

船協海運年報

2 0 0 2

日本船主協会

2002
船協海運年報 目次

概況 ————— 1

1 海運政策

| | | |
|-------|------------------------|----|
| 1・1 | 海運対策の推進 | 3 |
| 1・1・1 | イコール・フットイング実現に向けての活動 | |
| 1・1・2 | 税制抜本改革への対応 | |
| 1・1・3 | 実効ある国際船舶制度の実現に向けて | |
| 1・1・4 | 有事法制制定の動き | |
| 1・2 | 平成14年度海運関係税制改正 | 8 |
| 1・3 | 平成14年度海運関係予算 | 13 |
| 1・4 | 海運関係分野の規制緩和の一層の推進 | 15 |
| 1・5 | Tonnage Tax (トン数標準税制) | 23 |
| 1・6 | 外国における船舶所得等に関する課税状況 | 24 |
| 1・7 | マリタイムジャパン研究会 | 30 |
| 1・8 | 当協会会員会社の2000年度設備資金借入状況 | 30 |

2 環境対策

| | | |
|-------|--------------------|----|
| 2・1 | 船底防染システム管理条約の採択 | 33 |
| 2・2 | バラスト水管理条約の検討 | 38 |
| 2・3 | 大気汚染防止問題 | 38 |
| 2・4 | 円滑な船舶リサイクルの促進 | 42 |
| 2・5 | 地球温暖化防止問題 | 47 |
| 2・6 | 油汚染事故および海上災害防止への対応 | 48 |
| 2・6・1 | 官民合同流出油防除訓練の実施 | |
| 2・6・2 | 海上災害防止センターの活動 | |
| 2・7 | 海洋汚染防止条約等の改正 | 49 |
| 2・8 | クオリティ・ SHIPPINGの推進 | 50 |
| 2・9 | 環境セミナーの開催 | 50 |

3 国際関係

| | | |
|-------|----------------------|----|
| 3・1 | 外航船社間協定に対する独禁法適用除外制度 | 53 |
| 3・1・1 | OECD | |

| | | |
|-------|---------------------------------------|----|
| 3・1・2 | EU | |
| 3・1・3 | 米 国 | |
| 3・1・4 | その他諸国 | |
| 3・2 | WTO | 59 |
| 3・3 | テロ防止策等に関連する各種保安対策強化問題 | 61 |
| 3・3・1 | 米国同時多発テロに関連する諸問題への対応 | |
| 3・3・2 | IMO・米国における海事保安対策の検討 | |
| 3・4 | アジア船主フォーラム | 68 |
| 3・5 | 米 国 | 81 |
| 3・5・1 | 米国2002年国防授權法問題 | |
| 3・5・2 | 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 | |
| 3・6 | その他の地域 | 83 |
| 3・6・1 | 中 国 | |
| 3・6・2 | アジア | |
| 3・6・3 | EU | |
| 3・7 | OECD | 86 |
| 3・7・1 | 海運委員会 | |
| 3・7・2 | 造船協定問題 | |
| 3・7・3 | その他 | |
| 3・8 | IMOの活動 | 90 |
| 3・9 | 当協会が加盟する主要国際団体の2001年度の活動 | 91 |
| 3・9・1 | CENSA | |
| 3・9・2 | ICS | |
| 3・9・3 | ISF | |

4 法務保険

| | | |
|-------|----------------------|-----|
| 4・1 | 国際条約関連 | 93 |
| 4・1・1 | 国際油濁補償体制に関する検討等 | |
| 4・1・2 | アテネ条約改定問題の検討 | |
| 4・1・3 | IMO 法律委員会における条約案等の検討 | |
| 4・2 | 船舶に係わる保険問題 | 102 |
| 4・2・1 | 船舶戦争保険の状況 | |

5 港湾関係

| | | |
|-------|--------------------------|-----|
| 5・1 | 国際港湾問題 | 105 |
| 5・1・1 | スエズ・パナマ運河問題 | |
| 5・1・2 | 米国港湾サービスユーザーフィー問題 | |
| 5・2 | 港湾料金関係 | 110 |
| 5・3 | 港運関係 | 112 |
| 5・3・1 | 港湾運送事業法及び港湾労働法改正後の状況について | |
| 5・3・2 | 2002年港湾春闘 | |
| 5・4 | 港湾整備関係 | 115 |
| 5・4・1 | 交通政策審議会港湾分科会の動き | |
| 5・5 | 水先問題 | 116 |
| 5・5・1 | 水先料金問題の検討 | |
| 5・5・2 | 水先制度の見直し | |
| 5・6 | 港湾諸手続の簡易化問題 | 119 |
| 5・6・1 | ワンストップサービス実現への取組み | |
| 5・7 | 国際コンテナ諸問題への対応 | 120 |
| 5・7・1 | ISO/TC104(貨物コンテナ)に関する対応 | |
| 5・7・2 | 国際貨物コンテナ所有者コード管理業務 | |
| 5・7・2 | 背高海上コンテナ委員会 | |

6 海上安全対策

| | | |
|-------|------------------------------------------|-----|
| 6・1 | 首都圏第3空港問題 | 123 |
| 6・1・1 | 首都圏第3空港調査検討会 | |
| 6・1・2 | 東京国際空港再拡張による船舶航行影響調査検討会 | |
| 6・1・3 | 日本船主協会によるビジュアル操船シミュレータ実験 | |
| 6・1・4 | 羽田空港再拡張(B滑走路平行案)に伴う第一航路問題 検討プロジェクトチーム | |
| 6・1・5 | 新たな検討会の設置 | |
| 6・2 | 海賊問題への対応 | 137 |
| 6・3 | 海上交通安全対策 | 140 |
| 6・3・1 | 海上交通安全対策 | |
| 6・3・2 | 海上交通法規の改正 | |
| 6・4 | 船舶の安全運航対策 | 143 |

| | | |
|-------|------------------------------|-----|
| 6・4・1 | 航海データ記録装置(VDR)の現存貨物船への搭載について | |
| 6・4・2 | わが国における AIS の周波数 | |
| 6・4・3 | ポートステートコントロール(PSC) | |
| 6・5 | 貨物の積付けおよび安全運航対策 | 147 |
| 6・5・1 | 危険物の運送 | |
| 6・5・2 | 固体ばら積み貨物の運送 | |
| 6・5・3 | ばら積み液体貨物の運送 | |
| 6・6 | 船舶の建造および保船、機関管理対策 | 149 |
| 6・6・1 | バルクキャリアの安全 | |
| 6・6・2 | 検査のためのアクセス設備の強制化 | |
| 6・6・3 | 船用燃料油対策 | |
| 6・7 | 海上人命安全条約等の改正 | 170 |

7 船員労働

| | | |
|-------|------------------------|-----|
| 7・1 | 混乗の拡大に伴う船員対策 | 171 |
| 7・1・1 | 近代化船の現状 | |
| 7・1・2 | 外国人船員対策 | |
| 7・1・3 | 船員の雇用対策 | |
| 7・1・4 | 海技資格取得教育 | |
| 7・1・5 | 海技大学校の独立行政法人化に伴う課程再編 | |
| 7・1・6 | 日本船員福利雇用センター(SECOJ)の活動 | |
| 7・1・7 | 開発途上国船員研修受入事業 | |
| 7・2 | 船員の確保と教育問題 | 181 |
| 7・2・1 | 日本人船員の確保・育成 | |
| 7・2・2 | 船員の教育訓練 | |
| 7・2・3 | GMDSS 資格 | |
| 7・2・4 | 海上通信高度化研究会について | |
| 7・3 | 船員関係法規 | 183 |
| 7・3・1 | 外国海技資格承認制度等への対応 | |
| 7・3・2 | 船員職業安定法改正への対応 | |
| 7・3・3 | ILO 条約改正への対応 | |
| 7・4 | 船員の社会保障制度 | 192 |
| 7・4・1 | 船員の社会保障制度の概況 | |

| | | |
|-------|-----------------|-----|
| 7・4・2 | 船員保険制度の改革 | |
| 7・5 | 労働協約の改定 | 195 |
| 7・6 | 乗組員の安全および災害防止対策 | 196 |
| 7・6・1 | 船員災害防止実施計画 | |
| 7・6・2 | 洋上救急事業 | |
| 7・7 | 船員の健康管理および福利厚生 | 197 |

8 内航海運

| | | |
|-----|---------------------|-----|
| 8・1 | 内航海運の概況 | 199 |
| 8・2 | 2001年度の内航海運対策 | 202 |
| 8・3 | 2001年度以降5年間の内航適正船腹量 | 205 |
| 8・4 | 内航海運暫定措置事業 | 207 |

9 調査および広報活動

| | | |
|-------|---------------------|-----|
| 9・1 | 調査ならびに統計出版活動 | 209 |
| 9・1・1 | 調査活動 | |
| 9・1・2 | 世界およびわが国商船船腹 | |
| 9・1・3 | 海運に関する統計資料・情報の収集・整理 | |
| 9・2 | 広報活動 | 215 |
| 9・2・1 | オピニオンリーダー、マスコミ向け広報 | |
| 9・2・2 | 学校・学生向けを中心とした一般向け広報 | |
| 9・2・3 | 会員向け広報 | |

日本船主協会の現状

| | | |
|---|--------------------|-----|
| 1 | 日本船主協会の現状 | 219 |
| 2 | 第54回通常総会 | 219 |
| 3 | 役員一覧(2002年4月1日現在) | 220 |
| 4 | 日本タンカー協会の解散と業務受け入れ | 222 |

付 資料

| | |
|------------|-----|
| 船協海運日誌 | 225 |
| 日本船主協会会員名簿 | 235 |

概 況

2001年の世界経済は、米国の長期景気拡大が後退局面入りしたこと、同国のIT関連産業の急速・大幅な調整等により日本、アジア諸国の輸出急減が大きな特徴となった。

特に9月の米国同時多発テロ事件は、経済的にも国内個人消費の一層の冷え込み、運輸面での混乱等経済活動の一時的な停滞をも招来している。

上記のようなマイナス局面の中にあって、2001年の世界海上輸送量は54億トン(トンベース)と微増ながら過去最高を更新し、わが国を中心とする海上輸送量は前年比1.1%減の約8.8億トンと微減傾向ではあるものの、世界に占めるわが国の占有率は16%を超え、依然、その地位は大きいと言える。

このうち定期航路については、北米東航において過去最高の輸送量を更新した一方で、西航においては3年ぶりの減少に転じたため、依然、輸送のインバランスは解消に至っていない。欧州航路においては往航/復航ともに増加し、インバランスは若干縮小した。

鉄鋼、自動車等主要不定期・専用船部門においては原材料需要の世界的な縮小に関わらず、三国間輸送は順調なため、全体的には増収となった。油送船部門では世界的な景気低迷、OPECの協調減産による荷動き減少により、減収となった。

転じて日本海運の現状を見ると、日本商船隊は2,100隻(7,271万総トン)と増加の一方、日本籍船は年々減少を辿っている。

以上のような周囲の状況下、当協会は、国内的な案件として、首都圏第3空港問題について国土交通省検討会の場で航行安全の確保を主張し、またマスコミへの積極的な働きかけを通じて、関係者の理解を求めた。

平成14年度税制改正に当たっては、船舶特別償却制度の廃止等厳しい財務省方針に対して、現行内容の存続・延長を強く訴えた結果、当協会の主張が概ね認められた一方で、政府内で「税制の抜本改革」の検討が進捗していることを受け、当協会は、従来の税制改正要望方針(期限切れ税制の延長要望)を一歩進め、諸外国とのイコール・フットイング実現に向けた海運税制の根本的な改善を要望することとした。

また米国テロ事件を受け、当協会は「情報連絡本部」の設置、緊急連絡体制の強化、航行安全に関わる関連情報の周知に努めた。またIMOの場で海上安全強化策が提案される一方、船舶戦争保険契約の再締結の求めに当たっては、ICSやASF等を通じて船主意見を表明した他、関連産業ならびに諸外国の状況等情報収集を行い、事態の改善に努めている。

環境保護対策として、船底防汚塗料による海洋汚染の防止やバラスト水排出規制問題について実効的かつ実行性あるものとなるよう船主意見の開陳に努め、サブスタンダード船の排除やシップリサイクル対策の推進と共に環境関係セミナーの開催、パンフの配布等啓蒙普及活動を行った。

外航船社間協定に対する独禁法適用除外制度の審議については、その存続に向け、OECDの場等で船主の立場を開陳した他、ASFを通じてアジア域内船主の相互理解と信頼の増進に努めた。

以上の他にも、外国人船員問題、海賊問題、マラッカ・シンガポール海峡の航行安全対策、内航海運問題等多岐に渡る国内外の諸問題についても、積極的な対応を行った。

1 海運政策

この章のポイント

海運関係分野に関する規制緩和の実現につき、当協会は経団連と連携しつつ引き続き国土交通大臣や規制担当大臣に対して要望等働きかけを行った。平成14年度税制改正において、期限切れを迎える船舶特別償却制度の存続等を関係方面に強く働きかけた結果、当協会の主張が概ね認められた。

政府税制調査会等が検討中の15年度税制の抜本改革に対し、当協会は、海運税制における諸外国とのイコールフットイング実現を視野に入れた税制の根本的な改善を要望していくとともに、一般週刊誌、経済誌およびオピニオン誌等に海運税制の充実・改善を訴えるキャンペーン広告を掲載した。

1・1 海運対策の推進

1・1・1 イコール・フットイング実現に向けての活動

当協会は第54回通常総会において、「税制をはじめとする諸制度のイコール・フットイングの実現」および「経済・社会の変化に即した構造改革の実現」を決議し、平成13年度においてはこれらを強く求めていくこととした。また、それに先立つ平成13年5月開催の決議案起草委員会および定例理事会において、「イコール・フットイング」について、今後関係先に理解を求めていくにあたり当協会としてその具体的内容について理論的な準備をしておく必要があるとの結論を得た。

これを踏まえ、平成13年7月19日の政策委員会において、「イコール・フットイング」についての諸課題にどう取り組んでいくかについて検討を行った。

検討の結果、いわゆる「イコール・フットイング」については、「イコール・フットイングの実現を中心とした海運を取り巻く競争環境の整備」として捉えた上で、以下の3点に整理し、学識経験者の助力も得て、政策委員会を中心に利害得失・要望の可否について、より詳細に検討を進めていくこととし、鋭意その作業を行っている。

- ① 船舶の特別償却制度の改善など海運関係税制関係（税制のイコール・フットイング）
- ② 先進海運国の第二船籍制度並みの条件整備など実効ある国際船舶制度の実現（日本船のイコール・フットイング）
- ③ 国際競争力ある港湾の実現や船員問題など構造

改革・規制緩和等の実現

1・1・2 税制抜本改革への対応

(1) 税制抜本改革への対応方針について

わが国経済の持続的成長および産業競争力回復のための構造改革の一環として、税制の抜本改革についての議論が平成14年初から経済財政諮問会議、政府税制調査会および自民党税制調査会において進められている。当協会は平成15年度以降の税制改正要望活動を進めていくにあたり、これら税制改革議論に先手を打って対応していくこととし、具体的には、政策幹事会および財務幹事会において、要望事項および対応方針等について得失も含め精力的に検討を行い、以下の通り大枠の方針を決定した。

当協会としてはこれを機会に、期限切れ税制の延長を求めることに力点を置いた従来の税制改正要望の方式を一步進め、わが国海運の競争力確保のため海運税制の諸外国とのイコール・フットイング実現に向け、海運税制の根本的な改善を要望すべく、対応方針を決定することとした。

① Tonnage Tax(トン数標準税制)の導入

英国・オランダ・ドイツ等欧州諸国では、自国海運強化育成のために船舶の運航トン数に基づいて法人税を計算する Tonnage Tax(トン数標準税制 = 外形標準課税の一種)が導入され、大幅な税の軽減がなされている。また、米国でも Tonnage Tax の導入が検討されている。当協会としても、イコール・フットイング実現の旗印として当該税制の

必要性を訴えるとともに、さらに導入に向けての方策を検討することとする。

- ② タックスヘイブン税制における赤黒合算の実現
連結納税制度の導入により、100%国内子会社の損益通算が実現することとなるが、特定外国子会社については、留保所得（黒字）のある子会社のみ日本において課税するという不合理性が解消されていない。実質的に日本国内の本社と同一であるこれらの子会社については、実質課税の原則から100%国内子会社と同様、欠損金のある子会社も合算の対象とすることを要求していく。
- ③ 特別償却制度・圧縮記帳制度の実質的恒久化
船舶の特別償却制度は先進海運諸国の償却制度等と比較しても見劣りする内容であり、適用期限の拡大等を含め実質的恒久化を要求していく。
- ④ 耐用年数の短縮／償却可能限度額を現行の取得価額100分の95から備忘価額を残すまでに改める。
減価償却制度を抜本的に見直し、償却可能限度額を現行の取得価額100分の95から備忘価額を残すまでに改めるとともに、耐用年数を短縮することを要求していく。ただし、耐用年数の短縮の要求については、内部で更に議論することとする。
- ⑤ 船舶固定資産税の廃止
外航船舶は船舶固定資産税の他、とん税・特別とん税、入港料等を重複して負担している。国内に留まることがほとんどない外航船舶の固定資産税は主要海運国では課税されておらず、国際競争力維持・強化の観点から本税を廃止することを求める。また、外航コンテナに係る固定資産税についても船舶同様、応益負担の観点から固定資産税の賦課は不合理であり、併せて廃止することを要求していく。
- ⑥ とん税・特別とん税の廃止（固定資産税の廃止要求と選択的關係）
外航船舶はとん税・特別とん税の他、船舶固定資産税、入港料等を重複して負担している。入港による応益負担は当然のことであるが、これらの公租公課は諸外国に類例の無い重複賦課であり、本税の廃止を要求していく。
- ⑦ 船員所得税の減免
日本商船隊に乗り組む日本人船員の所得税を免除する制度を創設することを要求するかどうかについて、更に議論を深める。

なお、以上の要望項目については、今後、要求の度合い・タイミング等を勘案し、要望内容をさらに吟味の上、具体的内容を決定していくこととした。特に Tonnage Tax については、海運税制のイコール・フットイング実現に向けた旗印として掲げ、キャンペーン用のパンフレットを作成の上、関係先に配布して機運を醸成するとともに、本格的要求にあたっては、政策委員会において更に検討を深め、運用上の問題点、得失等加盟船社の理解を深めながら、業界としてのコンセンサスを形成していくこととした。

また、検討に際しては内航海運への影響に配慮するとともに、主要国における関連する諸問題についての重要事項に関する調査も実施し、わが国政府の動きをも注視しながら、国土交通省と連携して対応していくこととした。

(2) 海運税制キャンペーンについて

当協会では税制抜本改革への対応の一環として、海運税制への理解を広げるためのキャンペーンを行うこととし、具体的には以下の活動を行った。

① 海運税制に関する記事広告掲載

海運税制（Tonnage Tax および特別償却の二通り）に関する記事広告を以下の一般週刊誌に掲載した。また、国土交通省の機関誌「国土交通」および、当協会機関誌「せんきょう」にも同内容の意見広告を掲載した。

掲載誌：

AERA (2002/6/10、6/17、6/24各号)
サンデー毎日 (2002/6/16、6/23、6/30各号)
Yomiuri Weekly (2002/6/16、6/23、6/30各号)
エコノミスト (2002/9/17、10/1各号)
ダイヤモンド (2002/9/14、9/28各号)
東洋経済 (2002/9/14、9/28各号)
新潮45 (2002/10月、11月各号)
現代 (2002/10月、11月各号)
正論 (2002/10月、11月各号)

② Tonnage Tax の説明パンフレット

海運税制キャンペーンの一環として、Tonnage Tax を広く認知してもらうことを目的に、Tonnage Tax の概要を説明したパンフレットを作成し、関係各位に配布した。

1・1・3 実効ある国際船舶制度の実現に向けて

(1) 国際船舶について

平成14年3月末における国際船舶（承認船員配乗船）は以下のとおりである。

| 累計隻数 | 時 期 | 船 名 | 船 種 | 船社名 |
|---------|---------|------------|--------|--------|
| (H11年度) | | | | |
| 1 | 2000.3 | まきなっくぶりっじ | コンテナ船 | 川崎汽船 |
| 2 | 2000.3 | 加賀(かが) | コンテナ船 | 日本郵船 |
| 3 | 2000.3 | さざんくろす丸 | コンテナ船 | 商船三井 |
| (H13年度) | | | | |
| 4 | 2001.12 | 原町丸(はらまち) | バルカー | 日本郵船 |
| 5 | 2001.12 | 健隆丸(けんりゅう) | バルカー | 日本郵船 |
| 6 | 2001.12 | はんばーぶりっじ | コンテナ船 | 川崎汽船 |
| 7 | 2002.1 | わしんとんはいうえい | P C C | 川崎汽船 |
| 8 | 2002.1 | 筑前丸(ちくぜん) | バルカー | 第一中央汽船 |
| 9 | 2002.1 | 翔鷹丸(しょうほう) | バルカー | 新和海運 |
| 10 | 2002.2 | 乾安丸(けんあん) | ログバルカー | 乾汽船 |

(2) 承認試験について

平成12年1月にスタートした承認試験（国際船舶の2名配乗船に対応する外国人船員を承認する試験）は、平成11年度に1回、平成12年度中に3回の計4回がいずれもフィリピンで実施され、延べ256名が合格している。

当協会は、会員各社より承認試験の受験希望を調査し、受験希望者が相当数に上ることから、国土交通省に対し、平成13年6月に試験を実施するよう要望していたが、国際船舶が平成11年度に誕生した3隻から増えないことなどを理由に試験の実施が見送られていた。その後、国土交通省と意見交換を行うなど改めて要望した結果、同省は船主の承認船員養成の必要性を受け止め、試験が実施されることとなった。

このような状況を経て、平成13年度の第1回承認試験（通算5回目）が、平成13年9月17日から9月21日の間、フィリピンで実施され、143人が受験し141人が合格した。また、平成14年1月28日から2月1日にかけて、第2回試験が同じくフィリピンで実施され119人が合格した。

一方、この承認試験制度には、申請から受験までに時間と労力がかかりすぎるなど受験者及び船社スタッフにとって負担となっていること、現時点ではフィリピン人船員以外外国人船員に対応できていないことなどの問題がある。

国際船舶制度は、国際競争力向上を目的としてい

るものであり、関連資格の取得手続などが煩瑣ではこの目的に反するため、当協会は、承認試験制度の見直しについて、国土交通省に対し申し入れた。また、平成14年2月7日に開催された「SECOJ加藤検討会：施策の具体化のための検討・施策立ち上がり後のフォローアップを行うための官労使参加による検討会（国際船舶制度推進調査委員会におけるWG）においても、諸外国の承認試験制度を踏まえた同制度の抜本的改善等を強く要望した。その結果、現在、国土交通省はその見直しについて検討を行っており、当協会はその動向を注視している。

(3) 第1級海上特殊無線技士養成課程の実施について

STCW95条約（船員の訓練要件、資格証明、当直基準等に関する国際的な統一基準を定めた条約の1995年改正版）では、船舶職員（航海士）は2002年2月以降、第1級海上特殊無線技士（1海特）の資格を所有することが義務付けられている。国際船舶に乗り組む外国人航海士に対し、この資格を付与するための無線従事者規則の改正が、平成13年6月20日に公布、施行され、わが国の1海特と同等の外国資格を有する者については、国内法規のみ（3時間以上）の講習を受講することで取得が可能となった。無線関係の資格取得のための講習は、日本無線協会がこれを実施しており、外国人航海士のための本講習についても日本無線協会における実施を要請し、協議を継続してきた。

その結果、平成13年8月2日～3日に、フィリピンにおいて第1回講習が実施された。また、平成13年度第1回および第2回承認試験と併せて、第2回および第3回養成課程講習会がそれぞれフィリピンにおいて実施された。

1・1・4 有事法制制定の動き

(1) 現在の状況

いわゆる有事関連3法案については、平成14年4月16日に閣議決定され、国会で審議されている。

有事関連3法案は、①武力攻撃事態法案、②自衛隊法改正案、および③安全保障会議設置法改正案の3つである（概要は以下参照）。対象は、我が国への武力攻撃事態であり、海外有事は対象外とされている。

① 武力攻撃事態法案（全体の枠組みを定めるいわゆる「包括」法案）

武力攻撃事態への対処のための態勢を整備し、併せて武力攻撃事態への対処に関して必要となる法制の整備に関する事項を定める。政府は武力攻撃事態への対処に関して必要となる法制（事態対処法制）を法律施行から2年以内を目標に整備する。事態対処法制の整備に当たっては、「輸送及び通信に関する措置」、武力攻撃を排除するために必要な自衛隊の行動が円滑かつ効果的に実施されるための「船舶及び航空機の航行に関する措置」等が適切かつ効果的に実施されるようにする、とされているが現時点では具体的な内容については明らかにされていない。

② 自衛隊法改正案

防衛出動時における物資の収用等に係る規定等を整備する。現行自衛隊法には国内輸送事業者に対する輸送命令の規定がある。これに関連し、輸送事業者の範囲を定める政令を制定する方針といわれているが、政令案は明らかになっていない。

③ 安全保障会議設置法改正案

総理大臣が安全保障会議に諮るべき事項に「武力攻撃事態への対処に関する基本的な方針」等を

追加することなどを定める。

(2) 当協会の対応について

本件については、平成14年5月15日の政策委員会にて検討した結果、以下の通りとなった。また、欧米主要海運国の有事関連の輸送協力等について調査することとした。

① 引き続き有事法制に関する情報収集に努め、政策委員会に都度報告する。

② 有事法制下での民間の輸送協力のあり方は具体的に示されていないが、これまでの議論等を踏まえ、今後の対応を検討する。

③ 事態の推移により緊急に対応が必要な場合は、正副委員長、幹事長を中心とする Ad-hoc グループで対応策を検討し、会長と相談の上、対応策を決定し政策委員会に報告する。

(3) その他

全日本海員組合および全国港湾は、平成14年2月15日付で、共同で有事法制に対する反対声明を発表し、4月22日付で当協会に対し、理解を願いたい旨依頼してきている（資料1 1参照）。

〔資料1 1〕

(社)日本船主協会

会 長 崎 長 保 英 様

2002年4月22日

全日本海員組合

組合長 井出本 榮

有事法制問題に関するお願いの件について

拝 啓

貴職ならびに貴協会におかれましては益々ご清祥のこととお慶び申し上げます。

さて、去る4月16日、有事法制の基本をなす「武力攻撃事態法案」および関連法改正案が閣議決定され、小泉首相は今国会での成立を図るとしております。また、「事態対処法制の整備（法案第3章関連）」と称して2年以内に関連する個別法を整備するとしております。本組合はわが国船員の生命と職場の安全を守る基本的任務を全うする観点から、いち早く反対の立場を明確にして活動しておりますが、貴職ならびに貴協会におかれましても、本組合の活動にぜひご理解を賜りたいと考えます。

本組合が有事法制に反対する主たる理由であります、有事法制が「戦争に備える法制度」である以上、一般国民

はじめ地方自治体、民間企業を合法的・効果的に戦時動員し国家統制するための法整備が中心とならざるを得ません。そのことは「武力攻撃事態法案」では、第1に内閣総理大臣に対する非常大権の付与（法案14条および関連条項）、第2に指定公共機関（輸送など公益的事業を営む法人を含む）や地方自治体に対する非常大権行使の権限付与（法案第15条および関連条項）、第3に一般国民はじめ公益的事業を営む法人に対する協力要求と責任の明確化（法案第6条・8条および関連条項）などは、必然的に憲法で保障する基本的人権や私権の制限を伴うことから明白です。

したがいまして、過去に過酷な戦争体験を有する私ども船員の立場から見れば、「かつての国家総動員法や船員徴用令を想起させるもの」と厳しく指摘しているところです。周囲をすべて海に囲まれるという地勢の特徴を備えたわが

国にとって、「武力攻撃事態」ともなれば、海運産業は戦闘部隊の後方支援活動に大きな役割を担わされることは自明の理であります。また今日、わが国海運の活動範囲が、世界の海の隅々まで展開（民間海上交通路）されていることを考えれば、「武力攻撃事態」の発動が、直ちに海上交通路全体の安全に重大障害要因となることも予想されます。戦中・戦後をとおして多くの戦争や戦争の残滓と向き合ってきた私ども船員にとって、これは耐え難き事態であります。

さらに注目している問題として、法案第3章「事態対処法制の整備」の項では、輸送及び通信に関する措置や船舶及び航空機の航行に関する措置（法案第22条関連）が謳われております。かつて太平洋戦争における海運活動や船舶航行に対する国家統制の仕組みであった「海運統制令（昭和15年）」、「戦時海運管理令（昭和17年）」や「船舶保護法（昭和16年）」といった法令の主旨と、どのように違うのか。同じなのか。甚だ不安であります。

政府は、法案提出の理由に「備えあれば憂いなし」などを挙げておりますが、かつての冷戦構造が崩壊し、わが国に対する大規模な侵攻といった事態があり得ないことは政府も認めており、したがって「武装工作隊のような小規模部隊による侵攻などを想定」とも発言しているところです。しかしながら、「戦争は政治の延長」といわれるように、警察権の行使によって措置される犯罪行為とは違い、政治目的のない戦争はあり得ないところです。政府のいう小規模侵攻が一体いかなる政治目的達成のために行なわれるのか、国民が納得できる説明は困難でありましょう。一方、1999年に制定された周辺事態法との関連でみれば、すなわち、アメリカの始める戦争に周辺事態法の発動によって後方支援を行なうわが国が、自動的に日本武力攻撃事態を招き入れる可能性は極めて大きいといえます。

21日の日本経済新聞朝刊は、政府はさっそく有事法制の一環として共同行動する米軍に対する武器・弾薬などの提供を柱とする「米軍支援法案（仮称）」の骨格を固め、次期国会での成立を期すと報じました。物資や役務の提供は輸送活動と不可分であり、周辺事態法の制定に続く有事法制整備が、わが国海運と働く船員の周辺に益々きな臭い状況を生み出していることを深く懸念するものであります。

最後に、貴職ならびに貴協会におかれましても、私ども船員の懸念の声を傾聴いただき、重ねて特段のご理解を賜りますよう切にお願い申し上げます。

敬 具

参考資料：別紙「有事法制制定に反対する理由」（2月21日付け）
組合機関誌・船員しんぶん号外「有事法制特集（省略）
その他の関連資料（省略）」

「別紙」

2002年2月21日

全日本海員組合

有事法制制定に反対する理由

1．私たちは、連合が掲げる安全保障に関する政治方針（93年大会確認）をしっかりと支持するものであります。有事法制整備は船員にとってはかつての国家総動員法にもとづく「船員徴用令」を想起させるものであり、断じて容認できません。新聞報道によれば、その名称を「武力攻撃事態への対処に関する法制（仮称）」とし、基本的人権や私権の制限を含む数十を超えるといわれる関係法案・政省令の新設や改定など、戦前の国家総動員体制に準じた戦時国家統制と国民動員を合法化する諸法規を包括法案として、一気に国会成立を狙うものと思われま。わが国の将来にとって重大な岐路となる法案を、短期に成立させようとする政府の対応は、国民主権の原則を踏みにじり民主主義を否定する点からも認めるわけにはいきません。

2．私たちは、日米新防衛協力指針にもとづく周辺事態法制定の際には先の大戦中はいかに及ばず、戦後も多くの武力紛争に巻き込まれるという自らの過酷で悲惨な戦争体験にもとづき、米軍に対する後方（地域）支援活動、例えば民間船舶による物資輸送活動は紛れもない軍事作戦行動であり攻撃の対象となることから職場の安全と命を第一とする観点に立って断固反対し、その廃止を強く訴えてきました。また、周辺事態法は建前として「民間協力」（法第9条）の立場をとっておりますが、「協力から強制」へ、罰則を適用するなどの強制措置を伴う本格的な戦争動員法（有事法制）制定の動きに対し、早くから警告を発してきました。

有事法制が周辺事態法の全面的な強化・補完法として機能することにより、やがてわが国領土も武力衝突に巻き込まれることを強く懸念しています。私たち船員を職業とする労働者集団にとって、防衛出動下令のもとで「従事命令」が発動され強制的に軍事物資や兵員の輸送に動員される事態ともなれば、民間人が船員労働を職業として選択する基盤そのものが崩壊することを意味し、労働組合活動も厳しい制約下に置かれると受け止めています。また、民間船舶の航行や海運活動、港湾施設の戦時統制などを可能とする法整備も準備していると報道されておりますが、国民生活を根底で支える海運産業は海が平和であってこそ成り立つことを実体験により肌身で理解しているものです。

3. 私たちは、一昨年(2015年)の8月15日、先の大戦で沈められた2534隻(890万総トン)の民間船舶と62000人余の戦没船員の鎮魂と、自らの「海員不戦の誓い」の証として神戸市にある関西地方支部会館に「戦没した船と海員の資料館」を創設しました。その「献辞」は「海外諸国との友好と協調によって生きる海洋国日本にとって、平和な海は絶対の生存条件であり、われわれ船員は再び海を戦場にしたいのちと暮らしを守る安全保障政策のかなめである」と述べ、海の平和は国民全体の利益と安全保障にとっても

極めて重要であることを訴えております。

今、わが国が行うべきことは、領土が他国の直接的軍事侵攻を受けて国家間の全面的な武力衝突という政府自身も否定する「ありえない事態」を前提に、基本的人権や私権の制限を含め、あらゆる分野で軍事優先の国家統制を可能とする法制度を準備することではなく、平和憲法を持つ国として「平和の理念」を掲げた徹底した多角的重層的な外交努力こそ安全保障政策の基本であると考えます。

1・2 平成14年度海運関係税制改正

平成14年度(2002年度)の海運関係税制改正要望については、平成13年7月の定例理事会において、平成13年末に期限切れを迎える租税特別措置の延長を要望すること、また期限切れではないが船舶の特別償却および圧縮記帳制度制度については、政府の動向を注視しつつ、今般の租税特別措置見直しにより廃止・縮減の方針が打ち出された場合は、現状維持を強力に要望することを決定し、要望活動を開始した。

その後、小泉内閣の「聖域なき構造改革」の一環として租税特別措置の抜本的な見直しが検討されることとなったことを受け、9月の定例理事会において、見直し・整理の対象とされる惧れの強い船舶の特別償却制度および圧縮記帳制度の存続を「特別要望」として盛り込んだ「平成14年度税制改正要望」を取りまとめ、政府・国会等、関係方面への要望活動を展開した。(資料1 2参照)

一方、財務省は租税特別措置の見直しに係る整理案を11月28日および29日に各省庁に提示したが、その内容は船舶の特別償却制度の廃止、船舶の特別修繕準備金の廃止、国際船舶に係る登録免許税軽減措置の廃止、外貿コンテナ埠頭に対する固定資産税・都市計画税軽減措置の廃止等、例年にも増して厳しいものであった。

当協会は政府・国会方面に対し、これら現行税制は、わが国の海運会社が最低限の国際競争力を維持するためには不可欠であり、また、わが国海運の競争力減退はわが国産業界全体に深刻な悪影響を与えることとなりかねないことから、これら税制の必要性を訴え、現行内容での存続・延長を強く求めた。

その結果、12月14日に発表された与党税制改正大綱において、船舶の特別償却制度の存続をはじめ、当協会の主張は概ね認められた。平成14年度海運関係税制

改正の結果は概略次の通りである。

(詳細は資料1 3参照)

- (1) 船舶等の特別償却制度・圧縮記帳制度
 - 船員訓練設備の特別償却につき、特別償却率が16/100から10/100に変更された他は、現行内容にて存続となった。
 - (2) 国際船舶に係る登録免許税および固定資産税の軽減措置
 - 国際船舶に係る登録免許税率が船舶取得価額の1/1000から1.5/1000に変更された他は、現行内容で2年間延長された。
 - (3) 外貿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
 - 課税標準を以下の内容にて一部変更され、2年間延長された。
 - 外貿埠頭公社が平成9年度までに取得したコンテナ埠頭に係る固定資産税については、課税標準が帳簿価額の1/2から3/5に変更された。
 - 外貿埠頭公社が平成10年度以降に取得した、もしくは今後取得するコンテナ埠頭については、課税標準が取得後10年間は帳簿価額の1/3から1/5に変更、その後については現行通り1/2となった。
 - (4) 船舶の特別修繕準備金制度
 - 財務省より廃止の整理案が提示されたものの、現行内容にて存続となった。
 - (5) その他
 - 外航用コンテナに係る固定資産税の軽減措置については、現行内容にて2年間延長された。
- なお、平成14年度税制改正後の海運関係税制は資料1 4の通りである。

〔資料1 2〕

平成14年度税制改正要望事項

特別要望

1. 船舶等の特別償却制度・圧縮記帳制度の恒久的存続

平成13年度税制改正において、特別償却制度（償却率：外航近代化船18/100、内航近代化船16/100、外航二重構造タンカー19/100、内航二重構造タンカー18/100、船員教育訓練施設16/100）は2年間、特定資産の買換特例（譲渡差益の80%を圧縮記帳）は5年間の延長が認められたが、これらの制度を恒久的に存続させること。

わが国船社は法人税等の所得課税の他、船舶固定資産税、船舶登録免許税、とん税、特別とん税等の諸税を支払っているが、対して先進海運国ではわが国より有利な償却制度、固定資産税の免除、船舶トン数標準課税の導入による法人税の大幅な軽減等により、自国の海運業、ひいては波及効果による周辺産業を始めとする関連産業全体の発展のために様々な措置を講じている。

上記を鑑み、わが国外航海運企業が世界単一市場の中で、諸外国の船社と互角の国際競争を行っていくため、また、内航海運・旅客船会社の経営基盤を強化するために、せめて現状の特別償却制度および圧縮記帳制度は維持する必要がある。また、当該制度は、より良質な船舶へのリプレイスによる地球環境保全にも貢献しており、その存続は社会的要請であるとも言える。

海運関係事項

1. 国際船舶に係る登録免許税の軽減措置の延長

本措置（本則税率4/1000を1/1000に軽減）は、平成14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・保有にかか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。

2. 国際船舶に係る固定資産税の軽減措置の延長

本措置（課税標準を1/15に軽減）は、平成14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・保有にかか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、上記1.と同様、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13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

埠頭公社が平成9年度までに取得した一定規模以上の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、平成10年度以降に取得または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13年度末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、ひいては物流コスト増をもたらすことになる。今後とも物流サービスの安定供給を図っていくために本軽減措置を延長すること。

5. 脱特定物質対応型設備に係る特別償却制度の延長

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に対する特別償却制度（償却率16/100）は、平成14年3月末をもって期限が到来するが、オゾン層破壊防止の観点から、本制度を延長すること。

6. 中小企業新技術体投資促進税制の延長

当該税制（30/100の特別償却または7/100の税額控除）は、平成14年3月末をもって期限が到来するが、中小船主の投資促進の観点から、本制度を延長すること。

7. 中小企業投資促進税制の延長

当該税制（30/100の特別償却または7/100の税額控除）は、平成14年3月末をもって期限が到来するが、中小船主のリプレイスを促進する観点から、本制度を延長すること。

国際課税

1. タックスヘイブン対策税制の見直し

- 特定外国子会社につき、留保所得のある子会社のみならず欠損金のある子会社も合算の対象とすること。
- 軽課税国の判定基準を、国内の法人実効税率が40%に引き下げられたこと、および諸外国の法人実効税率が引き下げられる傾向にあること等を勘案し、20%以下に引き下げること。
- 課税済留保金額の損金算入制限を緩和すること。
- 控除未済課税済配当の控除期間制限を撤廃すること。
- 適用除外の非適用業種から「船舶の貸付」を外すこと。

2. 連結納税制度の早期導入

特定外国子会社は実質的に本社と一体であり、船会社に

1 海 運 政 策

については特定外国子会社を連結の対象とすること。

それが不可能な場合は、以下の措置を講じること。

- 欠損金のある子会社も合算の対象とすること。
- 特定外国子会社の設立および特定外国子会社への増資につき、国内子会社同様に適格現物出資を認めること。

3. 外国税額控除制度の見直し

- 控除限度超過額の損金算入制度の創設
控除限度超過となった外国法人税は繰越か損金算入の選択を認めること。
控除不能が確定した繰越外国法人税は損金算入を認めること。
- 控除限度超過額および控除余裕額の繰越期間を3年から5年に延長すること。
- 間接外国税額控除制度の拡大
間接税額控除の持ち株比率の制限を現行の「25%以上」から、欧米先進国並みの「10%以上」とすること。

と。

間接外国税額控除の適用範囲を孫会社から曾孫会社まで拡大すること。

4. 海外投資等損失準備金制度の期限延長

一般税制

1. 欠損金の繰越期間の撤廃または延長
2. 欠損金の繰戻し還付の不適用措置の廃止
3. 受取配当金の益金不算入枠についての制限撤廃
4. 日本船主責任相互保険組合の法人区分の変更

日本船主責任相互保険組合を法人税法第2条7号に規定する「協同組合等」から同条第6号に規定する「公益法人等」に変更すること。

5. 事前確認制度の導入

納税者の権利保護の明確化に資するため、事前確認制度を導入すること。

〔資料1 3〕平成14年度税制改正要望事項 最終結果

海運関係税制

| 項 目 | 現 行 制 度 | 要 望 内 容 | 財務省整理案 | 最 終 結 果 |
|----------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|--------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 船舶等の特別償却制度 | 償 却 率 • 外航近代化船：18/100 • 内航近代化船：16/100 • 外航二重構造タンカー：19/100 • 内航二重構造タンカー：18/100 • 船員訓練施設：16/100 | 恒久的存続 (適用期限：平成15年3月末) | 廃 止 | 船員訓練施設の特償率の変更： 16/100 10/100 他は現行内容で存続。 |
| 船舶の圧縮記帳制度 | 船舶 船舶 内航船舶 減価償却資産 ：譲渡差益の80%を圧縮記帳 | 恒久的存続(適用期限： 平成18年3月末) | | 存 続 |
| 国際船舶に係る登録免許税の軽減措置 | 税 率 • 1/1000(本則は4/1000) | 延 長 | 廃 止 | 税率を変更して2年間延長 1/1000 1.5/1000 |
| 国際船舶に係る固定資産税の軽減措置 | 課税標準 • 1/15 | 延 長 | | 現行内容で5年間延長 |
| 外船用コンテナに係る固定資産税の軽減措置 | 課税標準 • 4/5 | 延 長 | 廃 止 | 現行内容で2年間延長 |
| 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 | 課税標準 • 埠頭公社がH9年度までに取得したコンテナ埠頭：1/2 • H10年度以降に取得した/するコンテナ埠頭：当初10年間1/3、その後1/2 | 延 長 | 廃 止 | 課税標準を一部変更して2年間延長 • 埠頭公社がH9年度までに取得したコンテナ埠頭のうち、旧外資埠頭公団からの承継資産：1/2 3/5、その他は現行通り1/2 • H10年度以降に取得した/するコンテナ埠頭：当初10年間1/3 1/5、その後は現行通り1/2 |
| 脱特定物質対応型設備に係る特別償却制度 | 償 却 率 • 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：16/100 | 延 長 | 廃 止 | 脱特定物質対応型設備に係る取得価額要件を200万円以上から230万円以上に引き上げたうえ、2年延長 |
| 中小企業新技術体化投資促進税制 | 30/100の特別償却または7/100の税額控除 | 延 長 | 廃 止 | 適用期限をもって廃止(中小企業投資促進税制に包含) |
| 中小企業投資促進税制 | 30/100の特別償却または7/100の税額控除 | 延 長 | 廃 止 | 機械装置に係る取得価額要件等を引き下げたうえで延長(実質的拡充)(参照) |

() 中小企業投資促進税制について、機械装置に係る取得価額要件を230万円以上から160万円以上に、同リース費用総額要件を300万円以上から210万円以上にそれぞれ引き下げたうえ、平成16年3月31日までの間に取得又は賃借をして事業の用に供する対象資産について、取得価額の7%の特別税額控除又は取得価額の30%の特別償却の選択適用(一定の要件を満たすリース資産についても特別税額控除を適用)を認めることとされた。

その他財務省より整理案の出た海運関係税制

| 項 目 | 現 行 制 度 | 要 望 内 容 | 財務省整理案 | 最 終 結 果 |
|--------------|-------------------------------------|---------|--------|---------|
| 船舶の特別修繕準備金制度 | 5年毎の定期修繕（法定）に係る費用の3/4を、準備金として各年度に積立 | | 廃止 | 現行内容で存続 |

国際課税

| 項 目 | 現 行 制 度 | 要 望 内 容 | 財務省整理案 | 最 終 結 果 |
|-------------------|--------------------------------------------------------------------|---------|--------|----------------------------------------------------------------------|
| タックスヘイブン対策税制の見直し | 特定外国子会社の利益のみ合算課税＝損金は合算不可 | 新規 | | 実現せず |
| 連結納税制度の早期導入 | | 新規 | | 外国子会社に対しては、措置されず |
| 外国税額控除制度の見直し | 外国税額控除： ・損金算入に制限 ・持ち株比率に制限 | 新規 | | 外国法人税が控除対象とされないと通常行われない取引（いわゆる租税回避行為）の範囲に、債権譲渡を利用した租税回避行為を加える＝課税の厳格化 |
| 海外投資等損失準備金制度の期限延長 | 積立率： ・資源探鉱＝ 100% ・資源開発＝ 30% ・特定海外経済協力＝ 14% ・新開発地域＝ 10% | 延長 | | 特定の海外債権に係る措置（金融業関係）を廃止のうえ、2年間延長 |

一般税制

| 項 目 | 現 行 制 度 | 要 望 内 容 | 財務省整理案 | 最 終 結 果 |
|-----------------------|--------------------------------|----------------------|--------|-----------------------------------------------|
| 欠損金の繰越期間の撤廃または延長 | 現在は5年に制限されている | 新規 | | 実現せず |
| 欠損金の繰戻し還付の不適用措置の廃止 | 租税特別措置により、不適用措置が継続されている | 新規 | | 実現せず |
| 受取配当金の益金不算入枠についての制限撤廃 | 特定株式等以外の株式等に係る受取配当の益金不算入割合＝80% | 新規（不算入割合を80%から100%へ） | | 連結納税制度導入のための財源確保のため、不算入割合を80%から50%に縮小＝課税ベース拡大 |
| 日本船主責任相互保険組合の法人区分の変更 | 当該法人は現在、法人税法上の「協同組合等」 | 新規「協同組合等」から「公益法人」に変更 | | 実現せず |
| 事前確認制度の導入 | （現在は制度無し） | 新規 | | 実現せず |

〔資料1 4〕平成14年度税制改正後の海運関係税制一覧

下線は平成14年度税制改正による変更箇所

| 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"> 外航近代化船（3000G/T以上） 特償率18/100 内航近代化船（300G/T以上） 特償率16/100 二重構造タンカー 外 航：特償率19/100 内 航：特償率18/100 | <p>平8.4.1～平15.3.31</p> <p>平7.4.1～平15.3.31</p> <p>平10.4.1～平15.3.31 平13.4.1～平15.3.31</p> |
| 2) 船員教育訓練設備等 | 特償率10/100 （操船シミュレーター：取得価額3億円超 機関シミュレーター：同2億円超 荷役シミュレーター：同1億円超の設備に適用） | 平14.4.1～平15.3.31 |
| 3) 公害防止用設備 | 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230万円以上、HCFC対応型設備も対象、ただしCFCは対象外） 特償率16/100 | 平14.4.1～平16.3.31 |

1 海 運 政 策

下線は平成14年度税制改正による変更箇所

| 項 目 | 制 度 の 概 要 | 適 用 期 間 |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|
| 2. 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 (取得価額160万円以上) 2) 器具備品 (取得価額100万円以上) 3) 船舶 (内航貨物船 基準取得価額 = 取得価額 × 75%) | 取得価額 × 30 / 100の特別償却または取得価額 × 7 / 100の税額控除 (資本金1億円以下の法人に適用。ただし、税額控除を選択できるのは資本金3,000万円以下の法人のみ) (船舶については、基準取得価額 × 30 / 100の特別償却または基準取得価額 × 7 / 100の税額控除) | 平14.6.1 ~ 平16.3.31 |
| 3. 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 10% (上記ハ、ニについては、平成11年3月31日までに取得した特定株式等に限る) | 昭48.4.1 ~ 平16.3.31 平10.4.1 ~ 平16.3.31 平10.4.1 ~ 平16.3.31 昭48.4.1 ~ 平16.3.31 |
| 4. 特定資産の買換特例 (圧縮記帳制度) | (1) 船舶から船舶 (2) 内航船舶から減価償却資産 (1)(2)とも譲渡差益の80%を圧縮記帳) | 昭45.4.1 ~ 平18.3.31 昭59.4.1 ~ 平18.3.31 |
| 5. 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。 | |
| 6. 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1.5 / 1000 (2) 抵当権設定登記 国際船舶: 債権金額の1.5 / 1000 | 平14.4.1 ~ 平16.3.31 |
| 7. 特別修繕準備金 | 修繕費用 × 事業年度の月数 / 60か月 × 3 / 4 | |
| 8. 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 | |
| 9. 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 | |
| 10. 固定資産税の課税の特例 1) 船 舶 | 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 | 平9 ~ 平18年度取得分 |
| 2) 外航用コンテナ | 課税標準： 価格の4 / 5 | 平10 ~ 平15年度取得分 |
| 3) 外貿埠頭公社が所有また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 | 課税標準： (1) 平成10年3月31日までに取得した埠頭 ① 旧外貿埠頭公団からの継承資産 価格の3 / 5 ② その他 価格の1 / 2 (2) 平成10年4月1日以降に取得する埠頭 ① 取得後10年間 価格の1 / 5 ② その後 価格の1 / 2 | 平14.4.1 ~ 平16.3.31 |
| 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) 平成11年4月1日 ~ 13年3月31日に取得したものの 価格の4 / 5 (2) 平成13年4月1日 ~ 15年3月31日に取得したものの 価格の5 / 6 | 平13.4.1 ~ 平15.3.31 |

1・3 平成14年度海運関係予算

国土交通省および厚生労働省は、平成13年8月末に平成14年度予算概算要求事項を決定し、財務省に対して要求を行った。

また、当協会においても、日本政策投資銀行の財政投融資の融資条件維持を含め、財政資金の確保を関係各方面に要望した。その後、12月20日に平成14年度予算の財務省原案の内示があり、12月24日の閣議で政府案が決定された。政府案のうち、海運関係予算の概要は以下の通りである。

(1) 外航海運対策の推進（資料1 5参照）

① 外航船員就労対策事業費

若年船員の育成・確保に向けた座学研修および乗船実習費（国際船舶職員緊急養成事業＝若年船員養成プロジェクト）として、4,500万円が予算案に盛り込まれた。

② 財政投融資（日本政策投資銀行融資）

貿易物資の安定輸送に資するべく、海運事業者による外航船舶および海運関連施設への投資を融資対象とした貿易物資安定供給枠として計368億円を要求した。政府案は「交通・物流ネットワーク」（鉄道・航空等を含んだ大枠）全体として2,100億円を決定した。海運向け融資はこの枠内で対応することとなる。

なお、融資比率および対象につき財務省は大幅

な整理（比率の縮減および融資対象からの除外）を予定していたが、当協会、国土交通省の働きかけにより、融資実績の少なかった一部の事業への融資が廃止となったものの、LNG船、二重構造タンカー等に対する融資比率60%の実質的維持をはじめ、船舶への融資については概ね現行内容にて存続することとなった（資料1 6参照）。

(2) 内航海運対策

① 内航海運暫定措置事業による借入債務に対する政府保証

日本内航海運組合総連合会が運輸施設整備事業団から解撤等交付金に充当する資金の融資を受けるにあたり、事業団は金融機関から政府保証付きで資金を借り入れることができることとなっており、毎年度その限度枠が設定されている。平成14年度は「内航海運再生のためのシンデレラ・プロジェクト」*による交付金支出増加が見込まれることから、限度額は13年度に比べて160億円増の370億円となった。

*「内航海運再生のためのシンデレラ・プロジェクト」

非効率な老朽船の前倒し解撤のため、平成15年4月以降、船齢15年を超える船舶は、交付金交付の対象としないこと。また、このための解撤交付申請増加に備え、交付金政府保証限度枠を増加させること。

〔資料1 5〕平成14年度海運関係予算

(単位：百万円)

| 区 分 | 平成13年度 予 算 額 | 平成14年度 | |
|---------------------------------------------------|------------------------------|--------|------------------------------|
| | | 要 求 額 | 政 府 案 |
| 歳出予算 | | | |
| ○外航船員就労対策事業費 | 59 | 48 | 48 |
| (1) 若年船員養成プロジェクト | (50) | (45) | (45) |
| (2) 国際船舶制度推進事業費補助 | (9) | (3) | (3) |
| ○運輸施設整備事業団補給金 環境負荷低減船の建造促進 | 250 | 800 | 250 |
| ○次世代内航船の研究開発 | 150 | 390 | 390 |
| ○マラッカ・シンガポール海峡航行 安全対策強化のための総合調査 | 32 | 19 | 16 |
| ○ITの活用による海運の効率化、活性化 | 45 | 100 | 40 |
| 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 304,000の内数) | 36,800 | (交通・物流ネットワーク枠 210,000の内数) |
| 運輸施設整備事業団に対する財政措置 | 24,100 | 37,700 | 30,200 |
| 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 | 21,000 | 39,000 | 37,000 |

1 海 運 政 策

② 財政投融资

運輸施設整備事業団の事業のうち、内航海運の体質改善、国内旅客船の整備等の船舶関係業務につき、財政投融资にて302億円を充当（要求は377億円）されることとなった（資料1 7参照）。

一化補助に8,300万円、次世代内航船（スーパーエコシップ）の研究開発に3億9,000万円が内示された。

③ その他

離島航路整備法に基づき、旅客船のバリアフリ

その他、船員雇用促進対策関係予算および港湾局・海上保安庁関係予算については、資料1 8、1 9の通り決定された。

〔資料1 6〕 外航海運関係 財政投融资制度（平成14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 | 平成13年度 融資基準 | | 財務省整理案 | 平成14年度 融資基準 | | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|------|--------|-------------|------|----------|
| | 金 利 | 融資比率 | | 金 利 | 融資比率 | |
| 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 外航船舶 ・船舶の改造 ・下記以外の船舶 ・超省力化船、基幹輸入物資輸送船舶 ・LNG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Ⅰ | 30% | 40% | 廃止 | 40% | |
| | 政策金利Ⅰ | 30% | | 廃止 | | |
| | 政策金利Ⅲ | 30% | | 廃止 | | |
| | 政策金利Ⅲ | 40% | | 政策金利Ⅲ | | 50% |
| | 政策金利Ⅲ | 50% | | 政策金利Ⅲ | | 「弾力的な対応」 |
| 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 | 40% | すべて廃止 | 政策金利Ⅰ | 40% | |
| | 政策金利Ⅰ | 40% | | 政策金利Ⅰ | 40% | |
| | 政策金利Ⅰ | 40% | | 政策金利Ⅰ | 40% | |
| | 政策金利Ⅰ | 40% | | 政策金利Ⅰ | 40% | |
| | 政策金利Ⅱ | 40% | | 政策金利Ⅱ | 40% | |
| | 政策金利Ⅲ | 40% | | 政策金利Ⅲ | 40% | |

2002年9月現在の金利は下表のとおり（原則として金利は毎月初に見直し）。

LNG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については、「弾力的な対応を行う」として実質的に60%の融資比率が維持された。

2002年9月現在の金利体系（元金均等償還の場合）

| | 貸付期間10年 （うち据置3年） | 貸付期間15年 （うち据置3年） | 貸付期間20年 （うち据置3年） |
|-------|---------------------|---------------------|---------------------|
| 政策金利Ⅰ | 1.65% | 2.10% | 2.40% |
| 政策金利Ⅱ | 1.55% | 2.00% | 2.30% |
| 政策金利Ⅲ | 1.45% | 1.90% | 2.20% |

〔資料1 7〕 平成14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13年度 予 算 額 | 平成14年度 | |
|---------------|-----------------|--------|-------|
| | | 要求額 | 政府案 |
| 事業計画 | 502 | 440 | 401 |
| (1) 国内旅客船の整備 | (144) | (129) | (121) |
| (2) 内航海運の体質改善 | (350) | (308) | (280) |
| (3) 船舶改造等融資 | (8) | (3) | 廃止 |
| 支出予算 | 441 | 466 | 445 |
| (1) 国内旅客船の整備 | (146) | (137) | (133) |
| (2) 内航海運の体質改善 | (287) | (326) | (312) |
| (3) 船舶改造等融資 | (8) | (3) | 廃止 |
| 資金計画 | 441 | 466 | 445 |
| (1) 財政投融资資金 | (241) | (377) | (302) |
| (2) 自己資金 | (200) | (89) | (143) |

〔資料1 8〕平成14年度船員関係予算

(単位:百万円)

| 区 分 | 平成13年度 | 平成14年度 | | 内 容 ・ 備 考 | |
|--------------------------------------|---------------------|---------|---------|---------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | 予算額 | 要求額 | 政府案 | | |
| 一般会計 国土交通省 | I 船員雇用関係 | | | | |
| | 1. 船員離職者職業転換等給付金 | 560 | 777 | 745 | 外国船主に雇用される離職職員に支給 漁業離職者で内航船主に雇用される者に支給 外国船等に乗船させるため必要な知識・技能を修得 海陸共通の各種技能資格を取得 漁業離職者が内航船に乗船する場合に有効な資格取得 国際船舶に関する若年船員養成プロジェクト事業費補助 |
| | (1) 漁業関係 | (418) | (728) | (694) | |
| | (2) 海運業関係 | (142) | (49) | (51) | |
| | 2. 船員雇用促進対策事業費補助金 | 49 | 42 | 42 | |
| | (1) 外国船就職奨励助成 | (16) | (6) | (6) | |
| | (2) 内航転換奨励助成 | (6) | (7) | (7) | |
| | (3) 技能訓練助成 | (8) | (8) | (8) | |
| | (4) 船員職域拡大訓練助成 | (17) | (17) | (17) | |
| | (5) 内航転換訓練助成 | (2) | (3) | (3) | |
| 3. 外航船員就労対策事業費補助金 国際船舶職員緊急養成事業費補助 | 50 | 45 | 45 | | |
| II 開発途上国船員養成への協力 | 64 | 52 | 52 | 開発途上国の船員養成への協力・貢献、43名 | |
| 合 計 | 945 | 916 | 884 | | |
| 船員保険特別会計 | 船員等の就職促進に要する経費 | 17 | 18 | 17 | 就職促進手当 |
| | 雇用安定対策事業に要する経費 | 25 | 31 | 19 | 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 | 430 | 385 | 385 | |
| | (1) センター管理費 | (76) | (66) | (66) | (減額要因) |
| | (2) 技能訓練事業費 | (97) | (97) | (97) | ・役員報酬の廃止 |
| (3) 雇用安定事業費 | (256) | (223) | (223) | ・船員派遣助成金対象者の減少(415人 370人) | |
| 合 計 | 472 | 434 | 422 | | |
| 総 計 | 1,525 | 1,350 | 1,306 | | |

〔資料1 9〕平成14年度港湾局・海上保安庁関係予算

(単位:百万円)

| 区 分 | 平成13年度 予算額 | 平成14年度 | |
|------------------------------------------------|---------------|---------|---------|
| | | 要求額 | 政府案 |
| 港湾整備事業費(港湾局): 以下は内数 | 346,301 | 342,200 | 308,912 |
| 都市の再生・都市の魅力と国際競争力 (国際海上コンテナターミナル等) | 127,175 | 137,600 | 123,595 |
| 世界最先端のIT国家の実現 (港湾24時間フルオープン化対応等) | 1,846 | 2,100 | 1,850 |
| 循環型経済社会の構築など環境問題への対応 (静脈物流システムの構築等) | 23,933 | 30,700 | 27,816 |
| 地方の個性ある活性化、まちづくり (物流産業拠点形成、海難事故による油流出防止対策等) | 77,536 | 80,700 | 72,538 |
| 少子・高齢化への対応 (港湾におけるバリアフリー化等) | 13,313 | 15,000 | 12,481 |
| 海上保安庁関連 | | | |
| 密航、密輸、海賊事案等への対応能力の強化 | 10,152 | 13,985 | 11,754 |
| 航路標識の整備 | 7,039 | 6,745 | 6,242 |

1・4 海運関係分野の規制緩和の一層の推進

当協会は、平成13年10月31日、扇千景国土交通大臣および石原伸晃行政改革担当・規制改革担当大臣に対し、21項目からなる規制緩和要望を提出した(資料1 10参照)。また経団連が各業界の規制緩和要望を取りまとめ要望しているため、当協会は21項目のうち関係省庁がまたがる項目などについては、経団連の規制緩和要望項目に盛り込んでもらっている(資料1 11参照)。

これは、平成13年3月30日に閣議決定された「規制改革推進3か年計画」の平成13年度末改定への意見反

映を目的としたものである。

政府における規制改革の推進については、平成12年度までは、行政改革推進本部の「規制改革委員会」において調査審議されてきたが、平成13年度以降は、同委員会の「規制改革についての見解」(平成12年12月12日)を受け、平成13年4月1日、内閣府に政令で設置された「総合規制改革会議」において調査審議されることとなっている。

一方、規制緩和について当協会は、政府の「規制緩和推進計画」がスタートした平成7年より、国土交通

1 海 運 政 策

大臣および政府の規制緩和推進母体に対し、会員各社から要望のあった海運関係の規制緩和要望を行っている。これまで要望してきた項目は全77項目、そのうち平成13年3月末までの間に、一定の措置および解決の道筋がついたものは53項目である（船協海運年報2001参照）。

しかし依然として措置されていないもの、もしくは措置不十分のものもあるため、今回改めて会員各社に

照会し要望事項を取りまとめ、冒頭の通り要望した。その結果、規制改革の推進に関する第1次答申（平成13年12月11日）において、港湾における輸出入手続き等のワンストップサービス化の加速化（平成15年度のできるだけ早い時期に運用開始）が明記されるなどの進展がみられたが、その他未解決となっているものも多く、今後、関係方面への更なる働きかけが必要となっている（資料1 12参照）。

〔資料1 10〕

平成13年10月31日

国土交通大臣

扇 千 景 殿

社団法人 日本船主協会
会 長 崎長 保英

海運関係分野の規制緩和の一層の推進についてお願い

拝 啓 時下益々ご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13年3月30日に閣議決定された「規制改革推進3か年計画」におきましては、当協会からの要望項目の一部に関しましても措置あるいは措置予定としていただきましたことに対し、深く感謝申し上げます。

ご既承の通り、わが国外航海運企業は、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傾注しつつ、熾烈な国際競争を行っておりますが、こうした努力の前提には、外国の海運企業と同等の条件で競争し得る環境の整備、すなわちイコール・フットィングの実現が喫緊の課題であります。そのためには、企業の自由な事業活動を阻害している規制の撤廃や、社会・経済の実態に合わなくなった法制等の改善が急務となっております。また、景気の停滞等による厳しい経営環境の下で、経営基盤強化・構造改

善を図っている内航海運企業においても、諸規制の改革が強く求められております。

本年度の規制緩和要望を行うにあたり、昨年度の要望事項の進捗状況を確認したところ、残念ながら未だ措置されていないもの、もしくは措置不十分のものがございました。それらの項目については改めて措置をお願いするとともに、新たに当協会会員から申し出のあった項目を加え、添付の通り取りまとめましたので、これら事項の規制緩和推進につき、引き続き格別のご尽力を賜りますようお願い申し上げます。

