海員組合は2000年度労働協約改定について最終合意した。ベースアップについては、13年ぶりにゼロとなった。

- 3・31 「港湾法の一部を改正する法律案」が参議院本会議で可決成立し、同日付けで公布、施行された。港湾の分類、特定重要港湾の定義明確化や、港湾整備事業に対する国の負担率の見直しなどの内容が盛り込まれた。また、これに伴い、港湾法施行令も改正され、重要港湾の指定が見直され、石狩港、大湊港、福井港、八幡浜港、青方港、水保港の6港が地方港湾に変更となった。

この日までに船・機長2名配乗船2隻を含む3隻の外国人承認船員配乗の「国際船舶」が誕生した。

IMOは第81回法律委員会を開催し、船舶の燃料油による汚染損害に対する賠償に関する新条約案等について審議した。

- 4・6 92年油濁補償基金の臨時総会等が、IMO本部で開催された。同総会ではエリカ号事件を受けて、補償限度額の引き上げが提案され、本年秋のIMO法律委員会で検討されることとなった。

- 4・10 運輸省は、1999年度の新造船建造許可実績を発表した。それによると、295隻、988万8,000総トンで、隻数では前年度実績を12隻上回ったものの、大型コンテナ船やVLCCが減少したことで、総トン数は6年ぶりに1,000万総トンを下回った。

- 4・11 国際海運連盟（ISF）は、マニラで理事会・年次総会を開催した。

- 4・12 国際海運会議所（ICS）は、マニラで理事会・年次総会を開催した。

- 4・13 運輸省は、1999年度にわが国が実施したポートステートコントロール（PSC）において、362隻の船舶に航行停止処分を課したことを発表した。

- 4・14 IMOは、第43回設計設備小委員会（DE）を開催し、タンカーの縦強度規制強化問題等について審議した。
- 4・17 アジア太平洋経済社会委員会（ESCAP）と韓国海運研究所（KMI）は、ソウルでアジア地域における海事産業者間の交流促進を目的とした「船主、荷主、港湾の地域フォーラム」を開催した。
- 4・18 2000年港湾春闘が妥結した。
- 4・19 日本船舶輸出組合は、1999年度の輸出船契約実績を発表した。それによると、288隻、1,097万2,000総トン、船価合計は8,695億円で、過去20年間で2番目の高水準となった。
- テクノスーパーライナー（TSL）実用化法案が、参議院本会議で可決成立した。
- 4・28 わが国政府は、東京で海賊対策国際会議を開催した。会合ではアジア各国が、船舶の安全航行と乗組員の安全を確保するため、一致協力して海賊事件防止のために取り組んでいくことを合意した。
- 運輸省は、高度道路交通システム（ITS）の実現に向けた「21世紀の交通運輸技術戦略」の報告書をまとめた。これをもとに21世紀初頭の運輸技術審議会で運輸技術開発のあり方を諮問する予定で、船舶版カーナビや他船を自動回避するシステムなど「海のITS」実現を目指す。
- 4・29 政府は、平成12年春の叙勲受章者を発表した。当協会会員会社関係では、根本二郎日本郵船会長が勲一等瑞宝章を受章された。
- 5・17 韓国船主協会と当協会は、ソウルで日韓船主協会会談を開催し、両国海運の現状と展望等について意見交換した。
- 11日に衆議院本会議で可決・成立した港湾運送事業法改正案が公布された。これにより本年11月頃には対象12港で一般港湾運送事業などの事業免許制が許可制に、認可料金制が届出制に改められ、規制緩和が先行実施される。
- 5・18 第9回アジア船主フォーラム（ASF）ソウル総会が開催され、アジア海運業界の共通利益に関わる様々な問題等について議論された。
- 5・19 12日に参議院本会議で可決・成立した港湾労働改正案が公布された。これにより早ければ本年10月にも対象7港（6大港）の港運事業者は常用労働者の相互融通が可能となる。
- 5・24 海運大手3社の2000年3月期決算が出揃った。それによると定期船部門の黒字化やコスト削減努力が寄与し、3社とも大幅増収となった。
- 5・26 OECD（経済協力開発機構）は、海運委員会と競争政策委員会の合同ワークショップを開催し、船社間協定の独禁法適用除外制度の見直し問題について議論した。
- IMOはロンドンで第72回海上安全委員会を開催し、タンカーの構造に関する検査強化やSOLAS条約第V章の総合的見直し等の問題について審議した。
- 6・13 日本船員福利雇用促進センター（SECOJ）は、国際船舶制度推進調査第12回委員会（委員長：谷川久 成蹊大学名誉教授）を開催した。
- 6・16 国際海事局（IMB）は、今年2月にタイのブーケット沖で海賊に襲われた日本船社が運航していたケミカルタンカー「Global Mars号」が香港付近で見つかったと発表した。
- 6・21 当協会は第53回通常総会を開催した。
- 6・23 中央職業安定審議会は港湾労働部会を開催し、改正港湾労働法で新設された港湾労働者派遣事業の申請者の許可基準や派遣労働者の就労日数の上限等、政省令・大臣告示・許可基準案を承認した。
- 6・28 大蔵省、運輸省、海上保安庁は、入出港手続きのワンストップ化を狙いに、大蔵省の税関システムと運輸省の入出港管理システムを2001年をめどに接続すると発表した。
- 6・30 発展途上国に対する海事関係の国際協力を推進してきた財団法人海事国際協力センター（MICC）が解散した。なお、同センターの業務は、財団法人日本船員福利雇用センター（SECOJ）および財団法人海事産業研究所に継承されることとなっている。