なお、添付文書の中には他省庁に対する要望事項も含まれております。それら事項についてはそれぞれの所轄官庁にもお願いすることとしておりますが、貴省を通じてその実現に向けお力添え下さるよう併せてお願い申し上げます。

敬 具

平成13年10月31日

行政改革担当・規制改革担当大臣

石 原 伸 晃 殿

社団法人 日本船主協会
会 長 崎長 保英

海運関係分野の規制緩和の一層の推進についてお願い

拝 啓 時下益々ご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13年3月30日に閣議決定された「規制改革推進3か年計画」におきましては、当協会からの要望項目の一部に関しましても措置あるいは措置予定としていただき

ましたことに対し、深く感謝申し上げます。

ご既承の通り、わが国外航海運企業は、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傾注しつつ、熾烈な国際競争を行っておりますが、こうした努力の前提には、外国の海運企業と同等の条件で競争し得る環境の整備、すなわちイコール・フッティングの実現が喫緊の課題であります。そのためには、企業の自由な事業活動を阻害している規制の撤廃や、社会・経済の実態に合わなくなった法制等の改善が急務となっております。また、景気の停滞等による厳しい経営環境の下で、経営基盤強化・構造改善を図っている内航海運企業においても、諸規制の改革が強く求められております。

本年度の規制緩和と要望を行うにあたり、昨年度の要望事

項の進捗状況を確認したところ、残念ながら未だ措置されていないもの、もしくは措置不十分のものがございました。それらの項目については改めて措置をお願いするとともに、新たに当協会会員から申し出のあった項目を加え、添付の通り取りまとめましたので、これら事項の規制緩和と推進につき、引き続き格別のご尽力を賜りますようお願い申し上げます。

なお、国土交通大臣に対しても同様の要望書を提出しておりますが、内閣府総合規制改革会議を通じましても、当協会要望事項の実現に向けお力添えを賜りますようお願い申し上げます。

敬 具

海運関係規制緩和と要望項目

平成13年10月31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こと。
- 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こと。
- ③ 港湾運送事業の更なる規制緩和
平成12年11月に施行された改正港湾運送事業法で対象とされた主要9港以外の規制緩和についても、特定港湾の指定拡大を含め、継続的な検討が必要である。
- ④ 港湾・輸出入手続き等の一層の簡素化および真のワンストップサービスの実現
港湾・輸出入手続きのIT化に関しては、未だ一部の申請のみに留まっており、遅々として進んでいない。
従って、政府のe-Japan重点計画に基づき、早急にIT化を進めるべきである。
即ち、IT化にあたっては、各種申請の改廃に向けた

検討をはじめに行い、その上で、存続させる申請に関しては、書類の徹底した簡素化を図るべきである。また、IT化の導入にあたっては、特に、入／出港届・乗客名簿等のように関係官公庁に共通する申請については、関係官公庁を横断する機関の設置により、いわゆるシングルウインドウ（ワンインプット）システムの検討、整備を進め、申請者の負担軽減に努めるべきである。さらに、海運会社や港湾業者に提出が義務付けられている港湾統計はNACCSデータの有効活用により、改めての提出を不要とし、また申請データや各種統計資料に関しては、関係官公庁による共有化を可能とすべく関連法制度の整備に努めるべきである。（具体的な要望項目は、別紙参照）

2. 船員保険の被保険者資格の見直し

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係る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。幅広い見地から国土交通省・厚生労働省双方の密接な連携の下、早急に船員保険の被保険者資格の継続措置を実現すべきである。

3. 船員職業紹介事業等の許可

現在「船員職業紹介等研究会」において、民間による船員派遣事業の自由化等について検討が行われている。ILO条約(179号)採択の趣旨と陸上における労働者派遣事業、職業紹介事業の自由化の現状を踏まえ、船員についての労務供給事業、職業紹介事業についても自由化が図られるよう、早急に船員職業安定法を改正すべきである。

II. 実務上改善を要する項目

船舶無線関係

4. 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。

5. 三級海上無線通信士認定講習に必要な実歴要件の緩和

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。

6. 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

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。

7. 船舶局無線従事者証明に係る講習回数の増加

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、この講習の開催回数を増加し、受講

者の便宜を図ることが必要。

8. インマルサット船舶地球局の免許人指定の見直し

無線局管理は同一(インマルサット船舶地球局、海岸地球局)の免許人が行うことが適切として、船舶地球局の免許人は船舶の運航管理者でなく全船舶ともKDDIとなっているが、船舶における設備は備品を含めすべて運航管理者が所有し、実質的に管理している。KDDIが免許人となり運航管理者と主管庁との間に入ること、手続きが煩雑となっており、船舶の運航管理者が船舶地球局の免許人となるよう見直すべきである。

なお、外国において同様の制度を採用している国があるとの情報は得ていないが、各国における制度の状況にも配慮し対処すべきである。

港湾・海務関係

9. 2万5千総トン以上の液化ガスタンカーに対する海上交通安全法に基づく東京湾、伊勢湾への夜間入出域制限の緩和について

友ヶ島水道および豊後水道では平成12年9月28日付保安第73号の2により緩和されたものの、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)では航行安全指導によって夜間入出域が制限されている。当該船舶の本邦パース着棧可能時間は、ほとんどのパ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、本邦パース離棧可能時間はほとんどのパースが日出から日没となっており、荷役を終了し離棧後、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。

パースの離着棧時間制限もあり該当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。

10. 瀬戸内海における危険物積載船を除く巨大船への航行管制の緩和

備讃瀬戸東、北、南航路および水島航路等においては、巨大船に対し昼間に航行するよう管制している。浦賀水道航路や伊良湖水道航路では危険物積載船に対して夜間航行

制限を施しており、上記航路においても、その危険性を検証し、航行管制基準の見直しを検討すべきである。

11. 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締約国政府が発給するものであり、有効性を認めるべきである。

12. マニラ港出港船に対する無線検疫の実施

フィリピンは国内にコレラ汚染地域をもつ国に指定されており、同国出港後5日以内に日本に入港する船舶は、無線検疫による検疫済証交付の通知は受けられず、検疫錨地において検疫を受けなければならない。同国マニラ港とわが国には定期コンテナ航路が開設されているが、検疫の受検が船舶のスケジュール維持に負担になる場合がある。フィリピン同様中国も汚染地域に指定されているが無線検疫は適用されており、フィリピン出港船についても同様の措置が必要。

13. 内航船舶(沿海船)の航行可能領域の拡大

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、地理的形状により、発着地間の最短距離を直線航行できなくなる等から、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

14. 航海実歴認定を受けた船長の乗り組む全ての船舶に対する強制水先の免除

現在、航海実歴認定を受けている船長(省令で定められた回数以上、当該水域における航海に従事したと地方運輸局長が認めた船長)は、日本船舶及び日本船舶を所有することができる者が備船した日本船舶以外の船舶(ただし期間備船を除く)に乗り組む場合のみ、強制水先の要請義務

から免れ得ることになっているが、この認定はあくまでも当該船長に付与されるものであることに鑑み、乗り組む国籍にかかわらず権利の行使を認めるべきである。

保険関係

15. 船舶不稼働損失保険の海外付保の自由化

船体保険と不稼働損失保険を一体で付保する場合は、低コストでの付保が可能であるが、不稼働損失保険については海外付保ができないため、船体保険の海外付保のメリットが生かされていない。このため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べきである。

客船関係

16. 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。ただし、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。近年におけるマルシップ外航客船の国内就航状況に鑑み、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。

17. 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。

その他

18. 日本籍船の登記・登録、海外譲渡、登録抹消等に係る手続きの簡素化

- ① 日本籍船の登記・登録は、二元的制度の下で手続きが複雑になっている。船舶の登録抹消時においては管海官庁から登記所への囑託により手続きが一元化されていること、航空機においては航空機登録法による航空機の登録と航空機抵当法による抵当権の登録が航空機登録令のもとに一元化されており、自動車においても同様の制度となっていることを踏まえ、船舶の登記・登録の一元化を図り、速やかで合理的な登記・登録を可能にすること。
- ② 既に登録済の船舶において船舶原簿と船舶登記簿に変更があった場合、両者共通の事項については、「変更

登録を行った管海官庁から登記所への囑託による変更登記の方法等を採用することにより、実質的な一元化を図る」方向で法務省・国土交通省間での協議が進められているとのことだが、速やかに変更時手続きの一元化を実現すること。

- ③ 海上運送法第44条の2に規定される国際船舶については、海外譲渡届の提出にあたり、売買契約書の添付が求められており、併せて運輸局において登録抹消手続きを行う際にも、再び売買契約書の提出が求められている。登録抹消手続きの際の売買契約書についてはその提出を不要とする方向で検討中とのことだが、速やかに実現すること。また、国際化の流れに鑑み、以下の書類のうち英語を正文とするものについては、和訳の添付を不要とすること。
- 日本籍船の登録抹消にあたり運輸局に提出する書類のうち、売買契約書・受渡議定書・委任状

19. 船舶の建造許可に当たっての手続きの一層の簡素化

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

きの一層の簡素化が必要。

20. 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。近年、一部簡素化されてきているが、依然として他の報告等のデータとの共有化が可能と思われるもの等があるので、これら提出書類等の廃止を含め、簡素化が必要。

21. 公用航海日誌の記載方法の弾力化

PSC で求められている航海日誌の記載事項等を満足させるために、実務上船員法で定められている公用航海日誌とは別に航海日誌を用意して、英語による記載を行っている。現状では船員法に定められている公用航海日誌と船独自の航海日誌と両方に記載を行わなければならない状況であるため、船員法に定められている航海日誌への英語による記載を認める見直しが必要。

また、記載事項の削減や書式そのものの変更など簡素化を要望する。

以 上

〔別 紙〕

輸出入・港湾諸手続き全般の一層の簡素化及び 真のワンストップサービスの実現に関する具体的内容

1. 諸手続の IT 化関連

- ① 現行の港湾・輸出入諸手続全ての見直し
 - 各種手続の改廃に向けた検討
 - 申請書類の徹底した簡素化および早期の IT 化
 - 従来の慣行等の見直し（現物主義の廃止、簡易申告制度の抜本的改善、事後申告の検討等）
- ② 入出港時に提出する各種書類の徹底した簡素化と EDI 化・ペーパーレス化
 - NACCS データの有効活用による船社等に課されている申告義務の免除（港湾統計等）
 - EDI 対象メッセージの統一及び各コードの標準化
 - 代理店の署名等入出港時に提出する各種書類の提出方法の簡便化
- ③ 真のワンストップサービスの実現
 - シングルウインドウ（ワンインプット）システムの整備
 - 申請データや各種統計資料の関係官公庁による共有化
 - システム使用料のミニマイズ化等申請者の負担軽減

2. 輸入手続の簡素化

- ① 通関関係
 - CSC プレート付輸入（非マル関）コンテナの輸送機器としての無条件通関許可または無期限免税一時輸入の承認
 - 海上コンテナの内貨の輸送禁止（2 回以上）の緩和または廃止
 - 免税コンテナの再輸出期間の延長
 - 同再輸出期間延長申請提出義務の廃止または許可期間延長
 - 空荷で輸入されたコンテナ（非マル関）の空荷での再輸出に対する免税措置の拡大
 - フラットベッドコンテナの輸出入貨物の容器輸出入（納税）申告義務の廃止
- ② 植検関係
 - 植検対象貨、内航船接続時の積替届の廃止

以 上

〔資料1 11〕

規制撤廃・緩和要望事項について
(経団連経由で要望する項目)

平成13年7月12日

(社)日本船主協会

船員保険の被保険者資格の見直し

現状と要望

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係る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さ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。幅広い見地から国土交通省・厚生労働省双方の密接な連携の下、早急に船員保険の被保険者資格の継続措置を実現すべきである。

関係法令 船員法第1条 船員保険法第17、18および19条

所管官庁 国土交通省 海事局 船員政策課／船員労働環境課
社会保険庁 運営部 医療保険課

船員職業紹介事業等の許可

現状と要望

現在「船員職業紹介等研究会」において、民間による船員派遣事業の自由化等について検討が行われている。ILO条約(179号)採択の趣旨と陸上における労働者派遣事業、職業紹介事業の自由化の現状を踏まえ、船員についての労務供給事業、職業紹介事業についても自由化が図られるよう、早急に船員職業安定法を改正すべきである。

関係法令 船員職業安定法第33条～第42条(船員職業紹介事業)
船員職業安定法第53条～第56条(船員労務

供給事業)

所管官庁 国土交通省 海事局 船員政策課／船員労働環境課

港湾・輸出入手続き等の一層の簡素化および真のワンストップサービスの実現

現状と要望

港湾・輸出入手続きのIT化に関しては、未だ一部の申請のみに留まっており、遅々として進んでいない。

従って、政府のe-Japan重点計画に基づき早急にIT化を進めるべきである。

即ち、IT化に当たっては、各種申請の改廃に向けた検討をはじめに行い、その上で、存続させる申請に関しては、書類の徹底した簡素化を図るべきである。また、IT化の導入に当たっては、特に、入港届等のように、関係官公庁に共通する申請については、関係官公庁を横断する機関の設置により、いわゆるシングルウィンドウ(ワンインプット)システムの検討、整備を進め申請者の負担軽減に努めるべきである。さらに、海運会社や港運業者に提出が義務付けられている港湾統計のように、NACCSデータの有効活用により、改めての提出が不要となる申請データや各種統計資料に関しては、関係官公庁による共有化を可能とするよう関連法制度の整備に努めるべきである。

具体的な要望項目

1. 諸手続のIT化関連

- ① 現行の港湾・輸出入諸手続全ての見直し
 - ・各種手続の改廃に向けた検討
 - ・申請書類の徹底した簡素化および早期のIT化
 - ・従来の慣行等の見直し(現物主義の廃止、簡易申告制度の抜本的改善、事後申告の検討等)
- ② 入出港時に提出する各種書類の徹底した簡素化とEDI化・ペーパーレス化
 - ・NACCSデータの有効活用による船社等に課されている申告義務の免除(港湾統計)
 - ・EDI対象メッセージの統一及び各コードの標準化
 - ・代理店の署名等入出港時に提出する各種書類の提出方法の簡便化

1 海 運 政 策

③ 真のワンストップサービスの実現

- シングルウィンドウ（ワンインプット）システムの整備
- 申請データや各種統計資料の関係官公庁による共有化
- システム使用料のミニマイズ化等、申請者の負担軽減

2 . その他各種手続の簡素化

① 輸出入手続きの簡素化

（通関関係）

- CSC プレート付輸入（非マル関）コンテナの輸送機器としての無条件通関許可または無期限免税一時輸入の承認
- 海上コンテナの内貨の輸送禁止（2回以上）の緩和または廃止
- 免税コンテナの再輸出期間の延長
- 同再輸出期間延長申請提出義務の廃止または許可期間延長
- 空荷で輸入されたコンテナ（非マル関）の空荷での再輸出に対する免税措置の拡大
- フラットベッドコンテナの輸出入貨物の容器輸出入（納税）申告義務の廃止（植検関係）
- 植検対象貨、内航船接続時の積替届けの廃止

関係法令 関税法、電子情報処理組織による関税手続きの特例に関する法律、港湾調査規則、コンテナ特例法、出入国管理及び難民認定法等

所管官庁 国土交通省、財務省、法務省等

航海実歴認定を受けた船長の乗り組む全ての船舶に対する強制水先の免除

現状と要望

現在、航海実歴認定を受けている船長（省令で定められた回数以上、当該水域における航海に従事したと地方運輸局長が認めた船長）は、日本船舶及び日本船舶を所有することができる者が借入れた日本船舶以外の船舶（ただし期間よう船を除く）においては、強制水先を免除されることになっているが、期間よう船された外国船舶等、外国籍船での権利の行使は認められていない。しかしながら、日本人船長の乗り組む外国船いわゆる FOC 船は配乗面等実質的に日本船舶と変わらないことから、認定を受けている日本人船長の乗り組む船舶については、船舶の国籍によらず強制水先を免除すべきである。

関係法令 水先法第13条

所管官庁 国土交通省

船舶不稼働損失保険の海外付保の自由化

現状と要望

船体保険と不稼働損失保険を一体で付保する場合は、低コストでの付保が可能であるが、不稼働損失保険については海外付保ができないため、船体保険の海外付保のメリットが生かされていない。このため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べきである。

関係法令 保険業法第186条及び同法施行令第19条2項

所管官庁 金融監督庁

以 上

〔資料1 12〕 当協会規制緩和要望（平成13年10月）の結果（概要）

| 当協会規制緩和要望（平成13年10月） | 各府省庁等における対応状況 |
|------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|
| 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（国土交通省） |
| ② 外貿埠頭公社の埠頭等貸付料の適正化 | その他（国土交通省） |
| ③ 港湾運送事業の更なる規制緩和 | 具体的措置の検討中（国土交通省） |
| ④ 港湾・輸出入手続き等の一層の簡素化および真のワンストップサービスの実現 | 平成15年度のできるだけ早い時期に措置予定（法務省、財務省、厚生労働省、農林水産省、経済産業省、国土交通省） |
| 2. 船員保険の被保険者資格の見直し | その他（厚生労働省） |
| 3. 船員職業紹介事業等の許可 | 具体的措置の検討中（国土交通省） |
| 4. 主任無線従事者制度受講義務の簡素化 | 措置困難（総務省） |
| 5. 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（総務省） |
| 6. 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 | 平成14年度中に措置予定（総務省） |

| 当協会規制緩和要望(平成13年10月) | 各府省庁等における対応状況 |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|
| 7. 船舶局無線従事者証明に係る講習回数の増加 | その他(総務省) |
| 8. 2万5千総トン以上の液化ガスタンカーに対する海上交通安全法に基づく東京湾、伊勢湾への夜間入出域制限の緩和について | 措置するか否かを含めて検討中(国土交通省) |
| 9. 瀬戸内海における危険物積載船を除く巨大船への航行管制の緩和 | 措置するか否かを含めて検討中(国土交通省) |
| 10. ねずみ族駆除免除検査証書の有効期間の延長 | 具体的措置の検討中(厚生労働省) |
| 11. マニラ港出港船に対する無線検査の実施 | 具体的措置の検討中(厚生労働省) |
| 12. 内航船舶(沿海船)の航行可能領域の拡大 | 措置済み(国土交通省)当方は措置済みとは認識していない |
| 13. 航海実歴認定を受けた船長の乗り組む全ての船舶に対する強制水先の免除 | 措置困難(国土交通省) |
| 14. 船舶不稼働損失保険の海外付保の自由化 | 措置困難(金融庁) |
| 15. 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 | 措置済み(法務省)当方は措置済みとは認識していない |
| 16. 日本籍船でのカジノの自由化 | 措置困難(法務省) |
| 17. 日本籍船の登記・登録、海外譲渡、登録抹消等に係る手続きの簡素化 | |
| ① 日本籍船の登記・登録は、二元的制度の下で手続きが複雑になっている。船舶の登録抹消時においては管海官庁から登記所への囑託により手続きが一元化されていること、航空機においては航空機登録法による航空機の登録と航空機抵当法による抵当権の登録が航空機登録令のもとに一元化されており、自動車においても同様の制度となっていることを踏まえ、船舶の登記・登録の一元化を図り、速やかで合理的な登記・登録を可能にすること。 | 具体的措置の検討中(法務省、国土交通省) |
| ② 既に登録済の船舶において船舶原簿と船舶登記簿に変更があった場合、両者共通の事項については、「変更登録を行った管海官庁から登記所への囑託による変更登記の方法等を採用することにより、実質的な一元化を図る」方向で法務省・運輸省間での協議が進められているとのことだが、速やかに変更時手続きの一元化を実現すること。 | 具体的措置の検討中(法務省、国土交通省) |
| ③ 海上運送法第44条の2に規定される国際船舶については、海外譲渡届の提出にあたり、売買契約書の添付が求められており、併せて運輸局において登録抹消手続きを行う際にも、再び売買契約書の提出が求められている。登録抹消手続きの際の売買契約書についてはその提出を不要とする方向で検討中とのことだが、速やかに実現すること。また、国際化の流れに鑑み、以下の書類のうち英語を正文とするものについては、和訳の添付を不要とすること。 ・日本籍船の登録抹消にあたり運輸局に提出する書類のうち、売買契約書・受渡議定書・委任状 | 具体的措置の検討中(国土交通省) |
| 18. 船舶の建造許可に当たっての手続きの一層の簡素化 | 具体的措置の検討中(国土交通省) |
| 19. 船舶運航事業者の提出する報告書・届出等の簡素化 | 具体的措置の検討中(国土交通省) |
| 20. 公用航海日誌の記載方法の弾力化 | 措置するか否かを含めて検討中(国土交通省) |

1・5 Tonnage Tax (トン数標準税制)

当協会は、予てより主要海運国における海運強化策の調査を行っているが、近年、欧州主要海運国等において Tonnage Tax(トン数標準税制)が相次いで導入されていることから、同税制についての調査・研究を行い、諸外国との競争条件のイコール・フットイング実現をわが国政府に要望する上での基礎資料としている。

当該税制は、1996年のオランダを皮切りにノルウェー、ドイツ、イギリス、アイルランド、スペイン、デンマークにて既に導入され、また、米国、フランス、韓国等で導入が検討されている。

これら諸外国の動きに鑑み、当協会としても諸外国との競争条件のイコールフットイング実現のため、四囲の状況を見ながら Tonnage Tax の導入を要望するこ

ととしている。

当協会としては Tonnage Tax の導入を望むものの、通常の法人税とは大きく異なる税制であり、導入には世論の理解が不可欠である。当協会は Tonnage Tax への一般の理解を深めるため、従来から行ってきた諸外国の動向等の調査結果を踏まえ、本年より一般週刊誌等に意見広告を掲載する等のキャンペーン活動を実施した。(1・1・2 参照)

Tonnage Tax の概要は、資料 1 13の通りである。

〔資料1 13〕

Tonnage Tax (トン数標準税制) について

1. 制度の概要

トンネージタックス(トン数標準税制)とは、海運業収益に対する課税につき、従来の税引前利益に対する課税に替えて、運航船舶の純トン数に応じたみなし利益に対する外形標準課税である。

導入済の諸国では、トンネージタックスと従来の課税方式との選択制となっており、海運会社はいずれかの税制を選択して納税することとなる。

従来の法人課税方式

(収益 - 費用) × 法人税率

トンネージタックス(例)

- ・ 海運業部分 = 運航船舶の純トン数 × 係数 × 運用日数 (= 海運業みなし利益) × 法人税率
- ・ その他部分 = (収益 - 費用) × 法人税率 (従来の課税方式と同じ)

2. 海外の動向

(欧 州)

1996年にオランダが本格的なトンネージタックスを導入したのを皮切りに、ノルウェー、ドイツ、イギリス、スベ

イン、アイルランド、デンマークが導入済、ベルギー、フランス等が導入検討中であり、海運先進国における海運税制のスタンダードになりつつある。

(米 国)

イギリス等の税制を参考に、現在下院にてトンネージタックスの導入を審議中。

(アジア)

韓国にて、導入を検討中

3. トンネージタックス導入の背景

欧州諸国がトンネージタックス導入に踏み切った理由は、自国商船隊の維持・拡大による自国海運業の競争力強化および、自国海運業の発展による海運周辺産業を含めた海事産業全体への波及効果を期待したことである。(各国政府は当該税制導入により、海運会社に対して実質的に大幅な減税を行っている)

とん税・特別とん税との違い

とん税・特別とん税

外国貿易に従事する船舶が開港に入港したときに、船舶の純トン数を課税標準として課される。港湾施設の利用その他一般的な便宜を受けることに対する応益負担とされている。

1・6 外国における船舶所得等に関する課税状況

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、居住地国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が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、資本など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などに対する二国間の課税の取り扱いについて1963年にモデル租税条約を策定し、その後、経済状況の変化に対応するため幾度か改訂され、現在でも検討が続けられている。これをベースに加盟国は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の規定が設けられている。OECDモデル租税条約において「国際運輸」は、「一方の締約国内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又は航空機による運送をいう(第3条)」と規定されており、「船舶又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(第8条)」とされ、国際運輸業所得に対する二重課税問題が起きないような仕組みが作られている。

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おり、2000年度については、2001年12月現在の会員会社106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17社、2000年度分の納税を行っ

た国は32カ国、当年度分の納税額は17億4,678万円で、前年度に比べ1,778万円の減少となった。配船社数は26社で、配船国数(地域も含む)は137カ国であった。(資料1-14および1-15参照)

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1-14〕 外国における船舶所得に対する課税状況一覧表(2000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 位 順 | Income Tax 等 対 運 賃 比 (%) | 納税社数 |
|-----------------------|---------------|-------------|--------------------|--------|-------|--------------|-----------------------------|--------------|
| | | | (当年度分) | (過年度分) | | | | |
| ア ジ ア | タ イ | 52,254,894 | 784,069 | 3,084 | 1,520 | 1 | 1.50% | 14 |
| | フ ィ リ ピ ン | 10,140,015 | 151,037 | 1,248 | | 2 | 1.49% | 9 |
| | パ キ ス タ ン | 1,896,668 | 151,736 | | | 3 | 8.00% | 3 |
| | バ ン グ ラ デ シ ュ | 2,390,772 | 95,631 | | | 4 | 4.00% | 3 |
| | ス リ ラ ン カ | 2,865,346 | 30,087 | | | 5 | 1.05% | 3 |
| | 台 湾 | 99,045 | 19,809 | | | 6 | 20.00% | 1 |
| | イ ン ド | 785,735 | 9,249 | 7,038 | | 7 | 1.18% | 6 |
| | マ レ ー シ ア | 929,402 | 6,506 | | | 8 | 0.70% | 2 |
| | ベ ト ナ ム | 344,942 | 4,509 | 167 | 160 | 9 | 1.31% | 5 |
| | 北 朝 鮮 | 48,250 | 965 | | | 10 | 2.00% | 1 |
| | ミ ャ ン マ ー | 19,850 | 347 | | 280 | 11 | 1.75% | 1 |
| | 香 港 | | | | 227 | 12 | | 0 |
| 中近東 | サ ウ ジ ア ラ ビ ア | 418,826 | 16,754 | | | 1 | 4.00% | 3 |
| オ セ ア ニ ア | パプアニューギニア | 962,216 | 22,947 | 7,010 | | 1 | 2.38% | 7 |
| | ソ ロ モ ン 諸 島 | 123,983 | 4,535 | 1,909 | | 2 | 3.66% | 5 |
| | オ ー ス ト ラ リ ア | 94,790 | 1,706 | 1,193 | | 3 | 1.80% | 2 |
| 中 南 米 | チ リ | 1,818,309 | 90,915 | | | 1 | 5.00% | 2 |
| | ベ ネ ス エ ラ | 2,579,035 | 67,163 | | | 2 | 2.60% | 2 |
| | グ ア テ マ ラ | 1,063,157 | 53,158 | | | 3 | 5.00% | 1 |
| | コ ロ ン ビ ア | 903,807 | 27,744 | | | 4 | 3.07% | 3 |
| | エ ク ア ド ル | 1,087,146 | 7,191 | | | 5 | 0.66% | 3 |
| | パ ラ グ ア イ | 187,381 | 6,558 | | | 6 | 3.50% | 1 |
| | コ ス タ リ カ | 10,086 | 2,937 | | | 7 | 29.12% | 2 |
| | ベ ル ー | 4,314 | 1,035 | | | 8 | 23.99% | 1 |
| | ニ カ ラ グ ア | 30,629 | 919 | | | 9 | 3.00% | 1 |
| | ド ミ ニ カ 共 和 国 | 3,803 | 133 | | | 10 | 3.50% | 1 |
| | ハ イ チ | 238 | 24 | | | 11 | 10.08% | 1 |
| ホ ン ジ ュ ラ ス | 71,639 | 1,899 | | | 12 | 2.65% | 1 | |
| ア フ リ カ | ナ イ ジ エ リ ア | 8,204,286 | 164,085 | | | 1 | 2.00% | 2 |
| | ケ ニ ア | 290,072 | 8,122 | | | 2 | 2.80% | 2 |
| | タ ン ザ ニ ア | 397,971 | 7,760 | | | 3 | 1.95% | 1 |
| | ガ ー ナ | 431,703 | 7,196 | | | 4 | 1.67% | 1 |
| | ブルキナファソ | 5,577 | 50 | | | 5 | 0.90% | 1 |
| | 合 計 / 平 均 | 90,463,887 | 1,746,776 | 21,649 | 2,187 | | (平均) 5.01% | (平均) 2.76 |

注) 本表は、日本船主協会会員会社からの調査回答のうち、納税実績のあった17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。

1 海 運 政 策

〔資料1 15〕 国別配船会社一覧表（2000事業年度）

| 海運会社名 配船国 | 旭 | 第一 | 八 | 日 | 出 | 飯 | 関 | 川 | 川 | 国 | 三 | 商 | 日 | 日 | 日 | 三 | 新 | 商 | 昭 | 太 | 東 | 東 | 東 | 雄 | 配 | 納 | |
|-----------------|---|----|---|----|---|----|---|----|----|---|---|----|---|----|----|---|---|----|----|----|---|---|---|----|---|----|----|
| | 海 | 中 | 馬 | 之 | 光 | 野 | 西 | 崎 | 崎 | 華 | 菱 | 船 | 本 | 本 | 正 | 光 | 和 | 船 | 和 | 平 | 朋 | 興 | 京 | 洋 | 船 | 税 | |
| | 運 | 央 | 汽 | 出 | タ | 海 | ラ | 近 | 汽 | 産 | 石 | 三 | 郵 | 産 | 鉄 | 汽 | 海 | 三 | 井 | シ | 洋 | 海 | 船 | 海 | 社 | 社 | |
| | 船 | 汽 | 車 | 汽 | ン | 運 | イ | 海 | 車 | 業 | 輪 | 井 | 船 | 船 | 海 | 船 | 運 | 井 | エル | 汽 | 運 | 運 | 船 | 運 | 計 | 計 | |
| | 船 | 船 | 船 | 船 | カ | カ | ン | 汽 | 船 | 送 | 送 | 近 | 船 | 船 | 運 | 運 | 運 | 井 | 船 | 船 | 船 | 船 | 船 | 船 | 船 | 船 | |
| (ア ジ ア) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| イ ン ド | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 14 | 7 |
| イ ン ド ネ シ ア | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 21 | 0 |
| 韓 国 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 17 | 0 |
| カ ン ボ ジ ア | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 4 | 0 |
| 北 朝 鮮 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 3 | 1 |
| シ ン ガ ポ ー ル | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 12 | 0 |
| ス リ ラ ン カ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 5 | 3 |
| 台 湾 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 16 | 14 |
| 中 国 (香港除く) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 17 | 1 |
| バ ン グ ラ デ シ ュ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 18 | 0 |
| パ キ ス タ ン | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 4 | 3 |
| フ ィ リ ピ ン | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 6 | 3 |
| ブ ル ネ イ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 13 | 9 |
| ベ ト ナ ム | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 6 | 0 |
| 香 港 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 14 | 5 |
| マ レ ー シ ア | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 13 | 1 |
| ミ ャ ン マ ー | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 17 | 3 |
| モ ル デ イ ヴ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 5 | 1 |
| 配船国・地域合計 | 3 | 9 | 5 | 12 | 5 | 12 | 7 | 11 | 15 | 3 | 0 | 13 | 3 | 16 | 6 | 9 | 5 | 16 | 11 | 16 | 1 | 4 | 0 | 13 | 9 | 2 | |
| 納税国・地域合計 | 0 | 3 | 1 | 1 | 1 | 0 | 2 | 3 | 6 | 0 | 0 | 3 | 0 | 7 | 0 | 2 | 0 | 4 | 4 | 8 | 0 | 0 | 0 | 4 | 2 | 0 | |
| (中 近 東) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ア ラ ブ 首 長 国 連 邦 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 12 | 0 |
| イ エ メ ン | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 3 | 0 |
| イ ス ラ エ ル | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 3 | 0 |
| イ ラ ク | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 3 | 0 |
| イ ラ ン | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 10 | 0 |
| オ マ ー ン | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 8 | 0 |
| カ タ ー ル | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 11 | 0 |
| ク ウ エ ー ト | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 10 | 0 |
| キ プ ロ ス | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 4 | 0 |
| サ ウ ジ ア ラ ビ ア | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 12 | 3 |
| シ リ ア | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 4 | 0 |
| 旧 中 立 地 帯 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 1 | 0 |
| ト ル コ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 5 | 0 |
| バ ー レ ー ン | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 8 | 0 |
| ヨ ル ダ ン | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 5 | 0 |
| レ バ ノ ン | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 4 | 0 |
| 配船国・地域合計 | 0 | 0 | 0 | 8 | 8 | 7 | 0 | 0 | 14 | 0 | 0 | 0 | 0 | 14 | 11 | 6 | 0 | 6 | 0 | 15 | 6 | 0 | 0 | 5 | 0 | 3 | |
| 納税国・地域合計 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 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 | 旭 | 第一 | 八 | 日 | 出 | 飯 | 関 | 川 | 川 | 国 | 三 | 商 | 日 | 日 | 日 | 三 | 新 | 商 | 昭 | 太 | 東 | 東 | 東 | 雄 | 配 | 納 | |
|----------------------------|---|----|---|---|---|---|---|---|----|---|---|---|----|----|---|---|---|---|----|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 海 | 中 | 馬 | 之 | 光 | 野 | 西 | 崎 | 崎 | 華 | 菱 | 船 | 本 | 本 | 正 | 光 | 和 | 船 | 和 | 平 | 朋 | 興 | 京 | 洋 | 船 | 税 | |
| 運 | 央 | 汽 | 出 | 之 | 野 | 海 | ラ | 近 | 汽 | 産 | 石 | 三 | 郵 | 汽 | 汽 | 海 | 井 | 三 | 和 | 洋 | 海 | 海 | 船 | 海 | 船 | 社 | 社 |
| 船 | 汽 | 船 | 汽 | 汽 | 運 | 運 | イ | 海 | 船 | 業 | 輸 | 井 | 船 | 船 | 海 | 汽 | 汽 | 汽 | 汽 | 汽 | 汽 | 汽 | 汽 | 汽 | 汽 | 船 | 船 |
| 国 | 船 | 船 | 船 | 船 | 船 | 船 | ン | 汽 | 船 | 船 | 送 | 近 | 船 | 船 | 船 | 船 | 船 | 船 | 船 | 船 | 船 | 船 | 船 | 船 | 船 | 船 | 船 |
| (ア フ リ カ) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ア ル ジ エ リ ア | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 4 | 0 |
| ア ン ゴ ラ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 3 | 0 |
| エ ジ プ ト | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 6 | 0 |
| エ チ オ ビ ア | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 |
| エ リ ト リ ア | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 |
| カ ナ リ ア 諸 島 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 1 | 0 |
| カ ー ボ ベ ル デ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 |
| カ メ ル ー ン | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 3 | 0 |
| ガ ー ナ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 3 | 1 |
| ガ ボ ン | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 2 | 0 |
| ガ ン ビ ア | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 2 | 0 |
| ギ ニ ア | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 4 | 0 |
| ギ ニ ア ・ ビ サ ウ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 |
| ケ ー ン | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 3 | 2 |
| コ ー ト ジ ボ ア ー ル | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 4 | 0 |
| コ モ ロ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 |
| コ ン ゴ 共 和 国 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 1 | 0 |
| コ ン ゴ 民 主 共 和 国 (旧 ザ イ ール) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 |
| サ ン ト メ ・ プ リ ン シ ベ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 |
| シ エ ラ レ オ ネ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 2 | 0 |
| ジ ブ チ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 1 | 0 |
| ス ー ダ ン | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 4 | 0 |
| セ イ シ エ ル | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 1 | 0 |
| 赤 道 ギ ニ ア | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 |
| セ ネ ガ ル | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 2 | 0 |
| セ ン ト プ リ シ ア | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 |
| ソ マ リ ア | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 |
| タ ン ザ ニ ア | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 3 | 1 |
| チ ュ ニ ジ ア | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 3 | 0 |
| ト ー ゴ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 2 | 0 |
| ナ イ ジ エ リ ア | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 2 | 2 |
| ナ ミ ビ ア | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 |
| 西 サ ハ ラ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 |
| ブル キ ナ フ ァ ソ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 1 | 1 |
| ベ ナ ン | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 2 | 0 |
| マ ダ ガ ス カ ル | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 1 | 0 |
| 南 ア フ リ カ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 9 | 0 |
| モ ー リ シ ャ ス | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 3 | 0 |
| モ ー リ タ ニ ア | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 3 | 0 |
| モ ザ ン ビ ー ク | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 3 | 0 |
| モ ロ ッ コ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 4 | 0 |
| リ ビ ア | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 4 | 0 |
| リ ベ リ ア | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 |
| レ ユ ニ オン | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 3 | 0 |
| 配 船 国 ・ 地 域 合 計 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 24 | 0 | 0 | 0 | 14 | 10 | 0 | 1 | 8 | 1 | 27 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| 納 税 国 ・ 地 域 合 計 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 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

| 海運会社名 配船国 | 旭 | 第一 | 八 | 日 | 出 | 飯 | 関 | 川 | 川 | 国 | 三 | 商 | 日 | 日 | 日 | 三 | 新 | 商 | 昭 | 太 | 東 | 東 | 東 | 雄 | 配 | 納 | | |
|--------------|---|----|---|---|---|---|---|---|----|---|---|---|---|----|----|---|---|---|---|----|---|---|---|---|---|---|----|---|
| | 海 | 中 | 馬 | 之 | 光 | 野 | 西 | 崎 | 崎 | 華 | 菱 | 船 | 本 | 本 | 正 | 光 | 和 | 船 | 和 | 平 | 朋 | 興 | 京 | 洋 | 船 | 税 | | |
| 運 | 央 | 汽 | 出 | タ | 海 | ラ | 近 | 汽 | 産 | 鈇 | 三 | 郵 | 産 | 汽 | 汽 | 海 | 海 | 三 | 和 | 洋 | 海 | 海 | 船 | 海 | 会 | 会 | | |
| 船 | 汽 | 船 | 汽 | ン | 運 | イ | 海 | 船 | 業 | 石 | 井 | 船 | 用 | 船 | 海 | 汽 | 運 | 井 | 船 | 汽 | 運 | 運 | 船 | 運 | 社 | 社 | | |
| 国 | 船 | 船 | 船 | カ | カ | ン | 汽 | 船 | 送 | 送 | 近 | 船 | 船 | 船 | 船 | 船 | 船 | 船 | 船 | 船 | 船 | 船 | 船 | 船 | 計 | 計 | | |
| (ヨ) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ア | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 | |
| イ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 5 | 0 | |
| ル | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 | |
| バ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 7 | 0 | |
| ニ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 7 | 0 | |
| ア | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 1 | 0 | |
| ス | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 | |
| ト | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 7 | 0 | |
| ニ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 4 | 0 | |
| ア | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 | |
| ダ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 7 | 0 | |
| シ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 4 | 0 | |
| ヤ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 | |
| ジ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 | |
| ア | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 4 | 0 | |
| チ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 6 | 0 | |
| ア | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 4 | 0 | |
| タ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 3 | 0 | |
| ル | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 6 | 0 | |
| タ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 5 | 0 | |
| ル | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 3 | 0 | |
| タ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 7 | 0 | |
| ス | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 | |
| ラ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 | |
| リ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 4 | 0 | |
| ア | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 2 | 0 | |
| ニ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 | |
| ア | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 | |
| ガ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 4 | 0 | |
| リ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 2 | 0 | |
| ア | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 | |
| ニ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 | |
| ア | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 4 | 0 | |
| ガ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 3 | 0 | |
| ル | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 | |
| シ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 8 | 0 | |
| ア | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 配船国・地域合計 | 0 | 5 | 0 | 0 | 0 | 7 | 0 | 1 | 18 | 0 | 0 | 1 | 0 | 20 | 15 | 0 | 0 | 8 | 2 | 20 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | |
| 納税国・地域合計 | 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 | | | |
| (オ) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| セ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ア | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ニ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ア | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ラ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| リア | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 17 | 2 |
| ス | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 1 | 0 |
| バ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 2 | 0 |
| ス | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 |
| ム | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 1 | 0 |
| ン | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 1 | 0 |
| ア | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 7 | 4 |
| (旧西) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 |
| サモア | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 |
| 諸島 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 7 | 4 |
| チ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 |
| ル | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 |
| ガ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 1 | 0 |
| ル | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 |
| ニューカレドニア | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 9 | 0 |
| ニューギニア | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 9 | 0 |
| ニューギニア | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 11 | 6 |
| オ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 |
| 諸島 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 2 | 0 |
| 諸島 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 |
| 諸島 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 1 | 0 |
| 諸島 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 |
| シ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 |
| ア | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 1 | 0 |
| 配船国・地域合計 | 1 | 5 | 2 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 5 | 0 | 1 | 2 | 2 | 6 | 3 | 2 | 2 | 5 | 4 | 13 | 0 | 2 | 4 | 1 | 0 | 1 | | |
| 納税国・地域合計 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 | 0 | 1 | 0 | 2 | 1 | 1 | 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 | 旭 海 運 | 第 一 中 央 汽 船 | 八 馬 汽 船 | 日 之 出 汽 船 | 出 光 タ ン カ ー | 飯 野 海 運 | 関 西 ラ イ ン | 川 崎 近 海 汽 船 | 川 崎 汽 船 | 国 華 産 業 | 三 菱 鉱 石 輸 送 | 商 船 三 井 近 海 | 日 本 マ リ ン | 日 本 郵 船 | 日 産 専 用 船 | 日 正 汽 船 | 日 鉄 海 運 | 三 光 汽 船 | 新 和 海 運 | 商 船 三 井 | 昭 和 シ ェ ル 船 船 | 太 平 洋 汽 船 | 東 朋 海 運 | 東 興 海 運 | 東 京 船 船 | 雄 洋 海 運 | 配 船 会 社 合 計 | 納 税 会 社 合 計 | |
|------------------|-------------|----------------------------|------------------|-----------------------|----------------------------|------------------|-----------------------|----------------------------|------------------|------------------|----------------------------|----------------------------|-----------------------|------------------|-----------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|---------------------------------|-----------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|----------------------------|----------------------------|---|
| (北 米) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| アメリ カナダ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 11 | 0 |
| 配船国・地域合計 | 1 | 2 | 2 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 | 2 | 2 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | | | |
| 納税国・地域合計 | 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 | | | |
| (中 南 米) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| アルゼンチン | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 4 | 0 |
| アンティグア・バーブダ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 2 | 0 |
| 蘭領アンティル | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 2 | 0 |
| ウルグアイ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 3 | 0 |
| エクアドル | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 5 | 3 |
| エルサルバドル | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 4 | 0 |
| ガイアナ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 2 | 0 |
| カICOS諸島 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| キューバ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 |
| グアテマラ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 5 | 1 |
| グレナダ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 2 | 0 |
| コスタリカ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 6 | 2 |
| コロンビア | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 7 | 3 |
| ジャマイカ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 4 | 0 |
| スリナム | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 |
| セントクリストファー・ネイビス | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 2 | 0 |
| セントビンセント・グレナディーン | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 2 | 0 |
| セントルシア | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 2 | 0 |
| タークス諸島 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| チリ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 7 | 2 |
| ドミニカ共和国 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 5 | 1 |
| ドミニカ国 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 |
| トリニダードトバゴ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ニカラグア | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 2 | 1 |
| ハイチ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 3 | 1 |
| バージン諸島 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 3 | 0 |
| バミューダ諸島 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 3 | 0 |
| バルバトス | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 3 | 0 |
| バナマ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 5 | 0 |
| パハマ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 4 | 0 |
| パラグアイ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 2 | 1 |
| ペリウ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 |
| ブラジル | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 9 | 0 |
| フォークランド諸島 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 |
| プエルトリコ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 4 | 0 |
| ベネズエラ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 6 | 2 |
| ペルー | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 7 | 1 |
| ホンジュラス | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 3 | 1 |
| マルチニク島 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 3 | 0 |
| メキシコ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 8 | 0 |
| リーワード諸島 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 2 | 0 |
| 配船国・地域合計 | 0 | 10 | 2 | 0 | 0 | 5 | 0 | 0 | 33 | 0 | 0 | 0 | 0 | 34 | 7 | 0 | 1 | 12 | 5 | 24 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | | | |
| 納税国・地域合計 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 | 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | |
| 配船国・地域総合計 | 5 | 32 | 12 | 20 | 13 | 36 | 8 | 12 | 110 | 3 | 1 | 16 | 5 | 106 | 53 | 19 | 10 | 57 | 25 | 117 | 7 | 6 | 4 | 21 | 9 | 6 | | | |
| 納税国・地域総合計 | 0 | 5 | 1 | 2 | 1 | 0 | 3 | 3 | 10 | 0 | 0 | 3 | 2 | 20 | 0 | 3 | 0 | 6 | 5 | 22 | 0 | 0 | 0 | 4 | 2 | 0 | | | |

注) 印...配船および納税 印...配船のみ

1・7 マリタイムジャパン研究会

マリタイムジャパン研究会は旧運輸省海上交通局の提案により平成12年12月に設置され、海事産業の新たな発展のためのグランドデザイン(=分野横断的課題)を解決するための取り組み、すなわちマリタイムジャパンの実現を旨とし、具体的には海事産業を相互に関連した一つの塊(=海事クラスター)として捉え、個々の分野毎ではなくクラスター全体の発展を目指しており、当協会からは事務局より植村常務理事が委員と

して参加している(船協海運年報2001参照)。

平成12年12月の第1回会合、平成13年3月の第2回会合に引き続き、平成13年10月11日に第3回会合が開催され、研究会の中間報告案が審議された。

その後、平成14年5月にわが国の海事クラスターの概要等についての最終報告「マリタイムジャパンに関する調査報告」が取りまとめられている。

1・8 当協会会員会社の2000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、2000年度の借入状況についても会員全106社(2002年1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50社について集計を行った。

合計〔資料1 16〕をみると、2000年度末借入残高は、前年度に比べ4.9%減の4,062億円となっている。このうち政府系金融機関は2,363億円(対前年比8.1%減)であり、市中金融機関等は1,699億円(同0.1%減)となっている。借入先の構成は、日本政策投資銀行からの借入が全体の54.4%を占め、次いで都市銀行および旧

長期信用銀行3行からの借入がそれぞれ全体の28.8%となっている。

外航船のうち、日本政策投資銀行融資船〔資料1 17〕を見ると、2000年度末借入残高は、前年度末に比べ11.4%減の2,469億円であり、借入金全体に占める割合は60.8%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 18〕を見ると、2000年度末借入残高は前年度に比べ6.1%増の1,476億円となっており、改装・買船等、その他融資〔資料1 19〕の2000年度末借入残高は、前年度に比べ25.1%増の117億円となっている。

【資料1 16】合 計

(単位:千円)

| 借 入 先 | 平成11年度末 借入残高 | 平成12年度 新規借入額 | 平成12年度 返済額 | 平成12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 | 1999年度末 | 2000年度末 | |
| 政府系金融機関 | 日本政策投資銀行 | 243,105,865 | 8,923,561 | 30,885,860 | 221,143,566 | 21,962,299 | - 9.0% | 56.9 | 54.4 |
| | 中小企業金融公庫 | 141,800 | 0 | 22,920 | 118,880 | 22,920 | - 16.2% | 0.0 | 0.0 |
| | 商工中金 | 3,334,091 | 70,000 | 726,474 | 2,677,617 | 656,474 | - 19.7% | 0.8 | 0.7 |
| | その他 | 10,647,015 | 3,902,407 | 2,188,834 | 12,360,588 | 1,713,573 | 16.1% | 2.5 | 3.0 |
| | 計 | 257,228,771 | 12,895,968 | 33,824,088 | 236,300,651 | 20,928,120 | - 8.1% | 60.2 | 58.2 |
| 市中金融機関 | 旧長期信用銀行 | 48,659,640 | 4,174,337 | 7,229,845 | 45,604,132 | 3,055,508 | - 6.3% | 11.4 | 11.2 |
| | 日本興業銀行 | 32,240,359 | 3,734,996 | 4,594,089 | 31,381,266 | 859,093 | - 2.7% | 7.5 | 7.7 |
| | 新生銀行 | 15,608,829 | 439,341 | 2,433,344 | 13,614,826 | 1,994,003 | - 12.8% | 3.7 | 3.4 |
| | あおぞら銀行 | 810,452 | 0 | 202,412 | 608,040 | 202,412 | - 25.0% | 0.2 | 0.1 |
| | 都市銀行 | 68,388,905 | 14,914,560 | 12,311,733 | 70,991,732 | 2,602,827 | 3.8% | 16.0 | 17.5 |
| | 地方銀行 | 479,520 | 0 | 229,320 | 250,200 | 229,320 | - 47.8% | 0.1 | 0.1 |
| | 信託銀行 | 19,717,507 | 1,823,239 | 3,941,647 | 17,599,099 | 2,118,408 | - 10.7% | 4.6 | 4.3 |
| | 生命保険 | 22,990,824 | 1,931,599 | 1,494,431 | 23,427,992 | 437,168 | 1.9% | 5.4 | 5.8 |
| | 損害保険 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | - | - | - |
| | 外国資本 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | - | - | - |
| | 造船所延払 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | - | - | - |
| | その他 | 9,737,813 | 4,664,699 | 2,421,322 | 11,981,190 | 2,243,377 | 23.0% | 2.3 | 2.9 |
| | 計 | 169,974,209 | 27,508,434 | 27,628,298 | 169,854,344 | 119,865 | - 0.1% | 39.8 | 41.8 |
| 合計 | 427,202,980 | 40,404,402 | 61,452,386 | 406,154,996 | 21,047,984 | - 4.9% | 100.0 | 100.0 | |

(注) 1. 調査対象106社のうち、該当船舶を有する報告会社50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 17】政投銀融資船(外航)

(単位:千円)

| 借 入 先 | 平成11年度末 借入残高 | 平成12年度 新規借入額 | 平成12年度 返済額 | 平成12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 | 1999年度末 | 2000年度末 | |
| 政府系金融機関 | 日本政策投資銀行 | 203,364,050 | 4,973,862 | 30,679,960 | 177,657,952 | 25,706,098 | - 12.6% | 72.9 | 71.9 |
| | 中小企業金融公庫 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | - | - | - |
| | 商工中金 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | - | - | - |
| | その他 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | - | - | - |
| | 計 | 203,364,050 | 4,973,862 | 30,679,960 | 177,657,952 | 25,706,098 | - 12.6% | 72.9 | 71.9 |
| 市中金融機関 | 旧長期信用銀行 | 29,374,551 | 2,518,682 | 5,241,398 | 26,651,835 | 2,722,716 | - 9.3% | 10.5 | 10.8 |
| | 日本興業銀行 | 16,126,957 | 2,079,341 | 3,056,290 | 15,150,008 | 976,949 | - 6.1% | 5.8 | 6.1 |
| | 新生銀行 | 12,437,142 | 439,341 | 1,982,696 | 10,893,787 | 1,543,355 | - 12.4% | 4.5 | 4.4 |
| | あおぞら銀行 | 810,452 | 0 | 202,412 | 608,040 | 202,412 | - 25.0% | 0.3 | 0.2 |
| | 都市銀行 | 29,466,536 | 1,223,041 | 4,799,976 | 25,889,601 | 3,576,935 | - 12.1% | 10.6 | 10.5 |
| | 地方銀行 | 8,670 | 0 | 2,520 | 6,150 | 2,520 | - 29.1% | 0.0 | 0.0 |
| | 信託銀行 | 10,016,857 | 1,343,879 | 2,265,650 | 9,095,086 | 921,771 | - 9.2% | 3.6 | 3.7 |
| | 生命保険 | 4,939,000 | 0 | 740,351 | 4,198,649 | 740,351 | - 15.0% | 1.8 | 1.7 |
| | 損害保険 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | - | - | - |
| | 外国資本 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | - | - | - |
| | 造船所延払 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | - | - | - |
| | その他 | 1,607,200 | 2,632,486 | 816,751 | 3,422,935 | 1,815,735 | 113.0% | 0.6 | 1.4 |
| | 計 | 75,412,814 | 7,718,088 | 13,866,646 | 69,264,255 | 6,148,559 | - 8.2% | 27.1 | 28.1 |
| 合計 | 278,776,864 | 12,691,950 | 44,546,606 | 246,922,208 | 31,854,656 | - 11.4% | 100.0 | 100.0 | |

【資料1 18】『政投銀融資船(外航)』以外の新造船

(単位:千円)

| 借入先 | 平成11年度末 借入残高 | 平成12年度 新規借入額 | 平成12年度 返済額 | 平成12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 | 1999年度末 | 2000年度末 | |
| 政府系金融機関 | 日本政策投資銀行 | 39,741,815 | 3,949,699 | 205,900 | 43,485,614 | 3,743,799 | 9.4% | 28.6 | 29.5 |
| | 中小企業金融公庫 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | - | - | - |
| | 商工中金 | 3,334,091 | 70,000 | 726,474 | 2,677,617 | 656,474 | -19.7% | 2.4 | 1.8 |
| | その他 | 9,831,445 | 3,902,407 | 2,158,250 | 11,575,602 | 1,744,157 | 17.7% | 7.1 | 7.8 |
| | 計 | 52,907,351 | 7,922,106 | 3,090,624 | 57,738,833 | 4,831,482 | 9.1% | 38.0 | 39.1 |
| 市中金融機関 | 旧長期信用銀行 | 18,203,739 | 525,655 | 1,691,847 | 17,037,547 | 1,166,192 | -6.4% | 13.1 | 11.5 |
| | 日本興業銀行 | 15,330,502 | 525,655 | 1,288,999 | 14,567,158 | 763,344 | -5.0% | 11.0 | 9.9 |
| | 新生銀行 | 2,873,237 | 0 | 402,848 | 2,470,389 | 402,848 | -14.0% | 2.1 | 1.7 |
| | あおぞら銀行 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | - | - | - |
| | 都市銀行 | 34,887,612 | 12,221,519 | 6,660,193 | 40,448,938 | 5,561,326 | 15.9% | 25.1 | 27.4 |
| | 地方銀行 | 470,850 | 0 | 226,800 | 244,050 | 226,800 | -48.2% | 0.3 | 0.2 |
| | 信託銀行 | 9,543,950 | 479,360 | 1,600,097 | 8,423,213 | 1,120,737 | -11.7% | 6.9 | 5.7 |
| | 生命保険 | 16,597,454 | 1,931,599 | 436,200 | 18,092,853 | 1,495,399 | 9.0% | 11.9 | 12.3 |
| | 損害保険 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | - | - | - |
| | 外国資本 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | - | - | - |
| | 造船所延払 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | - | - | - |
| | その他 | 6,493,550 | 228,000 | 1,137,280 | 5,584,270 | 909,280 | -14.0% | 4.7 | 3.8 |
| 計 | 86,197,155 | 15,386,133 | 11,752,417 | 89,830,871 | 3,633,716 | 4.2% | 62.0 | 60.9 | |
| 合計 | 139,104,506 | 23,308,239 | 14,843,041 | 147,569,704 | 8,465,198 | 6.1% | 100.0 | 100.0 | |

【資料1 19】その他(改装・買船等)

(単位:千円)

| 借入先 | 平成11年度末 借入残高 | 平成12年度 新規借入額 | 平成12年度 返済額 | 平成12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 | 1999年度末 | 2000年度末 | |
| 政府系金融機関 | 日本政策投資銀行 | 0 | 0 | 0 | 0 | - | - | - | |
| | 中小企業金融公庫 | 141,800 | 0 | 22,920 | 118,880 | 22,920 | -16.2% | 1.5 | 1.0 |
| | 商工中金 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | - | - | |
| | その他 | 815,570 | 0 | 30,584 | 784,986 | 30,584 | -3.8% | 8.7 | 6.7 |
| | 計 | 957,370 | 0 | 53,504 | 903,866 | 53,504 | -5.6% | 10.3 | 7.7 |
| 市中金融機関 | 旧長期信用銀行 | 1,081,350 | 1,130,000 | 296,600 | 1,914,750 | 833,400 | 77.1% | 11.6 | 16.4 |
| | 日本興業銀行 | 782,900 | 1,130,000 | 248,800 | 1,664,100 | 881,200 | 112.6% | 8.4 | 14.3 |
| | 新生銀行 | 298,450 | 0 | 47,800 | 250,650 | 47,800 | -16.0% | 3.2 | 2.1 |
| | あおぞら銀行 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | - | - | - |
| | 都市銀行 | 4,034,757 | 1,470,000 | 851,564 | 4,653,193 | 618,436 | 15.3% | 43.3 | 39.9 |
| | 地方銀行 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | - | - | - |
| | 信託銀行 | 324,200 | 0 | 101,900 | 222,300 | 101,900 | -31.4% | 3.5 | 1.9 |
| | 生命保険 | 1,286,870 | 0 | 291,880 | 994,990 | 291,880 | -22.7% | 13.8 | 8.5 |
| | 損害保険 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | - | - | - |
| | 外国資本 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | - | - | - |
| | 造船所延払 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | - | - | - |
| | その他 | 1,637,063 | 1,804,213 | 467,291 | 2,973,985 | 1,336,922 | 81.7% | 17.6 | 25.5 |
| 計 | 8,364,240 | 4,404,213 | 2,009,235 | 10,759,218 | 2,394,978 | 28.6% | 89.7 | 92.3 | |
| 合計 | 9,321,610 | 4,404,213 | 2,062,739 | 11,663,084 | 2,341,474 | 25.1% | 100.0 | 100.0 | |

2

環境対策

この章のポイント

有機すず（TBT）を含む船底防汚塗料の使用を規制する新しい条約が採択。わが国が先行実施してきた自主規制が国際的枠組みとして構築されることとなった。

船舶のバラスト水中の水生生物の管理に関する新しい条約の策定作業が、2003年秋に条約会議を開催することを目標に進められている。

船舶からのNOxやSOxの排出を規制する海洋汚染防止条約附属書6は、採択から5年を経た今も

発効していないが、パナマや欧州、米国などが批准に向けた対応を示しており、2003年中にも発効する可能性が出てきた。

環境に配慮した円滑な船舶解撤／リサイクルの促進について、国際的にはUNEPバーゼル条約やIMO等の場で、また国内的には国土交通省の設置する「シップリサイクル検討委員会」の場で、具体的な検討が進捗をみる。

2・1 船底防汚システム管理条約の採択

1. IMOにおける審議状況

(1) 経緯

TBT(トリブチルチン)等を含む有機スズ系船底防汚塗料は海水に溶出した後、魚貝類の体内に蓄積されると環境ホルモンとして生殖機能に悪影響を及ぼすことが指摘されている。

わが国は、TBT塗料が海洋生物へ与える悪影響に注目し、1992年から国内造船所でのTBT塗料の完全使用自粛、1997年から国内塗料工場での製造中止等、TBT船底防汚塗料に係る規制を自主的に推進してきた。

このような背景のもと1996年7月に開催されたIMOの第38回海洋環境保護委員会(第38回MEPC)において、わが国はオランダおよび北欧諸国とともにTBT塗料の使用についての世界的規制を提案し、1999年11月のIMO第21回総会において、「TBT塗料を2003年1月1日以降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(船体への存在の禁止)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」旨の総会決議(A.895(21))の採択に積極的に対応してきた。

(2) 条約採択会議での審議

2001年10月1日から5日の間、ロンドンのIMO本部において、船舶についての有害な防汚方法の管理に関する国際会議が開催され、75カ国の参加のもと、TBT船舶用塗料等の規制のための新条約が採択され

た。新条約の構成は、資料2-1の通りである。

新条約は、船舶用塗料等による海洋環境および人への悪影響を減少させることを目的としている。この条約が発効すると、TBT塗料の新たな塗布が2003年1月1日以降禁止され、2008年1月1日以降すでに船体に塗布されたTBT塗料を完全に除去するか、または海水に溶出しないよう塗膜を施すことが求められる。

国際会議における主な審議内容は以下の通りである。

(イ) 船体に塗布されているTBT塗料の措置

2008年1月1日以降において、すでに塗布されているTBT塗料は砂を高圧で船体に吹き付け、ペイントを剥ぎ取るサンドブラスト等の手法により完全に除去しなければならないか、それともすでに塗布されているペイントを覆うシーラーコートを施すことによりTBT塗料の海水への溶出を防ぐことも認めるかは、船主に大きな影響を与える点であった。

条約会議においては、上層の塗料が部分的にでも剥がれたときに下層にTBT塗料が残っていればこれが溶出する恐れがあることなどの理由から完全に除去すべきとの意見が環境問題が政治的に扱われる傾向の強い国々から出されたのに対し、わが国をはじめ多くの船主国およびICS(国際海運会議所)などがシーラーコートなどによる措置を認

2 環境対策

める意見を支持した。議長は両意見の大概の比率を把握するために挙手を求めたところ、36対25でシーラーコートによる措置も認める意見が多数を占めた。

(口) 予防的方策

環境問題においては、有害性が証明されなくても疑わしいことが明白になった段階で予防的に対処することが望ましいとの原則が確立されている。本条約においても欧州15カ国からこの原則が採用されるべきであるとの提案が繰り返されてきたが、防汚塗料に関してはある物質を禁止してもそれに代わる塗料が開発されていなければ、船底の汚れのために推進効率が下がり、それだけCO₂の排出が増加するという別の環境負荷が生じることとなる。

この問題を打開するため非公式グループによる検討が続けられた結果、強制力のない条約の前文には留意規定として予防的方策(precautionary approach)が盛り込まれたほか、新たに禁止物質を定めるに当たっては、有害性が完全に立証されていなくても禁止すべきかどうかを検討するよう提案はできることとされた。また、委員会の委託を受けて技術的な検討をする技術グループでは、深刻なまたは取り返しのつかない被害が見い出された場合には、科学的な確実性の欠加を禁止物質のリストに掲載しないこととされ、妥協が図られた。

(ハ) 新たに禁止物質が規定された場合の措置(第4条第(2)項)

すでに防汚塗料として使用されている物質が規制されることとなった場合、その物質の存在を引き続き認める期間については、船底検査の間隔である3年(36カ月)とする案と入渠間隔の基本間隔である5年(60カ月)とする案が対立した。審議の結果、すでに塗布されている防汚システムは新たに規制されることとなった日の後の最初の塗り替えが予定されている時期まではそのまま残すことが認められ、その期間は最大60ヶ月とされた。

(ニ) 検査および違反の発見(第10条、附属書4、第11条)

寄港国による検査に服することとするいわゆるポートステートコントロールの規定が設けられ、ガイドラインに従った簡単なサンプリング検査ができることとされた。

ただし、検査にあたっては、証書発行のための検査のガイドラインおよびPSCのガイドライン(①簡易サンプリング検査、②詳細検査)に従うこととされているものの、それらのガイドラインの具体的な審議がスタートしていないことから、条約の発効までにそれらのガイドラインが採択されるよう、早急に作成することが決議された。

(3) 条約の発効

IMOの主要な条約では15カ国およびそれらの国の商船船腹量が世界の船腹量の50%以上に達する国が批准した日から1年経過したときに発効することとされているが、主要海運国の登録船の減少から、批准国数は満たせても船腹量が50%に満たないため発効しない条約が増えている。このため、本条約では25カ国以上で、それらの船腹量は世界船腹量の25%以上を発効要件とすることが合意された。

本条約に関しては採択を積極的に推進してきたわが国はじめEUの積極的な姿勢およびパナマによる批准が見込まれている。

(4) ガイドラインの審議

条約の円滑な実施のためにいくつかのガイドラインを策定する必要がある。まず、証書発行のための検査のガイドラインについては概略以下の案にまとめられ、2002年10月の第48回MEPCでの審議を経て、採択予定となっている。

(イ) 証書発行のための検査ガイドライン案

(a) 検査の方法の基本原則

Step 1 : 検査申請時に提出される内容証明書類により防汚方法の条約適合性を確認。

Step 2 : 船舶適用および検査申請時の防汚方法の同一性を確認。

Step 3 : 主管庁は必要に応じ、防汚方法のサンプル(塗料単体または塗装中、若しくは塗装後の塗膜)採取および試験を実施。

(b) 防汚方法の適用状態別に次のシナリオ(検査区分)ごとに詳解を規定。なお、検査の具体的方法は、ガイドラインには規定しないことが合意。(主管庁が決定)

Case 1 : 規制対象の防汚方法を建造後塗布していない船舶

Case 2 : 規制対象の防汚方法を塗布するも、すでに除去した船舶

Case 3 : 規制対象の防汚方法を塗布するも、シーラーコートですでに遮へいされている船舶

- Case 4：規制対象の防汚方法を塗布している船舶で今後ブラストによる除去もしくはシーラーコートにより遮へいされるべき船舶
- (c) 条約発効前の適合性確認の方法を規定
- (ロ) PSC 検査のガイドライン

PSC 検査のガイドラインは2003年4月の第11回FSIにおける審議開始に向けて、日本造船研究協会において、わが国提案文書を作成中である。

2. 国内検討

国土交通省は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、日本造船研究協会において、代替船底防汚塗料の評価・選定手順、および具体的な種々の検査ガイドラインを提案するための検討を行っている。

特に、PSCにおいては簡易サンプリングを可能とするために、容易かつ確実な検査方法を確立するための研究が2001年度より開始された。

当協会は合理的な条約作りへ向け、船主意見を反映させるために積極的に日本造船研究協会に働きかけた。

(1) サンドブラスト問題

当協会はサンドブラスト等による完全除去には(資料2 2)に示す問題点があることを指摘し、条約採択会議のわが国対処方針に反映するとともに、国際海運会議所(ICS)を通じるなど各国に対しても、2008年以降の船体に存在するTBTを含有する船底防汚塗料の取扱い方法はサンドブラストでもシーラーコートでも良いこととすべきことの周知に努めた。

(2) PSCにおけるサンプリング法の研究

PSCにおけるサンプリングについての技術的問題点を当協会から指摘した(船協海運年報2001参照)ように、船底防汚塗料の塗膜を分析することは非常に困難である。

ドイツよりPSCにおける塗膜の検査は1次検査(簡易サンプリング検査)、2次検査(詳細検査)の2段階に分けて実施すべきとするという提案が、2000年3月に開催された第44回海洋環境保護委員会(第44回MEPC)へ提出されたが、具体的な審議は進められなかった。

海上技術安全研究所はドイツの考え方も踏まえ、資料2 3のとおり、検査のシナリオは、まず、1次検査で塗膜中のすすの有無を蛍光X線分析によって判定し、すすが検出されれば、2次検査へ進み、そのすすがTBT(またはTPT(トリフェノールティ

ン))であるか否かを実験室において信頼性の高いガスクロマトグラフ質量分析法によって判定する方法を提案した。1次検査は現場検査を行うが、2次検査に至れば慎重な分析が求められるため、出航後に実験室で専門家が分析を行うことが想定されている。

1次検査では①操作容易、②判定が明確、③可搬な蛍光X線分析法が最適とされた。この方法は、試料にX線(プローブ線)を照射したときに元素から放出されるX線(蛍光X線)のエネルギーまたは波長を分析することで、成分元素が特定できる。目の細かいサンドペーパーで均質に船底塗料の塗膜試料を採取し、同分析法にて試料中のすす成分の存在を判定できる。

この方法は、実船において入渠中に容易にサンプル採取および分析が可能であることを実証したが、蛍光X線分析法と言えど高価な上に、装置の大きさの関係で運搬性に劣っているといった課題などの改善が求められている。また、ガスクロマトグラフ質量分析という、精度の高い分析が要求され、必然的に時間がかかるとともに分析者の熟練度が求められる。

日本は、このサンプリング方法に関する基本的な考え方を2002年3月に開催された第47回MEPCおよび同年4月に開催されたFSI10で情報提供として、紹介した。

3. 条約の批准および国内法制化

欧州は、EU指令によりEU加盟国籍船に対する有機すす系船底防汚塗料の使用を2003年1月1日以降禁止するよう動き始めたこと、および米国が条約批准の姿勢を見せていることなどから、我が国も新条約の批准の準備として国内法制化作業を進めており、2003年の通常国会において、国内法と批准を併せて国会の承認を得ることを目指している。

〔資料2 1〕船舶についての有害な防汚方法の管理に関する国際条約の構成

条約本文

| | | |
|------|-------------------|--------------------------------------------------|
| 第1条 | 一般的義務 | |
| 第2条 | 定義 | |
| 第3条 | 適用 | 原則、全ての船舶が適用 |
| 第4条 | 防汚方法の管理 | 自国船舶及び管轄内船舶の防汚方法の管理 |
| 第5条 | 附属書1廃棄物の管理 | |
| 第6条 | 防汚方法の管理の改正手続き | 附属書1の改正手続き |
| 第7条 | 技術グループ | 附属書1改正提案の検討のための技術グループの構成 |
| 第8条 | 科学・技術的研究並びにモニタリング | 防汚方法の管理のための研究・モニタリングの促進 |
| 第9条 | 情報の送付 | 防汚方法、代行検査団体等の関係情報の回章 |
| 第10条 | 検査及び証書 | |
| 第11条 | 船舶の監督及び違反の発見 | 外国船舶の監督（PSC） |
| 第12条 | 違反 | |
| 第13条 | 船舶の出航の不当な遅延の回避 | |
| 第14条 | 紛争の解決 | |
| 第15条 | 国連海洋法条約との関係 | |
| 第16条 | 改正 | 条約改正の手続き |
| 第17条 | 署名、批准、受諾、承認及び加入 | |
| 第18条 | 効力発生 | 25ヶ以上の国数が批准し、船腹量の合計が世界の船腹量の25%以上に達した日の後の12ヶ月後に発効 |
| 第19条 | 廃棄 | |
| 第20条 | 寄託 | |
| 第21条 | 用語 | |

附属書1：使用禁止リスト

| | |
|--------------------|---------------------------------------------------|
| 2003年1月1日以降 | 2008年1月1日以降 |
| TBT 船舶用塗料の新たな塗布の禁止 | TBT 船舶用塗料の船体への存在（残留塗料）の禁止又は同塗料の溶出防止塗膜（シーラーコート）の塗布 |

附属書2：使用禁止リストを変更する際の最初の検討事項

附属書3：使用禁止リストを変更する際の包括的な検討事項

附属書4：防汚方法の要件及び検査

| | | |
|------|------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 第1規則 | 検査 | 対象：国際航海に従事する総トン数400トン以上の船舶 種類：初回の検査（船舶就航前） 変更時の検査（防汚方法変更時） |
| 第2規則 | 国際防汚方法証書の発給並びに裏書 | <ul style="list-style-type: none"> 国際防汚方法証書の発給・検査時の証書裏書 国際防汚方法証書の様式は付録1に規定 |
| 第3規則 | 旗国以外の締約国政府による国際防汚方法証書の発給及び裏書 | |
| 第4規則 | 国際防汚方法証書の効力 | |
| 第5規則 | 宣誓書 | <ul style="list-style-type: none"> 国際航海に従事する総トン数400トン未満かつ長さ24m以上の船舶の防汚方法の使用を示す宣誓書の保持 宣誓書の様式は付録2に規定 |

〔資料2 2〕サンドブラストによる完全除去の影響について

当協会は次の事由から2008年以降の船体に存在する TBT を含有する船底防汚塗料の取り扱い方法は、サンドブラストでも、シーラーコートでもよいこととすべきと考えます。

(1) 廃砂による環境負荷の増大

各修繕ドックでサンドブラストによって剥ぎ取られた TBTペイント片混じりの廃砂の新たな処理問題が発生する。

サンドブラストには 1 m²あたり20kgの砂が必要であり、ペイント片も同時に発生する。

例えば、VLCC のように水線以下の表面積が2.6万m²におよぶ船舶においては砂が520トンも必要となり、防錆ペイント片の剥離量は約26トン発生する。パナマックス型バルカーでは砂が240トン、防錆ペイント片の剥離量は約12トン発生する。

(2) ペイント消費量増大による環境負荷

サンドブラストにより全てのペイントが剥ぎ取られるので、防汚ペイントを塗布する前に下地塗装処理（標準的に防錆ペイント3回塗り、VLCCなら250μ膜厚で約29,000リットルの防錆ペイントを要す）を再度施さなければならない。この下地処理用のペイントの生産が、エネルギーおよび材料消費を伴うので、環境負荷を増大させる。

(3) 工期の延長により、工事実施ができなくなる恐れがある。

ドライドックの滞渠期間が延びることによって、修繕造船所の処理能力(Capacity)を超過し、それまで形成されていた適正な修繕マーケット価格を維持できなくなると同時に、修繕入渠待ちの滞船がさらに発生する

通常の修繕ドックにおけるドライドックの滞渠期間は4～6日（全工期は約7日～10日）であるが、サンドブラストを施すことによってドライドックの滞渠期間はさらに3日～5日間の延長を余儀なくされる。つまり、ドライドックの滞渠期間自体は2倍となる。

たとえば、シンガポール地区における修繕ドックの平均値では、直近1年間の平均稼働日数326日（89%）、平均入渠隻数53隻である。

以下の条件で試算すれば、一つのドライドックあたり、さらに年間155%分の日数が必要となる。

(イ) 入渠船舶のうち約10%がすでに Tin-Free ペイントを使用していると考えられるので、ブラストが必要な隻数は53隻×90% = 47.7隻。

(ロ) 47.7隻の船舶がサンドブラストのために、ドライドックを5日間さらに占有することになれば、47.7隻×5日 = 238.5日がさらに必要となる。

(ハ) したがって、一つのドライドックで今まで対応していた隻数をサンドブラストするのに必要な日数は326日 + 238.5日 = 564.5日、約565日であるが、年間365日（稼働率100%）で対応したとしても、200日（200/365 = 55%）分の工事が残ってしまう。

従って、ドライドックの供給不足が発生し、全ての船舶に OPTION「A」を実施できなくなる。

(4) 余命の短い船舶の問題

特に、2008年の時点で、残り使用期間が2～3年と余命の短い船舶に対し、サンドブラストによって前述のような廃砂問題を発生させ、環境負荷を高めることは合理的ではない。

(5) 船主経済への影響（VLCC の試算例を示す）

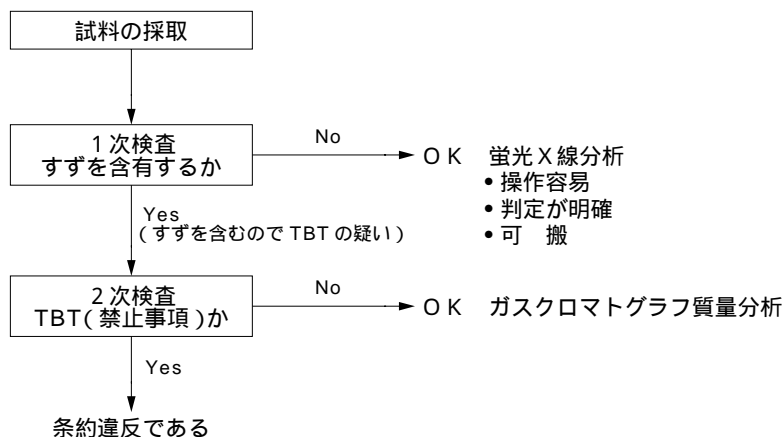
OPTION「B」に対する OPTION「A」を選択する場合の増加費用は次の通りである。

- ① ドライドックの占有期間が3～5日増すことに伴うドライドックの滞渠費用
5日とすれば、US\$ 67,500
- ② ブラスト費用 US\$ 260,000
- ③ 下地塗装費用 US\$ 186,000
- ④ 工期延長日数(5日)×1日あたりの不稼働費用(US\$ 40,000/日)
1日あたりの不稼働費用を US\$ 40,000とすれば5日
日で US\$ 200,000 計 US\$ 713,500
(約8,200万円 @ ¥115.- / US\$)

【資料 2 3】

1次検査：すずの検出（現場）

2次検査：TBT（またはTPT（トリフェノールティン）などの禁止物質の特定（分析専門機関）



2・2 バラスト水管理条約の検討

1. IMO におけるバラスト水管理新条約案の検討

船舶のバラスト水に含まれている水生生物が、バラスト水排出海域で海洋生態系に悪影響を及ぼすことが懸念されている。IMO では1990年開催の第30回海洋環境保護委員会 (MEPC30) から、バラスト水中の有害水生生物の移動を管理するための議論が行われており、バラスト水の管理規定を国際的な基準のもとで実施できるような条約案が検討されてきた。この条約は2003年の外交会議での採択を目標として継続的に審議されている。

2002年3月に開催された第47回 MEPC では、通信部会が作成した条約案の内容の検討を中心に審議が行われる予定であった。しかし、ブラジルなどが、バラスト水に含まれるどのような水生生物を規制の対象とするのかという最も根本的な疑問を提示し、議論が紛糾

した。

この問題をさらに検討するため、各国から参加した生物学者等による検討が行われたが、第47回MEPCではどの水生生物を規制の対象とするかの結論には至らなかった。この問題を検討するため新たなグループが設置され、2002年10月開催の第48回 MEPC までに対象生物の検討を行うこととなった。

一方、バラスト水の管理規制に関する条約の内容も検討されたが、バラスト水の交換が許容される海域の検討など、バラスト水をどのように管理すべきかなどの検討には至らなかった。その結果、対象生物の検討同様にバラスト水の管理規制に関する通信部会が設置され、次の MEPC までに条約案を検討することとなった。

2・3 大気汚染防止問題

1. IMO での審議状況

1997年9月に開催された海洋汚染防止条約 (MARPOL 条約) 締約国会議において、MARPOL73/78条約に1997年議定書として、新たに「船舶からの大気汚染防止に関する MARPOL 条約の附属書VI」および NOx に関する具体的な規制方法を定めた「船用ディーゼルエンジンからの NOx (窒素酸化物) に関するテクニカルコード (NOx テクニカルコード)」が採択された。NOx テクニカルコードに基づき附属書VIの発効までに新条約の円滑な履行のためのガイドラインの検討が進められている。

(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

1999年6月の第43回MEPCにおいて採択された「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 (船協海運年報2000参照) は、燃料油中の平均硫黄含有量のレベルの監視方法を定めるとともに、監視の結果として硫黄含有量の増加が認められれば、SOx 排出削減のための対策について、MEPC で議論を再開することを目的としている。

2002年10月の第48回 MEPC において、オランダは同ガイドラインに基づき、1999年から2001年までの硫黄分のモニタリングの報告を次のとおり公表した。この結果、上記指針に従って、3年間の平均値は2.7 (%m/m: 質量パーセント) と算出されたことから、全世界の燃料油中の硫黄含有量の参考値は2.7 (%m/m) と提示された。

また、監視プロジェクトに含まれるサンプルの地理的広がりに関する情報については、可能であれば、

| 年(1月~12月) | 1999年 | 2000年 | 2001年 |
|-----------------|------------------------------------------------|------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|
| サンプル数 | 53,000 | 54,000 | 62,000 |
| 残さ燃料油量 (M/T) | 47,000,000 | 49,000,000 世界中の補油燃料油量の約40%~50%に相当。 | 56,000,000 世界中の補油燃料油量の約40%~50%に相当。 |
| 平均硫黄含有量 (% m/m) | 2.7 | 2.7 | 2.7 |
| 傾向 | 全サンプル数の約70%が硫黄含有量2%~4%。 50%が硫黄含有量2.5%~3.5%。 | 全サンプル数の約80%が硫黄含有量2%~4%。 50%が硫黄含有量2.5%~3.5%。 | 全サンプルの約80%が硫黄含有量2%~4%。 50%が硫黄含有量2.5%~3.5%。 1%が硫黄含有量4%を上回る。 |

提供されることとなった。

(2) MARPOL 条約附属書Ⅵの発効問題

MARPOL 条約附属書Ⅵの発効要件は、「15カ国以上で、かつそれらの国に登録されている船腹量が世界の商船船腹量の50%以上の条約締結国の批准」とされているものの、2002年10月30日現在における同附属書の批准状況は、バハマ、リベリア、マーシャル諸島、ノルウエー、シンガポール、スエーデンの6カ国に止まっており、これらの国の船腹量は、世界の船腹量の25%を満たすのみである。

MARPOL 条約附属書Ⅵの決議1によれば、2002年12月31日までに、同附属書Ⅵの発効要件を満足しなければ、その障害要因を軽減させるための見直し作業を行うこととされており、2002年10月に開催された第48回 MEPC（海洋環境委員会）においては、第22回総会において採択された同附属書の発効条件が早期に満たされるような活動を締約国に促す IMO 総会決議 A 929(22)が、再確認された。

一方、ベルギー、サイプラス、デンマーク、フィンランド、ドイツ、ギリシャ、ルクセンブルグ、オランダ、パナマ、およびスペインがそれぞれ、国内の批准作業が順調に進んでおり2002年中または2003年6月までに同附属書を批准できる見込みであることを表明し、また、英も国内の法整備作業が進行中であることを表明した。

このような状況から、同附属書の発効要件は、遅くとも2003年6月までに満たされ、2004年半ばには、発効するとの見方が出てきた。

日本政府もこの状況に対応するため、批准、国内法整備等の作業を急ぐこととしている。

(3) NOx（窒素酸化物）モニタリングガイドライン

2000年1月1日以降建造された日本海事協会（NK）船級船はNOx規制対応エンジンを搭載しており、鑑定書を有している。NOx テクニカルコードに従えば、就航後の船舶においてNOx 規制適合を検証する方法は、①エンジンパラメーターチェック法（承認部品の交換記録、整備記録等を実施することによって、附属書Ⅵ第13規則に適合していることを確認する方法）、②簡易船上計測方法（簡便化された方法で、定められた負荷毎にNOx を実測する方法）、③NOx モニタリング法（エンジンの全運転範囲にわたる抜き取り検査または連続的な監視により直接NOx を計測する方法）の3つが規定されている。それらのうちの何れかを選択し、エンジンが定期的にNOx 規制

に適合していることの検査が継続実施されなければならないこととされている。

NOx モニタリング法については、2001年3月に開催された第44回設計設備小委員会（DE44）以後、本格的なコレスポネンスグループ（CG：書面審議グループ）の検討作業が始まった。

IMO 第45回 DE 小委員会

2002年3月に開催された第45回 DE 小委員会において、日本、パナマ、米国、および EUROMOT による作業報告書、日本の実船試験紹介等を踏まえ検討が開始された。

わが国は、NOx モニタリングガイドラインは、定期・中間検査時の再認証取得のためのガイドラインとすること、また、運転が過渡的状态にある場合の監視は非現実的なので、定常状態に限るべきこと、および、実用的なものとするためには計測方法の確立および診断基準の構築も考慮が必要である旨指摘した。

一方、パナマは、NOx排出規制に関するNOx テクニカルコードの第5章（試験台上におけるNOx 計測手順）規定に則ったガイドラインとすべしと述べ、米国は、将来、計測技術が進歩すれば、過渡的状态も計測可能になるであろうと主張するとともに、わが国の実船試験結果に注目していると期待を示した。欧州内燃機製造者協会（EUROMOT）は、定常状態に限った、検査官のチェックリスト的ガイドラインとすべきと述べた。

審議の結果、ガイドラインのコンセプトは、船上計測という特殊な要因を考慮した、現NOx テクニカルコード第5章「試験台上におけるNOx 計測手順」および第6章「船上におけるNOx 排出規制」に準じたものとし、以下の点を考慮したガイドライン草案が作成された。

(イ) 船上NOx モニタリングは定期／中間検査の再認証取得時の30稼動日以内に実施する。

(ロ) 過渡的状态の監視は非現実的なので、定常状態に限定したものとする。

(ハ) 4負荷計測のテストサイクル方式を原則とし、許容差は現テクニカルコードに準拠する。

この草案においては、(c)項の計測負荷や許容差を除いては、概ね我が国主張がほぼ採用された。

コレスポネンスグループの検討

第45回DE小委員会の後、米国をリーダーとする

「船上 NOx モニタリングに関するガイドライン」の作成促進のための書面審議グループが、2003年3月に開催予定の第46回 DE 小委員会へ向けて検討作業を進めている。

国内では、純技術な側面から日本船用工業会大気保全対策 WG において検討されており、モニタリングが技術的に容易に実行できるのであれば、現時点においては管理が容易であると考えられているエンジンパラメーターチェック法に代る選択肢として、期待されている。

しかしながら、書面審議グループの検討案では、テストサイクル(NOx 計測負荷; プロペラ則に従う主機関および補機の場合、25%、50%、75%、および、100%)の中に以下の主旨で整理されている問題点がある。

- (イ) 船はいつも試験台と同じ環境にはできないが、できるだけ試験台試験と類似した検証方法(NOx テクニカルコード3 2)を実施すること
- (ロ) ただし、エンジンメーカーの推奨や主管庁によって承認された試験手順は、基本的に NOx テクニカルコード3 2に添うこと
- (ハ) また、試験点数や重み付けが試験台と異なるならば、エンジンメーカーの推奨に従って主管庁によって承認された方法とされるべきこと

これらの問題点は、基本的に試験台の計測方法を参考にして規定されているため、実行が困難であることから、当協会は、以下の点を指摘した。

- (イ) モニタリング方法は、次の理由から船内で実施可能であることを十分に考慮する必要がある。
 - (a) 測定法の選択権は船主にあるが、船主は煩雑な方法は選択しない。
 - (b) 現在のモニタリングドラフトは簡易計測とほぼ同等な手順であり、船主にとって魅力がない。
- (ロ) 航海状態においては、運転時間の大部分を75%から85%の負荷域が占めており、比較的安定した運転状態を期待できる。
- (ハ) 日本造船研究協会の NOx の実船計測実験(**船協海運年報2001参照**)の結果からもほぼ一点における計測によって、規制への適合を説明できるデータがまとまりつつある。
- (ニ) ガイドラインが柔軟すぎて、各国の規制レ

ベルにばらつきが発生しないように、また PSC で不当な取り扱いとならないように実用的な計測方法が必要。

- (ホ) 1 ~ 2 点の計測は新しい考え方なので、試験手順および判定方法も同時に検討することは重要。

これらの問題点を考慮し、当協会は、①計測点数については、1 ~ 2 点の計測点とするガイドラインを作成する方が合理的であり、②その判定基準も同時に検討すべきとする意見を大気保全対策 WG および国土交通省へ提出し、IMO のコレスポンスグループにわが国意見として提案している。

(4) 燃料サンプリングのためのガイドライン

MARPOL 条約附属書 VI の第18規則(6)によれば、本船に保管すべき燃料油のサンプルはガイドラインに沿って採取されることが規定されていたが、2001年3月に開催された第44回 DE 小委員会において、ガイドライン案が合意されたことから、2002年3月の第47回 MEPC において、審議された。

同案には、サンプル場所に関連して「continuously throughout(終始連続)」という記述が用いられているが、

大型船は補油量が大量で、バージが複数となるため、補油期間中にホースの付け替えが生じるとともに、補油時間も長い。

したがって、「終始連続」が補油作業の最初から最後までを通して切れ目なく連続ドリップ(滴下)して燃料を採取することを意味するのであれば、異常に大量のサンプル油を採取することとなる。

送り手のバージが代わる毎にサンプルを取り直す必要がある。

一応の補油作業が終了した時点で、サンプルバッグを新しいものに取り替える措置をとる。バッグを交換したことによって、追加移送時に何がバージから移送されたかを特定することもできる。そのため、実質的には、連続的にサンプルを採取し続けることは適切ではない。

等の問題があった。

第47回 MEPC において、我が国は、ガイドラインにある「補油燃料油移送期間を通して連続的に採取される」というフレーズは、バンカーデリバリーノート(Bunker Delivery Note : 船名、補油港、補油日、燃料油供給者の所在地、製品名、補油量、15 の密度、硫黄含有量、および、燃料油が附属書 VI に適合

することを供給者が宣誓したサイン等が記載されている燃料油ごとに提供される記録)毎に示される燃料油について、移送の間、連続的にドリップサンプリングすることを意味すること、および、「連続的」の意味としては、2つまたはそれ以上のバンカーデリバリーノートを余儀なくされる補油量を積み込む場合には、サンプル採取用の袋やボトルを取り替えるために一時的に中断されることができ、そして必要に応じて再開されることができると提案し、ガイドラインとしてMEPC決議MEPC 96(47)へ盛り込まれた。

なお、本ガイドラインによって要求されるサンプルは、あくまでMARPOL条約附属書VIによって規制されている燃料成分の適合性を証明する物証となる。したがって、慣例的に補油時に採取されている本船保管用の“Retained Sample”とは別に確保されなければならないことに注意が必要である。

2. 国際的な動向

米国環境保護局(EPA)による大気汚染に関する独自規制について

(1) EPAの規制に関する独自規制の動き

IMOは、船舶からの大気汚染問題への取り組みとして、窒素酸化物(NO_x)および硫黄酸化物(SO_x)の排出などを規制するMARPOL条約附属書VIを1997年に採択した。しかし、同附属書の批准が進まず、未だ発効していないことから、米国環境保護局(EPA)は2002年5月末に独自の船舶排出ガス規制案を発表した。

同規則案は、2004年以降に製造される機関に対して、MARPOL条約附属書VIの排出基準と同等の基準を、また、2006年以降に製造される機関に対して、それよりさらに30%減の基準を求めており、EPAは、同規則の実効性を高めるため米国に入港する外国籍船への適用も視野に入れたものだった。

(2) 産業界の対応

(イ) ICSの対応

本件に関し、ICSは以下を骨子として、地域規制を導入するより同条約附属書VIを早期に発効させることに尽力すべき旨のコメントを提出した。

- (a) 米国は、まずMARPOL附属書VIを批准し、その後種々の排出規制について議論を始めるべきこと。
- (b) EPAのNO_x規制案は米国籍船にのみ適用すべ

きこと。

- (c) もし、米国が硫黄分規制をしたいのであれば、IMOにおいて、硫黄分排出規制地域(SECA)の指定を受けるべきこと。

(ロ) 当協会の対応

当協会も、以下を骨子とする米国の地域規制の導入に反対するコメントをEPAへ提出した。

- (a) 上記ICSコメントを支持する。
- (b) 米国が同条約附属書VIに早期に批准し、国際的枠組みの中で排出ガス問題に対応するべきこと。
- (c) 国際航海に従事する船舶への各種規則は国際基準に準じるべきであり、同規則案の対象から外国籍船は除外すべきこと。
- (d) EPA規制案の履行には、船舶特有の環境を踏まえると、以下のように技術的に困難な点が多い。

① 船舶からの排気の測定

船舶からの排気の状態を正確に計測することは、状態に応じて、かなり困難であるため、実効的かつ費用対効果のある計測方法を世界標準として採用することによって、大気汚染防止に取り組むべき。

• 気象・海象の影響

船舶からの排気は、船自身の状態と気象・海象などの影響により、機関の運転状態が大きく変化し、排ガス中の多くの性状が変化している。このため、特に冬季の北太平洋・大西洋海域にあっては、信頼できるデータを得るための測定は非常に困難である。

• 計測機器

校正装置、標準ガスを含むNO_x測定装置の価格は数万ドルに及ぶ。さらに、現在実用化されている技術では、測定機器の校正が必要であるが、その費用は、1回、全項目(ガス分析器、回転計、圧力計、温度計、湿度計等の排ガスおよびエンジンパラメータを計測する測定器)につき5000~1万ドル(60万~120万@¥120/\$)と見積もられている。さらに、船内で校正が行えない測定機器は、あらかじめ校正に要する日数を考慮し、2セット必要な場合も想定できる。

さらに、NO_x排出量算定に必要な馬力を計測するエンジントルクゲージを設備していない船舶も多い。

② 燃料油

世界的に均質で安定な船用燃料油の供給体制が整備されることが、大気汚染問題を解決する鍵となる。

• 燃料油の品質

燃料油の性状がエンジンの性能やトラブル、排気ガスの性状に大きな影響を及ぼすことが経験的に知られているが、船舶で使用されている残さ燃料油は自動車の燃料と異なり性状の変動が極めて大きい。燃料油中の何が燃焼の良否に大きく影響を及ぼすかは解明されていない。

燃料に関する標準（規格）は、単に粘度を中心とした燃料油の分類を規定したものであり、燃焼特性を分類するものではない。しかし、燃料油規格に求められる成分と NOx の排出特性との関係は薄いため、現在の性状表示（規格で合意されている成分）では、NOx 排出量を予測するには極めて不十分である。

• 硫黄分とシリンダーオイル添加剤のバランス

シリンダーオイルは、一般的な性状の燃料油に合わせ一種類しか搭載していない。世界的な船用燃料油の硫黄含有分は 3 ~ 3.5% 前後と言われており、米国で供給された低硫黄燃料油（1% 前後）に対しては、シリンダーオイルの中和能力が過剰となり、硬い炭分として固体化したア

ルカリ成分が原因となった、シリンダーライナ・ピストンリングの深刻な異常摩耗を経験している。SOx 排出規制のためには、燃料油中の硫黄分を世界的に標準化する努力が必要である。

③ 機関整備

船舶は、建造後長期間、高効率・高負荷運転で使用されるため、自動車とは異なり、その間のメンテナンス、改造、修理などが不可欠である。メーカーの指示にしたがった定期的な機関整備は NOx レベルに影響を与えるものではないが、燃焼効率改善のための修理が実施されることもある。円滑な経済運航の中で、排気ガス規制がこれらの修理に支障を来たすものであってはならず、また、その際の点検方法も世界的に統一された手法によるものとされるべきである。

さらに、欧州内燃機関製造者協会（EUROMOT）や MAN B&W 等のエンジンメーカーおよび国際商工会議所（ICC）、WSC（WORLD SHIPPING COUNCIL：米国に定期船を配船している船社の情報交換を行う組織）等の海運団体等の多方面から、EPA の提案に対し、地域規制に反対する意見書が提出された。

その後、EPA は本規制に係わる動きを示していないが、MARPOL 条約附属書 VI の批准準備作業を進めている。

2・4 円滑な船舶リサイクルの促進

1998年頃より環境保護団体の抗議活動を背景に船舶の解撤による環境汚染や人体への影響、ならびに劣悪な労働環境の改善について国際的な対応が強く求められ、国際海事機関（IMO）をはじめとする内外の関係機関等において検討が進められている。船舶解撤はそのほとんどが発展途上国で行われており、2001年の船舶解撤量は、インド、バングラディッシュ、中国、パキスタンの4国で世界の95%以上を占めている。一方、今後大量の解撤予定船の発生が見込まれており、ノルウェー船級協会（DNV）によると、2015年までに年平均約2,900万 DWT もの解撤対象船が発生することが予測されている。実効性に欠ける方策の導入により船舶解撤が滞ると国際基準に満たない船舶が増加し、その結果、海上安全、海洋環境保全に悪影響を及ぼし却って海洋環境破壊につながることも考えられることから、現在の船舶リサイクル慣習の改善には、円滑な老朽船

の解撤促進と船舶解撤による環境破壊防止とのバランスのとれた方策が必要となっている。

1. IMO（国際海事機関）MEPC（海洋環境保護委員会）

(1) 第46回 MEPC

IMO では、2000年3月の第44回 MEPC において船舶解撤をその検討課題とすることが正式に合意され、船舶解撤に関する情報収集を行うため、バングラディッシュを調整役とするコレスポンス・グループ（CG）が設置された。2001年4月の第46回 MEPC においては、以下のCGの検討結果が報告され、次回会合よりワーキング・グループ（WG）を設置するとともに、船舶解撤を第47、48、49回 MEPC の主要議題とすることが合意された。

- ① 船舶のリサイクルは優先度の高い課題である。
- ② 船舶のリサイクルはIMO が主体となって取り組

むべきである。

- ③ 次回会合より WG を設置すべき。
- ④ 将来的取り組みとして、ガイドラインを作成すべき、等。

(2) 第47回 MEPC

2002年3月の第47回 MEPC では、バングラディッ

シュを議長とする WG が設置され、IMO の役割を特定するとともに、船舶リサイクルに係る IMO ガイドラインの項目案、ならびに同ガイドラインに関連する IMO 総会決議案を策定した。(資料2 4、および2 5参照)

〔資料2 4〕船舶リサイクルに関する IMO ガイドライン骨子案

序

1 総則

- (1) 適用関係
- (2) 他の機関による活動
- (3) 危険物質の特定

2 グリーンパスポート及び他のインセンティブの仕組み

3 新造船

- (1) 新船の設計・建造における危険物質の最小化
- (2) リサイクルし易く、かつ、船舶のライフサイクルの中で、または船舶の退役時に危険物質を取り除き易い船舶・機器の設計
- (3) 危険物質ならびに船上にあるリサイクル活動に何らかの支障となる恐れのある他の物質のインベントリー（明細書）の作成およびそのライフサイクルを通じての維持

4 現存船

- (1) 危険物質ならびに船上にあるリサイクル活動に何らかの支障となる恐れのある他の物質のインベントリーの作成
- (2) 修繕・大規模な改造に際しての危険物質の最小化
- (3) インベントリーの維持
- (4) リサイクルに向けた船舶の準備

5 旗国の役割

- (1) インベントリーの管理

(2) 「リサイクルのための準備完了」状態の基準の確立

(3) 実施

6 寄港国（Port State）の役割

- (1) リサイクルされる予定の船舶のための PSC 手順の確立
- (2) 実施

7 リサイクル実施国の役割

- (1) リサイクルされる予定の船舶から発生する廃棄物のための適当な受け入れ施設の設置ならびに維持]
- (2) リサイクルのために引き渡される船舶の管理手順の確立
- (3) 実施

8 他の関係者（以下を含み、以下に限らない）との連携

- (1) ILO（国際労働機関）
- (2) バーゼル条約（有害廃棄物の国境を越える移動の管理に関する国際条約）
- (3) ロンドン条約（廃棄物その他の物の投棄による海洋汚染の防止に関する国際条約）
- (4) 船主／船舶管理者／運航者／用船者
- (5) 解撤ヤード
- (6) 非政府機関
- (7) ブローカー
- (8) 保険者
- (9) 造船所／修繕所

〔資料2 5〕船舶リサイクルに関する総会決議案

総会は、

海上安全と船舶からの海洋汚染の防止および抑制に関する規則・ガイドラインに関連する総会の機能に関する IMO 条約第15条(j)を想起し、

船舶リサイクル業界において環境、健康および福祉について懸念が増大していることに留意し、

また、MARPOL73/78条約の締約国籍船は常に同条約の

規定に従うべきこととされていることにも留意し、

さらに、ILO、バーゼル条約および他の船舶リサイクル関係者の役割に留意し、

[かつまた、バーゼル条約によって準備された船舶の全部または一部の解撤の環境上健全な管理の技術ガイドラインに留意し、]

船舶リサイクルの改善に向けて貢献するために、船舶の

2 環境対策

ライフサイクルを通じて検討することが必要であることを認識し、

また、リサイクル施設に引き渡す前の船舶の準備に関し船主の助けとなる行動指針を作成した業界の主導を認識し、さらに、船舶の設計・建造・維持において危険物質の使用を最小化すべきであること、および環境上・安全上の危険と健康・福祉への懸念を実行可能な範囲で減らすことにより船舶リサイクルに向けた準備をする必要があることを認識し、

1. 船舶のリサイクルに関するガイドラインを採択し；
2. ガイドラインを実施することを各国政府に求め；

同ガイドライン項目案は、国際海運会議所(ICS)等の主要海運団体で構成するシップ・リサイクリング・ワーキング・パーティが作成した行動指針(the Industry Code of Practice)をベースとし、その中で船舶の建造から退役時までの船舶のライフサイクルを通じた奨励策の項目が示された。特に、船主が大きく関わると思われる船舶の運航時の取り組みとしては、船舶に含まれる危険物質のインベントリーの作成、危険物の最小化、リサイクル前の準備、に関する項目が掲げられている。総会決議案では、ガイドラインに関連して、その採択、各国への奨励等が盛り込まれた。今後は、2003年春の第49回 MEPC までに総会決議案およびガイドラインを最終化し、2003年11月の第23回 IMO 総会にて採択することとし、引き続き設置するCGにおいて2002年10月の第48回 MEPC までにガイドラインの草案を作成することとなった。

また、バーゼル条約事務局よりIMO に対して「船舶はどの時点で廃棄物となるか？船舶はいつ船舶でなくなるのか？」等の質問状が送られ、これに対してWG は、MARPOL73/78条約では船舶を廃棄物と見なす定義はなく、同条約が適用されなくなったという時以外には船舶でなくなるということを示す基準はない等の回答を作成し、2002年5月のバーゼル条約第5回法律作業部会に提出することとした。IMO は、船舶リサイクルに関して、引き続き国際労働機関(ILO)、バーゼル条約締約国会議と協調していくこととしている。(2. UNEP(国連環境計画)バーゼル条約参照)

本会議には、当協会も政府代表団の一員として参加し、各関係者にとって合理的かつ実効性・実行性のある検討が行われるよう日本政府を通じて意見反映に努めた。

3. MEPC に対し、船舶リサイクル問題を常に見直し、船舶リサイクルの国際ガイドラインをさらに発展させることを要請し；
4. さらに、MEPC に対し、ガイドラインを推進する最も適した方法を検討するとともに、ガイドラインの実施の進捗状況およびガイドラインの目的の成果を精査することを要請し；
5. MEPC に対し、本件に関しILO およびバーゼル条約との協力を継続すること、ならびに他の関係者に対して参加を奨励することを強く勧める。

2. UNEP(国連環境計画)バーゼル条約 1)

船舶解撤が初めてバーゼル条約の議題として取り上げられたのは、1999年12月の第5回締約国会議(COP)においてである。第5回 COP では、船舶解撤による環境への影響を抑制するために、技術作業部会(TWG)において、「船舶解撤ヤードの技術ガイドライン」を策定し、法律作業部会(LWG)において、バーゼル条約を船舶に適用した場合の問題点の検証作業を行うことが決定した。

1. 正式名称は「有害廃棄物の国境を越える移動およびその処分の規制に関するバーゼル条約」

(1) 技術作業部会(TWG)での検討状況

2000年10月の第17回 TWG より「船舶解撤ヤードの技術ガイドライン」²⁾(以下、技術ガイドライン)の検討が開始され、2001年6月の第18回 TWG において、ノルウェー、オランダ、インドが起草した技術ガイドライン案が提出された。その後、2002年1月の第19回 TWG、同年5月の第20回 TWG での検討を経て技術ガイドラインは最終化され、2002年12月の第6回締約国会議の採択を待つこととなった。技術ガイドラインは、船舶解撤の現状から、船舶に含まれる危険物質およびその取り扱い方法、既存の解撤ヤードが Environmental Sound Management(ESM)を確立するために、短期(1年以内)、中期(5年以内)、長期(10年以内)に実施すべき項目等が取りまとめられている。

2. 正式名称は、「THE ENVIRONMENTALLY SOUND MANAGEMENT OF THE FULL AND PARTIAL DISMANTLING OF SHIPS」。バーゼル条約ホームページ <http://www.basel.int/>にて入手可能。

(2) 法律作業部会(LWG)

船舶解撤については、2000年6月の第1回 LWG より議題となっていたが、実質的な議論は、2002年

1月の第4回LWGより開始された。第4回LWGでは、IMO等の関連機関および各締約国より船舶解撤に係る情報を集め、第5回LWGにて検討することが承認され、また、IMO、国連海洋法条約(UNCLOS)、ロンドン条約(LC)に対して、具体的に、以下の5つの質問に対する回答を求めることとなった。

【LWGから各機関への質問事項】

- (1) いつ船舶は廃棄物となるか？ いつ船舶は船舶でなくなるのか？
- (2) 船舶が廃棄物となる時点、および、特に船舶の廃棄の意図を決定するためにはどんな基準または指針が用いられるべきか？
- (3) 以下のシナリオにおいて、どの国(例：旗国、船主国、港湾国)が適切な条約/規定の遵守を確保する責任/義務を有するのか？(a)政府所有船；(b)ある船舶がある締約国の管轄地域内で廃棄物となり、その後解撤国に移動する場合；(c)船舶が公海上で廃棄物となり、解撤国に移動する場合；(d)船舶が公海上で廃棄物となり、締約国を通過し、最終的に解撤国に移動する場合；(e)船舶が解撤国内の管轄地域で廃棄物となる場合；(f)船舶が地上または海上において放棄されたり、あるいは沈められた場合、またはそのような状況が発見された場合。
- (4) ロンドン条約、国連海洋法条約、バーゼル条約およびIMO条約間において、潜在的または判明できる重複、差異、または抵触が存在するか
- (5) 解撤船上の廃棄物(積荷および運航上発生するものの両方)に対して、もしあるとすれば、どんな規則が適用されるか？

これに対して、IMO、UNCLOSより、両機関が管轄する条約では「解撤船舶を廃棄物と見なす定義はない」とのスタンスに基づく回答が寄せられた。

2002年5月の第5回LWGでは、IMO、UNCLOSの回答を留意するとともに、2002年の第6回COP以降も船舶解撤をLWGの議題とすることについて検討が行われ、その結果、2002年12月を回答期限としてIMO等と同じ質問を各締約国にすることとし、その回答を基にLWG事務局がまとめた文書を2003年に開催する第6回LWGにて検討することとなった。

3. 国際労働機関(ILO)

船舶解撤に携わる作業員の労働安全面での対策が立ち遅れていることからILOにおいても、2000年5月の

「輸送機器の製造におけるグローバル化の社会的・労働者の影響に関する三者(政府、使用者、労働者)会合」にて、船舶解撤における労働安全衛生に関するガイドラインの作成に向けて検討を進めていくことが合意された。IMOとバーゼル条約TWGで作成されるガイドラインを補完することとなるILOガイドラインは、2003年までに技術専門家のグループによって最終化される予定である。

4. 国際海運集会所(ICS)

1999年3月、船舶解撤への世界的な関心の高まりを受け、国際海運会議所(ICS:International Chamber of Shipping)は、関連団体とともに船主によるシップ・リサイクリング・ワーキング・パーティ(WP)を設置、船舶解撤問題への対応を自主的に検討することとし、その主要な取り組みとして、船舶に含まれる危険物リスト(Inventory List)および船舶解撤に係る行動指針(Industry Code of Practice)を作成することを決定した。以降8回にわたるWPでの検討を経て、インベントリーリストを含む行動指針が、2001年8月に発表された。

同行動指針は、海運業界をはじめ関係者がそれぞれの立場から適切な船舶リサイクルを行うための行動を奨励することを目的とし、各海運会社に対しては、船舶に含まれる危険物リストの作成および解撤ヤードへの提供、解撤前の危険物の最小化、ならびにガスフリー状態での船舶の引き渡し等を可能な範囲で実施することを奨励している。当協会も同WPに積極的に参加し、円滑な船舶リサイクルの確保の観点より、行動指針が各関係者にとって技術的、経済的に合理的かつ実効性のあるものとなるよう種々意見反映に努めた。

5. シップ・リサイクル連絡協議会

2000年10月、わが国の海運、造船、解撤、船用業界等は、船舶から発生する資源の90%以上が再利用・再使用されることから船舶解撤を資源のリサイクルと捉え、また、船舶解撤問題の改善には関係者の協調が不可欠との見地より、シップ・リサイクル連絡協議会(以下、連絡協議会)を設立し、現行の船舶解撤慣習の改善に向けた実効性のある方策の検討を実施している。

2001年7月、第3回連絡協議会を開催し、解撤に係る基準の策定には環境や労働安全衛生面で問題視されているアジア主要解撤国の対応力を考慮することが重要との認識から、主要解撤国の対応可能性を把握するため実情調査を実施することと決定した。それを受

2 環 境 対 策

けて2001年11月に中国での調査を実施し、その結果、中国は、①十分かつ安価な労働力および旺盛な再生鋼材の国内需要が存在すること、②アフロート型の解撤方式を採用し、中国独自の技術ガイドラインを策定していることなどから、今後、解撤に関する国際的な環境規制に対応できる可能性があり、また、世界の解撤発生見込み量（2015年までの年平均2,900万 DWT、ノルウェー船級協会(DNV)予測数値による)の約3割を担うことができる解撤能力を有することが判明した。2001年12月の第4回連絡協議会では、今後の活動として、中国の調査結果やインド等主要解撤国の現状を踏まえ、アジア域内関係者の連携体制を構築していく一環として、日本と中国の連携の強化を模索していくことが合意された。

2002年4月の第5回連絡協議会では、各国際機関に

において、主要海運・造船・解撤国が存在するアジア地域の意見を反映させていくことが必要であることに鑑み、本連絡協議会としても中国をはじめとするアジアの関係事業者との連携強化を通じ意見反映を行っていくこととし、また、IMOにおいて技術ガイドラインの作成などが急速に進められていることから、本連絡協議会内にワーキング・グループを設置し、

- ① 既存船における船舶のインベントリーリスト(危険物質リスト)の作成
- ② 既存船における危険物質の最小化

の2点について、実効性のある方策を集中的に検討し、わが国政府やICS等に働きかけ、国際会議等へ意見反映させることとした。

本連絡協議会の活動では、日本造船工業会とともに、当協会が中心的な役割を果たしている。(資料2-6)

〔資料2-6〕 シップ・リサイクル連絡協議会委員名簿

2002.4 現在

| | 会 社 名 | 氏 名 | 役 職 |
|---------------|-----------|---------|----------------------|
| 日本船主協会 | 川崎汽船 | 新井清和 | 経営企画グループ課長 |
| | 商船三井 | 祁答院 包 剛 | 営業調査室室長代理兼IR室室長代理 |
| | 東京タンカー | 高橋秀幸 | 総務部副部長兼総務グループ長 |
| | 日本郵船 | 岩切裕二 | 企画グループグループ長代理 |
| 日本造船工業会 | 石川島播磨重工業 | 河辺 勲 | 船舶海洋事業本部技師長 |
| | 住友重機械工業 | 竹川正夫 | 船舶艦艇鉄構事業本部技術部主席技師 |
| | 日立造船 | 中桐 廣 道 | 船舶防衛事業本部管理部兼統合準備室副参事 |
| | 三菱重工業 | 天野 隆 史 | 船舶・海洋業務部部長代理 |
| (日造協) 解撤企業協議会 | 宮地サルページ | 高谷修三 | 代表取締役 |
| | 山路産業 | 山路 宏 | 代表取締役 |
| 事 務 局 | 日本船主協会 | 植村保雄 | 常務理事企画調整部長 |
| | | 石川 尚 | 企画調整部課長 |
| | | 細川 淳 | 企画調整部 |
| | | 本澤健司 | 企画調整部 |
| | 日本造船工業会 | 緑川好浩 | 企画部長 |
| | | 今井義久 | 企画部特別調査役 |
| 土谷俊文 | 企画部企画グループ | | |

【オブザーバー】

| | | |
|------------|-------|----------------------|
| 船舶解撤事業促進協会 | 園部迪夫 | 理事事務局長 |
| 日本船用工業会 | 中 千 秋 | 管理グループ企画チームチームリーダー部長 |
| 日本海事協会 | 甲斐輝光 | 品質システム審査室主管 |
| 国土交通省 | 伊藤真澄 | 海事局造船課専門官 |

2・5 地球温暖化防止問題

1. 国際的な検討状況

地球温暖化問題への具体的な対応を国際的な枠組みで取り組むため、1992年に気候変動枠組条約が採択され1994年に発効した。その後、1997年、京都で開催された第3回気候変動枠組条約締約国会議(COP3)において、先進国全体で、2008年から2012年までの間に1990年比で5%以上の温室効果ガス排出削減を行うことを規定した「京都議定書」が採択された。

京都議定書では、先進国についての排出削減の数値目標が定められているが、国際運送に使用される燃料(バンカー油)からの温室効果ガスの排出削減については、「国際民間航空機関(ICAO)および国際海事機関(IMO)を通じて作業することにより、航空機用および船舶用の(バンカー)燃料からの温室効果ガスの排出の抑制または削減を追求する」と規定され、京都議定書の対象外として取り扱われることとなった。

これを受けて、IMOは2002年3月に開催された第47回海洋環境保護委員会(MEPC47)において、「船舶のCO₂排出基準」、「外航船舶からの温室効果ガスによる環境影響評価のための指標(インデックス)」、「温室効果ガス排出権取引」、「運航面における温室効果ガス削減措置」等に関して概略以下の議論を行った。

さらに、IMOは、2003年の秋に開催予定の第23回IMO総会において採用されるGHG削減(Green House Gas)に関するIMO戦略文書を作成するため、ノルウェーをコーディネーターとするコレスポンデンス・グループを設置すること、次回MEPC48(2002年10月開催予定)でIMO戦略文書を最終化するためのワーキング・グループを設置することが合意された。

① 船舶のCO₂排出基準

温室効果ガス(GHG)削減の基礎となる基準の策定が今後IMOで必要であることが合意され、基準を策定する上で対象とすべきGHGについて議論が行われた結果、CH₄(メタン)、HFCs(代替フロン)については排出量が少ないこと、基準を簡素化する必要性からCO₂を優先することが合意された。

また、削減目標値について船舶はこれまでの努力で高い熱効率を実現していることを前提に短期的対応策と達成可能な現実的な目標を今後検討していくことが合意された。

② 「外航船舶からの温室効果ガスによる環境影響評

価のための指標(インデックス)」

地域的な規制としての手法としては良いが、実施主体をIMOとすることに疑義があるとの意見が出されたが、今後も引き続き検討することとなった。

③ 排出権取引

外航海運における排出権取引の売り手、買い手が誰になるのか確立することが困難であるが、可能性については継続して検討していくこととなった。

④ 運航面における温室効果ガス削減措置

船主はあらゆる観点から常に経済運航を迫っており、現段階で運航面でのGHG排出削減をさらに追及することは困難であると認識された。

2. 国内の検討状況について

- (1) 交通部門における地球温暖化対策のあり方勉強会
国土交通省は地球温暖化対策に関する内外の動向や地球温暖化防止のための国内対策のあり方について情報提供および意見交換を行い、交通部門における地球温暖化対策に関する現状認識と問題意識の共有を図るため、2001年12月に国土交通省および交通関係事業者団体で構成する「交通部門における地球温暖化対策のあり方勉強会」を発足させた。

本会は2001年2月に発足させた「交通部門における環境税のあり方勉強会」を引き継ぐ形となり、気候変動枠組条約締約国会議やICAO、IMO等交通部門に係わる最新の情報を共有化し、今後国内外で環境問題の大きな局面を迎える時期に開催し、所要の対策を検討していくこととなった。

- (2) 日本経団連環境自主行動計画

日本経済団体連合会(日本経団連)では、1992年の地球サミットに先駆けて、1991年に経団連地球環境憲章を策定し、環境問題への取り組みが企業の存在と活動に必須の条件であるとの基本理念を掲げるとともに、1996年には経団連環境アピールを取りまとめ、温暖化対策について産業界として実効ある取り組みを進めるべく自主行動計画を策定することを宣言した。これを受け、翌97年には経団連環境自主行動計画を策定し、その進捗状況を毎年フォローアップしている。これは政府が策定した地球温暖化対策推進大綱において対策の主要な柱の一つに位置付けられており、2001年10月の第4回フォローアップ

時には48業種が参加した。

日本経団連は、2010年度の産業・エネルギー転換部門(36業種)からのCO₂排出量を1990年度レベル以下に抑制するとの目標を掲げているが、フォローアップの結果、2000年度のCO₂排出量は4億8609万トン(CO₂換算)となり、前年度比1.1%増加、1990年度比で1.2%増加した。

なお、当協会もこの取り組みに賛同し、環境自主行動計画を策定しており、外航船舶を対象に、2010

年度における輸送単位当たりのCO₂排出量(排出原単位)を1990年度より10%削減するとの目標を盛り込んでいる。2000年度の排出原単位については、調査の結果1990年度比-14.5%となった。

| 年 度 | 1990 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 |
|-----------------------|------|------|------|------|------|
| CO ₂ 排出原単位 | 1.00 | 0.86 | 0.90 | 0.84 | 0.86 |

注) 排出原単位は、輸送貨物1トン当たりのCO₂排出量で、1990年度を1としている。

2・6 油汚染事故および海上災害防止への対応

2・6・1 官民合同流出油防除訓練の実施

東京湾排出油防除協議会は、1997年7月に東京湾中の瀬で発生した原油タンカーの底触による原油の流出事故を契機に設立され、毎年1回の訓練が実施されてきた。

今年度の訓練は2002年1月26日、横浜海上防災基地、および川崎シーバース付近の海域において実働・机上訓練が実施された。本訓練は例年11月頃に実施されてきたが、今年度は海上におけるテロ行為に対する訓練が実施されたため1月の開催となった。

当協会は東京都、神奈川県、千葉県等の地方自治体、第三管区海上保安本部および各海上保安部などの保安機関、海上災害防止センター、内航タンカー総連合組合などの他団体とともに机上訓練に参加した。

今回の訓練では「川崎シーバースに着積荷役中のVLCCに、小型船が舵の故障により衝突し破口を生じ原油が流出した」との事故を想定し、①舟艇からのオイルフェンスの展張や油処理剤の散布などによる流出油の拡散防止、②東京湾内各地区の流出油防除協議会との連絡体制の確認などを中心に約2時間にわたり実働・机上訓練が実施された。

また、今後の訓練のあり方に関して、より実効的な訓練方法を検討することなどを目的とする技術専門委員会の設置が検討された。本委員会は2002年度の総会にて審議され、承認後設置されることとなった。

2・6・2 海上災害防止センターの活動

1. 海上災害防止センターへの協力

「海洋汚染の防止に関する法律」の一部改正(1974年7月施行)により、150G/T以上の貨物油を積載してい

るタンカー所有者にオイルフェンス・薬剤等の排出油防除資機材を船内あるいは陸上基地に備え付けることが義務付けられた。さらに、1975年12月には、陸上からの油の流出および火災の発生に対処するためのコンビナート防災法が成立したのを受け、海上での防災体制の整備も付帯決議とされたことから、「海洋汚染の防止に関する法律」が「海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律」(以下海防法)に全面改正された(1979年5月施行)。これにより、従前の排出油防除資機材に加えて、新たに、5,000G/T以上のタンカー所有者には油回収船の配備も義務付けられることとなった。また、同法に基づき海洋汚染及び海上災害の防止等に関する事業を実施するための機関として、新たに、海上災害防止センターが1976年10月に設立された。

当初、当協会は内部に(財)海上防災センターを設置し、排出油防除資機材を一括して配備していたが、油回収船の配備も義務付けられたことから、同センターを発展的に解消し、海上災害防止センターに設けられた機材部に防除資機材の配備を引き継ぐとともに、油回収船の配備も委ねることによって、これらの配備を一元的にかつ効率的に実施することとし現在に至っている。

なお、これら防除資機材や油回収船の配備等の所要費用については、海上災害防止センターがタンカー所有者に代わって防除資機材や油回収船を備え付けている旨を証する書類(排出油防除資材備付証明書ならびに油回収船等配備証明書)の発行料金を賄われている。当協会は法定義務である資機材の配備への協力だけに留まらず、海上災害防止センターの防災事業ならびに円滑な運営への協力を通じて、海洋環境の保全についても積極的に協力している。

2. 油回収船の代替および証明書発行料金の値上げ

海上災害防止センター（海災防）は、油回収船を全国に10隻配備しているが、船齢が20年を超え老朽化が進んだため、2001、2002年度にそれぞれ5隻づつ、油回収装置へ代替することとしている。

この油回収装置の購入資金を賄うため、証明書発行料金（2000年度1件あたり平均発行料金167,000円）を2001年度より一律12,000円値上げし、2002年度よりさらに10,000円値上げした（向う5年間据置の方向）。

また、従来、発行料金は、1航海ごとの航海契約と、8回分の航海契約料金を前納する年間契約の2本立てとなっており、年間契約において、1年間の入港回数が8回に満たない場合その分の料金は払い戻されていたが、会計監査での指摘もあり、2002年度より、当該払戻し制度は廃止されるとともに、航海契約および年間契約のほか、4回分の料金を前納する半年契約が新たに追加された。

3. 消防船「きよたき」の代替

1970年に川崎沖で発生した「ていむず丸」爆発事故を契機に、東京湾における民間自営消防体制の整備についての運輸大臣指導を受け、海上防災センター（現海災防）は大型化学消防船「おおたき」および「きよたき」をそれぞれ1972年および1975年に建造した。

これら2隻の消防船は、東京湾内における火災事故の発生に備えつつ、海上交通安全法等により義務付けられている巨大船である危険物積載船の航行中の待機配置および停泊着積中の荷役警戒等の火災警戒業務にも従事しているが、建造後20年を超え、1996年に「おおたき」が、2001年に「きよたき」が代替建造された（下表参照）。これに伴い、2002年度の料金体系の見直しを検討され、設備更新のための引当金は課税対象となる可能性が強いとの見方から当面積み立てを行わないこと、および新造船2隻体制が整ったことによる経費合理化効果等から料金の引き下げが実施された。

| | おおたき | きよたき |
|---------|---------------|--------------|
| 総トン数 | 199 | 263 |
| 長さ×幅×深さ | 36.32×8.9×3.7 | 40.0×9.2×4.0 |
| 主機関 | 1800PS×2 | 1800PS×2 |
| 最大速度 | 15.28ノット | 16.0ノット |
| 放水装置 | 18,000ℓ/分1基 | 18,000ℓ/分1基 |
| | 4,000ℓ/分1基 | 4,000ℓ/分1基 |
| | 3,000ℓ/分1基 | 3,000ℓ/分1基 |
| 泡原液タンク | 22,000リットル | 22,000リットル |
| 粉末消火剤 | 5.1トン | 5.1トン |
| オイルフェンス | 160m | 300m |
| 建造年月 | 1996年3月 | 2001年12月 |

2・7 海洋汚染防止条約等の改正

2001年4月に開催されたIMO第46回海洋環境保護委員会（MEPC）において、次の条約改正が採択された。（船協海運年報2001参照）

1. シングルハルタンカーのフェーズアウト促進

1999年12月のエリカ号事故を契機に、概略以下のとおりシングルハルタンカーの使用期限を前倒しするMARPOL条約附属書I第13G規則が改正された。本改正規則は2002年9月1日より施行されている。

(1) カテゴリー1（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）であって、MARPOL条約発効時の現存船）

2003年から2007年の間に船齢の古い船から順次各年の引渡し日にフェーズアウト。

(2) カテゴリー2（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）であって、MARPOL条約により分離バラストタンクが配置されてい

るもの）

最終使用年限を原則2015年とした上で、2003年から2007年の間はカテゴリー1とほぼ同様、2008年から2015年の間はそれぞれ1982年から1988年の各年に建造されたタンカーを船齢が26年に達するまでにフェーズアウトし、1990年以後の建造船も2015年中にフェーズアウトする。フェーズアウト日は各年の引渡し日とする。

(3) カテゴリー3（MARPOL条約でダブルハル化が要求されていないもの）

カテゴリー2のフェーズアウトスケジュールと同様。

また、カテゴリー1は2005年を超えて使用する場合、カテゴリー2は2010年を超えて使用する場合、船舶の状態を評価するCAS（Condition Assessment Scheme）への適合が条件とされた。CASは検査強化プログラム（ESP）の履行を確実にすることを目的と

しており、検査手続き面での強化を図るほか、検査の範囲・内容を ESP より多少強化しており、最終的に主管庁による代行機関の実施した CAS 検査に対す

る検証を経て、証書(Statement of Compliance)が発給されるスキームである。

2・8 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を国際的規則に適切に対応し、船舶運航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、依然として国際的基準に適合していないサブスタンダード船が世界の市場に残り、海難事故などを引き起こしている。

このような状況のもと、海運業界では船主、運航者、用船者、荷主、寄港国、保険、船級協会等の各関係者が国際機関や政府の公的規制・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を促進する環境を創出しようとする動きが起きている。

この動きは、1996年開催のオランダ政府主催による第1回 Mare Forum96(マリン・フォーラム96)に始まり、欧州委員会と英国政府によるサブスタンダード船排除を目的としたセミナーの開催、欧州委員会によるクオリティ・SHIPPINGの行動原則を定めた憲章が提唱されるなど欧州中心に展開してきた。

2000年3月にシンガポールにおいて同国政府の主催によりアジアで初めてのクオリティ・SHIPPING・セミナーが開催され、2001年3月にはオーストラリア・シドニーにおいて“International Symposium on Safer Shipping in the APEC Region”が開催されるなど、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。

その後、2001年10月にはオランダで Human factor (人的要因)に焦点を当てたフォーラムが開催される

とともに、2002年7月にはデンマーク・コペンハーゲンで Quality Shipping Conference が開催されている。

このような状況下、日本政府においても、2002年初め、関係各国の交通担当大臣を招いて「交通大臣会合」を開催し、大臣共同声明とともに、以下①～⑦のアクションプランを発表している。

「交通大臣会合」において発表された海事分野におけるアクションプラン

海洋汚染の防止のため、サブスタンダード船の排除を目指し以下アクションプランを策定。

- ① 旗国の条約実施状況に対する IMO 監査プログラムの創設
- ② 質の高い船舶に対するインセンティブスキームの推進
- ③ 船舶データベース利用の拡大及び使用の推進
- ④ ISM コードの実施
- ⑤ PSC の運用方法の調和
- ⑥ 開発途上国の旗国としての条約実施及び PSC 活動のための技術支援
- ⑦ サブスタンダード船に対する監視システムの整備

クオリティ・SHIPPING推進のため、安全航行に係わる各規則の遵守はもとより、さらに自主的な基準を設定しそれを実行すること、船主、運航者、用船者、船舶管理会社、旗国、寄港国などの関連者が責任連鎖の中でそれぞれの責任を全うすること、情報の交換・透明性の確保、質の高い船員の確保と育成のための環境整備の必要性など共通認識のもと議論が行われている。

2・9 環境セミナーの開催

当協会はこれまで開催してきた「海洋環境シンポジウム」をさらに発展・深度化させるため、当協会会員会社や関係省庁を含む関連業界を対象に「環境セミナー」を2002年3月20日に日本海運倶楽部国際会議場に

において開催した。

このセミナーでは、参加者の今後の環境活動の参考になるよう地球温暖化問題をはじめ、環境問題を経営上の重要課題として取り組んでいる企業の環境活動、

国際的な枠組みや国内における環境問題への対策等について講演が行われた。

さらに、海運・陸運・航空各業界の環境担当者の参加を得て、運輸・物流業界における環境対策についてパネルディスカッションを行い、それぞれの業界が抱える環境問題と環境対策の実例や今後の課題等について意見交換を行った。

当日のセミナーには会員会社、関連団体、関係省庁のほか、陸運、航空業界から200人を超える参加があった。

環境セミナーの演題および講演者は以下の通りである。

講演 1 . 「地球温暖化問題の現状と将来」

講師：東京大学大学院

教授 石 弘之氏

講演 2 . 「IBM の環境問題への取り組みについて」

講師：日本アイ・ピー・エム株式会社

顧問 山本 和夫氏

講演 3 . 「地球環境問題に係わる内外の動向について」

講師：国土交通省総合政策局環境・海洋課
課 長 大野 裕夫氏

パネルディスカッション

「物流業界における環境対策」

パネリスト：

羽田 知所氏

(商船三井執行役員)

小山 智之氏

(日本郵船安全環境グループ環境
マネジメントチームチーム長)