# 日本船主協会会員名簿（地区別） （アルファベット順）

（2000年4月1日現在）

会 員 名

代表者役職名・氏名

## 京浜地区所属（77社）

アクトマリタイム株式会社	取締役社長	津 郷 卓 見
旭 海 運 株 式 会 社	取締役社長	下玉利 康 雄
旭 タ ン カ ー 株 式 会 社	取締役社長	立 石 信 義
東 海 運 株 式 会 社	取締役社長	関 司満雄
株式会社ブルーハイウェイライン	取締役社長	若 杉 高 俊
千 葉 商 船 株 式 会 社	取締役社長	木 内 志 郎
第 一 中 央 汽 船 株 式 会 社	取締役社長	稲 田 正 三
第 一 タ ン カ ー 株 式 会 社	取締役社長	関 美 英
大 東 通 商 株 式 会 社	取締役社長	小 宮 光三郎
イースタン・カーライナー株式会社	取締役相談役	高 井 太 郎
平 和 汽 船 株 式 会 社	取締役社長	桑 山 恵 一
日 之 出 汽 船 株 式 会 社	取締役社長	小 林 宏 志
邦 洋 海 運 株 式 会 社	取締役社長	内 藤 吉 起
宝 洋 海 運 産 業 株 式 会 社	取締役社長	児 玉 常 弘
出 光 タ ン カ ー 株 式 会 社	取締役社長	岡 村 善 晴
飯 野 海 運 株 式 会 社	取締役社長	太 田 健 夫
株式会社インターパシフィック・ラインズ	取締役社長	岩 井 洋
インターエイシアライン株式会社	取締役社長	本 莊 卓 彌
板 谷 商 船 株 式 会 社	取締役社長	板 谷 宮 吉
神 原 汽 船 株 式 会 社	取締役社長	神 原 眞 人
関 汽 外 航 株 式 会 社	取締役社長	有 井 晋
川 崎 近 海 汽 船 株 式 会 社	取締役会長	毛 利 盟
京 北 海 運 株 式 会 社	取締役社長	小 川 延 夫
近 海 郵 船 株 式 会 社	取締役社長	齋 藤 正 一
国際エネルギー輸送株式会社	取締役社長	緒 方 浩 文
国際マリントランスポート株式会社	取締役社長	南 野 孝 一
栗 林 物 流 シ ス テ ム 株 式 会 社	取締役社長	栗 林 宏 吉
栗 林 商 船 株 式 会 社	取締役社長	栗 林 宏 吉
共 榮 タ ン カ ー 株 式 会 社	取締役社長	瀬 戸 靖 雄

共和産業海運株式会社	取締役社長	三輪大成
株式会社マリテックマネージメント	取締役社長	大河原豊重
三菱鉱石輸送株式会社	取締役社長	泉浩
三井近海汽船株式会社	取締役社長	石田隆四
株式会社エム・オー・シーウエイズ	取締役社長	梅谷一城
宗像海運株式会社	取締役社長	市倉則勝
株式会社ナカタ・マックコーポレーション	取締役会長	中田貞雄
ナビックス近海株式会社	取締役社長	田村茂
日本マリン株式会社	取締役社長	井出松雄
日本海運株式会社	取締役会長	後藤隆
日本海洋事業株式会社	取締役社長	松原功一
日本サルヴェージ株式会社	取締役社長	草野計重
日本水産株式会社	取締役社長	垣添直也
日本郵船株式会社	取締役社長	草刈隆郎
日産船舶株式会社	取締役社長	大島光夫
日産専用船株式会社	取締役社長	川名義一
日伸海運株式会社	取締役社長	藤井弥生
日正汽船株式会社	取締役社長	相澤達
株式会社ニッスイ SHIPPING	取締役社長	河西邦夫
日鐵物流株式会社	取締役社長	池田幸生
日鉄海運株式会社	取締役社長	川戸健
エヌケーケー物流株式会社	取締役社長	三好英明
三光汽船株式会社	取締役社長	川井貞雄
株式会社サンマリン	取締役社長	島津正利
三洋海運株式会社	取締役社長	三木孝幸
関兵海運株式会社	取締役社長	関駿也
新和ケミカルタンカー株式会社	取締役社長	及川睦夫
新和海運株式会社	取締役社長	鷺見嘉一
新和内航海運株式会社	取締役社長	梅村克彦
株式会社商船三井	取締役社長	生田正治
商船三井客船株式会社	取締役社長	宮崎通
昭和シェル船舶株式会社	取締役社長	三浦皓功
昭和油槽船株式会社	取締役社長	伊藤雅夫
太平洋沿海汽船株式会社	取締役社長	秋山滋