別所 恭一氏

(佐川急便環境推進室長)

本房 文雄氏

(日本航空地球環境対策推進部部長)

コーディネーター：

青山 佳世 (フリーアナウンサー)

3

国際関係

この章のポイント

CSG(先進国海運担当官会議)に対応する各国船協の連合体として1963年に設立されたCENSAが2001年末を以って解散。その業務をICSに移管した。

01年9月の米国同時多発テロ事件を受け、当協会は理事長を本部長とする「情報連絡本部」を設置。会員会社の被害状況等各種調査、タリバン側軍事施設攻撃開始を受け、船舶の安全確認と報復テロによる警戒に関する注意喚起を行った。

テロ事件後、IMO等の国際機関で海事保安強化に関する新たな世界的ルールが検討される一方、米国は独自対策の検討／実施を進めた。

米国議会で、新たな自国海運保護条項を含む2002年度国防授權法案が提出されたが、各国政府等による強力な反対運動の結果、本条項は削除されることとなった。

OECDでの外航船社間協定に対する独禁法適用除外制度見直しに関する議論を踏まえて、事務局が最終レポートを発表。当協会をはじめ多くの関係者の反対にもかかわらず、除外制度を原則廃止すべきとの基本スタンスが盛り込まれた一方、本レポートの今後の取り扱いは各国政府に委ねられることとなった。

アジア船主フォーラム第11回総会が2002年5月28日に台北で開催された。

中国・國務院が2002年1月1日、運賃届出義務などを盛り込んだ「国際海運条例」を公布したが、実施細則案は未定のまま。

WTO第4回閣僚会合は、中国、台湾の加盟を正式承認するとともに、新多角的通商交渉(新ラウンド)の立ち上げに合意。海運を含むサービス分野も、新ラウンドの枠内で交渉が行われることになった。

3・1 外航船社間協定に対する独禁法適用除外制度

外航定期船社によって結成されている運賃同盟や協議協定などについては、日米欧をはじめ各国で独占禁止法の適用除外がかねてより認められており、一定の条件下での協定の締結と活動が認められてきた。

各国の同制度を巡る近年の動きを見ると、公正な競争環境を確保するなどの観点から、関連国内法の見直しが適時行われているが、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外航船社間協定の活動は、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(Trade Industry)全体にとって必要であるとの基本的考えに基づき、同制度の存続に向け対応している。

最近の主な動向は以下の通りである。

3・1・1 OECD

OECD(Organisation for Economic Co-operation and

Development:経済協力開発機構)は、1995年の閣僚理事会での議論を踏まえ、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5月にOECD事務局から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(本章では以下「除外制度」)の見直し案(「海運規制改革レポート」)が提出された。

同レポートでは、スロット交換、施設の共有等に関しては包括適用除外の存続を推奨するものの、共通運賃を設定する協定に関しては、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。

本件については、2000年5月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(WS)で、当協会ほか、OECD加盟国の海運当局・競争当局・船主団体・荷主団体・フォワーダー団体等の代表が出席し、定期船海運の特性や除外制度

の必要などについて幅広く議論したが、結局結論には至らなかった。(船協海運年報2000参照)

その後 OECD 事務局は本件に関し、各国船主・荷主団体等を対象に協定の実態などに関する調査を実施し、CENSA(欧州日本船主協会評議会)、WSC(ワールド・ SHIPPING・カウンスル=世界の有力定期外航船社約30社による団体)、ESC(欧州荷主協会)、NITL(全米産業運輸連盟=米国大手荷主代表)等合計9団体から回答が寄せられ、2001年3月、当協会も船社間協定の重要性と除外制度の維持を求める意見書を提出した。(船協海運年報2001参照)

OECD 事務局はこれらを踏まえ、2001年11月に最終レポート案を発表した。同最終レポート案では、アライアンス、コンソーシアム等を含む運航協定に関しては、同制度の必要性が明記されたものの、共同運賃設定と運賃協議に関しては当初案同様、除外制度の廃止が推奨された。しかし、その上で、同レポート案は、同推奨案で船社側の理解が得られない場合には、米国 OSRA(1998年改正米国海事法)の考え方と類似した以下3点を満たす協定については、次善の方策としてその存続を認めてもよいこととした。

1. 運賃その他運送条件は船社／荷主間の個別・秘密の自由交渉によるべき
2. 船社／荷主は運賃を含むサービスコントラクト(SC)の主要点を対外秘とできる
3. 船社は、過度の市場支配に至らない限度で運航協定を結ぶことができる

同レポート案は、2001年12月6日にパリのOECD本部にて開催された2回目のWS(ワークショップ)において検討され、同WSにはOECD加盟の運輸・競争両当局のほか、海運・荷主・フォワーダー各業界の代表を含む約130名が参加した。

WSでは、ここ数年の間に同制度の見直しを実施した日本・米国・豪州・カナダ各政府から、現時点でのさらなる見直しは必要ないとする考え方が表明された。またEUは、同レポートを今後の議論の出発点にすると述べたに留まり、この問題についての立場を明らかにしなかった。一方当協会からは、喜多澤国際幹事長(商船三井定航部計画室長)、黒谷国際幹事(川崎汽船コンテナ船事業担当役員付理事)および園田国際企画室長が出席し、現行制度の必要性を主張する発言を行った。また、CENSAやWSCなど他の海運業界代表からも除外制度維持の立場からレポートの内容を批判する意見が続出した。

これに対し荷主業界からは、ESCがレポート案を支持するとの発言を行ったが、NITLは、OSRAの下で認められている現在の除外制度を見直す必要はないとし、日本荷主協会も、日本では船社間協定と荷主との間で協議慣行が確立しており、協定が権力を濫用しないことを前提に、除外制度については現状維持の立場であることを表明した。

以上の結果、今回のWSでも明確な結論に至らず、OECD事務局は出席者の意見を踏まえて最終レポートを取りまとめることとした。

2002年4月16日、OECD事務局より最終レポートが発表され、当協会等多くの反対にもかかわらず、除外制度を原則廃止すべきとの基本スタンスは保持された。但し、同レポートの拘束力については、「OECD加盟国政府は次回、除外制度を見直す際にレポート内容を考慮に入れるべき」として、その後の取り扱いは加盟国政府の判断に委ねられることとなった。

これをもってOECDでの本問題に関する議論は一旦終結するものと思われるが、EU等において本レポートの発表を踏まえた動きが見られ(3・1・2参照)これらの動きには今後も注視する必要がある。

3・1・2 EU

欧州連合(EU)における、競争に関する基本的ルール(実体法)は「EEC設立条約(ローマ条約)」第81条、82条に規定されており、関係する事業者等を直接規律している。81条は事業者／事業者団体による競争制限的な協定、協調行為等を禁止し、82条は市場支配的地位の濫用を禁止している。定期外航海運に関しては、一定の条件の下、前記2条に関する例外規則(欧州理事会規則No.4056/86)が制定されており、海運同盟に対する競争法の一括適用除外が認められている。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ムに対しても、市場占有率に応じた条件はあるものの、同じく例外規則(欧州委員会規則No.823/2000)により、包括適用除外が認められている。

1. 欧州理事会規則No.4056/86見直し問題

2001年11月のOECD海運規制改革レポート最終案(3・1・1参照)発表後、欧州連合加盟国の諮問委員会で検討を行った結果、欧州委員会は制定以来15年以

上改訂されていない欧州理事会規則No4056/86(以下「4056/86」)の見直しに着手することになった。

見直しは、以下3段階に分けて進められることが明らかにされている。

[第1段階](2002年秋～2003年秋/末)

Shipper/Carrier/Forwarder等関係者に対し、アンケートを実施(2002年秋)

アンケート結果は、外部コンサルタント会社に分析委託し、分析の結果をEUホームページで公表する。分析結果を踏まえて、ワーキングペーパー(technical working paper)を作成し、これに対する関係者(含外国政府、業界)のコメントを受け付ける。

[第2段階]

第1段階の分析・コメントを検討し、その結果を2004年秋頃にグリーンペーパー(GP)*1若しくはホワイトペーパー(WP)*2として発表する。発表後、関係政府・業界にコメントを求める。

[第3段階]

① 第2段階でGPが発表された場合:

GPに対する関係者コメントを踏まえて、さらに検討を深める。

② 第2段階でWPが発表された場合:

新規立法に向けた手続きが開始される。(通常、1年程度で新規規則が確定)

見直しが実際に4056/86の改廃につながるかどうかは、欧州委員会も「今後の検討内容次第であり、全く白紙」としているものの、当協会は今後動向を注視し、ICS、ECSA(欧州船主協会)等関係団体とも連携して、除外制度維持に向け積極的な活動を行うこととしている。

*1:グリーンペーパー(GP: Green Papers)

欧州委員会が、特定の政策分野において関係者の議論を喚起し、意見を聴取する目的で作成する文書。

*2:ホワイトペーパー(WP: White Papers)

特定の政策分野に関し、立法等EUとしての活動提案を含む文書。

2. 内陸運賃設定権に関する同盟と欧州委員会間の係争問題

1992年以来、欧州競争法(EC条約81条、82条並びに4056/86等)の適用を巡り大西洋航路協定(TAA)、大西洋同盟協定(TACA)、欧州同盟(FEFC)の3同盟と欧州委員会が係争していた問題で、2002年2月28日、欧州初審裁判所(CFI)の判断が示された。

それぞれの判決とこれまでの経緯は以下の通りである。(船協海運年報1996も参照)

なお、判決文原文では、訴訟当時の条文が用いられているが、1999年に発効したアムステルダム条約によりEC条約の条文番号の付番の変更が実施(例:現在のEC条約81条=1999年以前の85条)されており、本項では便宜的に変更後の条文番号に変換して記載した。

[TAA(Trans Atlantic Agreement:大西洋航路協定)に関する訴訟]

① TAAとは

大西洋航路の12社が結成した船社間協定。93年1月～94年9月の間活動。

② 争点

a) マルチモーダル輸送の一環としての欧州内陸運賃設定の可否

b) Capacity Management Programme(CMP:状況に応じ、最長2年間、船腹の最大25%までの凍結を行うもの)の可否

③ 経緯

1992年4月のTAA結成の際届け出られた基本協定に対し、欧州委員会は、協定内容の一部がEC条約81条に違反するとし、94年10月、協定の効力停止を命令した。これに対し、TAA船社は94年12月、命令の無効並びに発効差し止めを求めてCFIに提訴、95年3月、無効請求に関する判決が出るまでの間、命令の差し止めが認められた。

④ 判決要旨

a) 二重運賃構造(dual-rate structure)を持つTAAは運賃同盟とは認められず、4056/86は適用されない。よって、内陸運賃設定については、内陸輸送を定めた欧州理事会規則1017/68(以降1017/68)並びにEC条約81条が適用されることとなるが、同設定は両規定の定める個別適用除外要件を満たさない行為であり、認められない。

b) CMPは、運賃上昇若しくは維持を目的としてメンバーの船腹量を制限する効果をもたらすものである。これは明白な競争制限に該当し、EC条約81条1項違反である。

[TACA(Trans Atlantic Conference Agreement:大西洋同盟協定)に関する訴訟]

① TACAとは

TAAの活動を引き継いだ大西洋航路の船社間協

3 国際関係

定。94年10月発効。02年6月現在は日本郵船を含む6社が加盟。

② 争点

- a) マルチモーダル輸送の一環としての欧州内陸運賃設定の可否
- b) 欧州委員会に届出済の行為(この場合は内陸運賃の設定)に対し、罰金免責を欧州委員会が取り消す(=罰金課徴を可能とする)ことの可否

③ 経緯

欧州委員会がTAAの活動をEU競争法違反として調査を開始したため、TAA船社は従来の協定内容を改め、新たにTACAを結成し、1994年7月、基本協定が届け出られた。しかし、95年7月、欧州委員会は予備調査の結果、TACA協定中、内陸運賃設定条項がEU競争法に違反するとして、TACAへの罰金免責を認めない旨を通告した。TACA船社は同通告の差し止めを求め、CFIに申し立てを行ったものの、95年11月、予備調査段階での差し止め請求は時期尚早として、却下された。

その後、ヒアリング等の手続きが重ねられ、96年11月26日、欧州委員会は、正式にTACA協定の内陸運賃設定をEU競争法違反として罰金免責を取り消し、その効果は予備的調査終了時(95年7月)に遡及すると決定。この決定に対し、TACA船社は無効を求めてCFIに提訴していた。

④ 判決要旨

- a) 内陸運賃設定については、4056/86は適用されない。従って、1017/68及びEC条約81条が適用されることとなるが、同設定は両規定の定める個別適用除外要件を満たさない行為であり、認められない。
- b) 1017/68には4056/86同様の罰金免責条項(届出行為に対しては、欧州委員会の審査終了までの間、罰金の課徴を行わない条項)は存在しない。さらに罰金免責がEC条約81条を含むEU法上の一般原則ともなっており、本件罰金免責の取り消しは適法。

[FEFC (Far Eastern Freight Conference : 欧州同盟) に関する訴訟]

① FEFCとは

アジア=欧州・地中海航路における複数の往復航同盟の総称。最初の同盟の結成は1879年。02年6月現在は川崎汽船、日本郵船、商船三井を含む

14社が加盟。

② 争点

- a) マルチモーダル輸送の一環としての欧州内陸運賃設定の可否
- b) 欧州委員会による懲罰的罰金課徴の可否

③ 経緯

1989年、ドイツ荷主協会は、FEFCによる内陸運賃設定はEU競争法に違反するとして、欧州委員会に異議申し立てを行った。これに対し、欧州委員会は92年12月、同設定はEU競争法違反として設定の停止と、メンバー船社1社あたり1万ECU(当時のレートで約150万円)の懲罰的罰金の支払いを命令。これに対し、FEFC船社14社中13社は95年3月、命令の取り消しを求めてCFIに提訴、同4月には命令の差し止めを求めて追加提訴した。95年10月、CFIはFEFCの差し止め請求を認め、TACAに関する判決若しくは本件命令の取り消しに関する判決が出るまでは、欧州委員会の命令は発効しないこととなった。

④ 判決要旨

- a) 前記TACA判決④(a)と同様
- b) FEFC側には内陸運賃がEC競争法違反との認識はなく、故意/不注意による違反ではない。また、FEFCはタリフを公表しており、いわゆる「秘密カルテル」とは認められない。FEFCの永きにわたる公共性等を併せ考えると、これに懲罰的罰金を課することは適当でなく、この部分に関する欧州委員会の命令は無効とする。

以上の判決により、FEFCに対する懲罰的罰金が取り消された以外、船社側の主張はEU競争法上受け入れられないこととなったものの、同盟側は上級審であるECJ(欧州裁判所)に控訴しないことを決定した。同盟側は、現在ではTACA、FEFCともに内陸運賃設定を行ってならず、判決が業務に支障を与えるものではない点や、4056/86が除外制度を規定する理由として、同盟に運賃安定化効果があることが判決に明記された点を勘案し、係争を継続するよりも、欧州委員会や荷主との対話を通じ、合意の上での解決を図る方が得策と判断したものと見られている。

なお、TACA船社15社に関しては、96年11月26日の罰金免責取り消しの決定後、98年9月16日、欧州委員会は総額2.73億ECU(当時のレートで約420億円)の罰金支払いを命令した。これに対し、TACA船社は命令の取

り消しを求めてCFIに提訴、現在も裁判中である。本件に関する判決は、2003年末頃出されるとの情報もある。

また、今回の判決により、欧州委員会は同盟による過去の別の内陸運賃設定について、新たに罰金を課徴する権利を留保した形となり、今後の同委員会の動向には注視が必要である。

3. 同盟活動に関するガイドライン(TACA II 承認)問題

TACA 船社は、99年1月、欧州委員会との上記法廷闘争を継続する一方で内陸運賃設定条項を含まない改訂版 TACA 協定 TACA II を欧州委員会に届け出た。TACA II は数度の修正を経て、2001年11月、欧州委員会より承認案が公表されるに至った。内容は以下の通りであるが、欧州委員会はこれが他の欧州発着同盟にもガイドラインとして適用されることを明らかにしている。

内陸輸送部分に関しては、同盟として内陸タリフの設定は行ってはならない。また、マルチモーダル輸送の一環として、同盟船社が海上輸送部分は同盟タリフに従った上で内陸輸送を提供する際は、内陸部分の運賃が実際のコストを下回ってはならない。

同盟船社により、同盟タリフ外で運送される非公開サービスコントラクト(C・SC: Confidential Service Contract)データが同盟内外に漏洩することを防止するため、C・SC に関する情報は独立した第三者機関が収集する。

同盟による船腹調整に関しては、それが運賃上昇、若しくは人為的ピークシーズンをもたらすものであってはならない。共同船腹調整は、短期的な需要波動に対処するものに限り認められる。

承認案発表にあたっては、大西洋航路における TACA の輸送シェアは、1995年当時の60%強から現在は50%程度に低下し、さらに TACA 船社による輸送の内、同盟タリフで運送される貨物は全体の10%程度であり、残りは船社/荷主の SC によって運送されている点も考慮されている。

以上の承認案は ESC を中心とした一部の荷主団体による質問や反対意見のため、02年6月末現在では未だ正式承認に至っていないが、近々承認されるものと見られている。

4. EC 条約81条、82条の見直し問題

現在、欧州理事会および欧州議会によって EC 条約81

条、82条運用見直しに関する欧州委員会提案(2000年9月)について検討が行われている。現在のところ、海運に関係する主要改正点(案)は以下の通りである。

競争法に抵触する可能性がある協定等に関しては、事前届出制度に代えて、アドホックなチェックを実施することとする。(アドホックチェックの内容等未詳)

競争法に関する審査権限を欧州委員会から加盟国競争当局・裁判所に移管する。

4056/86、1017/86等独禁法に関する欧州理事会規則の手続き規定を、新規則に一本化する。

2002年6月に開催された欧州運輸閣僚理事会でも短時間の審議が実施されたが、アドホックチェックの詳細、権限移管に伴う影響等の検討は未了であり、当協会は ECSA 等と連携の上、今後の動向を注視することとしている。

3.1.3 米 国

1. 独禁法適用除外制度廃止法案に関する動き

1999年5月に施行された OSRA(Ocean Shipping Reform Act: 米国外航海運改革法)においては、船社と荷主の非公開サービスコントラクト(C・SC: Confidential Service Contract)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再確認した内容となっている。

しかしながら、1999年後半から同制度を見直す動きが一部に見られ、ハイド下院議員(当時の下院司法委員長)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ていたいわゆるハイド法案(H.R. 3138)を提出したものの、2000年12月、第106議会閉会に伴い、審議未了により廃案となった。(船協海運年報2001参照)

2001年3月、第107議会開会に伴い、センセンブレナー新下院司法委員長により、ハイド法案と同内容の法案(H.R. 1253)が提出された。本件に関しては、2001年4月、WSC が同委員長および関係議員等宛に除外制度の維持を訴える書簡を提出した。

2002年5月24日には、下院司法委員会で公聴会が開催され、WSC Koch 会長ら4名が証言を行ったほか、2団体が証言書簡を提出した。法案賛成派、反対派それぞれの証言概要は以下の通りである。

[法案賛成派]

すでに除外制度が廃止／縮小された鉄道、航空産業等において、破壊的競争は発生しておらず、除外制度廃止が破壊的競争につながるとの海運界の主張は実例がない。

除外制度により、船社は共同してトラック運賃を引き下げており、これが港湾ドライバーの低収入につながっている。

除外制度の利益を享受しているのは米国発着の外国船社であり、米国消費者は高額の上運賃の被害を受けている。

(証言者)

- 司法省反トラスト局 C. James 司法次官補
- Pacific Coast Forwarders & Customs 協会 R. Coleman 理事長
- チームスター国際組合(運輸労働者を中心とする全米最大級の労働組合) J. P. Hoffa 会長
- American Cotton Shippers Association [書簡提出]

[法案反対派]

すでに激しい競争下にあり、投資に見合う利益が得られていない外航海運業において除外制度が廃止されると、破壊的な競争を引き起こす。

破壊的競争はサービス低下、運賃高騰、さらには運輸インフラへの投資の不足につながる。

海運関係労組(海員組合、パイロット組合等)も法案に反対している。

除外制度の目的は、慢性的供給(船腹)過剰の特質を有する外航定期海運業における運賃・サービスの不安定を除去し、海上輸送の十分かつ効率的な供給の確保を通じた米国の国際貿易競争力確保にある。

(証言者)

- WSC C. Koch 会長
- FMC(連邦海事委員会) F. Creel 委員長 [書簡提出]

今後の審議日程は不透明であるが、荷主側の除外制度廃止に向けた議員等への働きかけは根強く、委員会採決に向けた水面下での動き等に関して一層の状況注視が必要である。

当協会は、84年米国海運法が数年にわたる検討の末に改正されて以来未だ二年強であり、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みの変更は必要ないと考えている。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、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。

2. OSRA の影響に関する FMC 報告書について

FMC は OSRA 施行の影響について2年間かけて報告書を作成することが定められており、2001年9月、最終報告書が発表された。報告書は、OSRA は当初の意図通り「より市場に即した、効率的な定期船事業の発展を促している」と結論付ける一方、OSRA に対する市場の不満も認め、FMC はその影響を引き続き監視しなければならないとも指摘している。具体的には、特に、協議協定による自主的ガイドラインが共同運賃引き上げにつながっていないか、船社によるタリフ公示が適正に実施されているか、非公開サービスコントラクト(C・SC)導入に伴い小口荷主が不公正な扱いを受けていないか等の観点から監視を継続するとしている。

また、OSRA 施行に伴い、定期船貨物の80%以上がSCの下で輸送されており、伝統的な同盟はあまり重視されなくなり、(いわゆるコンソーシアやアライアンスなど)船舶共用やスペースチャーターといった運航効率向上型の契約が圧倒的に増加している現状等も併せて報告された。

報告書に関して、FMCのCreel委員長は「OSRAの制定は、市場に対する信頼性を高めることで競争力に優れた効率的な外航海運業の発展を促すためで、その目的は達成されていると思う。」と述べ、OSRAに対する前向きな捉え方を明らかにしている。

3. 1. 4 その他諸国

1. カナダ

カナダ政府は、1999年5月の米国のOSRA施行後、独禁法適用除外を定めるSCEA(Shipping Conference Exemption Act 2001)の見直しに着手し、1999年9月に除外制度を10年以内に廃止する条項(Sunset Clause)を含む見直し案を発表した。

しかし、同案は2000年11月に審議未了のため廃案となり、2001年3月、代替としてSunset Clauseを除いたカナダ新海事法案(Canada Shipping Act 2001)が提出され、審議の結果成立、2002年1月30日より施行された。

同法案は、先の法案とは一転、引き続き除外制度存続を認める一方で、当局(カナダ運輸局)へのタリフ

届出の廃止や、非同盟船社がインディペンデントアクション(IA)を行使する場合の事前通告期間の短縮(15日→5日)、非公開サービスコントラクト容認等、OSRA型の規制緩和を盛り込んでいる。

2. 中国

中国では、反不公正競争法(Anti-Unfair Competition Law、1993年成立)、価格法(Pricing Law of 1997)等により価格カルテル行為、支配的地位の濫用、ダンピング行為等が規制されているものの、競争法分野全体をカバーする「独占禁止法」は未制定であり、独立した運用・監視機関(日本の公正取引委員会にあたる行政当局)も存在していない。

1999年11月、独占禁止法(Antimonopoly Law of the People's Republic of China)の骨格案が固まり、現在政府内で詳細検討中である。2002年3月の全国人民代表大会では、WTO加盟(2001年11月)を受けて独禁法等の法整備を急ぐ方針が明らかにされており、当協会では船社間協定の取り扱いを含めて、今後の動向を注視することとしている。

3. その他各国

オーストラリアの独占禁止法改正動向、タイの貿易競争法、インドネシアの反独占法等の施行状況等、わが国海運産業に影響を与える競争法の動きに関して、引き続き動向を注視することとしている。

3・2 WTO

WTO(World Trade Organization:世界貿易機関)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進められてきた。

しかしながら、海運は1995年までの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。

外航海運業はかねてより海運自由の原則の下で自由化が進展している分野ではあるが、一層の自由化が望まれる国々も依然として存在している。外航海運が世界貿易の持続的発展を支援していく上でも、最恵国待遇や内国民待遇などのGATS諸原則が早期に外航海運分野に適用され、公正な市場開放が多角的枠組みの下で保証されていくことが重要である。

1. WTO 第3回閣僚会合後の動き

1999年11月に米国シアトルで行われた第3回WTO閣僚会合では、アンチダンピング等の問題で各国の意見が対立し、新多角的通商交渉(新ラウンド)は立ち

上がらなかった。(船協海運年報2000参照)

しかしながら、海運を含む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決定事項に基づき、2000年1月からサービス貿易理事会(以下、サ貿理)特別会合で自由化交渉が開始され、暫定作業計画に基づいて各国から分野別交渉提案が行われた後、2001年3月には各国提案を元に「交渉ガイドライン」が合意された。

一方、日本、EC等海運交渉に関心のある国/地域は、サ貿理特別会合での交渉開始を受けて海運関心国非公式会合(いわゆる“海運フレンズ会合”)を結成し、早期に海運交渉を本格化すべく、同特別会合に海運交渉に関する共同声明を提出するなど各国に対する働きかけを行った。

その後、サ貿理特別会合では、2001年11月に開催される第4回閣僚会合後の本格交渉開始を視野に入れ、各国の分野別交渉提案の論点整理を行った。

(船協海運年報2001参照)

2. WTO 第4回閣僚会合

WTOの閣僚会合は隔年で行われることになっていることから、WTOは新ラウンド立ち上げを目指し、2001年11月9日から14日までカタールのドーハで第4回閣僚会合を開催した。

(1) 中国、台湾の加盟

中国が、WTOの前身である関税貿易一般協定(GATT)に加盟を申請したのは1986年である。GATTがWTOとして発足した1995年に中国はオブザーバー

3 国際関係

資格を得たものの、正式加盟には至らず、同年に改めて WTO 加盟を申請した。その後、中国は加盟に向け、WTO 加盟各国と二国間交渉を行い、2001年9月に漸く加盟関係文書が採択された。

実質的な加盟交渉が全て終了していることにより、第4回閣僚会合では11月10日に加盟が正式承認され、中国は15年をかけて自由貿易体制への参加を実現した。人口13億人の巨大市場を抱える中国の WTO 参加は、世界経済の活発化の起爆剤として期待されている。

また、1990年に加盟申請していた台湾も11月11日に加盟が正式承認された。台湾の実質的な加盟手続きは1999年までに終了していたが、1992年のWTO理事会にて中国の加盟を台湾より前に採択する旨が合意されていたため、台湾加盟は中国の加盟まで待たされる形となっていた。

* 中国は加盟承認直後に、加盟受諾文書を WTO 事務局に寄託したため、WTO ルールに基づき文書提出から30日後の2001年12月11日に加盟が発効した。

また、台湾は12月2日に加盟受諾文書を寄託したため、2002年1月1日に加盟が発効した。

(2) 新ラウンドの立ち上げ

米国同時多発テロによって強まった世界景気減速への危機感を背景に開催されたドーハ閣僚会合では、新ラウンド立ち上げが決裂した第3回閣僚会合の反省に立ち、WTO 体制の恩恵が乏しいとする途上国に配慮して議論が進められ、新ラウンドの立ち上げをうたった閣僚宣言が採択された。

閣僚宣言では、新ラウンドの期限を2004年末までとしており、加盟144カ国／地域は今後約3年間の交渉で鉱工業品の関税引き下げや農業自由化などを含め、新たな通商ルールを作ることになった。

これにより2001年1月から交渉が開始されているサービス分野についても、新ラウンドの枠内で交渉が行われることになり、海運を含むサービス分野について以下日程が定められた。

- ・他国に対する1回目の自由化要望（リクエスト）提出期限：2002年6月30日
- ・同要望に対する1回目の回答（オファー）提出期限：2003年3月31日

ウルグアイラウンド以来7年ぶりとなる新ラウンドでは、海運分野への GATS 諸原則適用による世界共通の自由化ルール構築が期待される場所である。

3 . WTO 第4回閣僚会合後のサービス交渉の動き

新ラウンドの立ち上げに伴い、海運を含むサービス分野については各国の1回目の自由化要望（リクエスト）を2002年6月30日までに提出することが定められていたため、わが国政府も海運関係要望事項を含む各サービス産業横断的な自由化要望を各国に送付した。（海運分野に関する自由化要望事項は87カ国に提出）各国の自由化要望に対する1回目の回答（オファー）期限は、2003年3月31日までとされているため、わが国を含む各国は回答期限に向け要望対象国との間で2国間協議を行うこととなっている。

4 . WTO サービス自由化交渉に対する民間の対応

(1) 当協会の対応

他国に対するわが国要望事項に当協会意見を反映すべく、国際幹事会において20カ国／地域に対する当協会としての海運関係要望事項を取りまとめ、2001年1月に国土交通省に提出した。

今後は従来同様、同省や関係機関を通じてサ貿理特別会合や2国間協議等の情報収集に努めると共に、今次交渉で GATS 諸原則の海運分野への適用が実現し、海運市場の自由化が促進されるよう意見反映を図ることとしている。

(2) 日本経団連の活動

① 提言「WTO 新ラウンド交渉立ち上げにあたっての基本的立場」

日本経団連はわが国産業界の意見を集約した提言を取り纏めており、2001年7月には次期ラウンドに備え「WTO 新ラウンド交渉立ち上げにあたっての基本的立場」を取り纏めた。同提言では、国際通商システムの中核である WTO における一層の多角的自由化、ルールの強化・整備は、わが国企業の国際ビジネスに不可欠であるとして、2001年11月に開催される WTO 第4回閣僚会議で包括的な新ラウンドの立ち上げの必要性を強調している。

② JSN 訪ジュネーブ・ミッション

サービス自由化交渉に日本の産業界の意見を反映させることを目的に、日本経団連は JSN（サービス貿易自由化協議会）のメンバーを2001年9月にジュネーブに派遣した。

同ミッションは、サ貿理議長および WTO 事務局、わが国、米国、EU、アジア等の政府代表部とサービス交渉をめぐり率直な意見交換を行った。

同ミッションには当協会園田裕一国際企画室長

も参加し、WTO 交渉関係者との一連の会合の中で、海運交渉問題における当協会の立場等について説明した。会合では先進国のみならず発展途上国もサービス交渉の重要性を十分認識し、様々な提案を行いながら交渉の促進に積極的に取り組んでいることが感じられた。また、多くの関係者が海運交渉再開の必要性に言及し、同交渉に対する関心の高さが明らかとなった。

③ WTOサービス貿易自由化交渉に関するアンケート

サービス貿易自由化交渉に対する産業界としての意見をわが国要望事項に反映すべく、他国におけるサービス貿易上の障害について会員にアンケートを行い、取りまとめた結果を2002年4月までに外務省に提出した。

(3) 国際海運団体の活動

各国の船主協会で構成する ICS(国際海運会議所)でも WTO 問題を取り上げており、海運業界としての意見を OECD の会合等に反映している。

3・3 テロ防止策等に関連する各種保安対策強化問題

3・3・1 米国同時多発テロに関連する諸問題への対応

2001年9月11日に発生した米国同時多発テロに関し当協会は、翌12日午前5時、福島理事長を本部長とする「情報連絡本部」を設置し、関係省庁はじめ関係方面からの情報収集に努めるとともに、会員会社および関係者との連絡体制の強化を図った。また、国土交通省からの注意喚起や警戒の強化等の通達等については、都度、直ちに会員会社に周知した。

9月26日の常任理事会において、航行安全問題については海務委員会を中心に、また、輸送協力などの問題については政策委員会を中心に、事態の展開を見極めつつ、必要に応じ検討を進めることとした。

また、各社におけるテロ対策に資するため、ICS が作成したテロ対策ガイドラインの和文抄訳を付して会員会社へ配布した。

一方、米国はさらなるテロ攻撃に備え、保安対策強化のため国内立法を検討しているほか、IMO に対し船舶、コンテナ、船員および港湾に係る海上安全強化策を提案し、全世界レベルでのテロ防止対策を求めている。当協会は、これらに関する情報の収集に努めるとともに適宜船主意見の反映に努めた。

ところで、今回のテロによる甚大な被害は、国際的な再保険市場にも大打撃を与えた。これにより、戦争保険分野では引受拒否をはじめ、引受限度額の引下げ、保険料率の引上げ等の混乱が生じた。

船舶保険分野においても、従来の保険契約が一方的に解除された後、新たに割増保険料率が徴収される水域(除外水域)を設定した新契約を締結せざるを得ないような状況となった。さらにその後、基本料率の引上げが行われるなど大きな影響を受けた。

当協会は各産業ならびに諸外国の状況等戦争保険全般に関する情報収集等を行い、またそれら情報の会員への周知に努めた。

3・3・2 IMO・米国における海事保安対策の検討

1. IMO における海事保安対策の検討

(1) 第75回海上安全委員会

2001年9月の米国同時多発テロ事件を受け、IMO は2001年11月の第22回総会で、海事分野における保安対策の強化を図る方針を固め、具体的には2002年12月に外交会議(Maritime Security Conference)を開催し、保安対策強化のため海上人命安全条約(SOLAS 条約)の改正を行うことを決定した。

IMO は、まず2002年2月に海上安全委員会(MSC)作業部会を開催して、保安対策強化に向けて検討すべき事項の整理を行った後、第75回 MSC 会合(MSC 75)を同年5月に開催し、SOLAS 条約の改正案等について審議した。

MSC75での審議概要は以下の通りである。

(2) 船舶における保安対策等の強化

① 自動船舶識別装置(AIS)の早期導入

船名、位置、針路等の船舶動静情報を自動発信する AIS については、2000年12月の SOLAS 条約改正により、新造船に関しては2002年7月1日以降の建造船に搭載することおよび既存船については2008年7月までに船種と船型により順次導入していくことが取り決められていた。しかし、沿岸国が全ての船舶の動静情報を把握できる AIS は海事保安対策に有効であるとの考えから、第75回 MSC 会合にて既存船の導入時期を前倒しすることが決

定され、導入時期は以下4案から最終決定することとなった。

イ) 2004年7月1日以降最初の安全設備検査時期または(2004年12月31日)までのいずれか早い時期まで(5万G/T未満のタンカー、旅客船以外の船舶に影響)

ロ) 2004年7月1日まで(同上)

ハ) a. 1万G/T以上5万G/T未満については2004年7月1日以降最初の安全設備検査時期まで。但し、2005年7月1日以降であってはならない。

b. 1万G/T未満の船舶については、2004年12月31日以降最初の安全設備検査時期まで

ニ) 2006年7月1日まで(3千G/T未満のタンカー、旅客船以外の船舶に影響)

しかしながら、AISの早期導入については、機器の供給および多数の船舶に対する搭載工事が物理的に間に合うかどうか、およびAIS信号を受信する陸上基地局の船舶情報の利用体制が整い、有効な機能を発揮できるかどうかを配慮した上で、導入時期が決定される必要があり、今後の検討に委ねられている。

また、現行のAISは超短波帯(VHF)を使用しているため有効範囲が30海里(約56km)程度であることから、すでに多くの船舶に搭載されている海事衛星通信装置(インマルサットC)のポーリング機能(呼び掛け)を利用してAISの有効範囲を拡大する方針が合意された。

ポーリング機能の利用については、船舶から発信される情報がセキュリティ対策にのみ用途が限定されることを確保する枠組みの検討が今後の課題であると思われる。

② 船舶の保安要件

船舶に対し保安計画の保持、保安職員の任命等を強制化するための方法については、わが国から国際安全管理コード(ISMコード)に取り込んで船舶の安全運航管理の一環として対応すべきとの提案がなされたが、大勢は米国が提案する“海上の安全を高めるための特別措置”として対応する案を支持した。具体的な実施法等については、規則の改正案および船舶および港湾施設の保安コード案(International Ship and Port Facility Security Code: ISPS Code)を新たに作成すること、改正規則を2004年7月1日から実施することが合意され

た。

改正規則案および保安コード案の主要点は以下の通りである。

イ) 保安レベル

各船舶は、保安対策実施のため、保安計画を策定し、旗国政府に承認を得ることおよび同計画を保持することが義務付けられることとなった。保安計画は、各港湾の危険度に応じ適切にテロ対策を講じることができるよう3段階の保安レベルを設定し、それぞれの段階で実施すべき対策を規定することとされた。なお、保安レベルの判断は各国政府に委ねられている。

ロ) 会社/船舶の保安職員

船舶の保安対策実行を確実なものとするため、船社に対して会社の保安職員と各船舶の保安職員を任命することが義務付けられた。

ハ) 保安要件に関する証書と検査

本条約およびISPSコードの要件を船舶及び会社が満たしていることを審査し、旗国政府等により船舶に対して有効期限を5年以内とする証書が発給されることとなった。

証書の発給および検査の実施に責任を有する機関は、保安対策の専門知識を有していることとされた。

③ 船舶保安警報

船舶がテロリスト等の侵入者に襲われる等の危険が生じた場合、侵入者に気づかれずに責任当局に通報できるよう、ブリッジおよびその他1箇所以上に警報発信スイッチを設置することを船舶に義務付けることが合意された。本件については、GMDSS(海上遭難安全システム)等既存の機器の活用も視野に入れ、航行安全小委員会(NAV)および捜索救助通信小委員会(COMSAR)に警報の機能要件等に関する検討を要請することが決定された。

なお、本船から通報があった場合に陸上側においてどのように対応するか、あるいは誤報に対する対策など実行上の問題点については未検討のままである。

④ 船舶識別番号(IMO NO.)

船舶に固有の識別番号について、現在の証書への同番号記載義務に加え、ペイントまたは溶接による船体および機関室隔壁もしくはポンプルーム等への表示が義務付けられることとなった。

なお、この提案は、当初、ハイジャックによる

幽霊船防止対策の一環として出されたものであるが、当協会は AIS の機能を利用すれば船名や識別番号等は本船側でさえも書き換えることができない有力な識別機能を発揮できることを指摘している。

⑤ 船舶の履歴情報 (Continuous Synopsis Record)

本来、船舶の旗国間の転籍によるサブスタンダード船の発生を防止する目的で提案された履歴の継続記録がテロ活動を防止する上で有効であるとの観点から、各船舶は定められた記録簿に旗国名、所有者名、船級、IMO 船舶識別番号、船舶管理会社等の情報を記入したものを搭載し、各情報に変更があった際は都度記録することが義務付けられることとなった。

⑥ 入港国による規制 (ポートステートコントロール)

船舶に義務付けられることになる保安計画 (②参照) が、実際に船内で実施されているかどうかを寄港国が点検する仕組みで、いわゆる保安対策に関する PSC の規定も設けられた。なお、港湾における保安体制が十分に整っていない港を經由して入港する船舶に対し、PSCにより入港規制措置がとれるとされている点が問題点として議論された。

(3) 港湾における保安対策

港湾においてどのような保安対策が講じられているかは、港内に停泊中の船舶の保安確保上重要な問題であり、船舶における保安対策とバランスのとれたものでなければならない。そのため、港湾についても保安計画の保持、保安職員の任命、保安対策の審査等、船舶と同様の対策項目がコード案に盛り込まれた。また、これらの規定は、船舶同様、SOLAS 条約に含めることが合意された。

(4) コンテナの保安対策

現在世界で大量に流通している海上コンテナがテロ行為に利用される可能性が高いとの認識から、コンテナの保安対策が検討された。

米国はコンテナに貨物が積み込まれた地点から貨物を取り出される地点まで封印されていることを確保するためのコンテナシールが確実に行われていないことおよびシール自体が世界的に標準化されたものではなく信頼性に問題があることを指摘し、電子シール*を含む特定のシールの強制化、コンテナの内部確認等に関する SOLAS 条約改正を提案した。

しかし、各国より本問題については世界税関機関

(WCO)等関係機関と連携して適切な対策を検討すべきであるとして、現段階での条約改正に否定的な見解が示された。

これに対し、米国はシールの強制化がコンテナの保安対策のすべてと考えているわけではないが、SOLAS 条約でコンテナの保安について何の規定も為されていないことは適当ではなく、非シールコンテナの輸送拒否等、何らかの対策を規定すべきと発言した。

各国意見を踏まえ検討の結果、IMO から WCO に対し、コンテナの保安対策の検討を要請することとなった。

WCO に対する検討要請事項には円滑なコンテナ物流と保安対策のバランスの検討も含まれているが、海運業界にとっては円滑な物流を阻害することのない保安対策が策定されることが重要である。

*電子シールは貨物に関する電子情報を記録できる一方、不法にシールが破壊された場合の電子警報の発信およびコンテナの位置が把握できる電子信号を発信する機能をもつものといわれている。現在 ISQ (世界標準化機構) が同シールの世界規格を作成中。

(5) 船員および港湾労働者等の身分証明 (ID カード)

船舶および港湾における部外者の侵入防止のため、乗組員および港湾労働者等の身分証明書の確認制度を確立すべく、2月に開催された中間作業部会で国際労働機関 (ILO) に検討を要請していたが、今次会合では、ILO より関係条約の改正を含めて検討中である旨報告され、今後も両機関 (IMO/ILO) で協力して検討を続けていくこととなった。

(6) 船舶の "Ownership" と "Control" に関連する情報の透明性

テロ防止策の一環である寄港国が船舶の "Ownership" と "Control" についての情報を把握できる体制整備については、4月下旬に行われた第84回法律委員会での検討結果を踏まえ、①誰が本船船員を指名したか、②誰が船舶の使用を決めたか、③誰が船主のために用船契約を締結したのかという文書化された情報を船内に備え置くことが義務付けられた。

(7) MSC75以降の動き

MSC75の審議結果を踏まえ、2002年7月の第48回 NAV 会合と同年9月の第2回 MSC 作業部会で SOLAS 改正案について更なる検討が行われた。

当協会としては、船舶及び港湾の保安対策強化の必要性は理解するものの、それが円滑かつ効率的な

3 国際関係

海運活動を阻害しない現実的で実効的な対策が構築されるよう、引き続きわが国に働きかけを行う一方、ICS等の関係機関を通じ意見反映に努めることとしている。

2. 米国における海事保安対策の検討について

2001年9月に発生した米国同時多発テロ事件以降、海事分野においても、船舶や港湾がテロ攻撃の対象とされることや、船舶がテロ攻撃の手段として利用されることを防止するため、IMO、WCO(World Customs Organisation : 世界税関機関) ILO で新たな国際ルールが検討されている。

一方、米国では、議会において海事保安法案の検討が進められるとともに、税関や入管当局が貨物や船員に関する保安対策の一部を実施するなど、独自の動きを強めており、国際的な動きとの整合性が懸念されている。

(1) Maritime and Port Security Bill(米国海事保安法案)

① 上院法案

上院では、2001年7月に Hollings 議員によってすでに海事保安強化に関する「Port and Maritime Security Act of 2001」(S 1214、通称 Hollings 法案) が提案されていたことから、9月のテロ事件以降、同法案を軸に上院としての海事保安法案の検討が進められた。

法案検討過程では、Hollings 法案を補完するための様々な法案が提案されたが、その一つとして保安対策の不十分な外国港湾を特定し、同港湾を経由(積荷役) する船舶は米国入港を拒否する法案(S 1587) が2001年10月に提案された。これに対して海運先進国の海運担当官で組織するCSG* は、港湾の保安対策基準はIMO等で国際的に検討されるべきとして、S 1587導入に反対する Demarche(書簡) を米国国務省等に提出した。

2001年12月20日、Hollings 法案は S1587等関連法案を統合し、船舶・貨物・船員・港湾等を網羅する総合的な海事保安法案となって上院を通過し、下院へ送付された。

(同法案の名称は下院送致時に「Maritime Transportation Antiterrorism Act of 2002」と修正)

上院法案に盛り込まれた主な項目は以下の通りである。

- a) 国家海上安全委員会の設置
- b) 国内各港湾安全委員会の設置および各港湾に

おける包括的安全計画の保持

- c) 各港湾における警戒区域へのアクセス制限、同区域に就労する労働者の履歴調査、緊急時の退避計画の立案
- d) 保安対策が不十分な外国港湾の特定及び同港湾を経由(積荷役) する船舶の入港拒否
(CSG が導入反対を示した S 1587の内容が取り込まれたものの、保安対策の査定基準はIMOで定められるものを踏まえて作成するとしている)
- e) 米国港湾入港前の電子データによる貨客情報の提出の強化
- f) 米国発輸出貨物の港湾への搬入後24時間以内の税関への貨物情報提出
- g) 本船乗組員、乗客情報に関する報告形式の改善
- h) 保安対策財源の一環として特別入港税の課徴を2006年まで延長

② 下院法案

下院でもテロ事件以降、独自の海事保安法案の検討が行われ、上院の Hollings 法案を参考とした法案がいくつか提案されたものの、2001年中に独自法案を取りまとめるには至らなかった。

2002年3月、超党派の海事保安法案として Young 議員が「Maritime Transportation Antiterrorism Act of 2002」(HR3983、通称 Young 法案) を提案、その後の修正・追加作業を経て6月に下院を通過した。

Hollings 法案がテロ対策を含む包括的な海事保安法案であるのに対し、Young 法案は海事分野におけるテロ対策に焦点をあてた内容となっている。下院法案に盛り込まれた主な項目は以下の通りである。

- a) 船舶におけるテロ抑止対策の作成と運輸省への提出
- b) 港湾地区での運輸保安カードの導入および履歴信用調査
- c) 海事テロ防止対策チームの結成
- d) 保安対策が不十分な外国港湾の特定および同港湾を経由(積荷役) する船舶の入港拒否
- e) 米国向けコンテナの船積み24時間以上前の貨物関係情報の運輸安全局への提出
- f) 2003年6月30日を期限とした「テロ防止対策貨物システム」の開発・導入
- g) 本船乗組員、乗客情報の電子データによる事

前提出制度の強化

h) 米国就航船舶に対する2002年12月末までの AIS (自動船舶識別装置) 搭載義務付け

③ 両院協議会

上下院それぞれが独自の海事保安法案を提案したことから、両法案を一本化するための両院協議会が2002年6月末から開始された。

両院協議会での検討にあたり、CSG は米国国務省等に対し、IMO 等でまとめられる国際的ルールと調和した法律とするよう求める Demarche を2002年7月に提出した。

また、世界主要定航船社約30社で構成する World Shipping Council (WSC) も、CSG 同様、2002年7月に上下院の法案について国際的ルールとの整合性や実行上の観点からみた問題点を指摘する意見書を議会、政府関係者に提出した。

2002年9月末現在、統一海事保安法案は完成していない。

* CSG (Consultative Shipping Group): 先進国海運担当官会議
ノルウェー、スウェーデン、デンマーク、フィンランド、オランダ、ベルギー、英国、フランス、ドイツ、イタリア、スペイン、ギリシャ、ポルトガルおよび日本の14カ国と EU の海運当局で構成されている。(海事保安法案に対する Demarche は、上記メンバーのうちが国等11カ国と EU 当局が参加)

(2) Security Tax/Fee

両院協議会で、上院は各種保安対策の財源確保の一環として、米国向け船荷/船客に対する新税/課徴金創設を提案した。

同新税/課徴金は、コンテナ、車両、原油、ドライバルク等各種米国向け船荷の一定量(船客は1人当り)に応じ、荷主に課税/課徴するもので、上院提案の内容は公表されていないが、未確認情報によれば上院が提案している主な課税/課徴基準は以下の通りとなっている。

| | | |
|---------------------|-------|-------|
| 20フィートコンテナ (TEU 当り) | | \$ 15 |
| 車両 1 台 | | \$ 3 |
| 原油 1 トン | | ¢ 30 |
| 旅客 1 人 | | \$ 4 |
| ドライバルク 1 トン | | ¢ 2 |

本提案については、2002年9月末日現在両院協議会で検討が続けられているが、費用負担を求められている荷主業界は強い反発を示し、新税/課徴金導入反対運動を展開している。

(3) Department of Homeland Security (国土保安省)
2002年6月、ブッシュ大統領は、国土保安戦略の

重要なステップとして現在複数の機関に分散している国土保安機能を統合し、「国土保安省」を創設することを提案した。

これを受け、下院では国土保安機能を有する国防総省、FBI(連邦捜査局)、関税庁、USCG(沿岸警備隊)等の統合を提案した独自の国土保安省創設法案(HR5005)を提出した。

一方、上院も2002年9月末現在独自の国土保安省創設法案を検討中であることから、上下院の法案が出揃ったところで、両院協議会で一本化の作業が行われると思われる。

(4) Container Security Initiative (CSI)

毎年1,600万 TEU 分のコンテナ貨物が米国に輸入されているが、米国関税庁はコンテナ貨物積出港での安全検査の強化を目的に、米国向けコンテナ取扱量上位20港(表3-1参照)を主な対象とした CSI を2002年1月に考案した。

CSI は、米国と対象港湾を有する国との間で参加合意文書を交わし、米国が各港湾に派遣する関税庁職員と現地当局が連携して以下の対策を行うプログラムである。

- 危険度の高いコンテナの特定
- 危険度が高いと特定されたコンテナの積出港での内容物検査
- 迅速にコンテナ検査を行う技術の導入
- 高機能で安全なコンテナの開発と導入

同プログラムには、米国と国境を接するカナダが最初に参加を決定し、その後2002年8月までにオランダ(ロッテルダム港)、ベルギー(アントワープ港)、フランス(ル・アーブル港)、ドイツ(ハンブルク・

【資料3-1】米国 CSI の対象とされている米国向けコンテナ貨物取扱量世界上位20港

| CSI* 順位 | 港名** | CSI* 順位 | 港名 |
|---------|---------------|---------|--------------|
| 1 | 香港 | 11 | アントワープ(ベルギー) |
| 2 | 上海(中国) | 12 | 名古屋(日本) |
| 3 | シンガポール | 13 | ル・アーブル(仏) |
| 4 | 高雄(台湾) | 14 | ハンブルグ(独) |
| 5 | ロッテルダム(蘭) | 15 | ラ・スベツィア(伊) |
| 6 | 釜山(韓国) | 16 | フェリックストゥ(英) |
| 7 | ブレーマーハーフェン(独) | 17 | アルヘシラス(スペイン) |
| 8 | 東京(日本) | 18 | 神戸(日本) |
| 9 | ジェノバ(伊) | 19 | 横浜(日本) |
| 10 | 塩田(中国) | 20 | ラムチャバン(タイ) |

* 2002年9月末日までに CSI 参加を決めた港

** () 内は国名

3 国際関係

ブレーマーハーフェン港)が参加している。アジアでは9月に入ってシンガポール、香港が参加を決め、わが国(東京・名古屋・神戸・横浜港)も9月26日に合意文書に署名した。

合意文書によると、CSIを6ヶ月間試験的に実施した後、本格実施に移るか否か、対象港を拡大するか否かについて改めて協議の上、決定することが定められているが、上記の対策の具体的内容については、試験期間中に検討する模様である。

米国が順調にCSIの対象範囲を拡大する一方、EUは「国単位での参加を求めるCSIはEUの地域共通政策を分断するものであり、また、参加港と非参加港の差別化に繋がるものである」として反発しており、CSGメンバー国の在米海運担当官で構成するCotton ClubもCSIはIMO等の国際機関における多国間の枠組みで検討するよう求めている。

(5) Cargo Manifest 情報提出に関する米国関税庁規則案

2002年8月、米国関税庁はCSIの補完を目的として、船社およびNVOCC(Non Vessel Operating Common Carrier:非船舶運航業者)に対し、米国向け貨物および米国経由で輸送される貨物の船積み24時間前までのCargo Manifest 情報提出を義務付ける規則案を発表した。

同規則案は、コンテナ・自動車・バルク・液体等の全貨物を対象に、船積みの24時間前までに以下15項目の貨物情報の提出を米国関税庁に義務付けるもので、違反した場合は揚荷許可の延期/差し止めおよび罰金(1件につき\$5,000~\$10,000)を課すことを定めている。

情報提出が義務付けられる15項目

出港した外国の港。

Carrier Code (SCAC Code)

航海次数 (Voyage Number)

最初の米国寄港地への予定到着日。

B/L 番号と数量 (Master B/L もしくは House B/L)

米国行外国運送人が最初に貨物を受け取る港名
貨物の正確な説明 (貨物分類に関するHSコードを荷主から提供されている場合は同コード) と重量シールされた貨物 (いわゆるFCL貨物) については、荷主が申告した貨物説明と重量

FAK (Freight All Kinds), general Cargo, STC (said to contain) 等の総称的説明は認められない。

B/L記載の荷送人名と住所、あるいはID番号
B/L記載の荷受人名と住所、あるいは所有者の代表者名と住所、あるいはID番号

実際の積載数量とB/L記載の数量が異なる場合の通知

船舶名、船籍、船舶番号

貨物の積み込みが行われた外国港名

危険性物質の表示。(Hazardous Material Indicator)

コンテナ番号 (コンテナ貨物の場合)

コンテナシール番号

同規則案については、2002年9月9日までパブリックコメントが募集されていたことから、船主団体ではICS、WSCが、その他の関係者では、日本機械輸出組合、日本インターナショナルフレイトフォワードーズ協会(JIFFA)がそれぞれ規則案の問題点を指摘するコメントを提出した。

また、Cotton Clubも規則案導入に懸念を表明するDemarcheを米国関税庁に提出した。

米国関税庁では、寄せられたコメントを分析した後、その後の対応を判断する意向を示しており、2002年9月末現在、同規則案の実施予定時期は未定である。

米国関税庁規則案に対するICSコメントの主要点

全ての貨物情報が整う船積み前に運送人に情報提出を課すことは、現状の貿易慣行を根底から再構築することを意味する。

規則案施行前に、実行性を検証するための試行期間を設けるべきである。

運送者が規則案に対応できるよう、米国向け貨物はこれまでより2~4日早めに運送者に預ける必要が出てくるため、生産者から最終消費者に至るまでの貿易関係者は、追加蔵置費用を負担することになる。この規制は“Just in Time”の物流と相反するものであり、経済効率を大きく後退させることになる。

複数の港で米国向け貨物および米国経由の貨物を船積みする場合は、その都度船積み24時間前に情報提出を行わなければならない、事務処理作業が著しく増加する。

貨物の中でも、特にバルク貨物は航海中に目的地が変更される場合がある。

バルク貨物については、実際に積み込まれるまで正確な積載量はわからないことが多い。

貨物情報は運送人ではなく、貨物の買い手もしくは売り手から船積み決定前に収集する方が情報の正確性が向上する上、関税庁の情報分析の時間も充分確保でき、また物流効率上も有効と思われる。

- (6) C-TPAT(Customs-Partnership Against Terrorism)
米国への輸入貨物についての保安対策を民間と連携して徹底することを目的に、米国関税庁は輸入貿易関係者(輸入業者、運送業者、仲立業者、倉庫業者、製造業者)を対象とした Customs-Partnership Against Terrorism(C-TPAT)を2002年4月に発表した。

C-TPATは、輸入貿易関係者がそれぞれ担当する業務範囲での保安対策の徹底および向上に関する協定を米国関税庁と締結するプログラムで、C-TPAT参加者については、通関関連手続きが一部軽減される等の優遇措置が与えられることになっている。(協定内容に違反した場合は、同優遇措置を取り上げられる)

C-TPATは2002年4月にまず輸入業者の参加申請受け付けが始まり、7月中旬からは船社等の運送業者の申請受付が始まった。但し、本プログラムへの参加はあくまで各業者の自由意志とされている。

C-TPAT 参加手続き

- ① 参加希望業者は、米国税関との協定に署名の上、2通を税関に提出。
- ② 協定を提出した業者は「Supply Chain Security Profile Questionnaire(業者の保安対策に関する質問状)の回答を協定提出後、60日以内に税関に提出。

〔資料3 2〕

2002年9月13日
日本船主協会

海事保安問題について

米国 CSI を始めとする各種海事セキュリティ強化策については、海運業界としても可能な限り協力する必要があると考えているが、対策の検討・実施にあたっては次の点に充分配慮すべきである。

- (1) 円滑かつ効率的な物流の促進に寄与するものであること。
 - (2) 海運業界のみに追加のコスト負担を課すものでないこと。
- これら対策には国際的整合性が重要であり、その運用に国毎の差異のないよう、国際機関や各国間における

- ③ 同 Questionnaire 回答内容を関税庁が確認した後、同関税庁が署名した協定が当該業者に返送され、手続き終了。

(7) Security Guards 問題

米国 Local Immigration & Naturalization Services (INS: 入国帰化局)は、船員の米国への違法な上陸を防止するため、インド・フィリピン・パキスタン等の国籍の船員が乗船する船舶に対し、着岸時の「Security Guards」(武装警備隊)配置と配置費用の本船負担を義務付ける措置を2002年6月頃から一部の港湾で実施した。

こうした INS の措置に対し、BIMCO(ボルチック国際海運協議会)は、ICS、ISF、INTERCARGO(国際乾貨物船主協会)、INTERTANKO(国際独立タンカー船主協会)と連名で、同措置に抗議する意見書を INS に提出した。

同意見書では、不透明な措置で特定国籍の船員が船外外出(上陸)を禁じられていることに抗議するとともに、コスト負担を本船に義務付けることの不当性について指摘している。

上記のような米国の動きや関係国際機関の海事保安対策の検討に対し、当協会関係委員会・幹事会は連携して検討の進捗状況を把握し、必要に応じ当協会の意見反映を図るとともに、本件に関する基本的な考え方を〔資料3 2〕の通り取りまとめた。

当協会としては、引き続き各方面の動向を注視し、海運業界の意見が適切に反映されるよう図っていくこととしている。

以上

3・4 アジア船主フォーラム

1. アジア船主フォーラム総会

第11回アジア船主フォーラム (ASF: Asian Shipowners' Forum) 総会が、2002年5月28日に台湾船主協会の主催により台湾・台北で開催され、アジア7カ国/地域の12船協 (豪州、中国、台湾、香港、日本、韓国、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)) から約100名の代表が出席し、当協会からは崎長保英会長をはじめ12名の代表が参加した。(資料3 3参照)

ASF 総会は、1992年に第1回会合を当協会主催で開催して以来、メンバー国/地域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いる。

ASF は、年次総会の他に5つの委員会 (シッピング・エコノミクス・レビュー、シップ・リサイクリング、船員、航行安全および環境、保険法務) が原則として毎年の年次総会の間にそれぞれの中間会合を開催している。

今総会では、事前に各委員会が個別早朝会合を開催し、その後の本会合で各委員会から主な活動報告が行

われた。

本会合では、メンバー船主間での共通認識を確認し、率直かつ前向き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、米国同時多発テロ後の国際社会の対応を原則的に支持する一方、そうした対応の一部が効率的かつ自由な海運・貿易活動に重大な影響を与える可能性につき懸念が表明された。この他、フィリピンの海運労使による ITF*1等のベンチマーク引き上げ凍結運動について ASF としての全面的な理解が示されたほか、IACS*2などで検討されているバルクキャリアの安全対策については、船主を含む全ての関係者の理解を得た上で実施されるべきことなどが確認された。次回第12回総会は、2003年5月26-28日に香港で開催されることとなった。

*1: ITF (International Transport Workers' Federation): 国際運輸労働者連盟

*2: IACS (International Association of Classification Societies): 国際船級協会連合

〔資料3 3〕 第11回アジア船主フォーラム (ASF) 台北総会 日本側出席者

| 氏名 Name | 船協 役職名 JSA Title | 会社 役職名 Company Title |
|-----------------------------|----------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 崎長 保英 Yasuhide SAKINAGA | 会長 President | 川崎汽船 社長 President, Kawasaki Kisen Kaisha, Ltd. |
| 草刈 隆郎 Takao KUSAKARI | 副会長 Vice President | 日本郵船 社長 President, Nippon Yusen Kaisha, Ltd. |
| 鈴木 邦雄 Kunio SUZUKI | 副会長 Vice President | 商船三井 社長 President, Mitsui O.S.K. Lines, Ltd. |
| 松永 宏之 Hiroyuki MATSUNAGA | 副会長 Vice President | 東京タンカー 社長 President, Tokyo Tanker Co., Ltd. |
| 鷺見 嘉一 Yoshikazu SUMI | 副会長 Vice President | 新和海運 社長 President, Shinwa Kaiun Kaisha, Ltd. |
| 徳川 恒孝 Tsunenari TOKUGAWA | | 日本郵船 副社長 Vice President, Nippon Yusen Kaisha, Ltd. |
| 石田 忠正 Tadamasa ISHIDA | | 日本郵船 常務 Managing Director, Nippon Yusen Kaisha, Ltd. |
| 福島 義章 Yoshiaki FUKUSHIMA | 理事長 Director General | JSA |
| 大滝 光一 Koichi OTAKI | 会長秘書 Secretary to the President | 川崎汽船 経営企画グループ政策担当部長 General Manager for Policy Issue, Corporate Planning Group, Kawasaki Kisen Kaisha, LTD. |
| 足立 和也 Kazuya Adachi | 船員対策室 副部長 Deputy General Manager Seafarers Chamber | JSA |
| 園田 裕一 Yuichi SONODA | 国際企画室長 General Manager International Policy Chamber | JSA |
| 山上 寛之 Hiroyuki YAMAGAMI | 国際企画室 International Policy Chamber | JSA |

〔資料3 4〕

2002年5月28日

第11回アジア船主フォーラム 共同声明

第11回アジア船主フォーラム(ASF)は、2002年5月28日、台湾・台北において成功裏に開催された。

会合には、豪州、中国、台湾、香港、日本、韓国、アセアン(アセアン船主協会連合会：インドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイ、ベトナムの船主協会により構成)各船主協会の代表100名が出席した。ASF総会は、地理的に北から南に議長職を回り持ちしながら毎年開催されている。

ASFは1992年の発足以来、メンバー船協間の相互理解と友好関係を増進する上で大きな役割を果たしてきた。アジア船主は、総会と5-S委員会において重要問題について意見交換し、対応を調整している。世界の貨物船船腹量の40%以上をアジア船主が所有・運航しており、ASFは、アジアと国際海運の新たな未来を形成する上でより一層の影響力を行使するとともに、世界海運を先導し、国際海運問題においてアジア船主の声を代表するフォーラムとしての役割をさらに強化していくこととしている。

第11回ASFは、アジア船主の利益に影響す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、 SHIPPING・エコノミクス・レビュー委員会、シップ・リサイクリング委員会、船員委員会、航行安全・環境委員会、保険法務委員会を通じ提起された。

ASFの共通認識は、以下の通り確認された。

1. SHIPPING・エコノミクス・レビュー

ASFは、SHIPPING・エコノミクス・レビュー委員会(SERC)の第9回(2001年11月13日、於香港)および第10回(2002年2月26日、於シンガポール)中間会合が、それぞれ開催されたことに留意した。

ASFは、SERCの活動報告と、香港とシンガポールの各中間会合で採択された了解事項を承認した。

出席者は、世界の経済とコンテナ荷動き／消席率に回復の兆しが見えてはいるものの、世界コンテナ海運業界が依然として深刻な船腹過剰問題に直面していることを認識した。会合は、いくつかのコンテナ航路で自主的な船腹削減計画が実施されていることに留意しつつも、各船社が個別に行うものと、適法な船社間協定内で他船社と協力して行うものの、双方による一層の船舶合理化努力が引き続き必要とされていることを再確認した。この点に関連し、出席

者は、業界の正確な状況に関する共通認識を共有する上での協議の場の役割を確認するとともに、船社間協定に対する独禁法適用除外制度の重要性を強調した。

また会合は、世界貿易とグローバル経済の持続的発展を支える上で必要不可欠なインフラとして、コンテナ海運産業の重要性を再確認した。アジアのコンテナ海運会社のすべてのCEOは、長期的な経営戦略に基づく責任ある行動をとるために最大限の自覚を持つべきであること、また、もし近視眼的な経営判断に依存した場合には、業界の損失としかかり得ないということに合意した。出席者は、2001年2月のSERCパリ会合で採択された3-Cキーワードを想起した。

- 長期かつ総合的戦略に基づく経営判断を行う自信

Confidence

- 充実したサービスを提供するためのアジア海運産業内の協力 Cooperation
- 協定における相互信頼と理解を通じた対話

Communication

ASFは、高品質かつ安全な海運サービスの提供を確保するために海運産業の健全な財政状態を回復する方策を続けていく、とのアジア船主の決意を表明していく必要があることに合意した。会合は、同様の方策を採るよう要請する強いメッセージを他地域の海運業界に伝えていくことに合意した。またASFメンバーは、現在の困難な状況に有効に対応するため、全世界の荷主団体の最良の理解を創出していくことに全力を挙げることを合意した。

ASFは、WTO海運自由化交渉の再開を特に歓迎し、2001年11月の中国と台湾のWTO加盟を歓迎した。

ASFは、自由・公平な貿易原則と、すべてのWTOメンバーの参加による国際貿易航路の世界的な自由化を引き続き支持するものである。

2. シップ・リサイクリング

ASFは、シップ・リサイクリング委員会の第5回中間会合が、2002年3月25日、台北において開催されたことに留意した。ASFは次の事項についてASFの立場を再確認した。

ASFは、IMO第47回海洋環境保護委員会において、船舶リサイクル問題改善に向けたIMO総会決議案およびIMOガイドラインを策定することが合意されたことに留意した。

3 国際関係

ASF は、海運業界が船舶リサイクルの過程において重要な役割を果す関係業界のひとつであるということに留意するとともに、安全かつ環境に配慮した方法で船舶の退役を増進することに関して、法的枠組、船舶の設計および建造から解撤の局面までの政府・非政府機関を含むすべての関係者が、各自の権限の範囲内で、船舶リサイクルに関連する問題に取り組むことを奨励する。

ASF は、ICS が調整役となっている船舶リサイクルに関するインダストリー・ワーキング・パーティーが、「船舶リサイクルに関する業界行動指針」を策定し発表したことを評価する。同指針は、船舶リサイクルに関し、船社の参考となるような良好な実務慣習を構成する一連の奨励策の要点を取りまとめたものであり、リサイクルの更なる発展を促すものである。

ASF は、リサイクルの対象となる隻数が大幅に増加するとの見込みから、円滑なリサイクルが阻害されることのないよう、船舶リサイクル問題の改善には、各関係者の技術的・経済的な対応力を考慮した上で、合理的かつ実効性のある方策が必要であることを認識した。

同時に ASF は、世界の主要造船国および主要解撤国がアジアにあること、また、世界船腹量の多くの割合はアジア地域から運航されていることを認識し、船舶リサイクル問題を改善するため、実行可能な方策の確立について検討を進めていく。また ASF は、各国の適応力に従い、多国間会議や国際会議の場でアジアの一貫した意見を表明し反映させるため、アジアの政府・非政府機関の関係者と一層協調することに努める。

3. 船員

ASF は、船員委員会第 7 回中間会合が、2001年10月23日、釜山において開催されたこと、および同会合後に表明された共同声明に留意した。船員委員会委員長は、同中間会合以降の進捗状況について報告し、出席者は審議の後、以下の事項についての ASF の方針を再確認した。

出席者は、ILO 統合条約検討の進捗状況に留意し、とくに ISF および ILO High Level Tripartite Working Group (HLTWG) のメンバーの多大な作業に対して感謝の意を表した。ASF は、この新しい条約の検討において適切かつ代表的なアジアの意見が考慮されるように、ASF メンバー船協に対して統合作業に参加するよう奨励した。

IMO の加盟国である ASF メンバー国のすべてが、IMO STCW95条約に基づくホワイトリストに含まれていることに喜びをもって留意した。ASF は、締約国が船員訓練等に関する標準制度の質を維持すべきことを継続的に要求される

ものと考え、そしてこの点について、ASF メンバー船協に各国政府に協力するよう求めた。出席者は、アジアの大部分の国の政府が、外国の免状の基準を確認・承認するための手続きを含め、STCW95条約で要求された革新的な変更の導入に向けて、真の作業を進めていることに喜びをもって留意した。

ASF は、いくつかの旗国政府による STCW95条約の I/10 規則に基づく裏書の発給が遅いため、同条約に基づく証明書や必要な裏書の船員の取得が妨げられていることに極めて強い懸念を示した。IMO はサーキュラー (STCW 7/Circ .12) において、ポートステートコントロール当局に対し、こうした手続きが遅れている状況を勧告し、2002年7月31日までは船社に対しては警告文のみにとどめるよう求めているとはいえ、いくつかの政府にあっては、STCW95条約の I/10 5規則で認められている 3ヶ月の裏書の発給猶予期間を超えている状況である。また、STCW95条約の I/10 .1 .2 規則に規定された相互承認に関する事項についての合意をしていない、いくつかの国々もある。

ASF は、すべての関係国においてこの定められた合意をできるだけ早期に実施するように奨励するとともに、船主の管理外のこうした理由によって船舶が遅滞しないように、旗国政府の裏書の発給を奨励した。

ASF は、アジア地域における不正証書の可能性について全世界的な注意が払われていることに留意した。一方、かつて用いられた統計は不正確であり、そして不正証書の多くは、少数の STCW95条約に基づかない免状であったとの認識の下、出席者は STCW95条約の完全実施は、存在するであろう不正証書問題の撲滅に役立つと考えた。ASF は、国内の証書に電子的に照合できるデータベースの促進を歓迎し、すでにアジアのいくつかの政府のウェブサイトにおいて証書の照合が可能になっていることに喜びを持って留意した。ASF はそのようなデータベースを作成していない各国政府に対し、適当なシステムを早期に取り入れ、設立することを奨励した。

出席者は、パナマにおける船員の訴訟問題の改善状況に留意し、ASF 議長がパナマ・フィリピン両国大統領宛に船員の訴訟に関する二国間協定を締結するよう求める書状を送付する、という ASF の船員委員会と保険法務委員会が共同で検討した恒久的な解決策を承認した。

ASF は、タンパ号や同様な事件が、海上難民の救助に対する倫理的・法的な義務に関する重大な問題を引き起こしたことを認識した。ASF は海上難民の取り扱いに関する IMO の新しい決議 (A924) 即ち、船舶、旗国あるいは沿岸国に適用される法規の欠落や不一致を洗い出すことを目的と

して、現行の条約の見直しを求めることを歓迎した。出席者は、密航者やこれに関連した事件が増加していることに同様な懸念を表明した。

出席者は、中国交通部の招請により IMO の専門家が2001年9月に、中国の6つの海事教育訓練機関(METs)における現在の海事英語訓練の基準を調査するため、これらの機関を訪問したことに留意した。同調査団による評価結果の多くが、香港船協のMETsに関する調査研究と合致するものであった。ASFは、アジア太平洋地区船員教育・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(UN ESCAP)のような他の組織と可能な限り連携をとりつつ、香港船協のMETsに関する概念をどのようにしてアジア地域に広めるかについて、船員委員会に対して検討するように求めた。

ASFは、アジア船員の雇用促進と生活・労働条件の検討を目的として新たなアジア雇用者グループが設立されることについて報告を受けた。出席者は、賃金交渉については、その新しいグループが直接携わらず、個々の会社ないし、その代表者と各船員組合に委ねられることに留意した。

フィリピン船主協会の報告に引き続き、ASFは、フィリピンの船員組合と船主によって共同で行われている、ITF TCC及びその他の組合のベンチマークの引き上げに対する凍結運動に全面的な理解を示した。

4. 航行安全および環境

ASFは、航行安全および環境委員会の中間会合が2001年11月2日、マレーシア・クアラルンプールにおいて開催されたことに留意し、審議の結果以下の航行安全および環境に関わる問題への決意を確認した。

・海賊および武装強盗

会合は、本問題についてより多くの関心呼び起こすための様々な動きに励まされつつも、海賊事犯が、依然アジアの海域において多発していることを懸念した。2001年に発生した事犯総数の約2/3が、極東から、南シナ海、インド亜大陸にかけてのアジアの海域において発生している。ハイジャック件数が2倍に増加したことは、ハイジャックされた船舶がテロリストに利用され得る危険性を示唆している。

ASFは、すべてのアジア各国政府に対し、海賊および武装強盗の脅威を撲滅するための海賊対策の強化を再度求めるとともに、本問題に共同して取り組むため、二国間もしくは多国間協力を早急に推し進めるよう要請する。

・海上保安

9月11日の悲劇を受け、海上保安問題がIMOの緊急案件となった。2002年5月15-24日に開催されたIMO海上安全委員会(MSC75)では、同年12月4-13日にロンドンで開催される海上保安に関する外交会議に向けて多くのIMO加盟国からの提案が審議された。

ASFは、テロ行為に対する世界的な対策を構築しようとする米国等の取組みを全面的に支持する一方、その対策の一部が、効率のかつ自由な海運および世界貿易に重大な影響を与える可能性を懸念する。

ASFは、政府と産業界とが協力し、信頼度の高い迅速な情報の共有化と共同で事態にあたるのが、有効な海上保安プログラムを計画し実施する上で、非常に重要であるとの見解を強く支持する。この点に関し、すべての荷送人、荷受人、運送者、港湾管理者、世界各国の政府機関が重要な役割を担うことになる。ASFは、保安問題について実行性の高い統一的な対策が確保されるよう、すべての主管庁がIMOで協力することを求める。海運に係るすべての保安対策は、その内容と各国間における統一性が透明で、かつ差別なく適用されなければならない。

ASFは、海洋航行の安全に対する不法な行為の防止に関する1988年のローマ条約およびその議定書をすべてのアジア各国が、改正条項も含め早期に批准することを求める。これは、船舶および固定海洋プラットフォームに対する不法行為に政府が適切に対応する上において重要かつ不可欠なものである。

・バルクキャリアの安全対策

ASFは、相次ぐバルクキャリアの沈没事故を重大な懸念を持って留意し、堪航性を維持するために、船主による追加の安全対策や保守整備作業が必要であることを合意した。

またASFは、バルクキャリアの沈没事故の再発を防止するための効果的な解決策と改善策を見出すため、海運業界は船級協会と密接に作業および協力をすべきであるということについて意見が一致した。

ASFは、国際船級協会連合(IACS)による8項目の安全強化策に留意した。しかしながら、IACSの強化策はハッチカバーの損傷に重点を置き過ぎており、ASFは、サイドフレーム(船側肋骨)の損傷もしくは衰耗が、一般的に老齢ケープサイズ・バルクキャリアの海難の主要原因であるという見解を有するところである。

本件に関し、ASFは、バルクキャリアの沈没事故の再発を防止するため、IACSによって提案された8項目の対策を含め、効果的な安全対策と保守整備作業の技術的評価が、

3 国際関係

すべての関係者の協力により実施されるべきであることを確認した。

バルクキャリアの沈没事故が主に老齢船で発生している事実を踏まえ、ASFは、船体に対する適切かつ綿密な評価を実施できるよう、現在実施されている検査強化プログラム(ESP)が見直されなければならないという見解を支持した。

• 水先業務

ASFメンバーは、世界のいくつかの港における水先業務の水準を問題視している。水先人の過失を起因として多くの事故が発生している。一般的な観測として、いくつかの国における水先人の訓練および教育の水準には疑問があり、更なる改善が必要である。また、水先人、タグボートの船長および本船船長との間で誤解を生じないよう、英語など、共通言語を定めてこれを使用すべきである。

そのため、ASFは、海事当局がより一層の責任を持ち、水先人が適切に訓練され操船する能力を持つことを確保するため、積極的に活動するべきであることを強調した。その訓練は、最近改訂されたガイドライン(IMO決議A.485(XII)附属書I、附属書II: Deepsea Pilots 以外の水先人の訓練および資格証明)に基づいたものとすべきである。

さらにASFは、国際海運会議所(ICS)、国際独立タンカー船主協会(INTERTANKO)、国際港湾協会(IAPH)および国際水先人協会(IMPA)による最適性規準の策定を支持する。

• Marine Electronic Highway

ASFは、日本海からマラッカ・シンガポール海峡を経てインド洋に至る海域を対象とした、Marine Electronic Highway(MEH)構想がIMO主導で検討されていることに留意した。MEHは、全地球的測位システム(GPS)、船舶航行システム(VTS)、船舶自動識別装置(AIS)など適切な洋上設備を含め、船舶の電子海図表示装置(ECDIS)上の電子航海海図(ENC)とリンクされる海上情報技術の地域ネットワークを構想している。

MEHの第1段階として、マラッカ・シンガポール海峡において、2003年から4年間の試験運用が開始される。

MEHの基本的な目的は、海上交通の安全と海洋汚染の防止に資することであるが、ASFは、いかなる経済的負担も海運業界に負わされるべきでないとの認識で一致した。ASFは、当該システムを利用する船舶への費用転嫁の可能性があることから、その進展を緊密に監視することの重要性を考慮した。

• 大気汚染問題 MARPOL 条約附属書VI

船舶からの大気汚染防止のための規則が、MARPOL条約新附属書VIの中の議定書として1997年にIMOにおいて採択された。同議定書はIMO加盟国15カ国および世界商船船腹量の50%の批准をもって発効するが、2002年末までに発効条件を満たさない場合は、その事情を調査することが求められている。当該議定書が発効しなかった場合、いくつかの国や地域によって異なった条件や要件が課せられ、船主にとって相当不利な事態となる恐れがある。

ASFは、同議定書の早期発効を支持するとともに、IMO加盟国政府が遅滞なく同議定書を批准するよう要請した。

5. 保険法務

ASFは、保険法務委員会の第7回中間会合が2002年3月19日、香港において開催されたこと、および会合後に表明された共同声明に留意した。同委員会の委員長が、中間会合以降の進展状況について報告し、出席者は審議の後、以下の事項についてのASFの立場を確認した。

• 船舶戦争保険

ASFは、昨年9月11日の痛ましい事件が巨額の保険損失を生じさせたことを認識するものの、その後、戦争保険の引受人が、明らかに追加資金の増加を企図して保険の基本料率を引上げるために保険解約条項を行使したことは、前例も無く、不当なものであると考える。テロリストの攻撃はあったものの、料率の引上げを正当化するような潜在的なリスクに変化は無かったし、いかなる場合も、料金改定は契約の途中で行われるのではなく、更改の際に協議することが通常の実務であった。

ASFは、種々の海運業界団体と戦争保険引受人の代表との間で会合が持たれたことを歓迎するとともに、保険業界に対して、海運業界とのハイレベルの協議を続け、唐突な行動を取る前に海運業界の懸念を考慮するよう要請した。またASFは、戦争危険に対し、より安定的かつ弾力的な保険カバーを手当てする、他の方策について研究するよう保険法務委員会に要請した。

• パナマにおける船員の死亡・傷害に関する求償問題

ASFでは、パナマにおける船員の死亡・傷害に関する求償問題の取扱いで、継続的で好ましい進展に関する最新状況について報告がなされた。しかしながら、出席者は、本件について進展はみられたものの、パナマ・フィリピン政府間の二国間協定が永続的な解決を促し、将来、この種の問題を回避するであろうと考える。

このため ASF は、二国間協定案に署名するよう促す、適切な書状を両国の大統領宛に ASF 議長名で送付するという、船員委員会および保険法務委員会共同の要請に応えることを合意した。

• 油濁補償責任

委員長は、油濁損害の被害者に対する補償の増額を意図した1992年国際油濁補償基金(IOPCF)の改定議定書案起草の最新の進捗状況について出席者に説明した。船主責任問題については、IOPCF 作業部会で将来の見直しに対してオープンであるべきとの合意がなされているが、ASF は、CLC/FC の限度額引上げや新しい追加基金の導入による実績が蓄積され、データが見識ある議論を可能とするまで待つべきであると IOPCF 作業部会に要請した。

• 1974年のアテネ条約改定議定書

出席者は、1974年アテネ条約改定議定書起草において未解決のままとなっている問題の一つに、船客毎の限度額の問題が含まれていることに留意した。また、議定書案を採択するための外交会議が、IMO 法律委員会の本年10月の会期と同時期に開催されることにも留意した。

ASF は、船客に対する正当な賠償に関する要望に応じるよう、公正な解決策を見出さなければならないことは認識するものの、提案されている責任限度額では、大型旅客船に乗船している旅客数にこれが適用された場合、現在の P&I 保険では対応しきれない状況となり得るという懸念を再度表明した。ASF は、P&I クラブの理事会および委員会のメンバーである船主に対し、このような求償が個々の P&I クラブの旅客船を運航していない船社やプール協定を通じて、国際 P&I グループ全体に潜在的に影響することについて

て真剣に検討するよう促した。また ASF は、船客の求償に関して、より適切な責任保険の代替手段について検討するよう客船業界の船主に要請した。

• 海難残骸物除去に関する条約案

ASF は、IMO 法律委員会が2004 - 2005年に条約を採択するための外交会議を開催することを目指して、海難残骸物除去に関する新条約に関する検討を開始したことに留意した。

保険法務委員会委員長が条約案の条文を紹介し、同条約案はまだ検討の初期段階ではあるものの、ASF は、貨物が原因で当該残骸物が危険状態に陥っていると判断された場合には、荷主が賠償する義務を負うことを条約案に取り入れることを歓迎した。委員会は、同条約案の検討をモニターするとともに、適切にコメントをするよう要請された。

• アジア・マリン・コンソーシアム

ASF は、アジア・マリン・コンソーシアムの担当者からシンジケートの実績に関する現状報告を受けた。ASF は、シンジケートのリーダーシップを取る保険会社の変更に留意するとともに、これが ASF の本事業に対して、より強力な資金面での安全性と専門的技術を提供したものと認識した。

ASF は、堅調なレートの局面において競争性を維持するための強力な位置にコンソーシアムを置き、十分満足できる結果をもたらしたコンソーシアムの手堅い保険引受け手法に留意した。

6 . 第12回 ASF

開催地を地理的に北から南へ回り持ちするとの慣例に従い、第12回 ASF は、2003年5月27日に香港で開催される。

2 . シッピング・エコノミックス・レビュー委員会 (SERC) 中間会合

ASF の5つの“S”委員会の1つである SERC(Shipping Economics Review Committee)は、その中間会合を以下の通り開催し、当協会国際企画室がそれぞれ同委員会事務局として活動した。

(1) 第9回中間会合(2001年11月13日 於 香港)

同会合は、第8回中間会合(2001年2月 於インドネシア・バリ)に続くもので、今回から草刈副会長が新委員長として議長となり、ASF メンバー船協から6ヵ国/地域の代表15名が参加し、当協会からは以下5名が参加した。

(SERC 委員長)

| | |
|-------|----------------|
| 草刈 隆郎 | 当協会副会長(日本郵船社長) |
| 太田 健夫 | 飯野海運社長 |
| 黒谷 研一 | 川崎汽船理事 |
| 徳川 恒孝 | 日本郵船副社長 |
| 佐藤 博之 | 商船三井専務取締役 |

会合では、まず各国から経済の現況や見通しが報告され、米国の景気減速と米国同時多発テロの影響で、海運業界全体が重大な事態に直面しているとの共通認識から、全ての CEO が有効な対策を検討する必要があることに合意した。

定期船部門では、コンテナ海運業界がかつてない困難な状況に直面しているという認識のもと、各 CEO

3 国際関係

が冷静にリーダーシップを発揮していくことが確認された。

ドライバルク／タンカー部門では、世界的景気後退等の影響で市況の悪化や変動が懸念されていることから、定期船部門同様、各 CEO が正確な市況認識に基づく良識と思慮深い行動で会社を指揮していくことが確認された。

また、環境、テロリズムに対する危機管理、海賊事件などの諸問題等についても積極的な意見交換が行なわれた。会合で採択された了解事項は資料3 5の通りである。

(2) 第10回中間会合(2002年2月26日 於:シンガポール)

同会合には、委員長である草刈副会長をはじめ ASF メンバー船協から7ヵ国／地域の代表19名が参加し、当協会からは以下5名が参加した。

(SERC 委員長)

草刈 隆郎 当協会副会長(日本郵船社長)
太田 健夫 飯野海運社長
若林善三郎 川崎汽船副社長

徳川 恒孝 日本郵船副社長
佐藤 博之 商船三井専務取締役

会合では、まず各国から経済の現況や見通しに関し、前回国会以降特に注目すべき点等について報告され、その後、テロリズム対策としてのコンテナや港湾の安全問題等について情報交換が行われた。

定期船部門では、コンテナ海運市況の悪化を懸念するとともに、深刻な船腹過剰問題に取り組むため、各船社が個別かつ自主的に船腹削減を行ったことを歓迎し、必要に応じ、一層の方策が検討されるべきであることが認識された。また、会合は多くのエコノミストが2002年第一四半期の米国 GDP 実質成長率予測を上方修正したとの最新情報を歓迎した。

ドライバルク／タンカー部門については、両部門とも依然として市況が低迷していることを認識しつつも、世界経済が回復に向うとの見方もあることから2002年後半には改善に向かうことが期待された。

また、WTO 海運交渉、船舶に対する海賊事件など最近の諸問題についても意見交換が行われた。会合で採択された了解事項は資料3 6の通りである。

〔資料3 5〕

2001年11月13日、香港で採択
(2001年11月15日、東京で発表)

了解事項

アジア船主フォーラム (ASF)
 SHIPPING・エコノミクス・レビュー・コミッティ (SERC)
 第9回中間会合(香港)にて採択

アジア船主フォーラム(ASF) SHIPPING・エコノミクス・レビュー・コミッティ(SERC)第9回中間会合は、ASF メンバー船協のうちアセアン、中国、台湾、香港、日本、韓国から6ヵ国／地域の代表15名が出席し、2001年11月13日、香港で開催された。出席者名簿は添付の通りである。

冒頭、出席者は、9月に米国で起きた同時多発テロ事件の犠牲者や関係者に対し、深甚なる哀悼の意を表明した。

(1) 世界経済の概観

会合は、米国の景気がさらに減速する兆しを見せていたところにテロ事件が発生したため、現在、世界経済が同時減速の様相を呈しており、これが荷動きの劇的な減少につながるかもしれないということに合意した。このため、定期船、タンカー、ドライバルク、そして客船を含む海運業界全体が極めて重大な事態に直面しており、

全ての CEO が有効な対策を検討する必要があることに全会一致で合意した。同時に、こうした不透明な時にこそ保護主義撤廃の促進が継続されるべきであることも確認され、その意味で、前週末にドーハにおいて、中国・台湾の WTO 加盟が承認され、新ラウンドの開始が合意されようとしていることを心から歓迎した。(注:その後、11月14日夕(日本時間15日未明)、新ラウンドの開始がドーハで合意された。)

(2) 定期船部門

(a) トレードの現状

全ての CEO は、コンテナ海運業界全体がかつてない困難な状況に直面していることを全会一致で認識し、現在の危機の深刻な程度や状況について荷主業界や一般世論の正確な理解を得るため、最大限の努力を行う

必要があることに合意した。出席者は、各航路で発表／実施されている船腹合理化／削減計画を歓迎し、近視眼的かつ破滅的な経営判断からの決別を想起するとともに、健全かつ分別ある経済原則に基づく会社経営を行い、世界各地の営業社員を指揮していく上で、すべてのCEOは自らのリーダーシップを冷静に発揮していく必要があるという意見を表明した。SERCメンバーは、公正かつ健全な経営を維持し、長期的な経営戦略に基づいた責任ある行動をとるため、最大限の自覚をもつ決意である。SERC会合は、悪化する海運界の状況に対処する上で、本年2月の前回会合で採択した以下「3-C」キーワードの重要性を再確認した。

- 長期かつ総合的戦略に基づく経営判断を行う自信
Confidence
 - 充実したサービスを提供するためのアジア海運産業内の協力
Cooperation
 - 協定等適切な場における相互信頼と理解を通じた対話
Communication
- (b) 法的な動き（船社間協定に対する独禁法適用除外制度）

会合は、FMCが1998年米国海運改革法（OSRA）施行後の2年間にに関する報告を本年9月に発表したことに留意し、より市場主導型の効率的な定期船海運を奨励するというOSRAの主要目的がほぼ達成されているとの結論を歓迎した。また、OSRAの独禁法適用除外規定により、運賃拘束力のない広範な協議協定の存在が認められていることを歓迎した。会合は、現行の独禁法適用除外制度の維持が非常に重要であるとし、米国、

日本、EUの各当局者がこうした見解を一貫して共有していることを高く評価した。出席者は、船社間協定と荷主との間の良好な関係と相互信頼が、アジアにおいて漸進的に築き上げられてきているとの報告を歓迎し、独禁法適用除外制度が貿易業界全体とグローバル経済にとって有益なものであるという点につき、各関係政府機関や荷主業界の理解を得る不断の努力を続ける必要があることを確認した。

(3) ドライバルク／タンカー部門

ドライバルク市況は、世界的景気後退と多大な新造船竣工との相乗効果によって2001年後半から急落し始めており、老朽船とサブスタンダード船の解撤促進が必要であることが認識された。タンカー部門については、特にVLCC部門において市況が激しく変動していることが懸念された。全てのCEOは、定期船部門同様、正確な市況認識に基づく良識と思慮深い行動によって会社を指揮していくため、最大限の努力をしていくことを確認した。

(4) その他

海運産業は、より一層の航行安全対策やニュー・テクノロジーによる省エネ、TBT船底防汚塗料の使用中止などを通じ、「環境の世紀」における最重要課題の一つとして、環境保護のために引き続き努力していくべきことを確認した。また出席者は、テロリズムに対する危機管理や船舶に対する海賊事件などを含む最近の諸問題についても意見交換を行った。SERCは、世界各国の関係当局に対し、さらなる事件防止のための包括的対策を作成するため、より一層の国際協調を達成するよう求めるものである。

〔資料3 6〕

2002年2月26日、シンガポール
(2002年3月1日、東京で発表)

了 解 事 項

アジア船主フォーラム（ASF）

SHIPPING・エコノミクス・レビュー・コミッティ（SERC）

第10回中間会合（シンガポール）にて採択

1. アジア船主フォーラム（ASF）SHIPPING・エコノミクス・レビュー・コミッティ（SERC）第10回中間会合は、ASFメンバー船協のアセアン、オーストラリア、中国、台湾、香港、日本、韓国から7カ国／地域の代表19名が出席し、2002年2月26日、シンガポールで開催された。出席者名簿は添付の通りである。
2. 全ての出席者は、最近の悪化したコンテナ海運市況の

下では、現行のサービスレベルを維持していくことが経営上困難であることについて多大な懸念を表明し、現在、海運業界が極めて重大な危機に直面していることを全会一致で認識した。

3. 会合は、コンテナ海運が世界貿易と経済の持続的成長を支えるインフラの必要不可欠な部分であることを再確認した。こうした重要な役割を果たし、高品質かつ安定

3 国際関係

したサービスを継続的に顧客に提供するための健全な財政状態を回復するためには、関連法規の範囲内で可能な行動を直ちに行う必要があることが認識された。この目的に向け、各 CEO は深刻な船腹過剰問題に取り組むため、適法かつ実効ある対策を求めて最大限の努力をしていくことを強く決意した。

4. 出席者は、業界の正確な状況に関する共通認識を共有する上で、協議体制の必要性を確認した。これに関連し、全ての出席者は船社間協定に対する独禁法適用除外制度の重要性を強調した。
5. 全ての出席者は、いくつかの航路で不要な船腹を個別かつ自主的に削減する決定を各船社が行ったことを歓迎した。これらの動きは、船社コストの削減、効率性の改善、必要な水準の船舶サービスの長期的確保につながり、顧客／船社双方の利益となるものである。こうした船腹削減策の継続は全ての関係者にとって有益であり、必要に応じ、個別または適法な船社間協定で一層の方策が検討されるべきであることにつき全会一致で認識された。出席者は、海運産業が直面している問題について荷主業界の正しい理解を得るため、最大限の努力をしていくよう要請された。これに関連し、会合は多くのエコノミストが2002年第一四半期の米国 GDP 実質成長率予測を上方修正したとの最新情報を歓迎した。関連資料*は以下の通り。
6. ドライバルク／タンカー部門については、両部門とも依然として市況が低迷していることが認識された。しか

しながら、世界経済が回復に向うとの期待から今年後半には改善を始めるものと予想された。全ての CEO は、トレードの正確な分析に基づいて会社を指揮していくことを求められた。

7. また出席者は、WTO 海運交渉、テロリズムに対するコンテナ安全問題、船舶に対する海賊事件など最近の諸問題についても意見交換を行った。

* 関連資料

| 米国内総生産（GDP）実質成長率予測 | | |
|--------------------|------------|-------|
| エコノミスト名 | 2002年第一四半期 | |
| | 前回予測* | 今回予測 |
| ソロモン・スミス・バーニー | +1.0% | +3.5% |
| ハイ・フリクエンシー・エコノミクス | +2.5% | +3.0% |
| レーマン・ブラザーズ | +0.5% | +2.5% |
| ウェルズ・ファーゴ | +0.2% | +2.5% |
| モルガン・スタンレー | -0.2% | +2.5% |
| ゴールドマン・サックス | -1.0% | +2.5% |
| J.P.モルガン・チェース | 0% | +2.5% |
| エコノミー・ドット・コム | -0.5% | +2.1% |
| UBS ウォーバーク | -1.0% | +2.0% |
| 平均 | +0.2% | +2.6% |

出所：ウォール・ストリート・ジャーナル調査；エコノミー・ドット・コム經由米国労働省
*注：前回予測は、2001年12月下旬に実施されたウォール・ストリート・ジャーナル調査。

3. 船舶リサイクル委員会中間会合

ASF 船舶リサイクル委員会第5回中間会合が2002年3月25日に台北において開催され、インドネシア、台湾、香港および日本の4ヶ国・地域からの代表、ならびにベトナム造船業界からオブザーバーが参加した。当協会は、同会合において船舶解撤動向に関する情報としてIMO 第47回 MEPC の結果等を報告するとともに、以下の点につき各国の代表に訴え、賛同を得た。

- ① 船舶解撤需要が2003年頃から増加することが見込まれることから円滑な船舶リサイクルが阻害されることのないよう、船舶リサイクルに関する諸問題の改善には各関係者にとって技術的、経済的に合理的かつ実行可能な方策が必要であること。
- ② 船舶リサイクルに関する本委員会での議論を一步進め、アジアの関係者間の協調関係を深めるとともに、アジア各国政府を通じて国際会議の場でアジア船主の意見を反映させる必要があること。
- ③ 船舶リサイクルの有益性・重要性を国際的な場

において積極的にアピールすることが必要である。

議論の結果、当協会の意見が概ね受け入れられた内容の共同声明〔資料3-7〕が作成されるとともに、今後、本委員会において、アジアでの関係業界間における協調関係の構築に向けてさらに検討を進めていくことが合意された。

4. 船員委員会中間会合

アジア船主フォーラム（ASF）船員委員会の第7回中間会合が、去る10月23日釜山において韓国船主協会のホストの下で開催された。

会合には、10カ国の船主協会から27名が出席し、またオブザーバーとして AMETIAP（アジア太平洋船員教育・訓練機関連合会）および中国の船員学校の代表が参加し、Li Shanmin 議長（中国船主協会、COSCO Manning Corp, Managing Director）の下、共通議題について友好的かつ活発な意見交換が行われた。日本からは、

商船三井 町野専務執行役員、日本郵船 杉浦グループ長代理ならびに事務局より足立船員対策室副部長が出席した。

会合の前日(10月22日)には、ISF(国際海運連盟)とASFによる共同セミナーが開催され、STCW95条約、ILO統合条約、ISFに於ける労務問題などの最近の状況についてISF側より参加したDr. D. Lindemann(独船主協会会長) Mr. D. Dearsely (ISF事務局次長)の両氏より説明を受け、その後これらの問題を中心に幅広い議論を行った。このセミナーは、前年第6回委員会に引き続き、ASFとしてISFとの意見交換を目的として本委員会の招聘により実現したものの。

翌日の本委員会では、この論議を踏まえて検討した結果、船員の賃金はその船員の住居の経済状態や生活水準を考慮すべきでありILO最低賃金の世界的な解釈に対しては再度反対を表明した。また、ILO条約を見直し、新しい一つの統合条約に再構築するILO合同海事委員会(JMC)の勧告を委員会として全面的に支持し、ASFとしての統合条約に関するポジションをASF内にSmall Working Groupを設置して検討することとなった。さらに、委員会はSTCW95条約に基づき外国の免状の基準を確認・承認するための承認手続きを早期に設立

するようアジア各国政府に対し求めた。

その他、STCW95条約の施行問題、不正証書の問題、船員の訴訟や遺棄の問題、最小安全配員問題等について検討を行い、当委員会としての意見を別紙の共同宣言として採択した。(資料3 8)

なお、次の第8回中間会合は、2003年秋に中国・大連において開催される予定である。

5. 航行安全および環境委員会

シンガポール船主協会を事務局、マレーシア船主協会をホスト国としてマレーシア・クアラルンプールにおいて、11月2日、標記会議が開催された。当会議には中国、台湾、韓国、インドネシア、マレーシア、ミャンマー、フィリピン、シンガポール、タイ、ベトナムの船主協会が参加し、シンガポール船主協会会長のLua Cheng Eng議長により航行安全および環境に係る10の案件を検討した。

(1) 海賊および武装強盗

アジア海域、特にマラッカ・シンガポール海峡において依然多発する海賊問題が引続き重要案件として取り上げられ、2001年9月11日に発生した米国同時多発テロ事件に鑑み、船舶がテロリストに係るす

〔資料3 7〕

アジア船主フォーラム・シップ・リサイクル委員会第5回中間会合共同声明(仮訳)

ASF シップ・リサイクル委員会の第5回中間会合が2002年3月25日台北において開催された。委員会にはインドネシア、香港、日本および台湾の船主協会の代表者が出席した。また、ベトナム造船業界がオブザーバーとして出席した。代表者リストは添付のとおりである。

本委員会は台湾船協が主催し、ASF シップ・リサイクル委員会委員長のDr. Frank F. H. Lu氏が議長を務めた。

ASF シップ・リサイクル委員会はIMO第47回海洋環境保護委員会において、船舶リサイクル問題改善に向けたIMOのアプローチとして、IMO総会決議案およびIMOガイドラインを策定することが合意されたことに留意した。

海運業界が船舶リサイクルの過程において重要な役割を果たす関係者のひとりであるということに留意するとともに、安全かつ環境に配慮した方法で船舶の退役を改善することに関して、法的枠組、船舶の設計および建造から解撤の局面までの政府ならびに非政府機関を含む全ての関係者が、各自の権限の範囲内で、船舶リサイクルに関連する問題を取り扱うことを奨励する。

船舶リサイクルに関するICSが調整役となるインダストリー・ワーキング・パーティーがインダストリー・コード・オブ・プラクティスを策定し発表したことを評価する。コードは、船社が船舶リサイクルに関して参考となる実用的かつ良好な慣習を構成する一連の奨励策の要点を取りまとめ、リサイクルの更なる発展を促すものである。

解撤需要が2003年頃から増加することが見込まれることから、円滑なリサイクルが阻害されることのないよう、船舶リサイクル問題の改善には、各関係者の技術的・経済的な対応力を考慮した上で、合理的かつ実行性・実効性のある方策が必要であることを認識した。

同時に、アジア地域には、主要海運国、主要造船国および主要解撤国が存在することを認識し、ASF SRCでの船舶リサイクルに即した具体的な対応の議論を一步進め、アジアの関係者間の協調関係を深めるとともに、アジア各国政府を通じて国際会議の場でアジアの意見および船舶リサイクルの重要性を積極的にアピールすることに努める。

以上

〔資料3 8〕

アジア船主フォーラム船員委員会第7回中間会合 共同宣言

2001年10月23日 於：釜山

アジア船主フォーラム(ASF)船員委員会第7回中間会合が、2001年10月23日(火曜日)釜山において開催された。この会合は韓国船主協会(KSA)の主催によるものである。

本会合には中国、香港、日本、韓国、台湾およびASEAN船主協会の構成メンバーであるインドネシア、マレーシア、フィリピン、タイおよびベトナムの代表が出席した。また委員会は、アジア太平洋地区船員教育・訓練機関連合会(AMETIAP)および中国の船員学校からのオブザーバーを歓迎した。

中間会合の前日である2001年10月22日午後、釜山において、ASF船員委員会の招聘により、国際海運連盟(ISF)がASFと合同でセミナーを開催した。全てのASF代表がこの合同セミナーに参加し、ILO統合条約に関する最近の活動も含めてISFを取巻く諸問題について議論を行った。

委員会は、広範に亘る既存のILO条約を簡素化し、時代になかったものとして一つの統合条約として構築すべきとするILO合同海事委員会(JMC)の勧告を全面的に支持した。この新しい条約の検討において適切かつ代表的なアジアの意見が考慮されるように、統合条約に関する当初のASFのポジションを検討するためにSmall WGを設置することとなる。

船員の訓練基準を定めたSTCW 95条約の施行問題が、再度議題にのぼった。委員会は、ほとんど全てのASFのメンバーが、IMO“ホワイトリスト”に掲載され、これらの国と地域の国内の安全基準制度が有効であることについて、満足をもって言及した。委員会は、船員の標準能力を統一し、保証しようとするSTCW95条約のすばらしい主旨に感謝を表すとともに、“ホワイトリスト”編集に際して、締約国からの提出書類を審査したIMOの努力を評価した。しかしながら、各国は船員の訓練、試験及び免状に関してそれぞれ独自の状況、制度を有していることから、委員会は“ホワイトリスト”が必ずしも締約国がSTCW95条約のすべての条項に照らして審査書類を提出していることを示しているわけではないことを認識した。

委員会は、早期の段階でSTCW95条約の10に基づき、外国の免状の基準を確認・承認するために、二国間協定の締結、承認手続きの設立をするようにアジア各国政府に対し求めた。

(委員会は、遺棄船員や船員に関する訴訟が増加していることに懸念を示した。委員会は、ILO統合条約の進展が、最終

的にこの重要な問題の包括的な解決を採択するための機会を提供することを希望した。また、委員会はアジア各国の政府に対して遺棄船員に対する金銭的な保証提供制度の設立および雇用者と船員間の訴訟に対する調停制度の提供を訴えた。)

集中的な議論の結果、委員会は、アジア各国の政府が市場の需要・供給に対して介入し、特定の業界の雇用における最低賃金を明示することは通常の方策ではないと考えた。委員会は、船員の賃金はその船員の住居の経済状況や生活水準を考慮すべきであり、ILO最低賃金の世界的な解釈には反対であることを再度表明した。

委員会は、海運業界の標準海事通信用語(SMCP)に対する懸念をILOが認識したことに満足を表し、多くのASFメンバーが英語による純粋な意思疎通の教育で既にSMCPを参考文書として用いている。

委員会は、中国通産省の招請によりIMOの専門家が、中国の6つの海事教育訓練機関(METs)における現在の海事英語訓練の基準について調査するために、これらの機関を訪問したことに留意した。同調査団による評価結果の多くが、香港船協のMETsに関する調査研究と合致するものであった。委員会は、船員訓練WGが、AMETIAPおよび国連・アジア太平洋経済社会委員会(UN ESCAP)といった他の組織との考えられる協調を取りつつ、どのようにMETsのネットワークの概念を他のアジア地域に広めるかを議論すべきであると考えた。

委員会は、アジア地域の多くの政府が、STCW95条約およびIMO総会決議A 890(最小安全配員に関する規定)に従って、安全配員の原則を採択したことに留意した。(アジア政府は最小安全配員数を規定する際に慣習による方法を用いなかった。船主/管理者は、現在、異なった状況下で船舶の装備や運航形態の詳細とともに彼らの配員計画を提案することができる。これは、船主が個々の船舶にそれぞれ異なる運航要員数を配乗することができる柔軟性を提供している。

委員会は、旗国がアジア地域の不正証書事件について注意喚起を行っていることに満足を持って言及した。船員の証書が正規のものであるか確認するための手続きが、アジアの多くの国や地域で実施されている。アジアのいくつかの国において、証書を照合するためのデータベースがインターネット上で利用可能である。ASFは、国

内の証書に電子的に照合できるデータベースの促進を歓迎し、すでにアジアのいくつかの政府のウェブサイトにおいて証書の照合が可能になっていることに喜びを持って留意した。ASF はそのようなデータベースを作成していない各国政府に対し、適当なシステムを早期に取り入れ、設立することを奨励した。

アジア太平洋地区海事教育・訓練機関連合 (AMETIAP) の代表は、AMETIAP がアジア太平洋地域における海事教育訓練制度 (METs) を信任するために海事英語プログラムを発展していることについて報告した。これは、アジア地域における海事教育訓練制度の質の向上を確保することについての重要な必要性に合致するための主要な活動であると考えた。また、委員会はこの海事英語プログラムが、将来的な地域的 METs プログラムに係る委員会の展望と一体化し得ると考える。

ASF 船員委員会は、自主的かつ非営利を目的とした組織で

る海賊の標的になり得る懸念が表明された。また、これまでと同様、船舶に対する海賊および武装強盗の防止対策に有効とされるローマ条約の批准を各国に求めていくほか、抑止のための領海内警備力の強化および多国間地域協力を推進することが合意された。

(2) 密航者

タンパ号事件*を契機に IMO において検討されることになった救助を求める者に対する適切なガイドラインの策定を支持するとともに、2002年1月に開催される IMO 簡易化委員会で採択される予定となっている密航者問題の取扱いに関する FAL 条約の改正を支持し、密航者問題解決のために、すべての IMO 加入国が同条約を批准することを求めた。

*タンパ号事件：2001年8月にインドネシアから豪州に密航を企て遭難した438人を救助したノルウェー籍コンテナ船タンパ号が豪州政府から遭難者の上陸と同船の臨時寄港を拒否された事件

(3) 航海記録装置 (VDR)

2001年7月に開催された第47回航行安全小委員会において、技術的および経済的観点から現存船に搭載する VDR 搭載の実行性が議論された結果、すでに搭載された機器からのデータの取り出し方などの技術的な困難性が問題として、慎重な検討を求めていることとした。

(4) 海上電子ハイウェイプロジェクト (MEH)

マラッカ海峡沿岸3ヶ国と IMO が推進している海上電子ハイウェイのマラッカ・シンガポール海峡へ

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。

韓国船主協会 (KSA) は、2002年秋に釜山において第8回中間会合を開催するよう委員会より要請された。KSA は、この申し出を喜んで引受けた。委員会は、釜山において第7回中間会合を開催した韓国船主協会の尽力に感謝の意を表明した。

以上

*：ASF 船員委員会には、次の4つのWGが設置されている（うち日本船主協会は①と③のメンバーになっている）。

- ① ILO WG (今回より「ILO 最低賃金 WG」から変更した)
- ② 最小安全配員 WG
- ③ STCW95導入 WG
- ④ 船員訓練 WG

の導入計画については、特に視界制限時もしくは輻輳時に有効と思われ、船舶の安全および環境保護に資するものと期待するが、資金調達についての検討が必要であり、海運業界にいかなる負担も求めるべきではないとした。

(5) その他

ISM コード、ポートステートコントロール、大気汚染防止条約、船底防汚塗料、バラスト水問題、パイロット問題について意見が交換された。

5. 船舶保険・法務委員会中間会合

題記会合が2002年3月19日に香港において開催され、日本、香港、中国、台湾、韓国およびアセアン船主協会連合会 (FASA) メンバーのインドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイ、ベトナムの合計11船主協会が参加した。当協会からは梅本関連業務部長が出席した。会議では George Chao 氏 (香港船協) が議長を務め、検討が進められた。

今回の主要議題は、①船舶戦争保険、②国際油濁補償体制、③パナマにおける船員の死亡・傷害に関する訴訟問題等であった。各議題の検討概要は次の通りであり、これらを盛り込んだ共同コミュニケ (資料3 9参照) を採択して会議は終了した。

① 船舶戦争保険

2001年9月11日に米国で発生した同時多発テロ後、船舶保険料率が大幅に引上げられたことについて、参加メンバーからは、船舶保険分野では

3 国際関係

スクの変化は認められないにも関わらず、こうした料率の引上げが行われたのは、保険業界がテロによる損失を回復させるために支配的地位を利用して不満が続出した。

委員会は、保険業界がこうした一方的な行動を取る前に、海運業界と十分に話し合うよう、また、料率をテロ以前の水準に戻すよう保険業界に要請することを共同コミュニケに盛り込むこととした。

② 国際油濁補償体制

国際油濁補償基金（IOPCF）において検討され

ている、荷主による油濁賠償に対する第3層の追加補償基金を設立する議定書案について議論を行った。

わが国は、92年民事責任条約（92CLC）および1992年基金条約（92FC）の責任限度額が2003年11月に約50%引上げられることとなっており、これが適切に機能するかしばらく見守るべき、との立場から、追加基金設立は不要であると主張してきており、ASFにおいても同様の姿勢を維持してきた。このため、追加基金創設に賛意を示していた他の

【資料3 9】

アジア船主フォーラム（ASF）船舶保険・法務委員会 第7回中間会合 共同声明

アジア船主フォーラム（ASF）船舶保険法務委員会第7回中間会合が、2002年3月19日（火）、香港において開催された。

会合には、中国、台湾、日本、韓国、香港の各船主協会およびアセアン船主協会連合会を代表してインドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイ、ベトナムの各船主協会が参加した。

委員会は、ニューヨークにおける昨年9月11日の痛ましい事件が、巨額の保険損失を生じさせたことを認識する。しかしながら、その後、戦争保険の引受人が保険の基本料率を引上げるために行った解約条項を行使するという行動は、潜在的なリスクに変化が無いゆえに、不当なものであると委員会は考える。委員会は、唐突な行動を取る前に海運業界の懸念を考慮し、海運業界と共同で対応策を検討するよう保険業者に繰り返し要請する。

委員会は、パナマにおけるフィリピン人船員の死亡傷害に関する求償問題の解決に向けて継続的で好ましい進展があったと留意するとともに、パナマ／フィリピン両国政府間の二国間協定が、将来におけるこの種の問題を回避する決着方法であるとの以前からの申し合わせを確認した。委員会は、提案されている協定への署名を促すべく、ASF第11回総会の議長が適切な要請状を両国政府に対して送付するようASF船員委員会と共同で要望することを合意した。

委員会は、油濁賠償に対する第3層の追加補償基金を設立する1992年国際油濁補償基金条約の議定書案について議論を行った。委員会は主要な問題点に留意するとともに、船主責任に影響を及ぼす92CLC（1992年民事責任条約）の修正を行わないことに対する見返りとして、国際P&Iグループによって提案された小型船の船主責任限度額を自主的に引上げる案を支持することを全会一致で合意した。

委員会は1974年の旅客およびその手荷物の海上輸送に関

するアテネ条約の議定書案について議論を行い、旅客に対する正当な賠償に関する要望に応じるための公正な解決策を見出さなければならないことは認識するものの、提案されている責任限度額では、大型旅客船に乗船している旅客にこれが適用された場合、現在の保険では対応しきれない状況となり得るという前回会合で表明された懸念を再度繰り返すものである。これに関連し、委員会はP&Iクラブに対し、このような求償の影響が個々のP&Iクラブの旅客船を運航していない船社や、プール協定を通じて国際P&Iグループ全体に関わるということについて真剣に検討するよう促した。

委員会は、海難残骸物除去に関する条約案について検討した。同条約案はまだ検討の初期段階ではあるが、委員会は、貨物が原因で当該残骸物が危険状態となっていると判断された場合には、荷主が賠償する義務を負うことを条約案に入れることを歓迎する。さらに委員会は、本条約は特に1976年LLMC（1976年船主責任制限条約）の下で責任制限を規定するという提案を支持する。

委員会は、遭難船に対する避難水域の提供の問題について検討を行い、IMOによるガイドラインの作成を注視し、要すれば、今後ASF航行安全および環境委員会と共同でコメントすることを合意した。

アジア・マリタイム・コンソーシアムの担当者は、シンジケートの実績に関する現状報告を行った。委員会は、堅調なレート局面において競争性を維持するための強力な位置にコンソーシアムを置き、十分満足できる結果をもたらしたコンソーシアムの手堅い保険引き受け手法に留意した。さらに委員会は、コンソーシアムに対する支持を全会一致で再確認した。

委員会の次回会合は、2002年5月28日ASF第11回総会の直前に台北で開催される予定である。

ASFメンバーとは一線を画する形となっていた。

しかしながら、2001年10月にIOPCFの総会が開かれるに至り、わが国政府は、周辺情勢を見ると追加基金の設立は避けられないと判断、拠出額割合に一定の限度(Capping)を設けることを条件に追加基金に加盟する用意があるとの立場を表明した。

このわが国の方針転換により、追加基金について、ASFにおいてもメンバーの共同歩調が取れることとなり、共同コミュニケに盛り込むこととなった。

③ パナマにおける船員の死亡・傷害に関する訴訟問題

近年、フィリピン人船員が乗船中の事故により死亡もしくは傷害を被った場合、労働契約上の補償とは別に、船舶の安全運航への配慮が不足していたのではないかとし、遺族ないしは本人が不法行為責任に基づく賠償を求める訴訟をパナマにおいて起こす事例が多発している。

最近になりパナマの最高裁では「不便宜法廷地(Forum Non Convenience)の法理を採用し、これら訴訟を船員の出身地の裁判所に移管すべきであるとの決定を下した。この法理は、法廷地は原告が選択できるものの、被告がより審理に適した法廷地を示せば、裁判所が裁量により裁判権の行使を自制することができる、とするものである。

委員会はこうした傾向を歓迎しながらも、船員出身地での裁判を確実なものとするため、ASF船員委員会と協力し、パナマ／フィリピン両国に対し二国間協定を早期に締結することを促す要望書をASF第11回総会議長から出状するよう求めていくこととした。

④ その他の船主の法的責任に係る問題

IMO等の場で検討が行われているアテネ条約改定議定書案、海難残骸物除去に関する条約案および避難水域等の問題について積極的に意見交換が行われた。

3・5 米 国

3・5・1 米国2002年国防授權法問題

MSP^{*1}等、米国の自国海運保護政策は、外航海運の自由公正な競争を歪める恐れがあることから、かねてよりわが国政府をはじめ関係各国から撤廃を求められているが、2001年9月の米国同時多発テロ後の米国議会において、新たな海運保護条項を含む国防授權法案が提出された。

これに対し、わが国を含む関係国政府や当協会をはじめとする各国の海運団体等が同条項の削除に向け関係方面に働きかけを行った結果、同年12月末に保護条項が削除された形で同法案が成立した。

今回は関係者の努力により、新たな自国海運保護条項の導入を回避できたが、当協会は今後もこのような商業原則を無視した海運保護政策導入の動きを監視していくこととしている。

本件の概要は以下の通りである。

1．2002年度国防授權法案の概要

2001年9月25日、米国の国防用商船確保プログラム「NDF」^{*2}登録船舶の平時での市場参入を促進するためのNDF強化条項を含む国防授權法案(HR2586)^{*3}

が、米国下院を通過したことが明らかになった。

同条項は、NDFに基づいて建造または今後建造される米国籍船が、米国トレードに参入できず(failure to obtain employment)かつ、当該トレードが米国の同盟国船社により長期に渡り支配されている場合には、「制限的貿易慣行」が存在するものとし、こうした状況を国防長官が示すことで、課徴金や米国港湾への寄港制限といった外国船社に対するFMCの是正措置を可能とするもので、関係方面では、軍事徴用に適する自動車専用船の平時での市場参入促進を意図したものであると推測されていた。

国防授權法案については、上院はNDF強化条項を含まない法案(S 1438)を通過させたため、10月31日から両院協議会で両法案の一本化について審議された結果、12月12日には同条項が削除された統一法案が合意され、12月28日に大統領が署名して成立した。

2．NDF強化条項提案の背景

HR2586のNDF強化条項は、もともと一部の米国船社や造船業界、海員組合等を支援者に持つといわれるウェルドン下院議員らが2000年11月に下院に提出し、その後廃案となったNDF Improvement Bill(HR5488)

3 国際関係

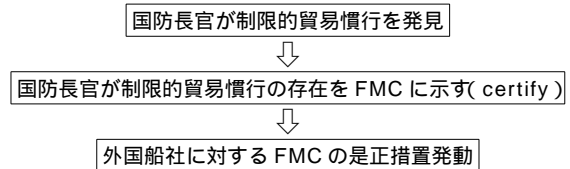
および2001年6月に下院に提出されたものの、未審議のままとなっていた「National Defence Features Program Enhancement Act of 2001 (HR2075: NDF 強化法案)の条文をほぼそのまま引き写したものである。

今回のNDF強化条項も同議員らの提案によりHR2586に盛り込まれたことから、これまで単独法案では成立していない前記法案を、テロ事件後の米国議会で最優先審議法案である国防関連法案に含めることで、早期成立を狙ったものと見られている。

なお、HR5488およびHR2586はFMCの是正措置が可能になる条件として、「FMCが制限的貿易慣行の存在を発見した場合」としているが、HR2586のNDF強化条

項では、国防授權法案に盛り込むためか「国防長官が制限的貿易慣行の存在をFMCに示した場合」としている。(図参照)

図 HR2586による是正措置発動までの流れ



【資料3 - 10】

NDF 強化条項をめぐる動き

2001年9月25日 - NDF強化条項を含む下院版国防授權法案 (HR2586)が成立

10月1日 - 日本政府は、在米日本大使館に關係方面への働きかけを指示

10月2日 - NDF強化条項を含まない上院版国防授權法案 (S 1438) が成立

10月3日 - 日本政府の呼びかけにより、日欧10カ国政府等は、free and fair competition 原則に反する政策導入に反対する共同申入れ書を国務省に提出

10月5日 - FMC 長官は、同条項の問題点を指摘した文書を主要上院議員に提出

- 国際自動車工業会 (日本の自動車メーカー中心) が日欧10カ国政府の申し入れを支持する文書を商務省、USTR、国家安全保障会議に提出

10月12日 - 国務省は、同条項に反対する文書を議会に送付

10月6日 - 国防総省も同様文書を議会に送付

10月17日 - NITL ** は、NDF 強化条項は荷主の輸送船舶選択の自由を制限し、ひいては輸出競争力低下に繋がるものとして、同条項に反対する文書を両院協議会メンバーに送付

国際自動車工業会も、同条項に反対する文書を両院協議会メンバーに送付

10月19日 - American Farm Bureau Federation 他米国農業関係 9 団体が、両院協議会メンバー

に対し、NDF強化条項に反対する文書を送付

10月31日 - 上下両院の国防授權法案を一本化するため、両院協議会が審議開始。上院は初日にNDF強化条項に反対の意向を表明

12月12日 - 両院協議会でNDF強化条項が削除された統一法案 (S 1438) が合意

12月13日 - 上院、下院でそれぞれS 1438が承認

12月28日 - S 1438に大統領が署名し、2002年度国防授權法が成立

(* 1) MSP : Maritime Security Program = 米国新規運航補助制度
有事の際に徴用できる自国籍商船隊の維持に関する Maritime Security Act に基づき、1996年から始まった制度。人件費の高い米国人船員で運航することが義務付けられている米国籍商船に対し、有事に徴用することを前提に1隻あたり年間210万ドルの運航補助金を与えるもの。

(* 2) NDF : National Defence Features Program
根拠法令は、合衆国法典第10巻「軍備」第2218条。国防用商船確保プログラムで、有事の際に徴用することを前提に、米国造船所で建造された米国籍船を軍事輸送にも耐えうる仕様とするための改造費用と、その維持費用を米国政府が補助する制度。同プログラムの予算は、国防省歳出法案で規定されている。

(* 3) National Defence Authorization Act for Fiscal Year 2002 (HR2586) :
下院版2002年国防授權法案。上院版も法案名は同一だが法案番号で区別される(上院法案 = S 1438)。国防授權法案は、政府に国防のための行政・歳出権限を付与するための一括法案である。

(* 4) 申し入れを行ったのは、フィンランド、ドイツ、ギリシャ、イタリア、日本、オランダ、ノルウェー、スウェーデン、英国および欧州委員会。

3. 関係者の対応

(1) 関係国政府・米国関係当局の対応

NDF 強化条項に対し、日欧10カ国政府等^(* 4)は、同条項は民間の自由公平な競争原則に反するものであるとして、導入に反対する共同申し入れ書を米国内務省に提出した。

一方、米国国内でも、FMC 長官が同条項の法的問題を主要上院議員に指摘した他、国務省や国防総省も同条項の趣旨に反対する文書を議会関係者に提出するなど、米国政府内部から同条項に異論を唱える動きが相次いだ。

(2) 当協会・関係船社の対応

当協会ワシントン連絡事務所から HR2586 に NDF 強化条項が盛り込まれているとの情報を入手した当協会は、国土交通省に政府としての対応を要請するとともに、同事務所を通じ現地での情報収集を行い、当協会会員船社の議会・政府関係者に対する働きかけをサポートした。

また、当協会がメンバーである CENSA (欧州・日本船主協会評議会) を通じ、CSG (先進14カ国海運担当官会議) の米国政府への働きかけを要請するとともに、韓国船主協会に対しても同国政府への対応要請を依頼した。

(3) 関連業界の動き

NDF 条項は、米国荷主の輸送船舶の選択を制限し、ひいては輸出競争力低下に繋がるものであるとして、米国最大の荷主団体である NITL (National Industrial Transportation League : 全米産業運輸連盟) や、American Farm Bureau Federation 他米国農業関係9団体は、両院協議会メンバー議員に対し、同条項に反対する文書を送付した。

また、日本の自動車メーカーが中心となって構成されている AIAM (Association of International Auto-

mobile Manufacturers : 国際自動車工業会) も、同条項が自動車輸送に及ぼす影響を懸念して、日欧10カ国政府の共同申し入れ書を支持する文書を商務省、USTR (米国通商代表部) 等に提出した他、両院協議会メンバー議員にも条項への反対を求める文書を送付した。

3・5・2 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

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

IRC 第883条は、航空や海運など国際運輸業を営む外国の事業者が国際運輸業から得た所得に対する米国での課税免除を定めた規則であるが、この新しい規則案によ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、当協会を含め米国内外の海運等の関係業界は強力な反対運動を展開した。同規則案は関係業界のロビー活動が奏効し船社の意向に沿ったかたちで修正が行われる方向でまとまりかけたが、一部の問題の取り扱いについて米政府内で調整がつかなかったことや、大統領選挙および政権交代があったため廃案となった (年報2001、101頁参照)。

その後、2002年に IRS は、外国船社に対する米国での課税免除の新提案を公表した。その内容は「内陸での国際貨物輸送収入」に対して一定の条件の下で免税措置を認めた一方、NVOCC の収入および外地を経由しないクルーズ客船の収入に対する免税は認めていない。本件はわが国船社にとって重大な影響を及ぼす恐れもあるので、当協会として引き続き米国政府等の動きに関し、情報収集等に努める。

3・6 その他の地域

3・6・1 中国

(1) 中国国際海運条例

2002年1月1日、中国国务院は中国国際海運条例を公布した。同条例は、従来の「海上国際コンテナ輸送管理規定」にかわり、新たな国際海上輸送活動の規範となるもので、その主要点は以下の通りである。

- ① 新規航路開設等船舶サービスを開始・変更する場合、実施の15日前に公表、実施後15日以内に届出
- ② 船社、NVOCC に運賃の届出を義務付け。届出運賃は以下2種類。
 - ・タリフ運賃：届出30日後に発効
 - ・S/C 運賃 (船社と荷主間、又は船社とNVOCC 間で締結)：届出24時間後に発効

3 国際関係

- ③ 同盟や運賃・運航協定などに届出を義務付け
- ④ 中国交通部による調査（以下の場合実施）
各種アライアンスの特定航路での輸送シェアが、年間を通じ30%を越え、かつ公正な競争を阻害する恐れがある場合
- ⑤ 中国船社に対し差別的行為が取られた場合の政府による対抗措置

同条例公布後の2002年3月19 - 21日、米中海運協議が中国・北京で開催され、条例の内容やOSRA（Ocean Shipping Reform Act of 1998：米国外航海運改革法）との関連等について意見交換が行われた。米国側は、同条例は市場原理を導入しているものと一定の理解を示したが、さらに細部のすり合わせ等を行うため、同年4月19 - 30日に中国政府代表団が米国ワシントンを訪れ、MARADやFMC等関係者と意見交換を行った。

また、同条例に基づく実施細則案が同年6月21日に発表され、定期船運航会社等関係者に対し同年7月31日までに意見を求めている。

一方、中国交通部は同年5月23日には東京でわが国国土交通省と海運政策についての政策対話を行い、中国側からは、特に同条例の運用や実施細則案の内容等について説明があった。当協会は、今後も国土交通省および日中輸送協議会と連携しながら実際の運用状況などについて注視していくこととしている。

(2) EU／中国海運協定

EU／中国海運協定は、2001年12月にその原案が合

意され、2002年10月には正式調印される予定となっている。同協定では、相互の船社に対する通関業務や船舶のハズバンディング業務（パイロット、バースの手配、入出港手続き等）の取り扱い等が規定されており、中国におけるEU船社と邦船社の扱いに差異が生じる可能性があることが懸念された。そのため、上述の中国交通部とわが国国土交通省との政策対話（2002年5月23日、於：東京）においては同協定についても意見交換が行われ、日本政府は邦船社に直ちに不利益となる内容ではないとの見解を発表した。当協会は、今後も国土交通省と連携を取りつつ、実際の運用状況などについて注視していくこととしている。

3・6・2 アジア

(1) 第6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主な目的に、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6回会談が、2001年10月29日に台湾・台北で台湾側の主催によって開催された。会談には、当協会から崎長会長はじめ9名が、台湾船主協会からは陳会長はじめ13名が出席した（資料3 11、12参照）。

会談では、両国海運の現状と展望や、2001年9月の米国同時多発テロの影響、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。

〔資料3 11〕 第6回日台船主協会会談 日本側出席者

| 氏名 Name | 船協役職名 JSA Title | 会社役職名 Company Title |
|-----------------------------|--------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 崎長 保英 Yasuhide SAKINAGA | 会長 President | 川崎汽船 社長 President, Kawasaki Kisen Kaisha, Ltd. |
| 草刈 隆郎 Takao KUSAKARI | 副会長 Vice President | 日本郵船 社長 President, Nippon Yusen Kaisha, Ltd. |
| 鈴木 邦雄 Kunio SUZUKI | 副会長 Vice President | 商船三井 社長 President, Mitsui O.S.K. Lines, Ltd. |
| 松永 宏之 Hiroyuki MATSUNAGA | 副会長 Vice President | 東京タンカー 社長 President, Tokyo Tanker Co., Ltd. |
| 鷲見 嘉一 Yoshikazu SUMI | 副会長 Vice President | 新和海運 社長 President, Shinwa Kaiun Kaisha, Ltd. |
| 福島 義章 Yoshiaki FUKUSHIMA | 理事長 Director General | |
| 大滝 光一 Koichi OTAKI | 会長秘書 Secretary to the President | 川崎汽船 経営企画グループ政策担当部長 General Manager for Policy Issue, Corporate Planning Group, Kawasaki Kisen Kaisha, LTD. |
| 園田 裕一 Yuichi SONODA | 国際企画室長 General Manager International Policy Chamber | |
| 山上 寛之 Hiroyuki YAMAGAMI | 国際企画室 International Policy Chamber | |