太平洋海運株式会社	取締役社長	石川 有 一
太平洋汽船株式会社	取締役社長	秋 山 滋
太平洋興発株式会社	取締役社長	池 田 隆 之
玉井商船株式会社	取締役社長	玉 井 洋 吉
反田海運株式会社	取締役社長	反 田 邦 彦
反田産業汽船株式会社	取締役社長	反 田 邦 彦
東朋海運株式会社	取締役社長	三 河 尚 義
東海商船株式会社	取締役社長	三 宅 弘
東京マリン株式会社	取締役社長	桑 野 訓
東京船舶株式会社	取締役社長	金 盛 啓太郎
東京タンカー株式会社	取締役社長	松 永 宏 之
鶴見輸送株式会社	取締役会長	山 崎 茂
上野トランステック株式会社	取締役社長	上 野 孝
雄洋海運株式会社	取締役社長	甲 斐 勝

阪神地区所属 ( 35社 )

旭汽船株式会社	取締役社長	矢 島 豊
第一船舶株式会社	取締役社長	飯 塚 秋 次
大光海運株式会社	代表取締役	金 子 勝 信
大日インベスト株式会社	取締役社長	石 坂 公 孝
芸州海運株式会社	取締役社長	城 戸 常 太
八馬汽船株式会社	取締役社長	森 岡 弘 平
乾汽船株式会社	取締役社長	乾 英 文
株式会社関西テック	取締役社長	上 山 清 治
川崎汽船株式会社	取締役社長	崎 長 保 英
神戸棧橋株式会社	取締役社長	前 川 弘 幸
神戸船舶株式会社	取締役社長	原 田 弘
神戸日本汽船株式会社	取締役社長	小 國 重 美
国華産業株式会社	取締役社長	梶 木 久 和
日下部建設株式会社	取締役社長	松 野 信 久
株式会社協成ライン	代表取締役	真 木 克 朗
枅本海運産業株式会社	取締役社長	枅 本 守 生
明治海運株式会社	取締役社長	内 田 和 也
浪速タンカー株式会社	取締役社長	福 岡 孝 一

ニューズマリタイム株式会社	取締役社長	石川 晃
日産プリンス海運株式会社	取締役社長	長手 裕
新田汽船株式会社	取締役社長	新田 仲博
大阪船舶株式会社	取締役会長	小谷 道彦
佐藤汽船株式会社	取締役社長	佐藤 忠男
佐藤國汽船株式会社	取締役社長	佐藤 國臣
セーコー株式会社	取締役会長	馬場 英次
瀬野汽船株式会社	取締役社長	瀬野 利一
神鋼物流株式会社	取締役社長	岸本 堅太郎
正栄汽船株式会社	取締役社長	檜垣 榮治
田淵海運株式会社	取締役社長	田淵 雄一郎
太洋海運株式会社	取締役社長	田中 溥一
大窯汽船株式会社	取締役社長	守石 恵三
株式会社辰巳商会	取締役社長	高森 昭
東慶海運株式会社	取締役社長	長谷部 安俊
東興海運株式会社	取締役社長	井高 大介
東和船舶株式会社	取締役社長	長手 裕

九州地区所属（7社）

原海運株式会社	取締役社長	原 輝夫
堀江船舶株式会社	取締役会長	堀江 隆三
北九州運輸株式会社	取締役社長	荒木 敦
松島コールライン株式会社	取締役社長	政住 重幸
日新タンカー株式会社	取締役社長	森田 俊一
鶴丸海運株式会社	取締役社長	鶴丸 俊輔
宇部興産海運株式会社	取締役社長	渡邊 輝弘

船協海運年報 2000

---

2000年9月30日 発行  
編集・発行 社団法人 日本船主協会  
東京都千代田区平河町2丁目6番4号 海運ビル  
電話 (03) 3264-7181  
FAX (03) 3264-7354  
制 作 (株)タイヨーグラフィック

---