次回以降の会議日程・開催地については、追って定めるまでオープンにしておくことが合意された。

会談についてのプレスリリースは資料3 13の通りである。

〔資料3 12〕 第6回日台船主協会会談 台湾側出席者

| 氏名 Name | 台湾船協 役職名 NACS Title | 会社 役職名 Company Title |
|-------------------------|---------------------------------|-------------------------------------------|
| Ting-Huei, Chen 林 省三 | Chairman 会 長 | Chairman, Yangming Marine Transport |
| Steve S S Lin 陳 庭輝 | Convener 監事会召集人 | Vice Chairman, Evergreen Group |
| Loh, Yao-Fon | Standing Board Director 常務理事 | Chairman, Uniglory Marine Corp. |
| Marcel Chang | Standing Board Director 常務理事 | President, Evergreen Marine Corp. |
| Chen Chao Hon | | Chairman, Wan Hai Lines Ltd. |
| Chen Po Ting | Standing Board Director 常務理事 | Vice Chairman, Wan Hai Lines Ltd. |
| Frank F H Lu | Standing Board Director 常務理事 | Chairman, Taiwan Navigation Co., |
| I Y Chang | Standing Supervisor 常務監事 | President, Taiwan Navigation Co., |
| Wong Hsiu Huang | | President, Yangming Marine Transport |
| Lee, Lung Wen | Standing Board Director 常務理事 | Vice President, U-Ming Marine Transport |
| Chin-Shyen Chen | Supervisor 監 事 | Advisor, Ta-Ho Marine Corp. |
| Chwang Jung-Tse | Director 理 事 | Vice President, Ta-Ho Marine Corp. |
| Q H Chen | Advisor 顧 問 | Professor, National Chiao Tung University |

〔資料3 13〕

2001年10月29日

第6回日台船主協会会談について

日本船主協会と台湾船主協会による第6回日台船主協会会談が、2001年10月29日、台湾の台北市で開催された。これは、1999年の第5回会談（於：静岡県伊東市川奈）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通りであった。

会議では、

1. 2001年9月11日の米国における同時多発テロの犠牲者に対し、深甚なる哀悼の意が表明された。
2. 台湾・中国間（台湾海峡）直航問題の進捗状況を含め、日本・台湾並びに世界の海運業界の現状と今後の見通しについて意見交換が行われた。
3. 同時多発テロが世界経済に与える悪影響に対し、重大な懸念が示された。こうした状況を好転させるには、貿易と投資の更なる開放と自由化の促進がとりわけ重要で

あり、目前となった台湾のWTO加盟に対し、特に歓迎の意が示された。

4. 海賊、シップ・リサイクリング、油濁責任、船底防汚システムなど最近の国際海運政策問題について議論が行われ、今後の進展を注視していくことが合意された。
5. 船社間協定に対する独禁法適用除外制度に関するOECDワークショップの重要性を再確認した。
6. 次回以降の会議日程・開催地については、追って定めるまでオープンにしておくこととした。両船協はともにアジア船主フォーラム(ASF)のメンバーであり、その総会は日本、韓国、中国、台湾、香港、アセアン、豪州の順で毎年開催されている。
7. 両協会は、共存共栄の考え方にに基づき、今後も更なる相互理解の促進を推進していくことを確認した。

以 上

3 国際関係

(2) ESCAP 地域セミナー

WTO(世界貿易機関)における海運自由化交渉をテーマとする地域セミナーが、2002年2月11-13日、タイ・バンコクで ESCAP(国連アジア太平洋経済社会委員会)の主催により開催された。同セミナーには、域内16カ国・地域の WTO 海運交渉担当者が参加し、自国海運の現状や海運交渉への考え方などについて報告があった。日本からは、国土交通省海事局外航課の園田敏彦国際機関条約対策室長他が参加して日本政府の考え方を説明し、当協会からは園田裕一国際企画室長が出席した。同セミナーの概要は以下の通りである。

WTO における海運自由化交渉は、2001年11月のカタルドールでの WTO 閣僚会合で立ち上げられた新多角的通商交渉(新ラウンド)の枠内で行われており、今後、2004年末の交渉期限に向け、各国の海運関連規制や自国海運保護政策などの自由化を目指して交渉が本格化する見込み。ESCAP では、こうした状況を踏まえ、交渉に向けての域内国の理解と関心を深めるためのセミナーを開催し、以下の点について WTO 事務局の専門家による説明などを聞くとともに、交渉に向けての各国の現状などについて意見交換を行った。

- WTO 海運自由化交渉が ESCAP 諸国に与える影響
- WTO 交渉を進める上での原則と手続き
- これまでの交渉の経緯
- WTO、UNCTAD、OECD 各国国際機関の役割

(3) 日韓中の海運研究者による三国海運市場自由化セミナー

日韓中の海運研究者による三国海運市場自由化セミナーが、2001年12月19日、韓国・ソウルで韓国海洋水産開発院(韓国海洋水産部直属の海事研究所)の主催により開催された。同セミナーには当協会園田裕一国際企画室長がパネリストとして出席した。

同セミナーの英文名は「Building a Common Shipping Market for China, Japan and Korea : Identification of Barriers」とされ、Common Shipping Market の概念は明瞭にされてはいないが、席上では以下3

氏から配布資料に基づく報告が行われ、パネリストがこれにコメントする形で議論が行われた。

明治大学商学部 小出助教授(物流論)

韓国海洋水産開発院 Rim 研究員

上海海運学院(Maritime University) Zhen 教授

パネリスト・聴衆は約40名で、中国および韓国船社、韓国荷主協会等の代表他、韓国海洋水産部(海運政策課長)が参加した。

3・6・3 EU

EU(欧州連合)は、様々な分野での統合を推進しており、海運分野でも共通政策への傾斜を強めている。当協会は、EU との円滑な対話の必要性を認識し、2001年10月および2002年6月に会員会社の駐欧代表などによるミッションを EU 本部(ブリュッセル)に派遣して、欧州委員会の関係当局と意見交換を実施した。

2001年10月の訪問では、当協会から K-Line(Europe) 秋葉社長、Mitsui O.S.K. Lines(Europe) の吉田部長、NYK Line(Europe) の佐藤社長、園田国際企画室長らが出席し、EU 委員会運輸・エネルギー総局(DG Energy and Transport)の Karamitsos 海運局長、同競争総局(DG Competition)の Fitzgerald 氏らと EU - 中国海運協定、運輸政策に関するホワイトペーパー、競争法に関するホワイトペーパー、海運に対する競争法適用ガイドライン等について意見交換を実施した。

また、2002年6月の訪問では、当協会から Mitsui O.S.K. Lines(Europe) の吉田部長、同 金光副部長、NYK Line(Europe) の三好社長、園田国際企画室長らが出席し、Karamitsos 海運局長と競争総局 Pons 副総局長らとそれぞれ個別に会談し、EU - 中国海運協定、中国新海運条例、船社間協定に関する独禁法適用除外制度見直し問題等について意見交換を実施した。

当協会は、EU としての諸政策がわが国海運業界に与える影響の増大に鑑み、今後も定期的に EU 当局者との意見交換を行い、相互理解の促進と密接な関係の構築に努めることとしている。

3・7 OECD

3・7・1 海運委員会

日米欧の先進国を中心とする30ヶ国の間で経済政策問題を取り扱っている OECD は、海運委員会(MTC:

Maritime Transport Committee)を設置して海運問題を討議している。同委員会には OECD メンバー政府の運輸当局者が出席し、海運とその関連分野における自由かつ公正な海運市場形成に向け、メンバー国間の海運

競争政策の整合性を図ることや、海運助成措置の削減等につき幅広い議論を行ってきている。

また、近年、海洋環境保全や航行安全確保の声が高まる中、MTC では1996年以降サブスタンダード船問題を取り上げ、海運経営と運航船舶の質の引き上げやサブスタンダード船排除促進策等の検討を行っている。

1. 2001年12月4日・5日 海運委員会会合

2001年12月4日・5日に、パリの OECD 本部で開催された海運委員会には日本政府から国土交通省の代表者が出席するとともに、当協会喜多澤国際幹事長（商船三井定航部計画室長）と園田国際企画室長もオブザーガーとして出席した。

会合での主な議題と検討結果等は以下の通りである。

(1) サブスタンダード船対策

会合の冒頭で、ITF（国際運輸労働者連盟）、TUAC（労働組合諮問委員会）による産業セミナーが開催されたほか、旗国、寄港国等による対策等を取りまとめた政策ステートメントについて検討が行われた。

(2) 米国同時多発テロ後の保安対策

保安対策に関しては、今後は海運のみならず、陸上分野を含めた各種輸送モードをリンクさせたインターモーダルとしての対策の検討が必要であることや、米国のみならず関係国政府および民間の海事関係者の必要が不可欠である点で合意した。

なお、本問題に関しては、2002年3月開催のワーキンググループで更に検討を行うこととした。

(3) シップリサイクル関係

コンサルタントによるレポートを基に議論が行われ、議論の結果がIMOに反映されるよう努めることとした。なお、当協会からは、会合前にわが国政府宛に「本問題の検討は国際的合意の下、IMO（国際海事機関）、UNEP（国連環境計画）、ILO（国際労働機関）を中心とした先進国・途上国双方を含む枠組みでなされており、MTCでの検討は却って問題を複雑化する懸念もある。また、船舶による海洋汚染事故防止の方策については、IMOで検討することが適当と考える。」との主旨の申し入れを行っており、会議席上、わが国代表よりこれを反映した発言がなされた。

(4) 定航海運競争政策の整合性促進作業について

メンバー各国の競争法上の同盟・協定等の取り扱いや適用除外制度等に関する競争政策の相違が国際海運に悪影響を与えるとの懸念のもと、メンバー国

間の海運競争政策の整合上での基本原則（MTC Conclusions on Work on Promotion of Compatibility of Competition Policy Applied to International Liner Shipping Including Multimodal Transport with Maritime Leg）が1997年11月に採択されており、同原則の要点は以下の通りである。

- ① OECDメンバー国間の海運競争政策の整合を図る必要がある。
- ② 定航海運に関する独禁法適用除外は明確な条件の下で行われること
- ③ 各国は、関連法規の見直しに際し、メンバー国と協議すること
- ④ 海運を専管する行政組織の必要性を検討すること

同原則では、整合性促進作業の状況を4年毎に見直すとしていることから、OECD事務局は2001年6月に当協会をはじめ船主団体、荷主団体等にアンケート調査を実施し、この結果について検討が行われた。（船協海運年報2001参照）

会合では、アンケート結果についてOECD事務局より、メンバー各国において「原則の履行が不十分である」、もしくは「原則を反映していない競争法改正が行われた」との回答はなく、メンバー各国とも概ね原則の反映に努めたと言えることが報告された一方、マルチモーダル輸送の内、内陸輸送部分に関する部分で米国とEUの立法が異なる等の指摘があったことが同時に報告された。

メンバー国からは、本作業と独禁法適用除外制度に関するOECDワークショップ（3・1・1参照）の関連が不明確な点と、整合性に関する見直しは4年毎というより、必要に応じて行ったほうが合理的との指摘がなされ、検討の結果、翌日（12月6日）に開催予定のワークショップでの議論も踏まえ、次回MTCの議題にすることとした。

(5) WTO海運交渉について

交渉の進捗状況が報告されたほか、メンバー国の制限措置に関する一覧表を作成（但し、オフィシャルなステータスは与えない）することとした。

2. 2002年3月7日・8日 安全問題 Ad-Hoc WG

米国同時多発テロ事件後、OECDとして海上輸送に関連する安全問題を討議するため、2002年3月7日・8日に、パリのOECD本部で開催された安全問題 Ad-Hoc Working Groupが開催され、日本政府からも国土

交通省の代表者が出席するとともに、当協会欧州地区事務局赤塚局長らも出席した。

会合では、2002年2月11日～15日に開催されたIMO中間会合での本問題に関する検討結果が報告されたほか、船主に関する情報の透明性(Transparency of Beneficial Ownership)の問題や港湾での安全管理等につき検討が行われ、IMO主導の安全対策をOECD MTCとしても支持することとなった。

3・7・2 造船協定問題

1994年に成立したOECD造船協定は、造船業における公的助成の廃止と加害的廉売の防止により公正な競争条件を確保することを目的としており、参加国(EU、韓国、ノルウェー、米国および日本)の全てが批准して発効することとなっている。しかし、唯一米国が批准していないことから現在も発効しておらず、政府助成の存続を求める米国造船業の強い反対もあり近い将来の米国の批准は見込めない状況である。

このような状況下、OECD造船部会は、何らかの国際的枠組みは必要であるとの合意に基づき、米国抜きでの新しい造船協定の策定をも視野に入れ、1994年以降の環境変化を踏まえ、造船業の国際的枠組みについて検討することとし、そのための会合を2002年4月24、25日に開催することとした。加えてOECD事務局は、同会合での検討に資することを目的に、あらかじめ関係業界に対し書面によるコメントを求めるとともに、2002年4月初めにヒアリングを行うこととした。このコメントおよびヒアリングの対象者は、関係各国の造船工業会など造船関係者の他、当協会はじめ韓国船協、ICS(International Chamber of Shipping:国際海運会議所)ならびにECSA(European Community Shipowners' Association:EU・ノルウェー船主協会)等となっている。

これを受け当協会は、政策幹事会を中心に検討を行い、2002年3月8日、OECD事務局にコメント(資料3 13参照)を提出するとともにヒアリングの招聘にも応じ意見を開陳した。

(1) OECD造船部会におけるこれまでの検討経緯等

OECD造船部会では、設立以降、造船業における公正な競争条件を維持するための様々な活動を行ってきた。しかし1989年、米国造船工業会が、関係各国において「政府助成等不公正な貿易慣行」が存在するとして、米国通商法301条に基づき、米国通商代

表部に提訴したことがきっかけとなり、同年秋よりOECE造船部会における政府助成廃止のための新協定策定交渉が始まった。

ECが政府助成を廃止するには極東のダンピング防止が必須であると主張したことなどから、「ダンピング防止規定」が追加される等、種々検討が行われ、新協定は、1994年末、参加国(EU、韓国、ノルウェー、米国および日本)により基本合意に至り、1995年末にEU、韓国、ノルウェーの3カ国が、また1996年6月に日本がそれぞれ批准した。

(2) OECD造船協定の概要

- ① 協定の目的(造船業における公的助成を廃止、加害的廉売を防止して公正な競争条件を確保)
- ② 交渉参加国(EC、韓国、ノルウェー、米国、日本)
- ③ 協定の構成
 - (i) 公的助成削減のための国際規則
 - (ii) 加害的廉売防止のための国際規則
 - (iii) 上記紛争の手続き規定(二国間調整、調停委員会設置等)
- ④ 協定対象船舶(100G/T以上の自航式海上航行の商船。艦艇・国内船を除く)
- ⑤ 公的助成の削減(国、地方自治体、それら機関等から特定の供与される以下の助成は協定発効と同時に廃止、新たに導入しない)
 - (i) 輸出補助
 - ・公的輸出信用(船舶輸出信用了解*1に適合しないもの)

〔資料3 14〕当協会コメント

1. 船価について/政府助成について

船価は市場メカニズムによって決定されるもの。従って船価を恣意的に操作すべきではない。その意味で造船への政府助成は基本的に廃止されるべきと考える。

2. 加害的廉売(injurious pricing)について

- (1) 加害的廉売(いわゆるダンピング)の定義を明確化し、恣意的な運用の余地を排除すべきである。国家助成によらず、経営の効率化等によって戦略的な価格設定を行うことをも「加害的廉売」とされてしまうと、公正な競争の妨げとなり、造船協定の目的である「公正な競争条件の確保」に反することとなる
- (2) 加害的廉売に関連して、船舶の運航に支障をきたす対抗措置を盛り込むことには反対である。

- 輸出補助金
- (ii) 国内助成
 - 直接助成（交付金、優遇融資、債務保証、負債免除、優遇税制等）
 - 間接助成（優遇融資、債務保証等輸出信用了解の条件以上のもの）
 - 研究開発助成（定められた率を上回る交付金、優遇融資等）

(iii) 公的規制・慣行（国内建造・国内調達義務付け等）

- * 1 船舶輸出信用了解：船舶輸出にあたり対象船舶（100 G/T以上）金利、頭金、償還方法などについて、取り決めた了解（現行81年了解）である。その後、金融情勢などを反映させた94年改定案が参加国間で合意したものの造船協定が未発効であることに付随して同了解も発効していない。

⑥ 加害的廉売の防止

(i) 調査

締約国 A は、自ら又は国内造船所 a の申し立てによって、自国船主（含む実質）が行った他の締約国 B の造船所 b との建造契約について加害的廉売の調査ができる。

(ii) 課徴金の賦課

調査によって、(イ)その船舶の価格が正常価格を下回り、(ロ)それによって自国造船産業に損害が生じ、(ハ)③その因果関係が立証された場合、締約国 A は、販売を行った造船所 b に対し、課徴金の支払いを命じることができる。課徴金は販売価格と正常価格の差を上限とする。

(iii) 対抗措置

課徴金が支払われない場合、対抗措置として、当該造船所契約船・建造船の貨物の積みおろしを最大 4 + 4 年間拒否できる。

⑦ 協定の発効

参加国全ての協定批准が必要。最後の参加国の批准書が寄託された日から30日後。

⑧ 協定の見直し

3年毎または、締約国の建造量シェアが G/T ベースで70%未満になった時、全ての締約国の合意により改正が可能。

(3) 業界ヒアリング

2002年4月4、5日両日にパリの OECD 本部において造船部会の業界ヒアリングが開催された。ヒアリングには、造船業界から日本造船工業会、韓国造船工業会、欧州造船工業会、中国造船業界等、海運

業界から、当協会の他、ICS(国際海運会議所) ECSA (欧州船主協会) が参加、政府側は日本、韓国をはじめ OECD 加盟国が参加した。

当協会は、事前に提出したコメント(資料3 13 参照)に沿い、①造船業に関する政府助成は基本的に廃止すべきである、②加害的廉売の定義・運用を明確化すべきである、との意見を開陳した。造船協定についてのヒアリング参加者の意見を集約すると以下の通りである。

- 造船協定等何らかの国際的枠組みは必要
- 政府助成の廃止等規律の見直しが必要
- 加害的廉売規律の見直しが必要
- 参加国の拡大が必要
- 中国は今後の協定交渉に参加する意向を示した。

なお、造船供給力過剰問題については法的拘束力を持つ対策を講ずるべきであるとの意見はなかった。

(4) OECD 造船部会

2002年4月25、26日両日にパリの OECD 本部において第101回造船部会が開催された。会合には、OECD 加盟国の他、日本、韓国および欧州の各造船工業会が参加した。部会会合は2部構成となっており、市場動向に関する第1部には政府および業界が参加、造船政策に関する第2部は政府関係者のみが参加した。

第1部の市場動向に関する会合では、造船市場における需給不均衡の解消を図るため、1999年以降中断されていた需給サブ・グループを再開することとなった。

第2部の造船政策に関する会合では、業界ヒアリングを踏まえ、新協定交渉を開始することが全会一致で合意された。新協定交渉のため特別交渉グループ(Special Negotiation Group)を設置することが決定、2002年9月にも第1回会合が開催される見通しである。今会合では、わが国の他 EU、韓国、ノルウェー、オーストラリアおよびポーランドが新協定交渉に参加の意思を表明した。OECD は非加盟国にも参加を呼びかけていくこととしており、中国が先の業界ヒアリングにおいて参加に前向きな姿勢を示していることから、新協定交渉への参加が期待されている。新協定は、1994年の造船協定と同様、政府助成の廃止と加害的廉売の防止が柱となる見込みである。

3・7・3 その他

2002年4月25日～26日、パリにて開催された OECD の RTR(Road Transport Research Program : 道路交通研究計画) 第66回運営委員会において、RTR およびわが国国土交通省の要請により、当協会臼井関連業務部副部長、McKnight 欧州地区事務局 Manager が「インターモーダル(Door-to-door 輸送において2つ以上の輸送モードが利用されること)・リンケージ」に関するプレゼンテーションを行った。

プレゼンテーションでは、例としてアジア／北米ト

レードを挙げ、貨物の流れに沿って積みつけ、積地／揚地ターミナル、海上輸送、鉄道への積み替え、鉄道輸送等における具体的問題点をトレードの特徴とともに指摘し、EU 各国、米国、豪州、メキシコ等から多くのコメントや質問が寄せられた。

当協会としては、これを契機に RTR によるインターモーダルについての議論が一層活発になることを期待するとともに、メンバー国においてより物流の効率化が図られるよう、今後も積極的に活動することとしている。

3・8 IMO の活動

国際海事機関 (International Maritime Organization = IMO) は、国連の専門機関の1つとして1958年に設立され、海上の安全や海洋汚染の防止等の問題に関し、政府間の協力を促し有効な措置等を講じることを目的としている。2002年3月現在162カ国が加盟し、このほか2カ国(香港、マカオ)が準加盟国となっている。

IMO は、2年ごとに開催される総会を頂点に、理事会および5つの委員会で組織されている。2001年に開催された主な会議の様子は次のとおりである。

1. 総会

2001年11月に第22回総会が開催され、事業計画、予算および理事会構成国の選出などが審議された。同会合では、2001年9月11日の米国同時多発テロ事件に鑑み、海上および港湾の船舶に対するテロ活動への適切な対策を講じるため、2002年12月に海事保安 (Maritime Security) に関する外交会議を緊急に召集することが決議された(3・3参照)。そのほか、計34の決議が採択された。また、理事国(32ヶ国)が改選され、日本はIMO 設立時より引き続き理事国に選任された。同時に理事国数の拡大が合意され、2002年11月7日以降8ヶ国追加され40ヶ国となる。

2. 理事会

2001年には、第86回(6月)および第87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、職員就業規則の検討等が行われた。

3. 海上安全委員会

第74回、第75回会合が2001年5月および2002年5月にそれぞれ開催され、バルクキャリアの安全およびテロ防止対策である海事保安に係る諸問題などが審議された(7章参照)。

4. 海洋環境保護委員会

第46回会合が2001年4月に開催され、シングルハルトンカーのフェーズアウトの促進や船底防汚塗料の規制問題などが審議された。また、第47回会合が2002年3月に開催され、パラスト水管理やシップリサイクルの問題などが審議された(2章参照)。

5. 法律委員会

第84回会合が2001年10月に開催され、エリカ号事故を契機とする油濁二条約の補償限度額の引き上げなどが審議された(4章参照)。

6. その他

2001年10月、75ヶ国の参加の下、有機スズを含む船底防汚塗料を規制する新たな条約採択会議が開催された(2・1参照)。

3・9 当協会が加盟する主要国際団体の2001年度の活動

3・9・1 CENSA

1. CENSA の解散について

欧州・日本船主協会評議会(CENSA: Council of European and Japanese National Shipowners' Association)並びにICS(国際海運集会所)は、2001年末を以ってCENSAを解散し、その業務をICSに新設する「Shipping Policy Committee(SPC)」に移管することとした。

CENSAは、日欧海運当局者協議の場であるCSG(先進国14カ国海運担当官会議)に対応する各国船協の連合体として1963年に設立され(当協会は1964年に加盟)、米国の海運政策問題をはじめ発展途上国の自国海運保護政策やOECD(経済協力開発機構)における海運政策議論に対し、日欧海運業界の意見を代表する機関として機能してきた。

しかしながら、2000年9月に米国において、世界主要定航船社約30社が米国海運政策問題への対応を主な目的にWorld Shipping Council(WSC)を結成したため、CENSAはそれと同時にワシントン事務所を閉鎖し合理化を図っていた。

その後、CENSAメンバーの大半から「より幅広いメンバーを有するICSにCENSA業務を吸収させ、海運業界の声を集約すべき」との意見が強まったことから今回の決定となった。

2. 2001年度のCENSAの主要活動

2001年度(4月～12月)は、CENSAは主に次の問題について活動した。

① 独禁法

- OECDにおける海運規制改革案

② 米国

- 同時多発テロ発生後の保安問題並びに国防授權法案
- 米国内国歳入庁(IRS883)規則案問題
- ミシシッピー川流域港湾における排他的タグサービス協定問題
- 米国海事産業保護政策

③ OECD

- サブスタンダード船排除への取り組み
- 定航海運競争政策のOECDメンバー間整合性促進状況調査
- 有害税制やモデル租税条約に関する検討への参加

- OECD造船協定の検討

④ その他

- CENSAの将来問題

3・9・2 ICS

1. ICSの活動

国際海運会議所(ICS: International Chamber of Shipping)は、航行安全・海洋環境保全・海事法制・情報システム等を扱っており、主としてIMOに対応する国際団体である。2002年1月からは、2001年末に解散した旧CENSAの業務を引き継ぎ、Shipping Policy Committee(SPC)を新設して、海運政策問題も扱っており、OECDやCSG(先進14カ国海運担当官会議)への対応も行っている。

2002年9月末現在、合計で世界商船隊の5割以上を占める34カ国/地域の36船協が加盟している。

2001年度にICSが対応した主な事項は以下の通りである。

- (1) 海事保安問題
- (2) 油濁損害に対する賠償問題
- (3) 戦争保険を含む法務保険問題
- (4) バルクキャリアの安全問題
- (5) 船舶からの大気汚染問題
- (6) バラスト水排出規制問題
- (7) 海難救助問題
- (8) 船舶リサイクル問題
- (9) 海賊及び武装強盗問題
- (10) ポート・ステート・コントロール問題

2. ICS/ISF2003年日本総会

ICSとISFの総会は、1988年までは個別に開催されていたが、1989年以降は同時開催(同一開催場所でICS、ISF総会を1日ずつ連続して開催)されており、開催地は原則として英国とそれ以外の国で交互になっている。

2001年5月に英国・バースで行われたICS/ISF2001年総会では、当協会に対して両団体の2003年総会主催要請があり、当協会はこれを受諾した。

その後、2002年6月にノルウェー・オスロで開催されたICS/ISF2002年総会では、2003年総会を同年5月12・13日に兵庫県淡路島で開催することが決定された。

ICS総会は日本では初開催で、アジア地域でも2000年

3 国際関係

のマニラ総会に次いで2回目の開催となる。また、ISF総会は日本では1984年に次いで2回目の開催で、アジア地域では1979年の香港総会、1984年の東京総会、2000年のマニラ総会に次ぐ4回目となる。

3・9・3 ISF

ISF (International Shipping Federation : 国際海運連盟) は、海上労働問題に関し国際的な視野で検討を行なうことを目的とする国際船主団体であり2002年5月現在34ヶ国の船主協会で構成されている。

ISFの第106回理事会および2002年度年次総会が2001年6月12日ノルウエーで開催された。両会合での主な検討事項は次の通りである。

- (1) STCW95条約に基づくホワイトリストおよび証書の承認について
- (2) ILO 統合条約、船員の身分証明書について
- (3) 労使問題に関するISFの対応について
- (4) ITFへの対応について
- (5) 船員の補償問題に関するIMO/ILOの対応について

4 法務保険

この章のポイント

現行の CLC・FC による国際油濁補償体制に、新たに任意の第3層基金制度を追加的に創設するための議定書案が完成。IMO 法律委員会の了承を経て、来春、採択のための外交会議が開催される予定。

旅客死傷に対する強制保険導入を目的として、IMO 法律委員会で96年10月から審議が続けられてきた

アテネ条約改定議定書案が取りまとめられ、02年10月に採択のための外交会議の開始が決定。

昨年9月の米国同時多発テロ事件を契機に、保険業界が船舶戦争保険の基本料率や割増料率の引き上げ、危険水域（平時料率の適用除外）の拡大等を実施。ICS 等国際海事団体が、これら措置による船主経済に与える影響について懸念を表明。

4・1 国際条約関連

4・1・1 国際油濁補償体制に関する検討等

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って整備されている。すなわち、一定の責任限度額を設けて、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国際条約によって補償体制が確立している。（油濁二条約：「油による汚染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）」および「油による汚染損害の補償のための国際基金設立に関する国際条約（FC：International Convention on the Establishment of an International Fund for Oil Pollution Damage）」）

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もので、1969年の CLC（69CLC）は1975年に、また1971年の FC（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、大規模の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：92CLC および1992年の FC：92FC）が採択され、1996年5月にそれぞれ発効した。

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

なお、2002年6月1日現在の締約国は、わが国を含め、92CLC：69カ国（含、香港）、92FC：64カ国である（資料4 1参照）。

1999年12月、マルタ籍タンカー「エリカ号」（19 666 G/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。これを契機として2000年10月開催の IMO 法律委員会において、油濁二条約の補償限度額を約50%上げることが了承され、2003年11月から船主の責任限度額は8 977万 SDR（約140億円）、国際油濁補償基金の補償限度額は2 億300万 SDR（約316億円）に改訂されることとなった。（船協海運年報2001参照）

しかし、今回の引上げでは不十分と考えるEUは、2000年12月に欧州油濁補償基金（COPE Fund：Compensation for Oil Pollution Damage in European Waters）の設立構想を発表した。その主な内容は、EU 域内で発生した油濁事故について92CLC／FC の補償限度額を超えた額を補償するというもので、その補償額は92CLC／FC の補償額と合わせて10億ユーロ（約1 230億円）となっている。なお、同基金の他、すでに改定された92CLC／FC についても再度見直すべきとの意見も付されてお

【資料 4 1】 新旧油濁二条約締約国一覧表

2002年 6 月 1 日

| 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 | | | | | リベリア | | | | |
| アルジェリア | | | | | ルクセンブルグ | | | | |
| アンティガ・バーブダ | | | | | マレーシア | | | | |
| アルゼンチン | | | | | モルジブ | | | | |
| オーストラリア | | | | | マーシャル諸島 | | | | |
| バハマ | | | | | モリタニア | | | | |
| バーレーン | | | | | モリシャス | | | | |
| 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 | | | | |
| コモロ | | | | | パプアニューギニア | | | | |
| コスタリカ | | | | | フィリピン | | | | |
| コートジボアール | | | | | ペルー | | | | |
| クロアチア | | | | | ポーランド | | | | |
| キプロス | | | | | ポルトガル | | | | |
| デンマーク | | | | | カタール | | | | |
| ジブチ | | | | | 韓国 | | | | |
| ドミニカ | | | | | ロシア | | | | |
| エクアドル | | | | | ルーマニア | | | | |
| 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 | | | | | セントキッツアドネビス | | | | |
| 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 | | | | |
| グルジア | | | | | スロベニア | | | | |
| ドイツ | | | | | 南アフリカ | | | | |
| ガーナ | | | | | スペイン | | | | |
| ギリシア | | | | | スリランカ | | | | |
| グアテマラ | | | | | スウェーデン | | | | |
| グレナダ | | | | | スイス | | | | |
| ガイアナ | | | | | シリア | | | | |
| ホンデュラス | | | | | トンガ | | | | |
| アイスランド | | | | | トリニダード・トバゴ | | | | |
| インド | | | | | チュニジア | | | | |
| インドネシア | | | | | ツバル | | | | |
| アイルランド | | | | | アラブ首長国連邦 | | | | |
| イタリア | | | | | 英国 | | | | |
| 日本 | | | | | ウルグアイ | | | | |
| ジャマイカ | | | | | バヌアツ | | | | |
| カザフスタン | | | | | ベネズエラ | | | | |
| ケニア | | | | | イエメン | | | | |
| クウェート | | | | | ユーゴスラビア | | | | |
| ラトビア | | | | | 香港(*) | | | | |
| レバノン | | | | | 合計 | 49 | 25 | 69 | 64 |

出所 ITOPF (International Tanker Owners Pollution Federation Limited) 資料 (注) 既締約国

(*) 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。

り、現在、欧州議会等において検討が行われている。

このような状況に対処するため、92年国際油濁補償基金においては、油濁補償体制のさらなる機能の見直しに関するワーキンググループが設置され、英国をはじめとする国々によって共同提案された「任意の追加補償制度」ならびに「環境損害の認定基準」等についての検討が開始された。

同ワーキング・グループを含む国際油濁補償基金の会合の様子は次の通りである。

1. 92年国際油濁補償基金(92FC)第6回総会等

92年国際油濁補償基金(92FC)第6回総会、同第14回理事会ならびに71年基金(71FC)第24回総会が、50カ国の加盟国(92FC:44カ国、71FC:6カ国)、オブザーバー国6カ国、EC、ICS等民間オブザーバー機関10機関の出席を得て、2001年10月15日~19日まで、ロンドンのIMO本部において開催された。

(1) わが国からの出席者

国土交通省 本保大臣官房審議官

在英日本大使館 堀家一等書記官

成蹊大学 谷川名誉教授

東京大学 落合教授

国土交通省 海事局総務課 山腰油濁補償対策官

石油海事協会 常木専務理事

当協会 梅本関連業務部長

(2) 主要議題

① 92FC 第 6 回総会

92FC 第 6 回総会は、議長に W. Oosterveen 氏(オランダ)を、副議長に谷川教授、Salazar 氏(メキシコ)を選出し議事に入った。

(a) 追加基金(第3層基金)制度の導入

本制度導入の検討に先立ち、欧州基金(COPE FUND)の検討状況について EC 委員会により報告があったが、このような地域的な動きは国際体制を揺るがしかねない、との危惧の声が相次ぎ、Director が説得に乗込むべきであるとの強硬論も出たが、国際体制の維持を侵害しないよう EC 委員会に対し引き続き情報提供が求められることとなった。

日本より、追加基金への加入意思が表明されると共に、条件として Capping 制度導入の提案があった。これに対しては、この追加基金への加入は任意であり油受取量に比例して拠出するのが公平であるとの反対論がある一方、メンバ

一 国増加歓迎の見地から、92FC と同様、過渡的措置として認めてはどうか、とする同調意見もあり、今後 W.G. で検討されることとなった。

また、W.G. の考え方 (TEXT 案) は、92FC と同様に上位国の油受取量が一定値を超えた場合、限度額を引き上げるべしとのことであったが、この基金は、92FC の限度額で不足する補償を行うことを目的とするものであるため、この規定は不要ではないかとの日本の提案により、削除されることとなった。

これと同様趣旨で日本から提案があった、92FC の上限額増加と追加基金の上限額増加の連動性への疑問については、総会はこれを認識する、ということに留まった。

追加基金の支払対象補償金については、追加基金は92FC を補助するものであり、92FC で認められた請求についてのみ補償の対象とすべし、との日本提案に対しては、会議はこれを肯定したが、被害の迅速処理の見地から、認められた請求は92FC のみならず、この限度額を超えると判断される場合は追加基金からも支払われることとなった。

一方、追加基金と92FC の事務局の兼任については、同じく日本より両基金間で利害が対立する場合もあり得ることから、71FC と92FC 間と同様、兼任する場合の誠実行動等を求めることが提案され、総会はその通り受け入れることとした。

なお、この荷主拠出による追加基金の counter-balance として6月の W.G. において提案されていた国際 P&I グループの自主協定による小型船限度額の引き上げについては何ら進展は見られず、船主負担については、OCIMF より、この追加基金は船主も負担すべしとの発言、ならびにカナダからの荷主／船主の負担のバランス問題は W.G. の作業項目の高い順に位置付けられるべきである、とのわずかな意見に留まった。

基金は、W.G. において追加基金導入に伴う諸問題等を検討し、その結果を2002年10月に開催予定の次回総会に報告することとなった。また、積み残した問題はあつものの、追加基金 (Protocol) の TEXT 案自体は一応完成を見たとのことで、採択のための外交会議を早い機会に開催するよう IMO に要請することとなった。

(b) 環境損害の認定基準

環境損害について、英国等4カ国から、カバーの範囲拡大を企図して基準の見直し (CLAIMS MANUAL の改正) が提案され、欧州勢を中心に支持意見が出る一方、抽象的表現が多く恣意的解釈を招来する恐れがある、このような表現であれば、どのような些細な事故でも限度額まで請求して構わないと外部に PR しているようなものだ、また CLC 上の処理との整合性がとれるのか、といった慎重に対応すべきではないかとの意見が相次ぎ、W.G. で引続き検討することとなった。

② 71FC 第24回総会／92FC 第14回理事会

題記会合では、事故処理の案件が中心であり、ナホトカ号、エリカ号等に関する検討は概要次の通りであった。

(a) ナホトカ号事故

- 2001年10月10日現在で補償請求書に対する支払は CLC 部分 (約6億円) を含め、17億3,800万円となった。
- 全ての査定は2001年末までに終了する見通しである。
- 船首残骸除去 (油抜き) のため、海上災害防止センターが増設した仮設道路は2001年9月10月に日本政府、基金、UK P&I Club 間でこの請求の妥当性について技術的視点から協議が持たれ、さらに詰めることとなった。この点、会議は是非に見方が分かれており、事態の推移をさらに見守りたいとのことであったが、日本が取った方法は現実的であると評価すべきであり、これが否定されると今後関係国政府は油除去措置を積極的に講ずることを躊躇することになりかねないとの支持意見があった。加えて、事務局より、本件はこの9月に福井地方裁判所で堪航性を争点に関係者からの事情聴取が始まったとの報告があった。

(b) エリカ号事故

- 船籍国のマルタ、EU、フランス当局からの報告に基づいて事故原因を分析中であるとの報告が Director よりあった。
- 2001年10月11日現在、承認された請求に対し支払われた補償金は1億5,700万フランにのぼるが、多くの請求が検討中であることから仮払率は80%を維持することとなった。

- また、本件ではかなりの時間が観光税減収に基づく請求の妥当性の検討に費やされ、このような被害も救済すべきであるとする意見がある一方、税制は各国で相違があり、観光資源が損なわれても一般的税やVATで賄っているところもあり、支払に依拠することには疑問であるとの意見もあり、問題はさらに事務局で検討されることとなった。

(c) 71FC の終了

71FC は早期終了を目的とした条約改正が既に行われており、締約国数が25を下回った時点、または油受取量合計が1億トンを下回った時点から12ヶ月後のいずれか早い時点で終了することとなっているが、UAE が2001年5月24日に脱退を表明したことから締約国数は2002年同日付で25ヶ国となることが確実となり、本条約は効力が停止することとなった。

2 . 92年国際油濁補償基金 (92FC) 第 6 回臨時総会およびワーキング・グループ等

92年国際油濁補償基金 (92FC) 第 6 回臨時総会およびワーキング・グループ、同第16回理事会、ならびに71年国際油濁補償基金 (71FC) 第 9 回臨時総会が、44カ国の加盟国、9カ国のオブザーバー国、EC、その他ICS(国際海運会議所)、OCIMF(石油会社国際海事評議会)等の民間オブザーバーである9機関の出席を得て、2002年4月29日～5月3日の間、ロンドンIMO本部において開催された。

(1) わが国からの出席者

国土交通省 本保大臣官房審議官
 在英日本大使館 堀家参事官
 成蹊大学 谷川名誉教授
 東京大学 落合教授
 国土交通省 海事局総務課 山腰油濁補償対策官
 海上災害防止センター 小和田理事長
 海上保安庁 警備救難部 野中環境防災課長
 石油海事協会 常木専務理事
 当協会 関連業務部 小松課長代理
 同 欧州地区事務局 伊藤駐在員

(2) 主要議題

① 92FC 第 4 回ワーキング・グループ (WG)

議長にカナダの A. Popp 氏を選出し、議事に入った。

WGにおいては、2003年5月の外交会議で採択が

予定される追加基金 (第三層基金) の導入を前提とした船主責任問題および補償の対象となる環境損害の認定基準の見直し問題について検討が行われた。概要は以下の通りである。

(a) 船主責任

船主責任に関連して荷主 (油受取人) / 船主間の責任のバランスにつき主に審議が行われた。

OCIMF は、油受取人が追加基金の全額を拠出し、船主負担がないのは従来の基金制度とのバランスを欠くとし、追加基金はあくまで船主負担の増額を実現するまでの暫定措置とすべきと主張した。

これに対し、国際 P&I グループ、ICS および INTERTANKO (国際独立タンカー船主協会) は、荷主拠出による追加基金とのバランスをとるために小型船限度額を自主的に引上げることとしたことから、さらなる船主責任の見直しは不要であるとの意見を提出した。

また、これら産業界の意見表明の後、多くの参加国からは2003年11月の92CLC / 92FC の50% 引上げ実施および追加基金設立の後に責任バランスの検討を行うべきとする意見が出たが、英国、フランス、カナダ等は、船主が任意に限度額を引上げるなどの暫定的措置ではなく、正式な制度として船主負担の見直しを図るべきとして、検討開始を強く求めた。

審議の結果、これらの見直しに積極的な国が提案文書を作成し、2003年の早い時期に開催される予定の WG で検討を開始することとなった。

(b) 環境損害の認定基準

環境損害については、2001年10月の92FC 総会において、英国等4カ国からカバーの範囲拡大を企図して、現行の査定マニュアル (Claims Manual) の改定提案がなされていたが、今会合では修正を加えた改定案がフランス、ノルウェー等を加えた9カ国から再度提出され審議が行われた。

本改定案に対し、日本および韓国は、表現が抽象的で実際の適用に困難が予想されることから、どのような損害について認められるべきなのか、過去の具体的な事例に即して明らかにする必要のあるとの意見を提出したが、参加国の多くは本改定案を支持するとの意見であった。審議の後、議長提案により、日本、韓国および

提案国を代表して英国等が非公式協議を開き、査定マニュアル改定案の検討を行った結果、WGにおいて一部修正の上、合意された。

同改定案の主な内容は次の通りである。

復元措置

- 汚染された環境を復元するためにかかる費用を査定する際の現行の基準に、新たに次の基準を追加する。
 - i) 被害地域の自然的な復元を著しく促進するもの
 - ii) 更なる損害を防止するためのもの
 - iii) 可能な限り、他の自然環境等に悪影響を及ぼさない措置
 - iv) 技術的に実現可能なもの
 - v) 費用が損害の範囲と均衡を失しないもの
- 理論的モデルを用いて計算した抽象的損害額に基づく環境損害クレームは受け付けない。
- 流出後調査 (post-spill studies)
- 環境の復元を確認するための油流出後の調査に基金が関与し、この調査費についても基金から補償を受けられることを明確化。
- ただし、基金が関与しながら行われた調査であっても、査定が行われる際に必ずしも合理的と認められるとは限らない。

本修正案は、2002年10月に開催予定の92FC総会で承認される予定である。

なお、今回の改定が直ちに範囲拡大につながるものではないものの、仮に今後の査定に疑義が生じた場合には、92FC理事会等の場で確認していく必要があると思われる。

② 92FC 第6回臨時総会

92FC ワーキング・グループに先立って開催された第6回臨時総会では、議長にオランダの W. Oosterveen 氏を選出し、議事に入った。

(a) 追加基金採択のための外交会議開催費用

2001年10月に開催された92FC総会で任意の追加補償基金の Protocol 案が一応の完成をみたことから、IMO において採択のための外交会議をできるだけ早い機会に開催することとなっている。この外交会議の開催費用を92FCがIMOに対して立替え払いし、追加基金が設立された後、これを払い戻すこととする案について審議が行われた。

まず事務局より、本総会に先立って開催され

た IMO 法律委員会(2002年4月22 - 26日)において、同 Protocol 案が承認されるとともに、外交会議が2003年5月12 - 16日の日程で開催されることとなった旨報告があった。

費用立替え案に関しては、法的な問題がないのか、また92FCにこれを承認する権限があるのかなど種々意見が出たが、審議の結果、92FCによる費用立替えを承認し、2002年7月に開催される IMO 理事会に報告することとなった。

(b) その他

92/71FCの内部監査制度や本年5月24日に効力が停止することとなっている71FCの手仕舞いなどについて審議が行われた。

③ 92FC 第16回理事会および71FC 第9回臨時総会 題記会合においては事故処理案件が中心であり、ナホトカ号、エリカ号については次の通りであった。

(a) ナホトカ号事故

2002年4月22日現在で補償請求者に対する支払いは、基金からの支払いが約170億円、船主およびP&I保険からの支払いが約6.5億円となった。

補償総額の査定結果は約261億円となり、これを基金が58%(約151億円)、UK P&Iが42%(約110億円)の割合で折半することとなった。

また、油抜き取りのために設置された仮設道路に係る請求に関しては、約33億円の請求に対して約20億円の査定が承認された。

(b) エリカ号事故

2002年4月23日現在で、6,157件(約10億フラン)の請求があり、査定が終了した5,378件(7.7億フラン)については約4億フランとの査定額となった。

また、すでに4,141件の請求について約2.6億フランが支払われている。

4・1・2 アテネ条約改定問題の検討

国際海事機関(IMO: International Maritime Organization)法律委員会では、旅客死傷に対する金銭的保証の提供、即ち、「1974年旅客及びその手荷物の国際運送に関するアテネ条約(以下アテネ条約)」の改定問題および海難残骸物除去に関する賠償問題を中心に鋭意審議が行われている。

特に、アテネ条約の改定問題については、1984年4月開催の第59回同委員会以来、審議が続けられてきた。

この間、1990年3月には、運送人の補償限度額の引き上げを骨子とする改定議定書が採択されたものの、批准する国が少なく、発効するには至らなかった。その後、1996年10月開催の第74回同委員会において、「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を創設する」ことが主要議題の1つとして取り上げられるに至り、旅客死傷に対するクレームについても、併せて審議の対象とされ、以来、旅客死傷に対する金銭上の保証の提供の導入を目的として、再度アテネ条約の改定問題が審議されるに至った。

2000年10月開催の第82回同委員会、2001年10月開催の第83回同委員会において、「金銭上の保証の提供」を前提として、争点であった「運送人の責任（海難事故の場合）」、「海難事故以外の場合の挙証責任」等に関して議論の取りまとめが行われ、改定議定書案がほぼ整理されたことから、2002年10月に採択のための外交会議を開催することとなった。

第83回同委員会までに整理された改定議定書案および審議概要は以下の通りである。

(1) 運送人の責任

現行アテネ条約第3条では、旅客の死傷等が発生した場合、運送人が責任を負わなければならないのは「運送の過程で生じ、かつ運送人等の過失または不注意に起因するもの」とされている。但し、運送人等の過失の有無を立証する責任（挙証責任）は①海難事故の場合には、運送人が自己に過失がなかったことを証明しない限り過失があったものと推定され（過失推定）、②海難事故以外の場合には、旅客等の請求者（以下、旅客）が運送人に過失があったことを立証する責任を負うことと規定されていた。

今回の改定案では、①海難事故の場合における旅客の死傷に対しては、一定額までは運送人が過失の有無に関係なく責任を負う「厳格責任」（戦争や暴動または避け難い自然現象、あるいは第三者の故意により引き起こされた事故であることを運送人が証明しない限り、運送人の過失の有無に関係なく責任を負う）が新たに導入された。また、それを超える部分については従来の「過失推定」が適用されることとなり、2段階方式での補償体制が導入された。

なお、②海難事故以外の場合における旅客等の挙証責任については、日本をはじめノルウェー等の国から全ての事故の挙証責任を運送人に負わせるべきとの意見が提出されていたが、後述の運送人に対する責任限度額の引き上げ、金銭上の保証の提供等に

よる旅客と運送人との公平性やバランス論の観点から、海難事故以外の場合の挙証責任は、現条約通り旅客が負うこととされた。

(2) 責任限度額

現行アテネ条約第7条においては、旅客死傷の場合の責任限度額は1運送毎に46,666SDR/人（発効していないが90年アテネ議定書では175,000SDR/人）と定められている。現条約通り「1運送毎」とするのか、「1事故毎」か、あるいは「1船毎」とするのかについてこれまで継続して審議が行われてきたが、「海事債権についての責任の制限に関する条約（以下、LLMC条約）」との整合を図るため、手荷物を除き、責任限度額を「1事故毎」に変更することが決定された。

なお、ノルウェーと日本両国が共同で提案した「締約国が条約の限度額を下回らない限り自国で独自の法律を適用できる」ことが承認されており、自国の判断で責任限度額を定めない「無限責任」の導入も可能とされている。

(3) 金銭上の保証の提供

「金銭上の保証の提供」すなわち強制保険制度を前提に審議が行われていたが、保険付保額は船客数に関わらず1船客毎に金額を定めることが決定した。なお、「厳格責任額」、「強制保険付保額」、「責任限度額」は外交会議にて決定される。

(4) 寄与過失の抗弁

現行アテネ条約第6条においても、「旅客の死傷等が旅客の過失によるもので、かつ運送人がそれを立証した場合には、裁判所はその国の法律に従い、運送人の責任の一部または全部を免除することができる」とした寄与過失の抗弁が規定されている。

これまでの審議では、改定議定書案にもこの抗弁を盛り込むこととされていたが、旅客の寄与過失に対する抗弁は、厳格責任が適用される海難事故を含む全ての場合にも優先することが最終的に確認された。これにより、海難事故で厳格責任が課される場合であっても、旅客の過失を立証した場合には、運送人の責任の一部または全部が免除されることとなった。

(5) 船舶の欠陥の定義

現行アテネ条約第3条において、海難事故の定義が「船舶の衝突や座礁、火災等とともに船舶の欠陥による事故」とされている。改定議定書案もこれを採用していたが、海難事故の場合には厳格責任が

導入され、裁判の際には、海難事故とそれ以外の事故の区別を明確にする必要があることから、「船舶の欠陥」の定義の明確化が求められた。

審議の結果、「船舶の欠陥」は原則として、船舶の航行機器や旅客の避難用具等の不具合や破損とされたが、外交会議に提出する最終的な改定議定書案には、客室等の旅客の利用する部分および航行機器それぞれの欠陥の定義を明確に区分するとともに、さらには、防火設備の追加等より明確化することが決定された。

(6) 裁判管轄

現行のアテネ条約17条では、以下の通り裁判管轄が選択できることとなっている。

- ① 被告の居所または主たる営業所在地の裁判所
- ② 出発地または到達地の裁判所
- ③ 被告がその国に営業所を持ち、その裁判管轄に服する時は原告の住所または居所のある裁判所
- ④ 被告がその国に営業所を持ち、その裁判管轄に服する時は運送契約が締結された国の裁判所

このうち、被害者（旅客）の居住地の裁判所に管轄権を認める場合が「被害者の居住地に営業所を有する場合」に限定されていることから、改定議定書案では、さらに、「被害者の居住地でサービスを提供する場合」も認めるとした第5の規定の追加が提案されていた。但し、「被害者の居住地でサービスを提供する場合」を明確にする観点から、わが国政府およびノルウェーより、「被告（運送人）が被害者の居住地に乗り入れをしている場合」に限定すべきとの意見も提出されたことから、明確化を含め鋭意審議が行われていた。

当初は、モントリオール条約（国際航空運送における契約当事者の権利義務関係を定めた条約）と同様に、被害者保護の観点から、第5の規定を追加する方向で検討が行われてきたが、新たな規定の導入については条約を批准する上での障害となりかねない等の理由から、第5の規定そのものを削除し、現行アテネ条約の通り4つの選択肢に限ることとされた。

(7) 出訴制限期間

現行のアテネ条約第16条では、出訴期間は原則2年、但し、運航中に起きた傷害により下船後に船客が死亡した場合は下船の日から3年以内で、いかなる場合でも下船の日から3年を超えてはならないとなっている。これに加え、新たに、「裁判所が法律に

基づき制限期間を中断する等裁判が停止した場合は、下船日から10年以内または損害を知りえた日から3年以内のいずれか一方の期間が経過するまで」とする条項の追加提案がなされていた。

わが国政府より、現行アテネ条約では原則として2年間で権利が喪失するとされているので、これと追加提案との整合性を図るべきではないかとの意見を提出したが、結果的には、「裁判所が法律に基づき制限期間を中断する等停止した場合であっても、下船日から5年または損害を知りえた日から3年以内のいずれか一方の期間が経過するまで」と期間を5年に修正した上で、条項が追加されることとされた。

以上が整理されたアテネ条約改定議定書案であるが、わが国においては、商法第590条ならびに786条により、運送人に責任制限を認めていない他、海難事故の有無を問わず運送人等の過失の有無を立証する責任（挙証責任）は運送人とされていることから、改定議定書案の批准は難しい状況にある。

なお、本件に関し、当協会は法務保険委員会ならびに客船部会共同で対処しているが、国内の規定はともかく、条約を批准する上で、障害とならないよう新たに導入される「厳格責任額」ならびに「強制保険付保額」、さらには「責任限度額」の現実的な金額の設定等を強く働きかけている。

4・1・3 IMO 法律委員会における条約案等の検討

IMO 法律委員会では、海事法務に関する条約あるいは改定議定書案の策定のための審議が主に行われている。同委員会で取りまとめられた議定書案は、さらにIMO 加盟国政府による外交会議において審議・採択され、議定書案に定める一定の要件を充たした後、発効することになる。

近年の同委員会においては、①油濁補償体制の見直し、②船舶燃料油による汚染に対する賠償、③旅客死傷に対する金銭的保証の提供、④海難残骸物除去に関する賠償を主要議題として取り上げてきた。

このうち、①油濁補償体制の見直しについては（船協海運年報2001参照）2000年10月に開催された第82回同委員会と締約国との合同会議において、92CLC および92FC に定める油濁補償限度額をそれぞれ約1.5倍に引き上げることが採択されるとともに（2003年11月1日発効予定）②船舶燃料油による汚染に対する賠償に関

しても(船協海運年報2001参照) 2001年3月に開催された外交会議で、バンカー流出に際し、被害者への賠償を確実なものにするため、船主に強制保険の付保義務を課すことを最大の目的とした「燃料油による汚染損害についての民事責任に関する国際条約(通称バンカー条約)」が採択されたことから、近年のIMO法律委員会においては、残された課題である③旅客死傷に対する金銭的保証の提供、④海難残骸物除去に関する賠償を中心に鋭意審議が行われている。

2001年10月8~12日に開催された第83回同委員会では、前述の「旅客死傷に対する金銭的保証の提供」を中心として、「海難残骸物除去に関する条約案」等について審議を行った。審議の結果、「旅客死傷に対する金銭的保証の提供」に関しては、アテネ条約改定議定書案がほぼ整理されたことから、2002年10月に採択のための外交会議を開催することとなったのをはじめ(4・2・1参照)「海難残骸物除去に関する条約案」については、2004年/2005年の期間で採択のための外交会議を開催することを目途に精力的に検討していくことが決定された。

また、2002年4月22~26日に開催された第84回同委員会では「海難残骸物除去に関する条約案」を中心に審議が行われた。なお、2001年9月に発生した米国同時多発テロに関連して、同年11月に開催されたIMO総会において、海事分野におけるテロ対策強化のため、既存の条約、決議等の見直しを図ることとする総会決議第924号が採択されたことから、法律委員会においても、本件に関連して、関係条約の見直しについても審議が行われた。

第83回および第84回同委員会の議題ならびに審議概要は以下の通りである。

[第83回 IMO 法律委員会の模様]

日 時：2001年10月8~12日

場 所：IMO 本部(ロンドン)

参加国：66カ国(コロンビア、香港含む)その他 ICS(国際海運会議所) 国際 P&I グループ、CMI(万国海法会)などのオブザーバーが参加した。

わが国からは以下のメンバーが参加した。

| | |
|--------------------|-------|
| 成蹊大学 名誉教授 | 谷川 久 |
| 在英日本大使館 一等書記官 | 堀家 久靖 |
| 国土交通省 海事局 外航課 課長補佐 | |
| | 加藤 進 |

| | |
|-----------------------------------------|-------|
| 日本郵船株式会社 法務保険グループ長 | 成定 龍二 |
| 東京海上火災保険株式会社 コマーシャル損害部 企画業務グループ 専門部長 | 井口 俊明 |
| 日本船主協会 欧州地区事務局 次長 | |
| | 平山 修 |
| 日本船主協会 関連業務部 課長 | 田中 初穂 |

1. アテネ条約改定問題

(4・2・1参照)

2. 海難残骸物除去に関する条約案

「海難残骸物除去に関する条約案」に関しては、前回会合において、2004/2005年の期間で採択のための外交会議を開催することが決定されている。争点になっている条約案に金銭上の保証を取り入れるべきか否かの問題に関して、マレーシアをはじめとして多くの国から、それを条約案に取り入れるべきとの意見が提出された。また、これに関連して、国際 P&I グループより、PI 保険により海難残骸物除去費用は十分にカバーされるとの説明があった。

なお、オランダから、金銭上の保証を含む最近の委員会での議論を整理した条約素案の作成について申し出があり、審議の結果、「海難残骸物除去に関する条約案」が本委員会の優先検討事項の一つであることを再確認するとともに、オランダからの申し出を受けることとし、審議は次期会期に持ち越されることとなった。

3. 船員の死傷および遺棄に関する責任と保証についての IMO/ILO 合同専門作業部会レポートについて

「金銭上の保証の提供」の問題の一つとして、IMO/ILO 合同専門作業部会において検討されていた「船員の身体の傷害または死亡に対する契約上の請求に関する船主責任」および「船員が遺棄された場合の帰国費用ならびに未払い賃金に対する金銭的保証の提供」に関する2つの決議案と関連するガイドラインがレポートとして提出され、採択を前提とした承認が求められた。

前者は、船員の死傷に対する契約上の補償を担保するため、船主に対し実効性のある保険の付保等を定めたもので、後者は、船員が遺棄された場合の帰国費用をはじめ未払い賃金まで補償する金銭上の保証の提供を定めたものである。

本件に関し、国際 P&I グループより、特に、遺棄船

員の帰国費用ならびに未払い賃金に対する金銭上の保証の提供の困難さについて意見書が提出されていたが、オランダをはじめとする幾つかの国が、すでに責任と賠償に関する自国のシステムが現存し、ガイドラインと同等の保証を提供していることから、ガイドラインを支持する意見が提出された。わが国政府からは具体策を含めたWGでの継続審議を提案した。

審議の結果、2つの決議案と関連するガイドラインを承認するとともに、IMO/ILO 合同専門作業部会において、継続して審議することとされた。なお、わが国政府はこれらの承認に関し態度を保留した。

[第84回 IMO 法律委員会]

日 時：2002年4月22～26日

場 所：IMO 本部（ロンドン）

参加国：70カ国（香港含む）、その他 OECD（経済協力開発機構）、ICS（国際海運会議所）、国際P&Iグループ、CM（万国海法会）などのオブザーバーが参加した。

わが国からは以下のメンバーが参加した。

| | |
|--------------------------------------|-------|
| 成蹊大学 名誉教授 | 谷川 久 |
| 在英日本大使館 一等書記官 | 堀家 久靖 |
| 国土交通省 海事局 外航課 国際第一係長 | 谷川 仁彦 |
| 日本郵船株式会社 法務保険グループ調査役 | 成定 龍二 |
| 東京海上火災保険株式会社 コマーシャル損害部 企画業務グループ 専門部長 | 井口 俊明 |
| 日本船主協会 欧州地区事務局長 | 赤塚 宏一 |
| 日本船主協会 関連業務部 課長 | 田中 初穂 |

今回合会では2004/2005年の期間での採択が予定されている「海難残骸物除去に関する条約案」やIMO 海上安全委員会（MSC）から委託された「避難水域」に係るガイドラインに対する法律的な課題やMSC からテロ防止に関連して検討の依頼があった「船舶の“ownership”と“control”」の定義に関し審議が行われた。審議概要は次の通りである。

1. 「海難残骸物除去に関する条約案」

今回合会では、オランダからこれまでの議論を整理した条約案が提出され、これをベースに審議が行われたが、実質的には本格的な審議の途についてばかりであることもあり、本条約の適用に当たった定義から

さまざまな意見が提出され、議論は収斂する方向とはならず、次回合会ですらに審議することとなった。

なお、原案では、船主責任条約（LLMC）を準用し、船主に対する責任の制限を認めた規定となっているが、LLMCにおいては、沈没船の除去費用等に関しては、この条項の適用を排除する権利を留保することができる。即ち、責任制限を認めないとも規定されており、わが国をはじめとして、フランス、ドイツ、オランダ、イギリス、ベルギー、中国の7カ国が実際に責任制限を認めてはいない。このため、わが国より、船主に責任制限を認めない場合の取扱いを条約上どのように措置するのか、等の問題も提起されている。

2. 「1988年の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（以下 SUA 条約）」ならびに「1988年の大陸棚に所在する固定プラットフォームの安全に対する不法な行為の防止に関する議定書（以下議定書）」のレビューについて

昨年9月に発生した米国同時多発テロに関連して採択された総会決議に従って、法律委員会においても、関係条約を見直すこととされた。

このため、今合会においては、「SUA 条約ならびに議定書」それぞれの対象となる不法な行為に「テロ行為」を含ませることを目的として、レビューすることを了承した。

なお、米国を中心としたコレスポネンスグループでの改定案の策定が了承された。

3. 避難水域

2000年12月、重大な損傷を負った船舶が入港拒否等により、1ヶ月以上も避難場所を求めてさまよう事件が発生した。事件の再発防止等の観点から、IMO 海上安全委員会（MSC）において、沿岸国、船長等に関するガイドラインの必要性について承認がなされた。このため、本問題の法律的課題の検討が法律委員会に委託された。

本件の審議に先立ち、国際港湾協会（IAPH）からは、危機に陥った船舶への避難場所提供によって、事故が発生した場合の損害を補償する基金の創設についての検討も提案された。

これらに関し、今回合会においては、MSC によるガイドラインの策定を支持するとともに、策定にあたっては、沿岸国の避難水域提供の「義務」と油濁等の脅威から海岸線を守る「権利」とのバランスを図ること

が重要とされた。

なお、新たな基金を創設するか否かに関しては、CLC等ですでに十分な補償体制が構築されているものの、損害に対する責任と補償問題の考察が万国海法会(CMI)に委託され、次回会合で再度審議することとされた。

4. 船舶の“ownership”と“control”の定義

総会決議第924号に基づき、IMO海上安全委員会(MSC)においても、関係条約の見直しの検討が開始された。これに関連して本年2月に開催されたMSCのワーキンググループにおいて、船舶の入港に際し、寄港国が船舶の“ownership”と“control”についての情報を求め、場合によっては、船舶の入港を制限する必要があるとした意見が概ね了承された。また、これに関連して、船舶の実質的な所有者の情報提供も求めるべ

きとの意見も提出された。これらに関しては、法的な問題も含まれることから、法律委員会に対し、船舶の“ownership”と“control”の定義について検討が委託されたものである。

本件に関し、今回で鋭意審議を行った結果、これらの定義は、不法行為の発見ならびに阻止を目的とするものであることから、「誰が本船の有効な運航上の管理権(effective operational control)を有するか」が基本的な問題であると捉え、その特定にあたっては以下3つの疑問に対する答えが重要であるとした。即ち、①誰が本船船員を任命したか、②誰が船舶の使用を決めたか、③誰が船主のために用船契約を締結したのか。また、これらに関連しては、ISMコードのアプローチの方法を取り入れることが有効である、としてこれをMSCに報告することとした。

4・2 船舶に係わる保険問題

2001年9月11日に発生した米国同時多発テロは、国際的な再保険市場に深刻な打撃を与えるとともに、被害を受けた航空業界のみならず船舶や貨物の分野においても戦争保険料率の引上げが行われるなど重大な影響を与えた。

船舶戦争保険の分野では、現行の保険契約が損害保険会社から一方的に解除され、別途割増保険料の支払いが発生する除外水域が新たに設定され、さらにその後、基本料率の引上げも行われた。

当協会は、戦争保険や再保険市場に関する情報収集を行うとともに、ICS(International Chamber of Shipping)やASF(Asian Shipowners' Forum)等を通じて関係者と意見交換を行った。

4・2・1 船舶戦争保険の状況

船舶戦争保険は、いわゆる平時の場合には船価に一定の料率(基本料率)をかけた金額により1年間保証されるが、一方で「保険契約解除・自動終了」の特別条項が定められており、契約期間内であっても7日前の通知により契約当事者双方が解除することが可能とされている。

また、危険度の高い水域は「除外水域」として指定され、別途割増保険料の支払いが発生する。しかも、この割増料はある特定の日数(現在は一般的に7日)に限り有効であり、航海毎に発生する。なお、例えば

7日を超えて10日間除外水域に滞在する場合は、3日分の日割した金額の追加支払いとなるのか、もしくは7日分の支払いが必要となるのか、その都度、損保会社に確認することとなる。

9月11日の米国同時多発テロ発生後、9月19日に損保各社は「保険契約解除・自動終了特別条項」に基づき、7日後の9月27日午前0時をもって現行の契約を解除する旨、各船社に通知した。同時に下記の除外水域設定の連絡があり、引き続き戦争保険を継続するためには除外水域の設定等の引受条件(割増保険料の支払い等)に合意することが必要となった。

なお、除外水域の割増保険料率については、船社が入域予定を損保会社に連絡した際、都度レートが提示されることとなっている。

また、9月26日、P&I Clubより、損保会社のWar P&I保険とWar Crew Liability保険を付保していることを前提として、これら保険のてん補限度額を超過した部分を国際P&Iグループが1億ドルを限度額としててん補する「P&I Club Special Cover for War Risks P&I」の適用に関する通知があった。

さらに10月3日には、再度、10月11日午前0時より現行の契約を解除する旨の通知が損保会社からあり、引き続き付保するためには戦争保険料率の引上げに合意することが条件とされた。

〔除外水域〕

(A)ペルシャ湾(ペルシャ湾・アラビア湾・北緯24度以北のオマーン湾)、(B)アンゴラ(キャビンダを含む)、(C)イスラエル、(D)レバノン、(E)リビア(シドラ湾を含む)、(F)エリトリア、(G)ソマリア、(H)コンゴ、(I)リベリア、(J)スリランカ、(K)シエラレオネ、(L)ユーゴスラビア、(M)アカバ湾・紅海、(N)イエメン、(O)パキスタン、(P)オマーン、(Q)シリア、(R)アルジェリア、(S)エジプト

その後、基本料率および割増保険料率ともに引下げが行われたものの、テロ前の水準には戻らないまま現在に至っている。

一方、ICSは、テロ発生以降、INTERTANKO(International Association of Independent Tanker Owners)とともにロンドン保険業者と船舶戦争保険に関する会合

を継続的に開催した。

これら会合では、船主サイドから、基本料率および割増保険料の引上げや除外地域の拡大等につき懸念が表明されるとともに、かかる状況は、保険者が他の分野で被った損失を取り戻すために行っている印象を与えたと述べた。また、9月11日以降危険が増しているわけではない水域においても過度の割増保険料を負担させられていると感じているとした。

これに対して保険者サイドは、定期的に危険度等を調査しており、状況が好転した地域ではレートの現状維持または下がる見込みであるとしながらも、戦争保険はフリーマーケットであり、協調した行動やレートの交渉はできず、必要ならば船主が割増保険料の増加分のために基金を準備すべきであろうとした。

ICSでは、今後も状況を勘案しつつ保険業者と引き続き会合を持つこととしている。

4 法 務 保 險

5

港湾関係

この章のポイント

パナマ運河通航料金の大幅引き上げ／見直し構想に対して、当協会は同庁長官宛てに断固反対を主旨とする意見書を送付。また ICS 等との連携を図り、同国公聴会を通じての反対運動を展開するも、料金引き上げは段階的に実施されることとなった。01年初頭の省庁再編を経て、初の交通政策審議会港湾分科会〔(旧)港湾審議会〕会合が同年7月に開催された。その後、国土交通大臣の諮問により、03年度以降の新たな港湾整備計画のあり方ほかに

についても、審議を行う。

水先料金体系の改善に向けて、いわゆる「懸案8項目」に関する検討が再開。当協会要望項目のうち、嚮導距離・運航区分の割増料率の一部についての見直しを行うことが了承された。

港湾関係各種申請等諸手続きの簡素化／ワンストップ化について経団連等とも連携し、諸官庁に対して継続的に働きかけを行った。

5・1 国際港湾問題

5・1・1 スエズ・パナマ運河問題

(1) スエズ運河・パナマ運河通航実態調査

当協会は、毎年会員各社の社船および用船について、両運河の通航実態並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、各運河の会計年度に合わせて、スエズ運河については2000年1月1日より同年12月31日まで、パナマ運河については2000年4月1日より2001年3月31日までとなる。

〔スエズ運河〕

スエズ運河の利用状況は通航船社数が1999年比較で1社減となったが、利用延隻数は7.9%の増加(2000年：1,019/1999年：944隻)であり、延べG/Tでは9.8%の増加(43,972/40,040千G/T)、延べD/Wでは19.2%増加(41,279/34,634千D/W)となった。しかし料率の基本となるスエズ運河トン数(*1 SCNT: Suez Canal Net Tonnage)ベースで5.5%減少(40,680/43,067千トン)したことから、支払通航料総額は前年比7.7%の減少(180,582/195,641千米ドル)となった。(資料5 1参照)

船種別で見ると、不定期船部門は自動車専用船を除く各船種とも増加している。タンカーはSCNTベースでは1999年に引続き27%の増加(980/773千トン)となり、支払通航料も約14%増(7,491/6,595千

トン)となった。また、鉱油兼用船は1999年実績はなかったが、2000年は1隻通航があった。バルクキャリアーは、1999年の減少から大幅な増加に転じSCNTベースで1999年比約95%増加(5,241/2,693千トン)となり、支払通航料も約109%増(15,647/7,472千米ドル)となった。自動車専用船はSCNTベースで1999年比約35%の減少(15,846/21,426千トン)となり、支払通航料でも約17%減少(69,846/84,125千米ドル)となった。コンテナ船はSCNTベースで1999年比横ばい(17,610/17,585千トン)であったが、支払通航料では約12%減少(81,442/92,541千米ドル)した。また、在来定期船はSCNTベースで約49%の増加(735/492千トン)となり、支払通航料は約27%増(4,593/3,617千米ドル)となった。(資料5 2参照)

〔パナマ運河〕

パナマ運河利用状況は、1999年度と比較して通航船社数は変わらなかったものの、1999年度同様隻数、G/T他各種指標は軒並み減少した。

利用延べ総隻数は1999年度比約16%減少(2000年度：989隻/1999年度：1,171隻)し、延べG/Tベースでは約7%減少(32,887千トン/35,372千トン)、延べD/Wベースも約12%減少(33,220/37,605千トン)した。パナマ運河トン数(*2 PCNT: Panama Canal Net Tonnage)ベースでも約18%減少(30,184/36,714千トン)した結果、支払通航料は約13%減

5 港湾関係

〔資料5 1〕スエズ運河通航船実態調査(2000.1.1~2000.12.31)

(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 | 106 | 1,072 | 1,799 | 980 | 7,491 |
| 鉱油兼用船 | 1 | 1 | 81 | 158 | 77 | 128 |
| バルクキャリアー | 7 | 110 | 5,646 | 10,544 | 5,241 | 15,647 |
| 自動車専用船 | 4 | 358 | 15,955 | 5,732 | 15,846 | 69,846 |
| コンテナ船 | 3 | 368 | 20,123 | 21,622 | 17,610 | 81,442 |
| 在来定期船 | 2 | 54 | 897 | 1,243 | 735 | 4,593 |
| その他船舶 | 4 | 22 | 218 | 181 | 191 | 1,435 |
| 合計 | 12 | 1,019 | 43,992 | 41,279 | 40,680 | 180,582 |

注) 社数合計の12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。

〔資料5 2〕スエズ運河通航料支払実績推移

| 年度 | 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 |
| 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 |
| 1999 | 13 | 1,190 | 40,040 | 34,634 | 43,067 | 195,641 | 1.2 | 223 | 13.9 |
| 2000 | 12 | 1,019 | 43,972 | 41,279 | 40,680 | 180,582 | 7.7 | 195 | 12.6 |

注) 2000年の通航料の円換算率は、スエズ運河庁決算が12月のため、2000年1月~12月の平均レート(銀行間直物相場)1ドル=107.77円を採った。

(83,376/95,642千米ドル)となった。(資料5 3 参照)

船種別について見ると、不定期船部門は各船種とも減少している。タンカーはPCNTベースで1999年度比約75%減(30/122千トン)となり、支払通航料も約72%減(89/317千米ドル)と大幅な減少となった。鉱油兼用船は1999年度は1隻通航したが2000年度は実績はなかった。バルクキャリアーは、PCNTベースで約5%減少(12,559/13,181千トン)し、支払通航料で約16%減少(33,760/40,221千米ドル)となった。自動車専用船はPCNTベースで約28%減少(12,950/17,979千トン)し、支払通航料でも約7%の減少(36,893/39,675千米ドル)となった。

一方、定期船部門では、コンテナ船がPCNTベースで約2%の微増(2,598/2,558千トン)となったが、支払通航料は約8%の減少(6,611/7,237千米ドル)となった。また、在来定期船はPCNTベースで約31%の減少(1,766/2,576千トン)となり、支払通航料

でも約34%減少(4,868/7,082千米ドル)となった。(資料5 4 参照)

*1 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。

*2 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。

(2) パナマ運河料金改定問題

パナマ運河庁(ACP)は2002年6月7日、良質なサービスを提供するためには運河の近代化が必要であり、その投資のため、通航料を平均13%値上げすると発表したが(資料5 5 参照) 今回の改訂には牽引車用ラインハンドリングチャージの新設も含まれ

〔資料5 3〕 パナマ運河通航船実態調査(2000.4.1~2001.3.31)

(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 | 1 | 40 | 61 | 30 | 89 |
| 鉱油兼用船 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| バルクキャリアー | 9 | 444 | 14,275 | 22,439 | 12,559 | 33,760 |
| 自動車専用船 | 4 | 302 | 13,049 | 4,690 | 12,950 | 36,893 |
| コンテナ船 | 3 | 74 | 3,082 | 3,026 | 2,598 | 6,611 |
| 在来定期船 | 2 | 37 | 463 | 558 | 281 | 1,155 |
| その他船舶 | 6 | 131 | 1,978 | 2,446 | 1,766 | 4,868 |
| 合計 | 15 | 989 | 32,887 | 33,220 | 30,184 | 83,376 |

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。

〔資料5 4〕 パナマ運河通航料支払実績推移

| 年度 | 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 |
| 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 |
| 1999 | 15 | 1,171 | 35,372 | 37,605 | 36,714 | 95,642 | 4.4 | 115 | 10.2 |
| 2000 | 15 | 989 | 32,887 | 33,220 | 30,184 | 83,376 | 12.8 | 92 | 20.0 |

注) 2000年の通航料の円換算率は、パナマ運河委員会決算が3月のため、2000年4月~2001年3月の平均レート(銀行間直物相場)1ドル=110.45円を採った。

ており、さらに、保安対策を強化するとの理由から、同運河通航時3,000PCNT以上の船舶には400ドルを、それ未満の船舶には50ドルを徴収するとしたセキュリティチャージをも2002年6月から一方的に実施している。

一方、会員会社の運河利用状況而言え、2000年度で15社、989隻が利用し、8,338万ドルの通航料を支払っているため、世界第2位の実績にある。今回の通航料の引上げが実施された場合、船社が被る経済的打撃は通航料だけで年間1,200万ドル以上と予想される。

このため、当協会は、今回の改定は景気低迷時における世界の海運界、特に世界第2位のユーザー国であるわが国船社に与える経済的ダメージは計り知れないものがあり、断固反対する旨の意見書(資料5 6参照)を運河庁へ提出する一方、ICS(国際海運会議所)やASF(アジア船主フォーラム)等とも連携し、反対運動を繰り広げた。さらに、7月19日

にパナマで開催された運河庁主催の公聴会には、当協会北米地区事務局 岡ワシントン事務所長を派遣し、当協会意見の反映に努めたが、同公聴会ではわが国政府松津在パナマ日本大使のほか世界各国の参加者からも反対意見が表明された(約40名が出席)。

しかしながら、2002年8月22日、パナマ運河庁は同国政府の閣議の了承を得て、船種別タリフを提案通り導入することとし、通航料については2002年10月より約8%、2003年7月より約4.5%と2段階に分けて値上げを実施すると発表した(資料5 7参照)。同運河庁によると、2段階に分けて値上げを実施することに変更したのは、船主経済や世界経済の停滞等を考慮したことによるものであると説明しているが、今回の決定は実質的に通航料の13%値上げを実施するものであり、加えて牽引車用綱取り料も別建てで10月より徴収するとしており、当初企図していた通りの料金引上げが達成されることとなった。

【資料5 5】 PROPOSED TOLL STRUCTURE

| Type of vessel | ACTUAL | | PROPOSED * | | | | | |
|--------------------|--------------------------|---------|----------------------------|---------|---------------------------|---------|-------------------------|---------|
| | Laden | Ballast | First 10,000 tons (PC/UMS) | | Next 10,000 tons (PC/UMS) | | Remaining tons (PC/UMS) | |
| | | | Laden | Ballast | Laden | Ballast | Laden | Ballast |
| General cargo | \$ 2.57 | \$ 2.04 | \$ 2.96 | \$ 2.35 | \$ 2.90 | \$ 2.30 | \$ 2.85 | \$ 2.26 |
| Refrigerated cargo | \$ 2.57 | \$ 2.04 | \$ 2.96 | \$ 2.35 | \$ 2.90 | \$ 2.30 | \$ 2.85 | \$ 2.26 |
| Dry bulk | \$ 2.57 | \$ 2.04 | \$ 2.96 | \$ 2.35 | \$ 2.90 | \$ 2.30 | \$ 2.85 | \$ 2.26 |
| Tankers | \$ 2.57 | \$ 2.04 | \$ 2.96 | \$ 2.35 | \$ 2.90 | \$ 2.30 | \$ 2.85 | \$ 2.26 |
| Container ships | \$ 2.57 | \$ 2.04 | \$ 2.96 | \$ 2.35 | \$ 2.90 | \$ 2.30 | \$ 2.85 | \$ 2.26 |
| Vehicle carriers | \$ 2.57 | \$ 2.04 | \$ 2.96 | \$ 2.35 | \$ 2.90 | \$ 2.30 | \$ 2.85 | \$ 2.26 |
| Passenger ships | \$ 2.57 | \$ 2.04 | \$ 2.96 | \$ 2.35 | \$ 2.90 | \$ 2.30 | \$ 2.85 | \$ 2.26 |
| Others | \$ 2.57 | \$ 2.04 | \$ 2.96 | \$ 2.35 | \$ 2.90 | \$ 2.30 | \$ 2.85 | \$ 2.26 |
| Displacement | \$ 1.43/displacement ton | | \$ 1.64/displacement ton | | | | | |

* Minimum tolls will remain the same.

TARIFFS FOR THE USE OF LOCOMOTIVES

| Ranges per vessel size (Displacement Tons) | Locomotives X Wires * | Tariff |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|----------|
| (1) More than 38.10 meters (125.00 feet) in length, and up to 152.40 meters (500.00 feet), with less than 12,000 displacement tons | 4 x 4 | \$ 800 |
| (2) More than 38.10 meters (125.00 feet) in length, and up to 173.74 meters (570.00 feet), with displacement from 12,000 up to less than 22,000 tons | 4 x 6 | \$ 1,200 |
| (3) More than 52.40 meters (500.00 feet) in length, and up to 182.88 meters (600.00 feet), with displacement from 22,000 up to less than 30,000 tons | 4 x 8 | \$ 1,600 |
| (4) More than 182.88 meters (600.00 feet) in length, or 30,000 displacement tons or more | 6 x 12 | \$ 2,400 |
| (5) From 274.33 meters (900.00 feet) in length, or dry bulk carriers and tankers with more than 259.08 meters (850.00 feet) in length, and more than 10.97 meters (36.00 feet) in draft | 8 x 16 | \$ 3,200 |

* The basis of the rate is \$200 per wire.

出所：パナマ運河庁

【資料5 6】

2002年7月8日

パナマ運河庁 アレマン長官宛

パナマ運河通航料引上げ問題について

(社)日本船主協会(JSA)は、2002年6月7日付プレスリリースにおいて発表されたパナマ運河庁の提案する運河通航料の値上げについて意見を提出する。

JSAは、国際航海に従事している主要な海運会社により構成しているわが国で唯一の組織である。また、当協会会員会社が運航している船舶でパナマ運河を通過したのは、2000年で989隻、料金ベースでは8300万ドルにも達している。

JSAは、経済不況であるこの時期にパナマ運河のユーザーである日本の海運会社に相当な経済的ダメージを与えることに繋がる今般のパナマ運河通航料値上げに対して強く反対する。

また、JSAは、パナマ運河の通航料および諸チャージは、「パナマ運河の永久中立と運営に関する諸条約」で、公正で合理的なものであると規定されており、その精神に鑑み、

現行のタリフ構成を維持するべきであると考えている。特に、パナマ運河庁が今回の発表のなかで料金値上げは運河利用者が満足できる高品質なサービスを提供するために必要な近代化のための投資に必要であると述べているが、運河庁がインターネットで公開している財務資料を見る限りパナマ運河の運営は十分にPROFITABLEであり、JSAは料金値上げの必要性が認められないと考える。

JSAはパナマ運河庁が発表した料金値上げに関する分析を見て、以下の点を指摘したい。

1. 世界経済へのインパクトについて

パナマ運河はわが国をはじめとするアジアと北米・中南米諸国との貿易で重要な役割を果たしている。世界経済が停滞している現状において、仮に今回の値上げが実施され

た場合、これら貿易に多大な影響を及ぼすことが懸念される。

2. 日本船社が被る経済的ダメージについて

もし今回の値上げが実施された場合、パナマ運河庁の通航料の15%以上を占める JSA のメンバー会社が被る経済的打撃は12百万ドル以上にも昇り、運河庁の ANALYSIS にも特別に言及されているとおり、わが国経済が低迷している中、その影響は計り知れない。

3. 運航費に占める通航料のコストについて

運河庁が今回発表した ANALYSIS の中で、通航料は運航コストに占める割合は数パーセントであり相対的に低いと分析している。しかしながら、この分析は、世界単一市場で厳しい競争条件に晒されており、例え数パーセントにせよ常にコスト削減に努めている JSA メンバーにとって、このような分析はとても理解できるものではない。

4. 牽引用機関車ラインハンドリングのタリフ設定について

牽引用機関車ラインハンドリングチャージの新たな設定は、基本レートの値上げに加えて利用者に二重のコスト負担増を強いるものであり容認できない。仮に導入が避けられなければ、現行レートから当該サービス相当部分を引き下げた上で実施すべきである。

5. セキュリティチャージについて

本年6月から既に実施されているセキュリティチャージは一方的通告であり、とても容認できるものではない。そのため、これを可及的速やかに廃止すべきである。

6. 料金システムの変更について

運河の通航という提供されるサービスの内容に船種による差異が基本的でないことを考えれば、船種毎による料率表を策定することの合理性はないと考える。仮に船種毎によって異なる料率を将来適用することを意図するためのものであれば、むしろタリフ構成を複雑にし、料率の合理性および公平性を分かりにくくするという弊害を引き起こしかねないと思われるため、料金システムの変更には反対である。

熟慮をお願いしたい。

社団法人日本船主協会

会 長 崎 長 保 英

以下のパナマ運河利用船社を代表して署名する。

第一中央汽船株式会社
大王海運株式会社
イースタンカーライナー株式会社
八馬汽船株式会社
飯野海運株式会社
川崎汽船株式会社
株式会社商船三井
商船三井客船株式会社
日本郵船株式会社
日産専用船株式会社
新和海運株式会社
太平洋海運株式会社
玉井商船株式会社
東興海運株式会社
三光汽船株式会社

【資料5 7】 TOLLS STRUCTURE FIRST IMPLEMENTATION PERIOD OCTOBER 1, 2002

| Type of vessel | ACTUAL | | PROPOSED * | | | | | |
|--------------------|--------------------------|---------|----------------------------|---------|---------------------------|---------|-------------------------|---------|
| | Laden | Ballast | First 10,000 tons (PC/UMS) | | Next 10,000 tons (PC/UMS) | | Remaining tons (PC/UMS) | |
| | | | Laden | Ballast | Laden | Ballast | Laden | Ballast |
| General Cargo | \$ 2.57 | \$ 2.04 | \$ 2.80 | \$ 2.22 | \$ 2.78 | \$ 2.21 | \$ 2.75 | \$ 2.18 |
| Refrigerated Cargo | \$ 2.57 | \$ 2.04 | \$ 2.80 | \$ 2.22 | \$ 2.78 | \$ 2.21 | \$ 2.75 | \$ 2.18 |
| Dry Bulk | \$ 2.57 | \$ 2.04 | \$ 2.80 | \$ 2.22 | \$ 2.78 | \$ 2.21 | \$ 2.75 | \$ 2.18 |
| Tankers | \$ 2.57 | \$ 2.04 | \$ 2.80 | \$ 2.22 | \$ 2.78 | \$ 2.21 | \$ 2.75 | \$ 2.18 |
| Container Vessels | \$ 2.57 | \$ 2.04 | \$ 2.80 | \$ 2.22 | \$ 2.78 | \$ 2.21 | \$ 2.75 | \$ 2.18 |
| Vehicle Carriers | \$ 2.57 | \$ 2.04 | \$ 2.80 | \$ 2.22 | \$ 2.78 | \$ 2.21 | \$ 2.75 | \$ 2.18 |
| Passenger Vessels | \$ 2.57 | \$ 2.04 | \$ 2.80 | \$ 2.22 | \$ 2.78 | \$ 2.21 | \$ 2.75 | \$ 2.18 |
| Others | \$ 2.57 | \$ 2.04 | \$ 2.80 | \$ 2.22 | \$ 2.78 | \$ 2.21 | \$ 2.75 | \$ 2.18 |
| Displacement | \$ 1.43/displacement ton | | \$ 1.56/displacement ton | | | | | |

* Minimum tolls will remain the same.

TOLLS STRUCTURE SECOND IMPLEMENTATION PERIOD JULY 1, 2003

| Type of vessel | PROPOSED * | | | | | |
|--------------------|-------------------------------|---------|------------------------------|---------|----------------------------|---------|
| | First 10,000 tons (PC/UMS) | | Next 10,000 tons (PC/UMS) | | Remaining tons (PC/UMS) | |
| | Laden | Ballast | Laden | Ballast | Laden | Ballast |
| General Cargo | \$ 2.96 | \$ 2.35 | \$ 2.90 | \$ 2.30 | \$ 2.85 | \$ 2.26 |
| Refrigerated Cargo | \$ 2.96 | \$ 2.35 | \$ 2.90 | \$ 2.30 | \$ 2.85 | \$ 2.26 |
| Dry Bulk | \$ 2.96 | \$ 2.35 | \$ 2.90 | \$ 2.30 | \$ 2.85 | \$ 2.26 |
| Tankers | \$ 2.96 | \$ 2.35 | \$ 2.90 | \$ 2.30 | \$ 2.85 | \$ 2.26 |
| Container Vessels | \$ 2.96 | \$ 2.35 | \$ 2.90 | \$ 2.30 | \$ 2.85 | \$ 2.26 |
| Vehicle Carriers | \$ 2.96 | \$ 2.35 | \$ 2.90 | \$ 2.30 | \$ 2.85 | \$ 2.26 |
| Passenger Vessels | \$ 2.96 | \$ 2.35 | \$ 2.90 | \$ 2.30 | \$ 2.85 | \$ 2.26 |
| Others | \$ 2.96 | \$ 2.35 | \$ 2.90 | \$ 2.30 | \$ 2.85 | \$ 2.26 |
| Displacement | | | | | | |

* Minimum tolls will remain the same.

出所：パナマ運河庁

5・1・2 米国港湾サービスユーザーフィー問題

米国港湾の浚渫・整備費を商船に負担させるべきとする行政府提案の港湾サービスユーザーフィー基金法案は、1999年5月の第106回米国議会に提出されたのを受け、当協会は、CENSA(日本・欧州船主協会評議会)を通じて反対運動を展開する一方、ASFや日台船主協会会談などでも反対表明を行ってきた。

1999年10月、本法案を含んだ予算法案関係一括法案は下院本会議で否決されたものの、同基金法案自体は廃案とはされていない。また、2002年1月に開会された第107回米国議会においてブッシュ大統領が発表した予算法案においても、現在の港湾維持税に代わる基金法案は盛り込まれないこととされたが、廃案とされたわけではないので、今後とも注視しておく必要がある(船協海運年報1999、同2000、同2001参照)。

5・2 港湾料金関係

(1) 港湾料金低減へ向けた各港取組み状況

伸張著しいアジア港湾と比較してわが国港湾の相対的地位低下が指摘され、ハード面に加え、コストやサービスといったソフト面の充実が課題とされ、5大港をはじめとして地方港においても積極的な取組みがなされるようになってきている。本稿では、5大港における港湾運送事業者等の関係者が「使いやすい港作り」を目指し、協議会を設置しているが、その取組み状況を資料5-8に取りまとめた。

(2) 神戸港におけるタグ料金の改定について

平成12年度の神戸港利用促進協議会において提案されたタグ使用基準見直しの提言を受け、阪神水先人会および神戸タグ協会と調整の結果、下記(資料5-9参照)のとおりタグ料金を改訂し、2002年5月1日から実施した。

1) バウスラスター非装備船(5千総トン未満の船舶)

- 小型タグ1隻および中型タグ1隻の計2隻使用を中型タグ1隻へ

2) バウスラスター装備船

- 5千総トン以上7千総トン未満の船舶は中型タグ2隻を中型タグ1隻へ
- 2万馬力未満のバウスラスター装備船でかつ、6万総トン以上7万5千総トン未満の船舶はⅢ型タグ1隻および大型タグ1隻をⅢ型タグ1隻および中型タグ1隻へ

(3) 常陸那珂港における入港料徴収開始について

茨城県常陸那珂港における入港料徴収が2002年4月から開始されることとなった。

- 入港1回につき総トンごとに、外航船舶は2円、外航船舶以外の船舶は1円5銭とする。
- 1日の入港回数が2回以上の船舶については入港1回とカウントし、1カ月の入港回数が11回以上の船舶は10回とカウントする。

同港は1998年12月に供用開始されたが、その際、港湾管理者である茨城県は、財源確保および同県他港との横並びの観点から1998年3月に開催された地方港湾審議会において、入港料については寄港第一

〔資料5 8〕5大港の利用促進へ向けた取り組み状況

| | 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 | 1997年7月 | 1997年6月 | 1999年4月 | 1997年4月 | 1997年3月 |
| 日曜荷役 | 入港料・岸壁使用料免除(99年7月) X 99年7月) | 日曜の着岸以降月曜8:30迄の岸壁使用料免除 | 入港料免除、公共岸壁使用料3割減免(00年1月) | | |
| 岸壁使用料 | 課金単位: 1h、~2h、~12h、以降12h制(99年5月) | 課金単位: 24h 12h(97年5月) | 課金単位: 24h 12h(97年5月) | 課金単位: 12h | 課金単位: 12h |
| 荷役前日入港促進策 | | | 荷役日の2日前から荷役日当日の午前0時までに入港した船舶に対し、午前8時までの公共岸壁使用料の全額免除(00年1月) 係船浮標料追加(01年1月) 客船追加(02年1月) | 荷役前日迄の入港船に対し、当日7時迄岸壁使用料免除(98年12月) | 荷役前日8時以降の入港船に対し、当日8時迄免除(99年7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、入港料免除(99年7月) | 新規コンテナ航路開設時第1船の岸壁使用料、入港料免除(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) |
| 公共岸壁「新方式導入」 | | 公共岸壁定期使用可制度(01年1月) 南本牧MC-1 | 公共岸壁事前包括使用許可(01年4月) 鍋田埠頭T-2 | | PC13に新方式導入。PC18導入予定。 |
| ボリュームディスカウント導入 | | コンテナ取扱量に応じ入港料3割~5割減免(99年7月) | 4万G/T以上の船舶の入港料、係留施設使用料5%減免(01年4月) | 検討中 | コンテナ増加1TEU当り2000円を貸付け料から減額(公社パース) |
| ゲートオープン延長 | 大井埠頭の一部分で昼休みゲートオープン実施中 | | 平日ゲートオープン時間16:30までを暫定17:00まで延長 カット船については、17時まで事前に連絡があれば20時までゲート搬入可能 | 平日16:30なるも事前連絡があれば柔軟に対応 | RC6、7にて11:30~12:30作業実施(01年5月) |
| コンテナ予約搬出入システム | 検討中 (断続的にトライアルを実施中01年8月~02年6月) | 実施 (01年4月、南本牧埠頭) | | | コンテナターミナル内切離しセンタートライアル調査実施(02年3月~5月) |
| 入出港時間 | | | | 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(99年5月) フルコンテナ船以外の24時間出港可、同21時パイロット乗船迄入港可(00年12月) | 着岸後、直ちに荷役するフルコン船は24時間入出港可。その他の船は21時パイロット乗船までが原則なるも、実情は要請があれば乗船している。 |
| 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) | | 一定量以下の積載船につき夜間着岸・荷役可(98年3月) | 一定量以下の積載船につき夜間着岸・荷役可(98年3月) |
| 港湾施設利用料等 | 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) | | | 荷役前日迄の入港船に対し、一体荷捌き地使用料を当日7時迄免除(98年12月) | 荷捌き地使用料軽減化(98年5月) 港湾機能用地賃料軽減化(01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) 中国貨物については使用料を2/3に減額(公共岸壁) |
| リーファーコンテナ | | | 課金単位: 24h 12h(00年5月) | | 課金単位: 条例では1日単位 運用は24h |
| 強制水先制度 | | 300G/T 3,000G/T(99年7月) | | | 300G/T 10,000G/T(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) 日曜着岸の網取料は基本料金10割増し 7割増(99年8月) | 水先料金夜間割増時間帯2h短縮(98年度) 船舶でいけい場使用料() 03年3月迄に段階的廃止(00年5月) | スラスタ装備船に対し、引船配備隻数を見直し(99年10月) 係留場所別にタグ回航時間短縮(98年5月) | スラスタ装備船について配備隻数緩和。タグ使用基準の見直し(02年5月) |
| 内航利用促進策 | | ガントリークレーン使用料半額(98年7月) | | | 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) 一定量以上のコンテナを取り扱う事業者が扱う場合、ガントリークレーン使用料の7.5割、ターミナル使用料半額(02年4月) | | | 内航フィーダー船の外航パース直着け |
| 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) | | | 民間人を含むポートセールスチームの設置 シームレスに情報がやり取りができる港湾物流プラットフォームの実現に向けて検討中 |

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、利用船社から繋留施設使用料を徴収している名古屋港独自の制度

5 港湾関係

【資料5 9】 タグ使用基準比較表（改定案）

Ⅲ型3000PS以上 大型2000PS以上 中型1000PS以上

パウラスター()非装備船に対する引船使用隻数・型の基準表

| G/T・港 | 現 状 | 改正点 (対現状) | 改 正 案 | G/T |
|--------|-----------|--------------|-----------|--------|
| 3,000 | 小1 | 小1 中1 | 中1 * | 5,000 |
| | 中1、小1 | 中1小1 中1 | | |
| 5,000 | 中2 | | 中2 | 7,000 |
| 7,000 | 大1中1 | | 大1中1 | 10,000 |
| 10,000 | 大2 | | 大2 | 15,000 |
| 15,000 | | | | |
| 25,000 | Ⅲ 2 or 大3 | | Ⅲ 2 or 大3 | 40,000 |
| 40,000 | | | | |
| 60,000 | | | | 60,000 |

* 専用品棧橋に着棧する時、又は新総トン数所有の多層甲板船は2隻。

船から徴収しようとの意向を示したが、当協会は入港料算定の基礎とすべきデータがない中で入港料の徴収を開始するのは理不尽である旨、ユーザーの立場から主張した結果、入港料徴収が3年間猶予されることとなった。(船協海運年報1999参照)

パウラスター装備船に対する引船使用隻数・型の基準表

| G/T | 現 状 | | 改正点 (対現状) | 改 正 案 | | G/T |
|--------|----------------------|----------------|---------------------|----------------------|------------|--------|
| | パウラスター の馬力 | | | パウラスター の馬力 | | |
| 3,000 | 400PS未満 400PS以上 | 小1 0 | 小1 中1 0 中1 | 標準 400PS | 中1 | 5,000 |
| | 400PS未満 400PS以上 | 中1小1 中1 | 中1小1 中1 | | | |
| 5,000 | 600PS未満 600PS以上 | 中2 中1 | 中2 中1 | 標準 600PS | 中1 | 7,000 |
| | 800PS未満 800PS以上 | 大型1 中型1 大型1 | | | | |
| 15,000 | 1000PS未満 1000PS以上 | 大1中1 大1 | | 1000PS未満 1000PS以上 | 大1中1 大1 | 15,000 |
| | 1200PS未満 1200PS以上 | Ⅲ1 中1 Ⅲ1 | | | | |
| 45,000 | 1400PS未満 1400PS以上 | Ⅲ1中1 Ⅲ1 | | 1400PS未満 1400PS以上 | Ⅲ1中1 Ⅲ1 | 45,000 |
| | 2000PS未満 2000PS以上 | Ⅲ1大1 Ⅲ1 | 2,000 1400PS 大 中 | | | |
| 75,000 | | | | | | 75,000 |

5・3 港運関係

5・3・1 港湾運送事業法及び港湾労働法改正後の状況について

1. 港湾運送事業法の改正

2000年11月に改正港湾運送事業法が施行され、京浜、千葉、清水、名古屋、四日市、大阪、神戸、関門および博多の特定港湾各港では、それまでの事業免許制から需給調整規制を廃止し、一定の要件を満たしたものに對し等しく事業参入を認める許可制への移行、運賃料金の許可制から届出制への移行等の規制緩和が実施された。

この結果、2001年7月1日までに千葉港(1件)、清水港(1件)、大阪港(3件)、関門港(2件)で計7件の新規参入が許可された他、55件に及ぶ業務範囲の変更が許可され、90件弱の運賃料金の届出が申請され受理された。

一方、規制緩和に伴い労働者保有基準が1.5倍に引上げられた(現場職員・いかだ・はしけ等に係るものについては現行どおり、一定の条件を満たす事業協同組合に加入している場合は特例措置により新基準は適用

しない)ことから、事業協同組合に関する特例措置の適用を受けるべく事業協同組合の新規設立、あるいは定款を変更するケースが多く見られた。

規制緩和後に設立が認可された事業協同組合は以下の通りであり、特定港湾9港全体では12組合の新規設立が認可された。

- 川崎港湾物流事業協同組合(川崎港)
- 横浜港湾荷役事業協同組合
- 横浜沿岸荷役事業協同組合(横浜港)
- 名古屋港湾運送事業協同組合(名古屋港)
- 四日市港湾荷役事業協同組合(四日市港)
- 大阪港湾荷役事業協同組合
- 大阪沿岸荷役事業協同組合(大阪港)
- 神戸港沿岸荷役事業協同組合(神戸港)
- 洞海湾運送事業協同組合
- 下関港湾運送事業協同組合(関門港)
- 博多港外貿コンテナ事業協同組合
- 博多港湾荷役機材協同組合(博多港)

この他、労働者保有基準の引上げに対応するために定款変更を申請した共同組合は京浜港（8件）、千葉港（2件）、名古屋港（1件）、大阪港（7件）、神戸港（4件）、関門港（2件）で24件にのぼった。

2. 港湾労働法の改正

2000年10月の改正港湾労働法の施行により、港湾労働者雇用安定センターによる労働者派遣事業は廃止され、これに代わり港湾運送事業者が自社に在籍する常用労働者を他の事業者へ派遣することができる「港湾労働者派遣制度」がスタートした。

同制度スタート直後での労働省まとめによれば265件の派遣事業許可があったが、2002年3月時点では290件と微増に留まり、事業者数の大幅増はない状況にある。

事業者数が増えない理由としては、日本港運協会による事前の呼びかけにより制度開始と同時に申請した事業者が多かったこと、厳しい経済情勢から一部リストラや新規雇用の抑制などが進むなかで事業者に余剰労働力が少なくなっていること、安価な日雇い労働者の存在などから派遣料が低く抑えられ、事業者にとって労働者派遣のメリットが薄いことなどがあげられている。

3. 地方港の規制緩和

地方港の規制緩和については、2001年12月に政府の諮問機関で民間の有識者からなる「総合規制改革会議」が「最終目標は全港湾における免許制の廃止と料金の許可制の届出制への移行であることは既定の方針である」として、「2002年度から規制緩和の検討を開始し、2003年度中に結論を出すべき」とした答申をまとめて総理に提出した。

これを受け、政府は2002年3月29日に「規制改革3ヵ年計画(改訂)」を閣議で決定し、港湾運送事業法の規制緩和を特定港湾9港から地方港に拡大することについて「2002年度に検討、2003年度に結論」とした内容を盛り込んだことから、国土交通省が地方港の規制緩和に関する調査の一環として懇談会を開催するなど本格的な検討が進められることになった。

地方港の規制緩和に対しては「新規参入による競争の激化は地域経済を直撃し、港湾運送事業者の存続を危くする可能性がある」などとして港湾労組が反対の姿勢を示している。また港運業界サイドは、日港協会会長が地方の意見を聞きながら慎重に対応したいとしており、地方の港運業者の間では規制緩和の流れには

逆らえないとしても主要9港と同条件は難しいなどといった意見がある模様である。

5・3・2 2002年港湾春闘

1. 春闘の争点

2002年度港湾春闘は、昨年11月に労使間で合意された港湾の24時間フルオープンに対応する新たな労働体制の確立、それに伴う環境整備問題、さらには港湾労働運営基金問題などが重点課題とされた。

2. 交渉経過の概要

第一回中央団交（2月12日開催）では、組合（全国港湾労働組合協議会：全国港湾、全日本港湾運輸労働組合同盟：港運同盟）より使用者側（日本港運協会：日港協）に対し「2002年度港湾産別労使協定の改定に関する要求書」として、以下の8項目に関する趣旨説明が行われた。

- ① 24時間フル稼働に対応した「新しい港湾労働体制」の確立
- ② 各種制度の拡充
- ③ 産別協定の履行強化
- ④ 雇用・就労対策
- ⑤ 事前協議制度の強化
- ⑥ 料金・運賃問題
- ⑦ 港湾労働者を犠牲にし、港湾運送秩序を乱す規制緩和には反対すること
- ⑧ 産別制度賃金の改定

また、組合は重要基幹産業として社会に対する責任を果たすため、昨年、年末年始の弾力化及び24時間フル稼働体制に应运してきた経緯があり、使用者側としても社会的責任を果たしてもらいたい、さらに24時間フル稼働に対応した労働対策あるいは港湾運送秩序の維持については行政・ユーザーに対しても働きかけが重要であり、そのためには今後も二者二者協議の精神を尊重しながら解決を図っていききたい、との考え方を示した。

第二回中央団交（3月5日開催）では、使用者側は現時点での交代制導入は困難であるとした上で、24時間フル稼働に対応したリアルタイムの対応が必要であり、今後、労使協議機関を設置し協議したいとし、一方で今春闘における重要課題の一つである港湾労働運営基金については経済環境の厳しさから苦しい状況であるとして、明確な回答を示さなかった。

5 港 湾 関 係

また、使用者側より1月2日、3日の荷役作業（単年度協定）を協定化したいとの提案があり、次回以降の回交で協議されることとなった。

続いて第三回回交（3月27日）では、交代制導入問題については今後、労使政策委員会等の場で協議する、港湾労働運営基金は現状維持とする旨の回答が使用者側よりあり、さらに事前協議制度協定見直しの提案もなされた。

第四回回交は4月11日（当初は4月4日予定）に開催され、交代制導入／事前協議制度の協定見直しについては労使政策委員会で継続協議、港湾労働運営基金のトン当たり1円の3年間継続、年末年始作業の恒久的実施（例外荷役）、時間外労働賃金の算定基礎である分母の改定（158を157へ）、など合意に達し、仮協定書が締結された。

一方、賃金値上げ並びに労働諸条件の改善については2月25日に組合側（全国港湾荷役事業関係労働組合協議会：港荷協）が使用者側（船内経営者協議会：船経協）に対し、月額10,000円の賃上げを主たる内容とする要求書を提出した。

続く3月5日、3月25日の二回の交渉を経て4月11日の第3回の交渉で、月額1,000円プラス基準外一時金（月額2,000円）が提示され、妥結した。

3．今春闘の労使合意の主な内容

1）港湾労働秩序に係わる問題

- ① 364日、24時間フル稼働に対応した『新しい港湾労働体制』
原則として交代制導入を労使双方が理解する。
- ② 事前協議
- ③ その他労使双方、協議が必要であると認めた問題
（以上3項目を労使政策委員会で協議）

2）港湾労働運営基金等の問題

- ① 港湾労働運営基金

2002年度～2004年度まで3年間、現行のトン当たり1円を確保する。

詳細については労使政策委員会で協議する。

- ② 労働・福利等に関する諸拠出金（港湾福利分担金、港湾労働安定基金、港労法付加金）のユーザーからの中央直接納入を引き続き実施する。

3）年末年始特別休暇の例外荷役

年末年始特別休暇（12月31日、1月2日、3日、4日）の例外荷役を全港・全職種を対象として次により実施。

- ① 12月31日 データタイム取り切り船のみ
- ② 1月2日、3日、4日 平日／日曜日、それぞれに対応した荷役条件による。
- ③ 取扱いは特別有給休暇の付与、特別精励金を縦割りの中で決定／支給。

4）産別制賃金等に係わる問題

- ① 6大港船内・船側沿岸現業労働者を対象とした「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
（以上3項目を賃金・労働時間問題専門委員会で協議）
- ④ 時間外労働時間の算定基礎である分母を現行の158を157に改定。

4．総 括

364日、24時間フル稼働に対応した『新しい港湾労働体制』（原則として交代制導入を労使双方が理解）、さらに事前協議制度、港湾労働運営基金等については労使政策委員会の場で継続協議されることにて決着したが、社会の要請に応えた恰好で年末年始作業の恒久的実施が合意され、364日、24時間フルオープン体制が今春闘で確認された意義は大きい。

また、昨年に引き続き本年も早期に且つ、組合側から一度のスト通告もなく平和裏に解決したことも特筆される。

【資料5 10】 2002年 港湾春闘の交渉経過

2月5日～6日 全国港湾評議員会開催。

2002年度春闘方針及び春闘要求内容を正式決定。

2月12日 第1回中央回交。組合側より2002年度港湾産別労使協定の改定に関する要求書の提出と趣旨説明。

2月26日 港荷協が船経協に基準内賃金月額10,000円の値

上げ等を内容とする春闘要求書を提出

3月5日 第2回中央回交。組合側要求に対して使用側の具体的回答に至らず。

第1回船内統一賃金交渉。組合側より春闘要求書趣旨説明。

3月26日 第2回船内統一賃金交渉。組合側要求に対する

経営側の具体的回答に至らず。

3月27日 第3回中央団交。基金制度の継続や交代制の導入などに経営側から一定の考えが示されたものの交渉進展には至らず。

4月11日 第4回中央団交。制度問題に関し合意し、仮協定書締結。

第3回船内統一賃金交渉。2000円の賃上げで合意し、仮協定書締結。

5・4 港湾整備関係

5・4・1 交通政策審議会港湾分科会の動き

2001年1月の省庁再編に伴い、それまでの港湾審議会が交通政策審議会港湾分科会に改組され、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、港湾計画、港湾整備5ヵ年計画、特定港湾施設整備事業の整備計画、広域臨海環境整備センターの基本計画、港湾及び航路に関する重要事項が国土交通大臣の諮問に応じて同分科会で審議されることとなり、2001年7月9日第1回会合が開かれた（委員名簿は資料5 11参照）。

当協会からは平野裕司港湾物流委員長が委員に就任し、分科会への船社意見の反映に努めた。

本分科会はこれまで4回の会合を開催し、14港の港湾計画、2001年度／2002年度特定港湾施設整備事業基本計画、その他が審議された外、第3回分科会において平成15年度からの新たな港湾整備5ヵ年計画のあり方に相当する「経済社会の変化に対応し、国際競争力の強化、産業の再生、循環型社会の構築などを通じてより良い暮らしを実現する港湾政策のあり方」が国土交通大臣より同分科会に諮問された。

これを受け、分科会では「物流・産業」、「環境・安全」の2つの部会において各3回の審議を行なった結果をもとに、第4回港湾分科会において中間報告を取りまとめた。

中間報告は、港湾をめぐる現状と課題、港湾政策の展開、21世紀型港湾行政への改革などから構成されている。

の港湾をめぐる現状と課題では、国際経済のグローバル化、ボーダーレス化、アジア諸国間の水平分業の進展とわが国産業の空洞化等、わが国をとりまく経済社会構造が大きく変化しているなかで、物流機能の効率化がわが国経済の発展のために極めて重要であること、とりわけアジアの主要港との競争のなかで相対的地位の低下が叫ばれる我が国港湾の国際港湾としての機能強化、競争力強化の必要性に言及している。

本論である の港湾政策の展開では、国際海上コン

テナ輸送の進展に対応した物流ネットワークの形成のため、より低コスト・迅速な港湾サービスの必要性を強調、ターミナルリース料金の低減や入港料等の免除・割引、施設使用料の値下げなど料金設定の弾力化、公社制度の見直しや新方式の活用、柔軟な公共性概念の適用等の施策に言及する一方、行政を含めた港湾24時間化の必要性や高速船の活用、ワンストップサービス化、港湾諸手続き・処理のスピードの向上のためのIT化のさらなる推進、リードタイム縮減・輸送スピード向上のための諸施策も盛り込んだ。

さらにこれら主要港全般の諸施策に加え、特定の港に絞り、国／港湾管理者／民間事業者が一体となって、従来の制度・慣行の枠組みにとらわれない特例的な施策を実施して、ターミナルリース料の低減や複数バースの一体的管理・運営による規模のメリット追求などを図り、コスト・サービス面でアジア主要港を凌ぐスーパー中枢港湾を育成するとの方針を示した点が注目される。

[港湾分科会審議内容]

• 第1回港湾分科会（2001年7月9日）

- 1) 5港の港湾計画について
博多港、徳島小松島港、衣浦港、田子の浦港、那覇港
- 2) 2001年度特定港湾施設整備事業基本計画（案）について

• 第2回港湾分科会（2001年11月21日）

- 1) 3港の港湾計画について
青森港、常陸那珂港、横須賀港
- 2) 大阪湾圏域広域処理場整備基本計画について
- 3) 経済・社会の変化に対応した港湾施設の維持管理のあり方について

• 第3回港湾分科会（2002年3月29日）

- 1) 5港の港湾計画について
千葉港、大洗港、別府港、佐世保港、宇部港

5 港湾関係

2) 「経済社会の変化に対応し、国際競争力の強化、産業の再生、循環型社会の構築などを通じてより良い暮らしを実現する港湾政策のあり方」諮問について

• 第4回港湾分科会(2002年7月12日)

1) 「経済社会の変化に対応し、国際競争力の強化、産業の再生、循環型社会の構築などを通じてより良い暮らしを実現する港湾政策のあり方」(中間報告)

2) 2002年度特定港湾施設整備事業基本計画

3) 伏木富山港の港湾計画

〔資料5 11〕 港湾分科会委員名簿

〔港湾分科会委員〕

尾崎 睦 (社)日本港運協会会長
坂井 淳 (社)全国漁協協会会長
白石 真澄 東洋大学助教授
杉山 武彦 一橋大学教授
須田 熙 八戸工業大学教授
瀬田 信哉 (財)国立公園協会理事長
常盤 文克 (社)経済団体連合会輸送委員長
東 恵子 東海大学短期大学部助教授
平野 裕司 (社)日本船主協会港湾物流委員会委員長
印は分科会長

〔物流産業部会委員〕

尾崎 睦 (社)日本港運協会会長
坂井 淳 (社)全国漁港協会会長
白石 真澄 東洋大学助教授
杉山 武彦 一橋大学教授
須田 熙 八戸工業大学教授
常盤 文克 (社)経済団体連合会輸送委員長
平野 裕司 (社)日本船主協会港湾物流委員会委員長
印は部会長

5・5 水先問題

水先料金体系の改善に向けて、当協会、国土交通省、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で積極的な審議が再開された。

2001年6月開催の本検討委員会において、南本牧埠頭の水先料金設定問題を契機としていわゆる「懸案8項目」(*)について、今後3年を目途として結論を取りまとめることとしたものである(船協海運年報2001参照)。

本検討委員会および本検討委員会での審議を円滑に進めるために下部機構として設置した同委員会WGでの精力的な審議の結果、詳細の検討は残っているものの、第一次見直し案として、当協会提案項目の一部が改善される方向で結論が取りまとめられた。(以下、5・5・1参照)

また、一昨年から、審議を続けてきた300総トン強制区である関門港の港湾管理者である北九州市および下関市から規制緩和要望として提出されていた強制対象船型の見直しについても、「水先区の設定等に関する検討会」において、ようやく審議がまとまり、関係省令が改正され、本年7月1日に施行された。(以下、5・5・2参照)

これらをはじめとする水先問題全般については、当協会 港湾物流委員会、水先問題検討委員会ならびに水先業務専門委員会において、鋭意検討を行うとともに、「水先料金問題検討委員会」ならびに「水先区の設定等に関する検討会」等の国土交通省の関係委員会にも積極的に参画し、船主意見の反映に努めている。

* 「懸案8項目」とは、当協会ならびに日本パイロット協会から見直しが必要として提案していたが、これまで結論がまとまらず、長期間にわたり懸案とされていた項目である。

5・5・1 水先料金問題の検討

前述の通り、水先料金体系の改善に向けて、2001年6月、水先料金問題検討委員会(以下、検討委員会)において、これまで中断していた審議が再開され、今後の検討委員会の進め方について以下の方針が取りまとめられた。

- 「懸案8項目」を中心として、今後3年間を目途に検討を行う。
- 検討に当たっては、港湾整備の進展等を踏まえた水先料金体系の合理化を基本とする。

- 検討期間が限られていることから、WGを設置して実質的な検討を行う。
- 当協会ならびに日本パイロット協会双方の提示する優先順位に従い検討を進める。

これを受けて、同年7月から検討委員会の下部機構であるWGで延べ6回にわたる精力的な審議を経た2002年6月開催の検討委員会において、国土交通省の水先料金体系の見直しに関わる第一次分の提案が了承された。

本提案は、『昨今における港湾物流等を巡る社会情勢を踏まえ、料金体系のより一層の合理化に積極的に取り組む必要があるとの基本認識』の下で、検討を促進する観点から、8項目について、以下の方針により対応することとしたもので、その背景にある基本的な考え方は次の4点である。

- ① 時代の要請に対応し、水先料金体系の一層の合理化に積極的に取り組むこと
- ② 社会的かつ経済的影響の大きさを考慮し、見直しの対象は強制水先区とすること
- ③ 可能なものから順次実施することとし、第一次分は年内を目途に措置すること（課題の大きい拠点港等を先行）
- ④ 検討促進の観点から、結論の得られたものから措置済みとして整理を行っていくこと

これらの基本的な考え方にに基づき了承された対応方針の概要は以下のとおりである。

1. 船協提案5項目

- ① 嚮導距離・運航区分の割増料

【嚮導距離】

- 強制水先区について、港湾整備の進捗等を踏まえ、実態にあわせた料金とする。

第一次分：横浜、川崎港、名古屋・四日市港への入出港

：上記港への航行

【運航区分の割増料】

- 東京湾内の航行料金に係る割増料（浦賀水道12マイル分）について全廃する。
 - その他の技術割増の取扱いについては、さらに検討を行う。
- ② 大型船二人乗り料金 項目決着
 - 強制区については、割増率を1.7から1.5に縮減する。

- 任意水先区については、現行どおりとする。

- ③ 乗下船実費
- ④ 指定錨地の投抜錨料金
 - さらに検討を行う。
- ⑤ 冬季割増料金 項目決着

- 零細水先区における質の高い水先業務の確保の観点から、現行どおり存続させることとする。

2. パ協提案3項目

- ① 基本額と加算額
- ② 港内転錨料金
- ③ 遠距離逓減性
 - さらに検討を行う。

第一次分として見直されることとなった船協提案項目については、年内実施に向けた詳細な詰めが現在行われている。

5.5.2 水先制度の見直し

平成13年10月31日、「水先区の設定等に関する検討会」（座長：加藤俊平東京理科大学教授）が開催され、港湾管理者（北九州市・下関市）より規制緩和と要望が提出されていた関門区の強制水先対象船型の引き上げについて審議を行い、概要以下のとおり取りまとめを行った。

（入出港船）

現行300G/T以上 3,000G/T以上への引き上げ。

ただし、危険物船および「若松第1区～第4区」への入出港船は現行通り（300以上）

（通過船）

現行通り（10,000G/T以上）

なお、本見直しに伴い、水先法施行令および施行規則の改正が平成14年7月1日に施行された。

これまで本検討会では、強制水先対象船型が「300総トン以上」の水先区を抱える港湾管理者から出された対象船型の引き上げに関する規制緩和と要望について審議を行っており、すでに神戸区については平成10年7月より「10,000総トン以上」、横浜区については平成11年7月より危険物積載船を除き「3,000総トン以上」に対象船型が引き上げられている。

関門区の見直しは、これらと同趣旨の要望であり、これまでの検討経緯は、概要次のとおりである。

平成12年5月30日に開催された第1回検討会では、当協会をはじめ港湾管理者等の関係者にヒアリングを

5 港湾関係

行い、論点を整理した上で、平成12年内を目途に取りまとめを行うこととした。また、神戸・横浜区と同様に審議を円滑に進めるため、日本海難防止協会の水先問題検討会において操船シミュレータによる評価等を併行して実施することとした。

その後、現状分析ならびに操船シミュレータの条件設定等を経て同年11月28日に開催された第5回検討会においては、関門区は神戸・横浜区とは異なり潮流の影響を受ける等の理由により慎重に検討を行うこととされ、平成12年内の結論は見送ることとした。

さらに、平成13年4月6日、平成13年度第1回検討会（通算6回目）において、操船シミュレータの実験結果が示されるとともに、入出港船は現行の「300総トン以上」を原則「3,000総トン以上」に引き上げ、通過船は現行どおり「10,000総トン以上」とする見直し案が提示された。

本案については、港湾管理者より、持ち帰り内部検討したい旨意見が提出されたことから結論が持ち越されていたが、同年10月31日に開催された平成13年度第2回（通算7回目）検討会において、見直し案が了承された。その骨子は、次のとおりである。

〔関門区の強制水先対象船型見直し〕

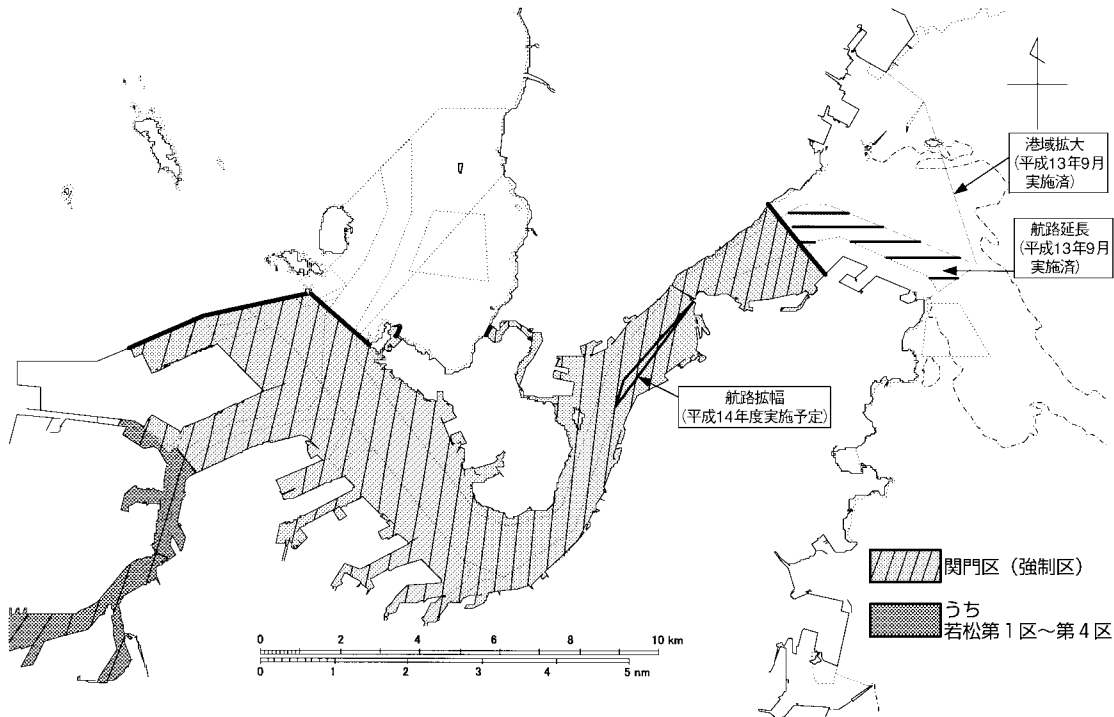
1. 関門区については、入出港船は3,000総トン以上の

船舶を強制水先の対象とすることが適当である。ただし、危険物積載船については現行どおり300総トン以上の船舶を対象とする。また、狭隘で長い航路を持ち、港内航行管制も行われている若松区第1区～第4区（資料5 13参照）についても、同様に現行どおりとする。

2. 通過船については、現行以上に規制を行う必要があるとまでは断定できないことから、現行どおり10,000総トン以上の船舶を強制水先の対象とすることが適当である。
3. この見直しに伴い、今後、水先人が乗船しない船舶が増加し、船舶の交通状況が変化することも予想される。こうした状況に対応するため、関係者への十分な情報提供を行うとともに、関係者において見直し後の船舶の交通状況を検証していく必要がある。
4. 今回の見直しに関する措置の実施については、周知期間、安全対策等の実施のための準備期間等を考慮した上で、平成14年半ばを目途に実施に移すことが適当である。

なお、本検討会は、平成9年7月に運輸大臣より諮問された「水先制度の今後のあり方について」を受け、海上安全船員教育審議会（以下「安教審」）水先部会の下に設置されたものであるが、平成13年1月、省庁再

〔資料5 13〕 関門区（強制区）の概略図



編に伴い安教審が廃止されたため、その後は同検討会を関係者による懇談会と位置付け、検討を行ってきた。

このため、神戸・横浜区における見直しの際には、運輸大臣への中間答申に沿って必要な政省令の改正が

行われたが、今回は答申という形式をとらず、行政の責任で検討会の取りまとめを反映した見直しが行われることとし、水先法施行令および施行規則の改正が平成14年7月1日に施行された。

5・6 港湾諸手続の簡易化問題

わが国は諸外国に比べ輸出入・港湾諸手続が煩雑であるため、利用者は時間的かつ経済的コストを多大に強いられている。このため、結果として物流の円滑化が阻害されている。

このような状況を改善するため、平成13年5月に策定された「新総合物流施策大綱」では、港湾の24時間フルオープン化、輸出入／港湾手続の電子化ならびにワンストップ化等を進め、国際港湾物流の効率を大幅に改善することが盛り込まれた。

今年度も当協会は経団連とともに、輸出入・港湾諸手続に係る官公庁に働きかけを行うなど、提出書類の徹底的な見直しとともに真のワンストップサービス（シングルウィンドウ化）の実現に向けて活動を行った。

今年度の主な動きは、以下のとおりである。

5・6・1 ワンストップサービス実現への取組み

現行の港湾諸手続は煩雑かつ膨大な書類・資料が必要であり、また「入／出港届」や「乗員名簿」等のように関係省庁で重複する書類も多い。このため当協会は、従前よりペーパーレス化にあたっては現行書類を徹底的に見直し、廃止もしくは簡素化を図るべきであり、その上で諸手続の一括申請を可能ならしめるような、地方自治体を含めた関係官公庁を横断する真のワンストップサービスの実現を図るべきであるとしてきた。

かかる観点から経団連とともに、輸出入・港湾諸手続に係る省庁で構成される「輸出入・港湾手続関連府省連絡会議」に対して精力的に働きかけを行った結果、平成14年1月、同会議のメンバーである国土交通省や財務省等関係省庁は、わが国の国際物流の効率化を図るため、通関情報処理システム（NACCS）、港湾EDIおよび乗員上陸許可支援システム等の各システムを相互に接続・連携することにより、輸出入・港湾関連手続のワンストップ化を推進し、平成15年度の早い時期までにこれら手続のシングルウィンドウ化を実現

するとの発表を行った。

また、このシングルウィンドウ化の推進にあたっては、利用者の使いやすさ、運用コストの低廉化、国際標準等に配慮した、手続面で簡素なシステムを構築していくこととされた。

これを受けて、経団連は関係業界に対し、「輸出入・港湾関連手続のワンストップサービスに関する緊急調査」を実施した。本調査は関係業界からのヒアリング調査を基にIT化ならびにワンストップサービス実現にあたっての問題点および要望事項をまとめたもので、前述の連絡会議に提出した。なお、当協会もその作成に全面的に協力している。

しかしながら、これら関係官公庁の実際の実組みは、「平成15年度の早い時期までにシングルウィンドウ方式によるワンストップサービスを実現する」ことに主眼が置かれ、現行の諸手続や申請項目そのものについての見直しはシングルウィンドウ方式が実現された以降に対応することとしている。

このため当協会は、輸出入・港湾諸手続のBPR（業務改革）を徹底的に促進し、電子化に先立ち、全ての申請手続きについてゼロベースで見直しを行うよう、関係官庁に対し改めて働きかけを行っている。

こうした状況下、平成14年7月、自民党物流調査会（会長：原田昇左右衆議院議員）は輸出入・港湾関係手続のワンストップ化／簡素化について、民間側からのヒアリングを行い、利用者意見の反映、利用料金の見直し、手続きの簡素化・国際化等を骨子とする「国際物流の円滑化に関する提言」として取りまとめ、関係省庁に提出した。

他方、こうした港湾諸手続の簡素化やワンストップサービスの実現に向けた活動と並行して、海上貨物通関情報処理システム（Sea-NACCS）を利用して積荷目録の提出等の税関手続きを行った場合の利用料金の見直しについて、要望書を提出するとともに財務省関税局に対しても積極的に働きかけを行った。

この結果、大幅な引き下げは見送られたものの、料金改定が行われ、平成14年4月1日より実施されている。

5・7 国際コンテナ諸問題への対応

5・7・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年に設立された世界的な非政府機構(本部:ジュネーブ)であり、国際連合および関連国際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。ISOに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、約140カ国の参加国から成り立っている。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を目的とし、分野別に約190の専門委員会(TC: Technical Committee)が設置され、審議を行っている。

(船協海運年報2000参照)

なお、わが国からは、閣議了解に基づき1952年4月15日以来「日本工業標準調査会(JISC: Japanese Industrial Standards Committee)(会長:山本卓眞富士通(株)名誉会長、事務局:経済産業省産業技術環境局基準認証ユニット)が参画している。

(2) ISO/TC104(貨物コンテナ)の概要について

当協会は、JISCの承認の下、ISOの中で104番目に設置された専門委員会であるISO/TC104の国内審議団体を引き受けている。TC104は31カ国の正式加盟国(いわゆるPメンバー:業務に積極的に参画し、規格投票に対する債務および可能な限り会議に参加するメンバー。)および24カ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、会議出席も権利を有する)にて構成され、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、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(資料5 17参照)。

(3) ISO/TC104における当協会の役割

当協会は1998年4月以降、ISO/TC104にかかわる国内審議団体事務局を行っており、「日本船主協会ISOコンテナ委員会」(以下「当委員会」)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および関係省庁担当で構成されている。定例委員会は通常2カ月に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。

また、当委員会委員長は委員会を代表してJISC物流技術専門委員会に参画し、工業標準に係る調査審議に加わっている。

(4) 電子投票の開始について

ISOにおける規格の発効までには、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: inal draft international standard)の文書段階を経る必要があり、それぞれの段階で参加各国による投票が行われ、承認にはPメンバーによる投票総数の2/3以上の賛成が必要であることがISO業務指針で決められている。

しかしながら、参加各国が世界中に及んでいること、配布資料が大部にわたること等から新規格制定までに相当な期間を要することが従来より指摘されていたため、ISO中央事務局は1998年10月より電子化システムを構築することを検討してきていた。わが国においても、これに対応するためJISCを中心に対策委員会を立ち上げ、ISOにおける電子化への対応およびわが国国内体制のあり方等を検討してきていたが、2002年5月から実施されることとなり、審議文書の配布および投票(DISおよびFDISのみ)が電子化されることとなった。

(5) TC104/SC1/WG1への対応

TC104のWGの中でもっともコンテナに関する基礎的な規格を検討しているTC104/SC1/WG1が2002年4月25日、パリ(フランス)において開催された。今回の会合においては、わが国が提案したコンテナの最大重量、コンテナの荷重伝達面(LTA)の位置の変更等が審議されることとなっていたため、当委員会梅津委員長および事務局が参加し、わが国意見反映に努めた。同WGにおける決定事項は概要以下のとおりである。

- 1) ダブルスタックレイルオペレーションについて
コンテナをダブルスタックトレインへ積込む際にコンテナ破損事故が起きていることから、同荷役方法等に関する規格を、ISO3874へ追加してはど

うかとの提案であったが、提案国である米国が今
 会合に欠席のため、議長より米国へ確認すること
 とした。

2) 床強度基準について

コンテナ隅金具の破損防止のため、許容隅金具
 の最大荷重を12,000ポンド(5,460kg)から16,000ポ
 ンド(7,280kg)へ改訂することに合意し、次回 WG
 においてコンテナのテスト法案、判定基準等詳細
 を詰めることとした。

3) コンテナの最大荷重について

ISO668で定められている、B並びにCタイプコ
 ンテナの最大重量に関する基準はそれぞれ25,400
 kg、24,000kgとなっているが、Particular traffic
 higher values に対しては30,480kgまで認められて
 いる。しかしながら、Particular traffic higher val
 ues の定義が不明であることおよび規格に例外があ
 るのはおかしいことから、最大重量を30,480kgに

統一することに合意し、SC 1 にその旨報告すること
 とした。

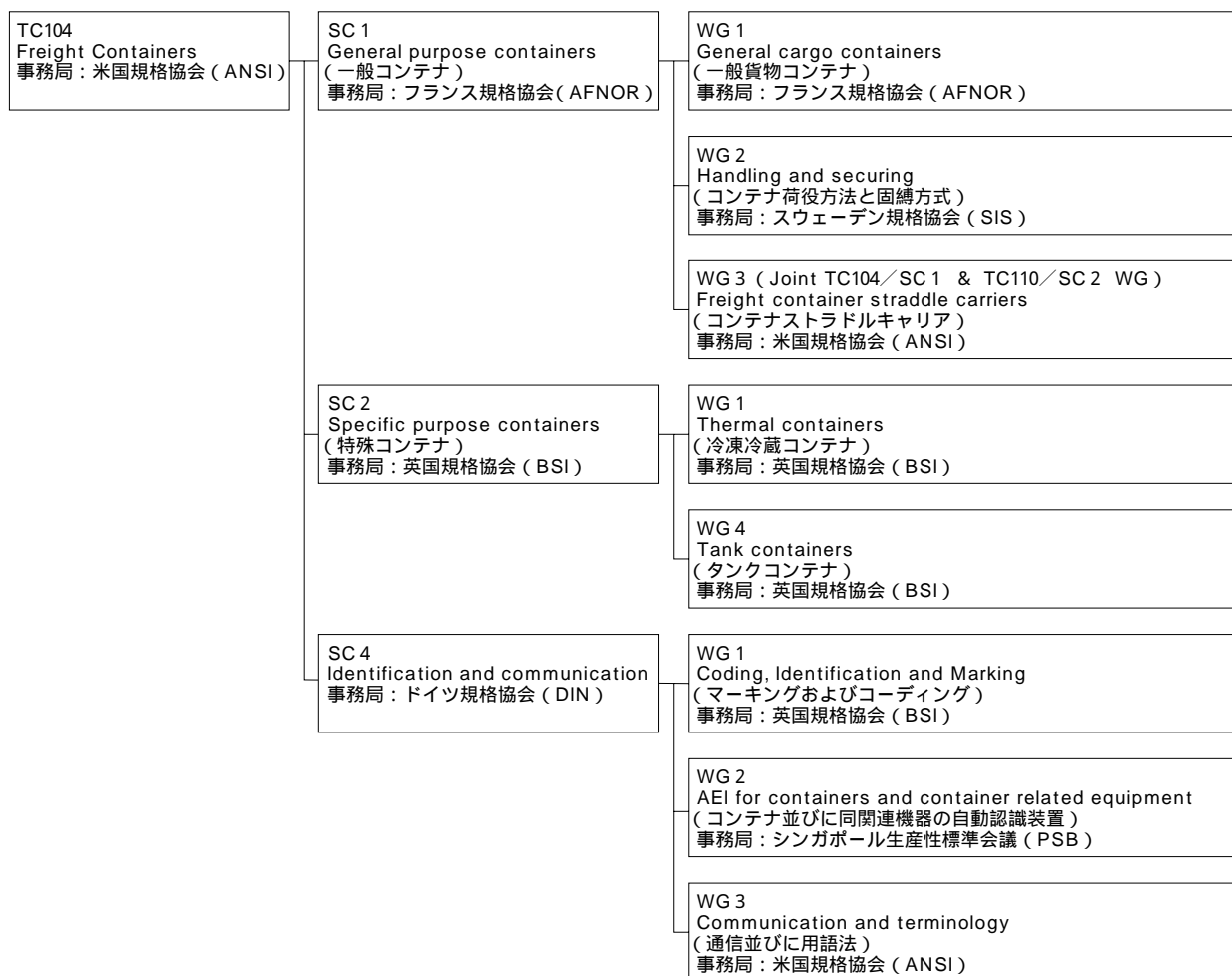
4) 荷重伝達面について

コンテナ荷重を支えるLTA(Load Transfer Area :
 荷重伝達面)は、ISO1496-1においてコンテナ底面
 のセンタービームから350mmのところそれぞれ250
 mmなければならないと規定されているが、近年シ
 ングルタイヤ用シャーシの発達によりシャーシが
 ワイドになったためLTAの位置がずれる可能性が
 指摘されている。そのため、LTAの幅を250mmから
 375mmへ拡大することに合意した。しかしながら、
 コンテナ破損事故を防止するには、LTAの単位面積
 荷重に変更がないように規格改正を行うことが指
 摘され、次回 WG において検討されることとなった。

5) グースネックトンネルリセスについて

本来外形寸法の規格であるISO668に規定される
 べきグースネックトンネルリセスの規格が、強度

【資料5-17】 ISO/TC104 組織図



5 港 湾 関 係

規格であるISO1496-1から1496-3においてもコンテナのタイプ毎にそれぞれ規定されているため、ISO 668に統一することに合意し、改訂作業を進めることとした。

5・7・2 国際貨物コンテナ所有者コード管理業務

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付けており、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 Registration Organization) として日本でのコンテナコードの登録、問い合わせの窓口を担当している。

5・7・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) をわが国で輸送する場合には、道路交通法等規制の関係から、通行経路を指定した上で警察庁、国土交通省より輸送許可を受けることとなっている。

各運送事業者から提出され、(社) 全日本トラック協会 で取り纏められた経路申請は、当協会が委員長ならびに事務局を努める「背高海上コンテナ委員会」の審議・承認を経て警察庁、国土交通省に提出される。

2001年8月、2002年2月に委員会が開催され、各々150件、179件が申請・承認された。また、南本牧埠頭が2001年4月から供用が開始されたこととともない、急遽3月26日に24件が申請されたことについても併せて承認された。

なお、1985年以降の通行経路の申請件数ならびに指定件数は資料5-18のとおりであり、1996年以降の地方港におけるコンテナ化にともない申請数が激増している。

【資料5 - 18】 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

2001年2月14日現在

| 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 |
| | | 件 数 | 22 | 41 | 174 | 40 | 207 | 43 | 14 | 70 | 35 | 34 | 31 |

| 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 | 10 / 31 | 91年 | 11 / 12 | 92年 | 12 / 22 | 9 / 24 | 8 / 22 | 10 / 16 | 7 / 1 |
| | | 件 数 | 21 | 3 / 20 | 21 | 3 / 12 | 25 | 3 / 24 | 34 | 29 | 47 | 55 |

| 申 請 | 年 月 | 1997年 | | 1998年 | | 1999年 | | 2000年 | | 2001年 | | | 合 計 |
|-----|-----|--------|--------|--------|---------|--------|---------|--------|---------|--------|--------|--------|-------|
| | | 2 / 21 | 5 / 16 | 3 / 31 | 7 / 15 | 3 / 12 | 10 / 22 | 4 / 7 | 8 / 22 | 3 / 26 | 2 / 23 | 8 / 31 | |
| | 件 数 | 140 | 2 | 128 | 73 | 291 | 163 | 244 | 231 | 24 | 195 | 150 | 3,519 |
| 指 定 | 年 月 | 9 / 19 | | 8 / 28 | 10 / 14 | 7 / 15 | 2000年 | 8 / 10 | 12 / 27 | 5 / 21 | 8 / 1 | 2002年 | |
| | | 件 数 | 107 | | 66 | 56 | 161 | 1 / 5 | 155 | 145 | 23 | 126 | 97 |

6

海上安全対策

この章のポイント

航空需要の増加に対応するため国土交通省は、2001年12月末、現B滑走路に平行な滑走路により羽田空港を再拡張することを決定。当協会は一貫して、船舶の航行安全確保の観点から、また港湾の効率性を含み経済性の観点から鋭意意見反映に努めた。IMOにおいて、航海データ記録装置(VDR)の現存貨物船への搭載義務付けが議論されているが、EUで段階的に施行される予定であることを踏まえ、当協会はわが国政府に対し、コスト効果を踏まえた現実的かつ実効的な結論が導かれるよう意見反映を行った。

自動船舶識別装置(AIS)が2002年7月より世界的

に導入された。わが国は国内に国際周波数とは別の周波数を設定することとし、当協会は、他の船主団体とともに安全航行の確保の観点から、わが国においてもAISが国際周波数で運用されるよう意見反映を図った。

IMOにおいてバルクキャリアの安全対策が大論争。ダービシャー号沈没事故を背景に政治的に対策を推し進めようとする英国等に対し、当協会は事故原因に基づいた対策を講じるよう、わが国政府をはじめIACS、ICS等へ積極的な働きかけを展開した。

6・1 首都圏第3空港問題

6・1・1 首都圏第3空港調査検討会

国土交通省は、首都圏の空港、とりわけ東京国際空港が航空需要の増加から21世紀初頭には、その能力の限界に達することが予測され、首都圏における将来の航空需要の増大に対応することが求められていることから、平成12年度において、首都圏第3空港の複数候補地の抽出とその比較検討を行なうため、首都圏第3空港調査の一環として、学識経験者、関係地方公共団体等からなる調査検討会(座長：中村英夫 武蔵工業大学教授)を航空局において開催し、広く意見を聞くこととした(船協海運年報2001参照)。

首都圏第3空港調査検討会の開催状況は以下のとおりである。

- 第1回：2000年9月26日
議題：・航空輸送の現状
・首都圏空港等の概要
・首都圏第3空港の必要性
- 第2回：2000年12月15日
議題：・首都圏第3空港候補地抽出に当たっての視点
・羽田空港再拡張案(定期航空協会の提案および東京都の提案)の紹介

- 第3回：2001年1月23日
議題：・有識者との意見交換
・海外空港事例紹介
・羽田再拡張案について
- 第4回：2001年3月28日
議題：・提案された候補地について
・羽田再拡張について
- 第5回：2001年5月30日
議題：・提案された候補地について
・陸上の可能性について
- 第6回：2001年7月31日
議題：・候補地の概略調査について
・羽田再拡張について
- 第7回：2002年1月30日
議題：・羽田空港の再拡張に関する基本的考え方について

1. 第2回首都圏第3空港調査検討会(2000年12月15日)

首都圏第3空港に関し、定期航空協会および東京都はそれぞれ独自に羽田空港の再拡張を検討し公表していたが、第2回検討会において両案が紹介された。

現空港と両案の概要の比較および計画図はそれぞれ資料6 1、6 2、6 3のとおりである。

【資料 6 1】 現羽田空港と両案の概要比較

(数値等は提案者が作成したパンフレット等に基づくものである。)

| 項目 | 再拡張案 | 現 空 港 | 定期航空協会の提案 | 東 京 都 の 提 案 |
|-------------|------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|
| 滑 走 路 | | A : 3,000m、B : 2,500m C : 3,000m | 新滑走路 : 3,000m C滑走路から950m沖合 | 新滑走路 : 3,500m C滑走路から1,310m沖合 |
| 滑走路運用方式 | 北風 | 離陸C、着陸A(注)1 | 離陸C、D 着陸A、C | |
| | 南風 | 離陸A、着陸C、B(注)2 | 離陸A、C 着陸C、D、B(注)2 | |
| 進 入 方 式 | 北風 | 同時ILS進入 | 同時ILS進入 | 同時ILS進入 |
| | 南風 | 有視界周回 若しくはILS進入(BR/W) | FMS + 有視界周回進入 若しくはILS進入(BR/W) | 有視界周回進入 (低視程時は検討中) |
| 発 着 回 数 | | 利便時間帯 784回/日(注3) (28.6万回/年) | 42.3万回/年 | 約41万回/年 |
| 騒 音 影 響 | | <ul style="list-style-type: none"> • B滑走路ILS進入は江戸川区、市川市等に影響。(23:00~6:00は原則使用不可) • A滑走路北側への出発は大田区、川崎市への騒音影響を考慮し、機材・時間・回数を制限している。 | <ul style="list-style-type: none"> • 飛行経路の設定に当たって、騒音基準を満足する。 • 新技術等を活用して海上を中心とした経路設定により一層の騒音軽減を図る。 | |
| 港湾・海上交通への影響 | | 制限表面の影響により、新海面処分場の形状、荷役施設高さ等に制約がある。 | <ul style="list-style-type: none"> • 大型船舶行に支障のない位置。 • 小型船舶の航路の一部変更。 | • 既存航路に影響が少ない。 |
| 河 川 へ の 影 響 | | A・C R/W 南側進入灯の多摩川への影響を検証済。 | 多摩川の流に支障を来さない。 | |
| 着 工 後 工 期 | | 沖展20年程度 | 短い建設期間 | 10年以内 |
| 工 法 | | 埋立 | 埋立/棧橋/浮体 | 棧橋/水面上15m |
| 概 算 建 設 費 | | 沖展事業約1兆5千億円 | 低廉な建設コスト | 約8~9千億円 |
| 空 港 施 設 | | 約140スポットを計画 | | |

(注) 1 主な利用滑走路であり、北風時のC滑走路への着陸、南風時のC滑走路からの離陸も行なわれる。

(注) 2 低視程時にはB滑走路へのILS進入となる。

(注) 3 6:00~8:30の到着、20:30~23:00の出発及び23:00~6:00の発着を除く。(平成14年7月から)

なお、運輸省(当時)は、12月23日、定期航空協会および東京都が提案したC滑走路平行案よりも発着回数の拡大が見込めるとして、B滑走路平行案【資料6 4参照】を検討していることを明らかにした。

また、この問題の検討状況を注視していた当協会は、12月26日、船舶の航行安全確保の観点から、航空局長をはじめとする関係者に対し要望書(船協海運年報2001参照)を提出した。

当協会の動きに合わせ、日本内航海運組合総連合会、日本旅客船協会および日本船長協会は、2001年1月、それぞれの立場から海上輸送の重要性和船舶航行の安全確保について関係各局に要望書を提出した。

2. 第3回首都圏第3空港調査検討会(2001年1月23日)

当協会から生田会長(当時)が特別メンバーとして出席し、以下を骨子とする考え方を説明した。

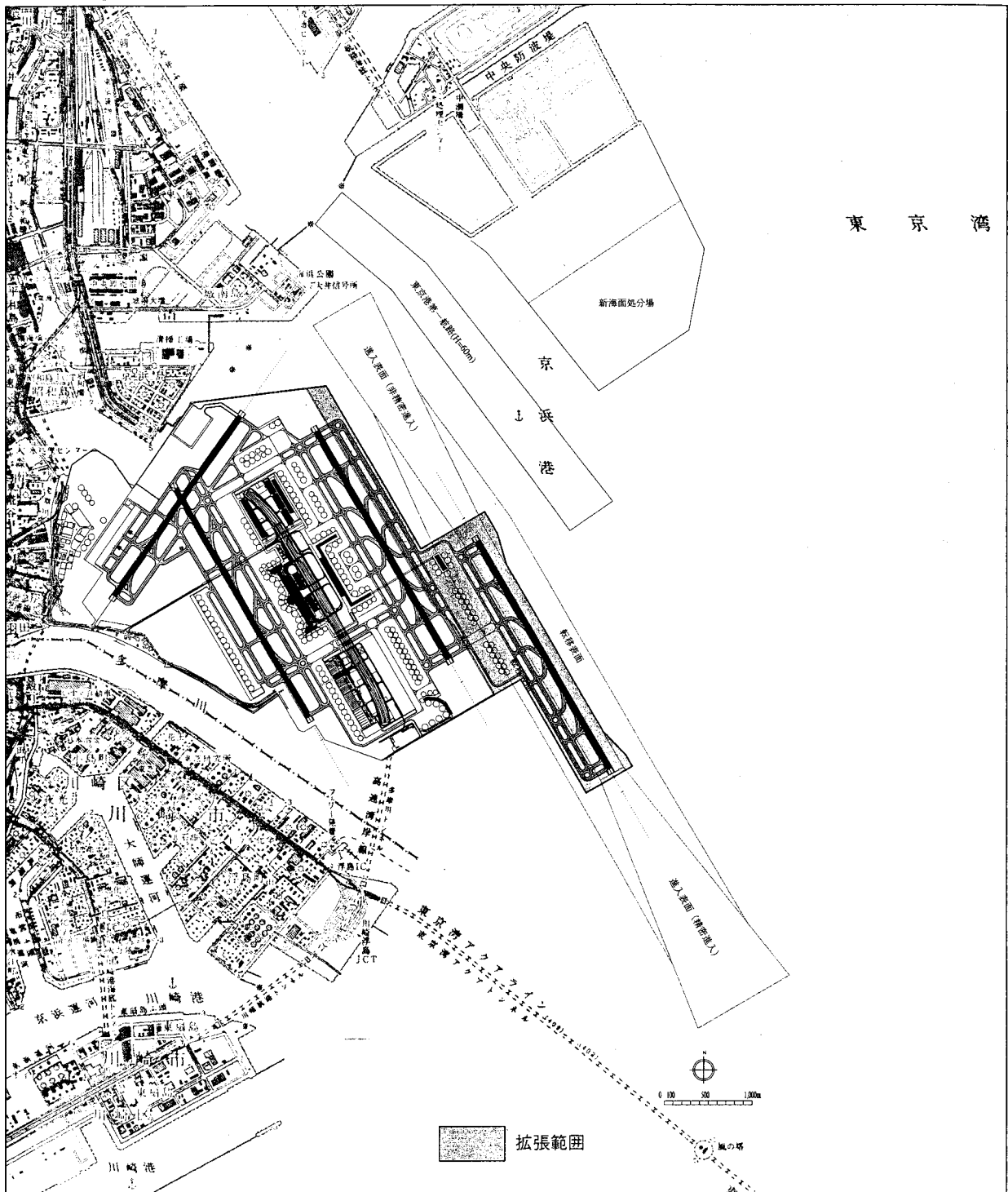
- (1) 諸外国の主要空港に引けをとらない国際空港を首都圏に整備することは重要。
- (2) 東京湾内の港湾は、首都圏における経済活動と国

民生活を支えるエネルギー資源、工業原材料および生活物資等を運ぶ海上輸送路として重要な役割を担っている。

- (3) 東京湾における船舶の交通量、錨地の重要性、通航路の現状等を認識した空港計画とすること
- (4) すでに提案された拡張計画と船舶航行安全との問題点の指摘
- (5) コンテナ船の大型化等将来の技術革新に対応できる計画
- (6) 東京湾内に空港を計画する場合には、これらの諸問題を考慮し、空港の位置および構造等を決定した後、船舶航行への影響を検討するのではなく、空港の整備計画を決定する以前に解決策等について見極めた上で計画内容を決定していく必要がある。

また、国土交通省は、羽田空港再拡張案としてB滑走路平行案を定期航空協会の提案時の検討案【資料6 5参照】として提示した。

〔資料6 2〕 定期航空協会案（C滑走路経平行案）



3. 第4回首都圏第3空港調査検討会(2001年3月28日)

これまでに提案された16の候補地〔資料6 6参照〕について説明がなされ、これらについては一定の基準に照らして今後検討することとされた。

また、羽田空港の再拡張に関し、C滑走路平行案と

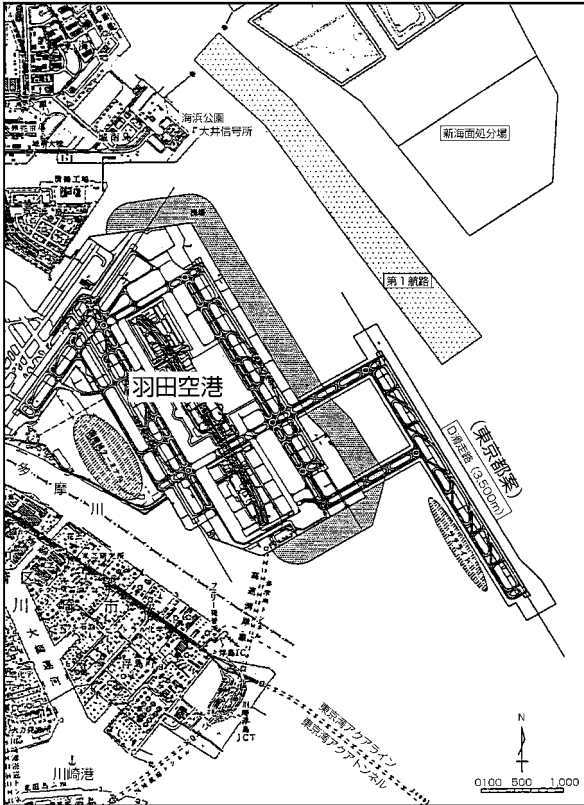
B滑走路平行案について国土交通省によるシミュレーションの結果、空港処理能力の面からB滑走路平行案がベターとされたが、当協会を代表して出席した芦田委員（政策委員会副委員長）から、B滑走路平行案として示された4つの試案のうち最も多摩川河口に近づ

6 海上安全対策

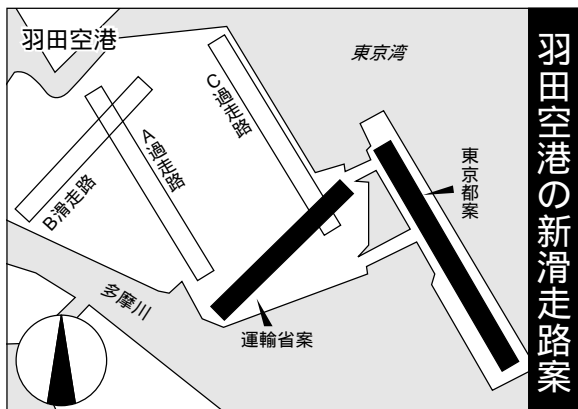
けた案であっても進入表面高さ等の問題点があることが指摘され、海上交通・港湾機能への影響については今後検討することとされた。

一方、東京都港湾局は、この検討会で示されたB滑走路平行案（試案4）に対し、4月9日、資料6 7、6 8のとおり見解を表明した。

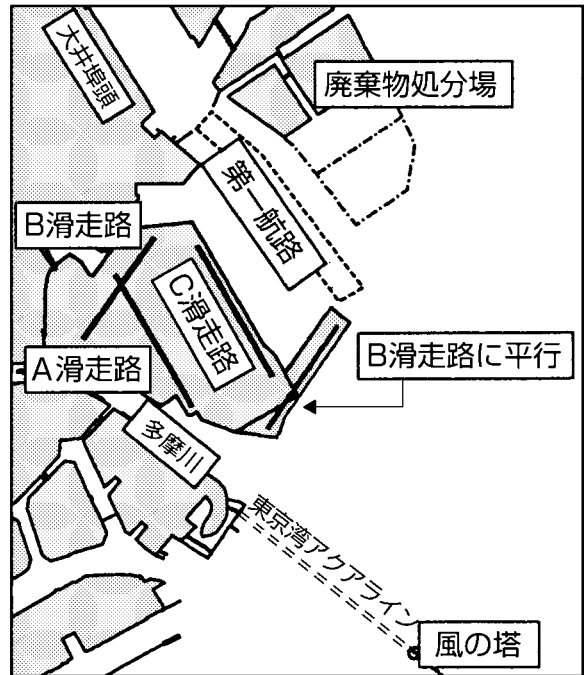
〔資料6 3〕 東京都案（C滑走路平行案）



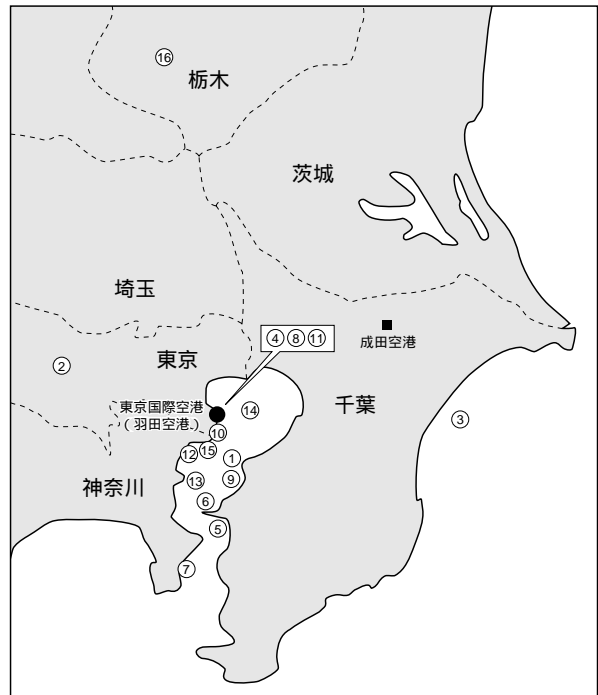
〔資料6 4〕 B滑走路平行案



〔資料6 5〕 羽田空港再拡張案



〔資料6 6〕 候補地の位置図



- | | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> 木更津沖 西多摩地区 千葉県九十九里沖 羽田空港 (東京国際空港) 富津岬南 富津岬北 横須賀金田湾 羽田空港機能拡充案 湾央木更津沖案(海ほたる空港案) | <ul style="list-style-type: none"> 扇島地区 (京浜臨海工業地域の東扇島・西扇島) 羽田空港(東京国際空港) 東京湾内の川崎・横浜沖 中ノ瀬 東京湾奥 川崎臨海部沖首都圏新空港 栃木市北西部谷倉山付近 (は、提案を取り下げ) |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

〔資料6 7〕羽田空港再拡張（Bラン平行案）に対する東京都港湾局の見解

東京都は、「航空政策基本方針」において、「羽田空港の再拡張に際しては、首都圏の物流拠点として重要な役割を果たしている東京港の港湾機能と共存を図ることが前提」としている。しかし、国土交通省が提案したB滑走路平行案（以下「試案」という）は、滑走路を最も多摩川寄りに配置した試案4においてすら、下記の点で問題が生じ、港湾機能との共存を図ることは極めて困難である。

- ① 第一航路が新たに進入表面の制限を受けるため、大型船の航行安全を確保するためには、第一航路を東側に曲げる必要がある。この結果、きつい屈曲部の出現により、入出航の難しい欠陥港となり、港湾機能が阻害される。
- ② 都内に残された最後の廃棄物処分場である新海面処分場の法線の大幅変更が必要となり、処分容量の減少、処分期間の大幅短縮を生じる。
- ③ 新滑走路が進入灯も含めて第一航路側に突出するこ

とから、全ての航行船舶が第一航路側の狭小化された水域に集中するため、船舶航行の安全及び円滑な入出港の確保に重大な支障となる。

- ④ 検疫錨地の移設が必要となるが、代替の検疫錨地を京浜港港域内に確保するのが困難である。
- ⑤ 環境保全および漁業関係者の要請に配慮して整備された羽田沖の浅場の機能が消失する。
- ⑥ 大規模な埋立により潮流や水域環境へ重大な影響を及ぼす恐れがある。

上記理由から、今回国土交通省から提案された試案については受け入れることはできない。

- ・今後試案以外の代替案を検討するにあたっては、あくまで港湾機能との共存が前提となること。
- ・今後の海上交通流への影響に対する検討にあたっては、日本船主協会以外の海事関係者からも幅広く意見聴取を行うこと。

4．第5回首都圏第3空港調査検討会(2001年5月30日)

提案されている16ヶ所の候補地に対して、

- ① 制限表面と障害物件との関係
- ② 航空機騒音予測コンター

について説明後、候補地絞込みの方法については以下の手順とするとともに、検討に当たっては、資料「候補地の概略検討の考え方(素案)」〔資料6 9参照〕をもとに考えることとされた。

- ① 候補地を区域ごとにまとめてゾーンと捉える。
- ② ゾーンの中で航空局独自に位置を想定する。
- ③ 同じ規模の第3空港を想定する。
- ④ 海上は最も安価と思われる埋立工法で一次比較する。
- ⑤ 新設のアクセスルート、数は航空局で想定。

また、総合評価に当たっては、安全性を大きく捉えるべきであるとされた。

一方、陸上の可能性については、資料6 10に示す調査の検討フローに基づき、首都圏60km圏（北関東は80km）の対象地域を抽出して、各種条件に基づき検討した結果、適当な地域はないことが判明したとの説明がなされ、首都圏第3空港の候補地としては陸上は困難、とすることとされた。なお、併せて既存の空港（軍用空港）については民用への転用も考えられるが、首都圏第3空港の候補としては考えないこととされた。

また、羽田空港の再拡張に関し、船舶航行への影響

については、問題が極めて専門的であることから、この検討会とは別に学識経験者、港湾利用者等による調査検討会を開くこととされたが、東京都がC滑走路平行案を提案している一方、国土交通省は機能面からB滑走路平行案をベースにしたいとしているため、「B案に問題があればC案に戻ればよい」とのまとめがなされた。

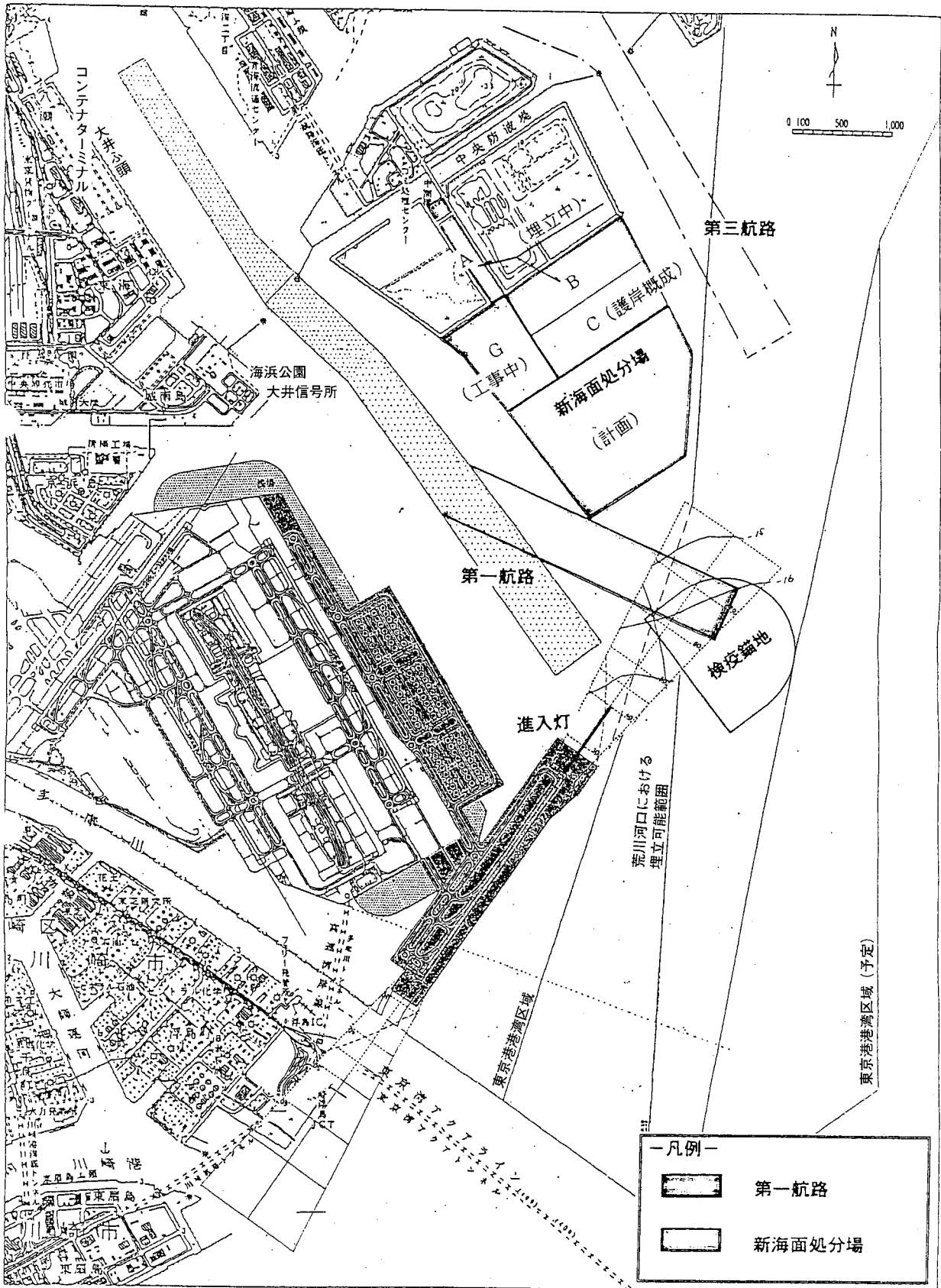
5．第6回首都圏第3空港調査検討会(2001年7月31日)

候補地の概略調査については、前回の検討会で騒音の影響を理由として陸上に適地がないと結論付けられたこと、残った候補地は区域ごとにゾーンとして捉えることとされたことから8候補地となり、今回は、羽田の再拡張を含め9つの海上の候補地を、①利用者の便利さ、②空港の運用面、③建設費用、④環境負荷、⑤社会経済への影響（海上交通への影響含む）の5項目で比較検討した結果が各候補地別に、それぞれの項目について、×を付して提示された。

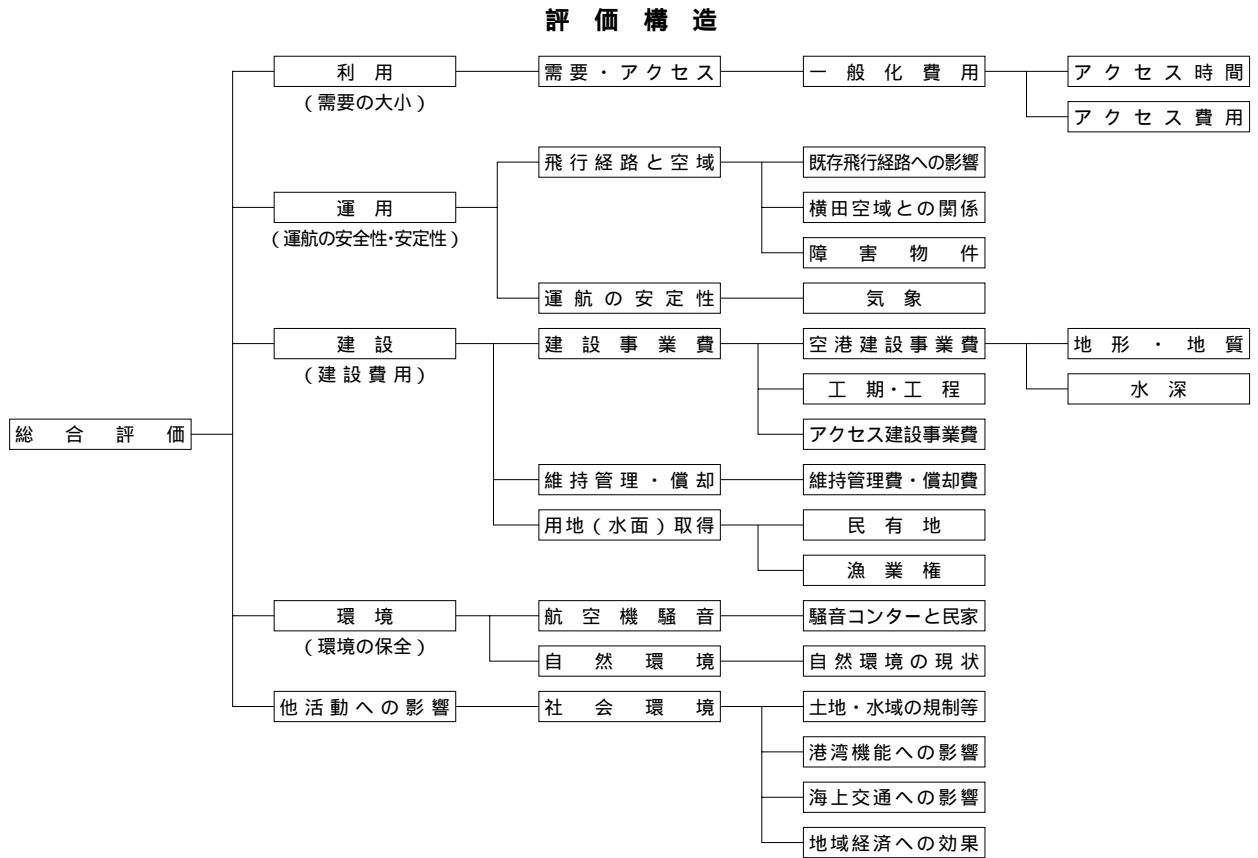
その内容は羽田再拡張案のみが殆どで、海上交通への影響については○と評価されている一方、他の候補地では×の評価もあるという、一見して羽田優位の結果であった。調査結果の総括表は資料6 11に示すとおりである。

これに対してこの検討会の目的を、抜本的解決案とするのか、それとも取り敢えずの解決策とするのかに

〔資料6 8〕 国土交通省案（試案4）による東京港への影響



【資料6 9】候補地の概略検討の考え方



より評価が異なり、必ずしも羽田優位とはいえないとの意見があったが、差し迫った2025年までの範囲内での対応の検討をするとされた結果、事務局の提出した評価が了解された。

これにより、本格的な首都圏第3空港は先延ばしされ、当面の需要増に対応するためには羽田の再拡張が最適であるとされた。

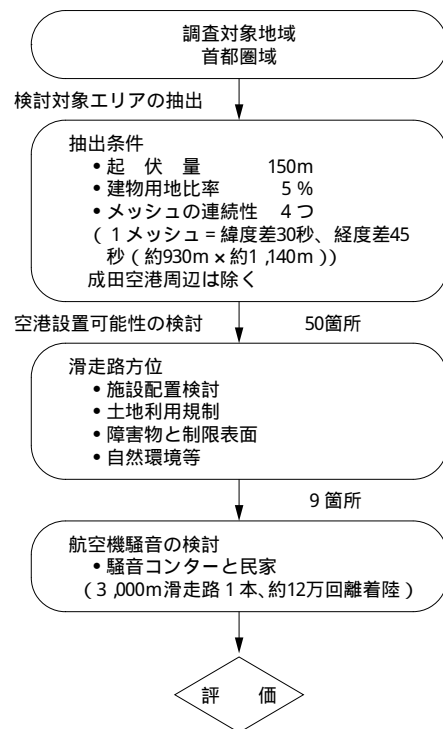
また、羽田再拡張について、東京都はB案には進入灯の影響、産業廃棄物の処分場計画、浅場および大型コンテナターミナルとの共存などの問題点があることを指摘した。

また、千葉県は羽田発着の殆どが千葉県上空を飛ぶことから、騒音の増加を指摘し、東京上空の通過も考慮した空の平等な利用の検討を要望した。

なお、事務局から、B滑走路平行案が多摩川に与える影響を考慮した結果、B滑走路を現空港南端から、さらに南よりに栈橋や橋等で接続する試案5が提示された【資料6 12参照】。

さらに、羽田の国際化については、「羽田」の再拡張を前提として、発着枠に余裕が生じる場合には、一定

【資料6 10】陸上の可能性の調査・検討フロー



〔資料6 11〕 各候補地の概略調査結果（総括表）

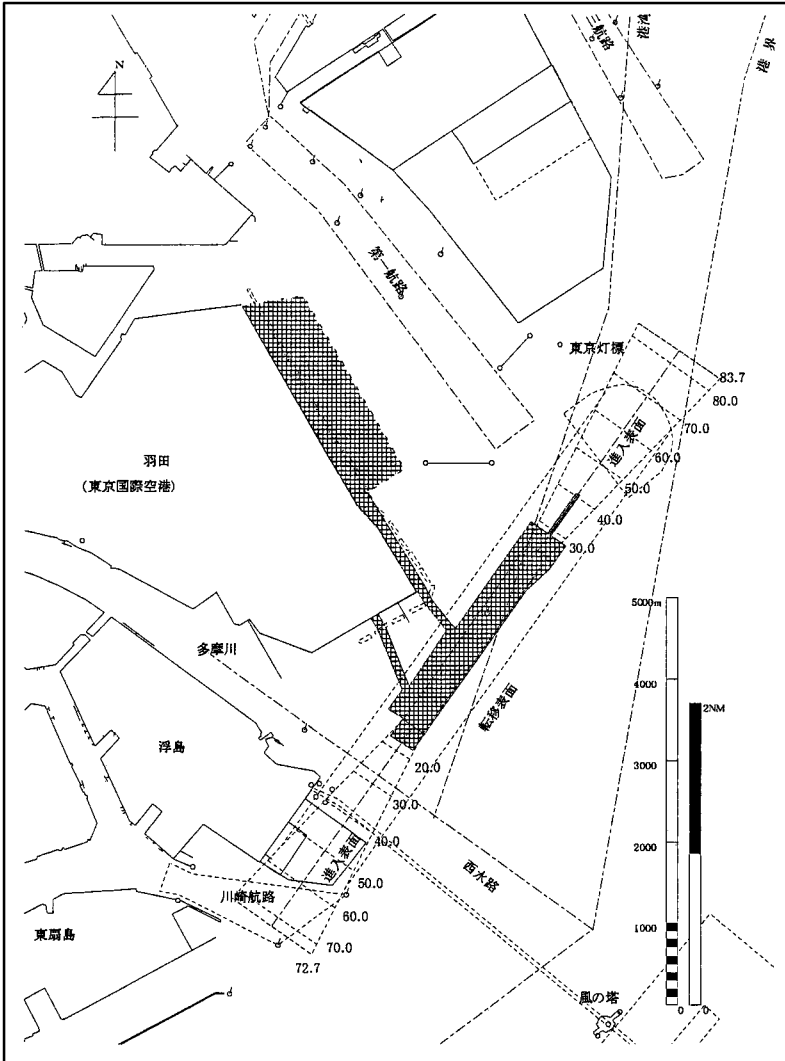
本表に記載されている数値は、いくつかの仮定の下に試算された暫定値である。

| 評価項目 | 具体的に比較評価のために算定する指標 | 羽田再拡張 | 東京湾奥 ^{注1} | | 川崎沖 | 木更津沖 | 中ノ瀬 | 富津北 | 富津南 | 金田湾 | 九十九里沖 | 備考 | | |
|---------------------------------|--------------------|-------------------------------|------------------------------------------|------------------|--------------------------------------------|----------------------|----------------------|----------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------------------|
| | | | 滑走路1本 | 滑走路4本 | | | | | | | | | | |
| 利 需 (需要の大小) | 要 | 羽田容量制約あり | | 1,600 | | 1,800 | 1,700 | 1,500 | 1,100 | 1,000 | 1,000 | 1,000 | 羽田の容量制約27.5万回を前提とした、2025年時点における試算値 | |
| | | 羽田容量制約なし | 8,900 | 1,300 | | 1,400 | 1,000 | 1,000 | 600 | 500 | 600 | 500 | 羽田の容量制約がない場合の、2025年時点における試算値 | |
| | アクセス(一般化費用) | 鉄道 | 東京駅からの一般化費用 (35分) | 1,900円 (20分) | 1,900円 (20分) | 3,400円 (45分) | 3,200円 (35分) | 3,600円 (44分) | 4,000円 (48分) | 6,300円 (69分) | 6,300円 (69分) | 6,400円 (60分) | 運賃・料金に、時間価値3,700円/hを加算した額()は所要時間 | |
| | 道路 | 箱崎JCTからの一般化費用 (19分) | 2,100円 (17分) | 5,500円 (17分) | 4,200円 (25分) | 6,700円 (31分) | 6,100円 (38分) | 10,300円 (55分) | 10,600円 (56分) | 8,500円 (65分) | 8,400円 (67分) | 通航料金、燃料費に時間価値3,700円/hを加算した額()は所要時間 | | |
| 運 用 (運航の安全性・安定性) | 飛行経路と空域 | 既存飛行経路への影響 | 羽田、成田の離着陸機に係る飛行経路に与える影響 候補地に係る飛行経路の制約 | 現行と同程度 | 羽田の飛行経路との分離が困難 | 羽田の飛行経路との分離が困難 | 羽田の飛行経路との分離が困難 | 羽田の飛行経路と低高度で競合するため、候補地空港付近で低高度の高度制限が必要 | 羽田の現状の経路の確保のため、羽田の飛行経路に新たな高度制限の付加が必要 | 羽田の現状の経路の確保のため、羽田の飛行経路に新たな高度制限の付加が必要 | 羽田の現状の経路の確保のため、羽田の飛行経路に新たな高度制限の付加が必要 | 羽田の現状に対する大きな影響は無い | 成田の現状に対する大きな影響は無い | |
| | | 横田空域との関係 | | 横田空域の使用は、現行と同程度 | 横田空域内に飛行経路を設定する必要がある | 横田空域内に飛行経路を設定する必要がある | 横田空域内に飛行経路を設定する必要がある | 横田空域内に飛行経路を設定する必要がある | 横田空域内に飛行経路を設定する必要がある | 横田空域内に飛行経路を設定する必要がある | 横田空域内に飛行経路を設定する必要がある | 横田空域内に飛行経路を設定する必要がある | 無 | |
| | | 障害物件 | 障害物件の数量(物件数) | 0 | 0 | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | | 低視程時の運航 | ILS進入 | 両側 | 両側 | 両側 | 片側のみ | 両側 | 両側 | 両側 | 両側 | 両側 | 両側 | |
| | | 風向・風速 | ウィンドカバレッジ | 20kt以下 | 99.9% | 97.7% | 97.7% | 95.3% | 97.2% | 98.3% | 99.1% | 99.1% | 98.1% | 99.3% |
| 建 設 (建設費) | 事業費 | 空港建設事業費(アクセス建設事業費を含む) | 概略事業費(試算値) | 13~18千億円 | 17~22千億円 | 36~47千億円 | 17~21千億円 | 20~27千億円 | 14~18千億円 | 13~18千億円 | 12~16千億円 | 14~16千億円 | 16~19千億円 | 候補地周辺の既存の土質データを用いた概略の検討であり、詳細な検討には現地ボーリング調査が必要 |
| | | 構造形式 | | 注2 埋立、栈橋、浮体 | 埋立 | 埋立 | 埋立 | 埋立 | 埋立 | 埋立 | 埋立 | 埋立 | 浮体+防波堤 | 埋立 |
| | | 地形・地質 | 海底地質 | 海底表層地質 | 軟弱シルト層 | 軟弱シルト層 | 軟弱シルト層 | 軟弱シルト層 | 軟弱シルト層 | シルト層 | 砂場 | 砂層 | 砂層 | 砂層 |
| | | 水深 | 平均水深等 | -18m | -16m | -16m | -29m | -24m | -18m | -12m | -13m | -50m | -12m | 既存の資料から設定したものであり、詳細な検討には現地調査が必要 |
| | | 工期・工程 | 概略工期 | 8~12年 | 10~13年 | 18~21年 | 13~16年 | 11~14年 | 9~12年 | 8~11年 | 8~11年 | 10~13年 | 9~12年 | アクセス整備は含まない 上物整備を含む |
| | 環境アクセス等手続期間 | | 約3年 | 約3年 | 約3年 | 約3年 | 約3年 | 約3年 | 約3年 | 約3年 | 約3年 | 約3年 | 約3年 | 事業主体設立の場合は、さらに期間が必要 |
| | | 維持管理費・償却費 | | 構造形式により、詳細な検討が必要 | 空港島本体のメンテナンスは基本的には不要だが、不等沈下への対策が必要となる可能性有り | | | | | | | 防食等のメンテナンスが必要 | 他の埋立と同様 | |
| 用 地 (水面取得) | 民有地(アクセス関係) | 河川道路等を除く用地距離 | 無 | 無 | 無 | 3km | 4km | 3km | 19km | 21km | 5km | 26km | | |
| | 漁業権 | 共同漁業 | 無 | 無 | 無 | 無 | 近接 | 無 | 有 | 近接 | 近接 | 近接 | | |
| | | 区画定置漁業 | 無 | 無 | 無 | 無 | 近接 | 無 | 有 | 近接 | 近接 | 無 | | |
| | 許可漁業または自由漁業 | いずれの候補地も空港位置またはその周辺で活動有り | | | | | | | | | | | | |
| 環 境 (環境の保全) | 航空機騒音(騒音コンターと民家) | 移転対象民家の有無 | 無 | 無 | 無 | 有 | 無 | 無 | 無 | 無 | 無 | 無 | 無 | 対象民家数が最小になるように飛行経路を想定 |
| | 自然環境の現状 | 周辺海岸地形 | 浅場等 | 干潟(三枚洲、三番瀬)有り | 干潟(三枚洲、三番瀬)有り | 干潟・自然の砂浜等無し | 干潟(盤洲)有り | 浅場(中ノ瀬)有り | 自然の砂浜(富津岬)等 | 自然の砂浜(富津岬・上総湊)等 | 自然の砂浜(三浦海岸)等 | 自然の砂浜(九十九里浜)等 | | |
| | | 保全区域等の有無 | 無 | 無 | 無 | 無 | 無 | 無 | 無 | 国定公園に接近 | 国定公園に近接 | 無 | 無 | |
| | 潮流の現況 | 内湾滞留域 | 内湾滞留域 | 内湾滞留域 | 内湾滞留域 | 内湾滞留域 | 内湾滞留域 | 内湾滞留域 | 湾口交流域 | 湾口交流域 | 外湾域 | 外洋域 | | |
| 他 活 動 へ の 影 響 | 土地の規制等(アクセス関係) | 自然公園等開発規制の有無 | 無 | 無 | 無 | 無 | 有 | 有 | 有 | 有 | 有 | 有 | | |
| | 水域の規制等 | 影響を受ける可能性のある河川の有無 海底埋没物の有無 | 河川有り | 無 | 無 | 海底埋没物有り(パイプライン) | 無 | 無 | 無 | 無 | 無 | 無 | | |
| | 港湾機能への影響 | 港湾諸機能への影響 | 相当程度影響有り | 無 | 影響有り | 相当程度影響有り | 影響有り | 無 | 無 | 無 | 無 | 無 | | |
| | 海上交通への影響 | 影響程度の大中小 | 影響大 | 影響中 | 影響中 | 影響大 | 影響中 | 影響中 | 影響小 | 影響小 | 影響小 | 影響小 | | |

(注1) 東京湾奥(4本)についても、羽田との並存を前提として検討を行なった。

(注2) 羽田再拡張の構造形式は、引き続き検討する。

〔資料6 12〕 東京国際空港 再拡張案（B滑走路平行案試案5）



め千葉県、東京都などの理解を得るよう調整しなくてはならない。

- ⑤ また再拡張に当たっては、国際線導入を視野に入れることとする。
- ⑥ 羽田を再拡張したとしても、将来第3空港は必要と考えられるので需要動向等を見極めつつ、8案からどれが良いのか早急に決める必要がある。

6. 第7回首都圏第3空港調査検討会
(2002年1月30日)

2001年7月に学識経験者、港湾利用者等による「東京国際空港再拡張による船舶航行影響調査検討会」が設置され、B滑走路平行案（試案5）を前提に検討されたが、結論が得られなかったことから、国土交通省は、12月に同検討会の主要メンバーによるプロジェクトチームを結成し、B滑走路をさらに多摩川寄りに300m移動させた試案6をベースに操船シミュレータ実験を実施した（6・1・4参照）。

その結果に基づいて、国土交通省が2001年12月19日に発表した「羽田空港の再拡張に関する基本的考え方」について同検討会の経緯を含め説明がなされ了承された。

範囲で国際線を受け入れることを視野に入れながら検討するという方向が示されたが、今の時点で方向付けをすることに反対する意見もあり、国際化の「可能性」について検討することとされた。

以上の議論を踏まえ、委員長により以下のとおりとりまとめがされた。

- ① 首都圏の空港容量を拡大しなければならないということについては全員の意見が一致したと了解。
- ② 羽田の再拡張については、航路や港湾の問題など解決しなくてはならない要因があり、容易ではないが、当面の差し迫った容量拡大への対応として考える。
- ③ 既存施設の利用を含め羽田空港を最大限利用することについては、大方の指示が得られた。
- ④ 羽田の再拡張に当たっては、海運、港湾をはじめ

6・1・2 東京国際空港再拡張による船舶航行影響調査検討会

1. 検討会の開催

- 第1回：2001年7月6日
議事：①東京国際空港再拡張について
②今後の調査・検討について
- 第2回：2001年8月3日
議事：①調査検討方針（案）について
②船舶航行等の実態について
③現状および再拡張後の海域利用について
- 第3回：2001年10月30日
議事：①数値操船シミュレーション結果について
②海上交通シミュレーション結果について
③再拡張による影響（課題）整理について

- 第4回：2001年11月26日
議事：①報告書（案）の検討

2. 検討の概要

(1) 調査対象

第6回「首都圏第3空港調査検討会」で羽田空港C滑走路平行案も検討するとされたのに対し、当検討会で航空局はC滑走路平行案では横風に対応できる滑走路がひとつだけとなり、その場合には航空機の離着陸に大幅な遅延を来すなど欠陥空港となってしまうこと、そのため処理能力も低く再拡張の意味がないのでC滑走路平行案は採用できないとし、調査の必要がないと説明したため委員会が混乱した。

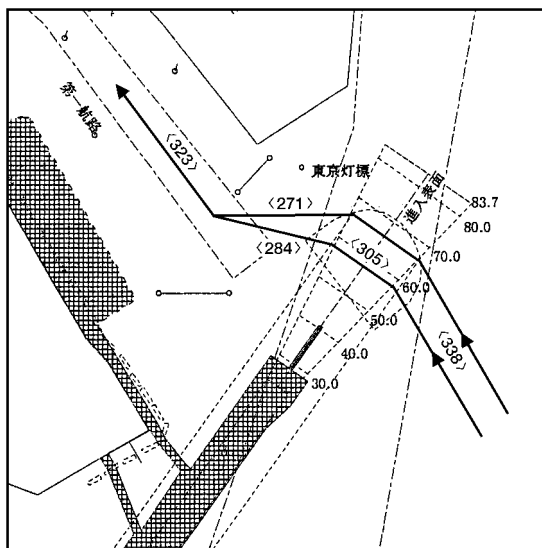
(2) 船舶航行の実態

羽田空港を再拡張する場合の影響調査のため、船舶航行の実態が調査され、空港周辺には1日当たり1,600隻以上の船舶が航行していることが、その航跡、速力、大きさ別、時間帯別など、また錨泊船の状況について報告された。

また、B滑走路平行案（試案5）について、進入表面と転移表面の範囲および大型船のマスト高さとの関係など検討された結果、マスト高さ60mの大型船が進入表面に触れずに現港湾計画における第一航路に入航するときには50度以上の大変針が必要となることが示された（資料13参照）。

さらに、大井埠頭の大水深バースに入港するコン

〔資料6 13〕 進入表面に触れず入港するための進路



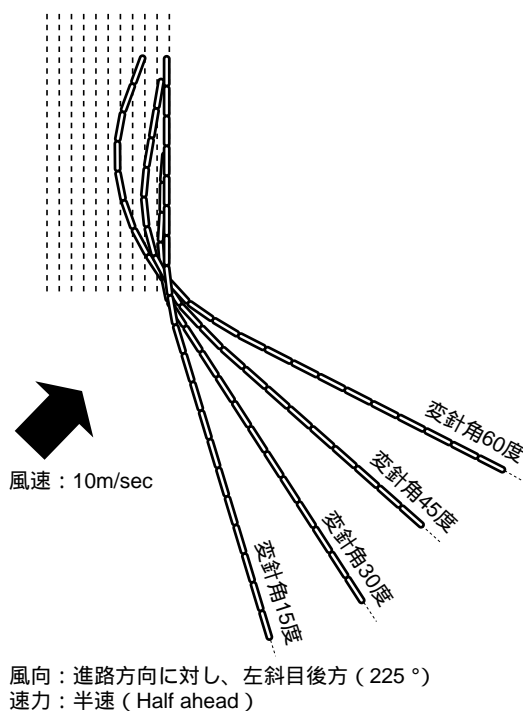
テナ船を対象にして、風が船の前後左右と斜めの8方向からそれぞれ10mと15mの強さで吹いたときにおける船の変針時の操縦性の調査によると、45度の変針をする場合には10mの風であっても、風向が船の後から左真横までの範囲では船体が100mから200mも横に流されてしまうことが示され（資料14参照）大型コンテナ船にとっては40度もの大変針は危険であることが判明した。

そのため、航空局は、大型商船の安全性を確保するためB滑走路平行案等をさらに調整することとなった。

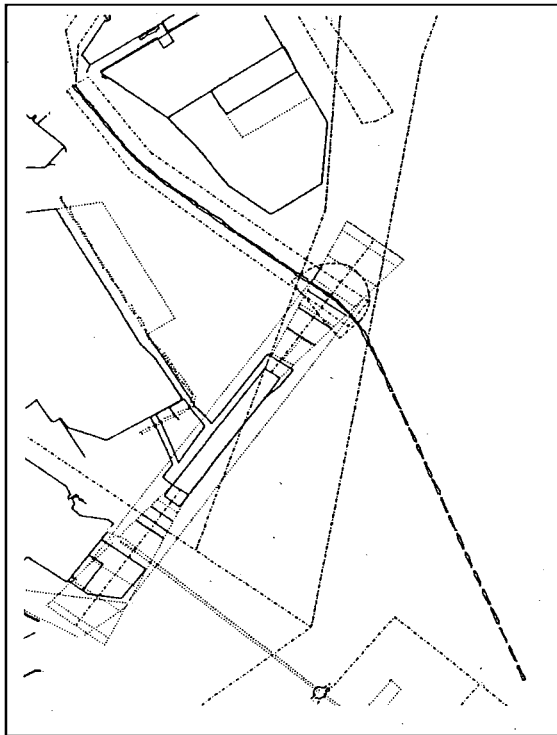
(3) 数値操船シミュレーション

航空局は、B滑走路平行案（試案5）において、現港湾計画に基づく第一航路の形状を変え、航路屈曲角度を15度、20度、25度とした場合の数値操船シミュレーションを実施した。その結果、航空局はいずれの場合も第一航路に沿って入港できるが、操船上は第一航路の屈曲角度については小さいほうが望ましく、今回の検討範囲に限れば、より角度が小さい15度が望ましいと考えられるとしたのに対し、日本船主協会は以下のとおり反論したほか、操船実務者からは、実際の海域では、より厳しい自然状況・操船局面があるため、屈曲角を小さく、また、航行水域を広く確保すべき等の意見も多数あり、評価

〔資料6 14〕 大型船の操縦性能



〔資料6 15〕 数値操船シミュレーション結果



航跡・針路・舵角（航路屈曲角15度、風向205度、風速15m/sec）

が対立した。

① 浅水影響について

浅水域では船底と海底との間隔(UKC)が小さくなることによって、船舶の旋回径が大きくなる。本シミュレーションのUKCは20%で計算されており、実際の前提条件(10%)とは異なっているので、実船では旋回径が大きくなることを考慮する必要がある。

② 制御方式について

本シミュレーションで使用された制御方式は、自船の位置、現在コースからの偏位、変針点までの距離、次コースの延長線からの偏位等をモニターし、コースから逸脱しないために必要な舵角を算出するためのプログラムであり、安全評価に使用するには配慮が必要なほか、実際の船では見通し線や航路の浮標等を利用してしながら大概の感覚をベースに操船するため、変針時には、より大きなオーバーシュートを誘引することを考慮する必要がある。

③ 転舵による速力低下について

実際の船では舵をとった場合、抵抗の増加により速力は低下するが、本シミュレーションでは、

自動的に前提速力を維持するよう設定されているため、実船の操船状態より舵効が良くなっていることを考慮する必要がある。

④ 船体の傾斜について

通常、コンテナ船は重心が高く(GMが小さく)、大舵をとった場合、船体はかなり傾斜(1度の傾斜で左右の喫水の差は約70cm)するが、本シミュレーションには、傾斜の要素が入っていないことを考慮する必要がある。

⑤ 対象船舶の操縦性、針路安定性について

シミュレーションの対象船舶は針路安定性の良い船舶1隻だけではなく、針路不安定な船舶を含め、複数例実施すべきである。東京湾には操縦性能の悪い船舶が存在していることが指摘されている。

(4) 再拡張後の海域利用

第一航路出入口付近の進入灯と東京灯標に挟まれた水域においては、船舶交通流が収斂し進路が錯綜する複雑な見合い関係が発生することが予測されること等から、当該水域における航行水域の確保について検討の上、適切に対応するとともに航法、支援体制の構築、および具体的な航行安全対策の検討・設定が必要とされた。

その検討に際しては、計画段階とその熟度に応じて、学識経験者、海事関係者および海上保安庁等の協力を得て、海上交通シミュレーションによる検討結果を加味しながら、さらにビジュアル操船シミュレータ実験等の解析手法等により、航路のあり方と通航方法等との関係を含め、アクアライン以北の海域、第一航路周辺海域および多摩川河口水域周辺等の海域における船舶の航行安全について検証し、適切な対応を図っていく必要があることが指摘された。

6・1・3 日本船主協会によるビジュアル操船シミュレータ実験

前項の船舶航行影響調査検討会(岩井検討会)における検討状況などからみて、船舶の航行安全確保に関する種々の課題の具体的な解決策が示されないままB滑走路平行案を基本に計画だけが先行していく懸念があったことから、日本船主協会は2001年11月下旬、「B滑走路平行案(試案5)と船舶航路の関係についてのビジュアル操船シミュレータによる検証実験」を独自に実施した。

この検証実験は、東京港で入港船がラッシュする交通環境下において、B滑走路平行案（試案5）に対応するための航路屈曲が操船に与える影響を確認するため、会員会社の現役船長8名、関係水先人会所属の水先人5名の協力を得て実施され、岩井検討会で検討されている航路ケース1～3（航路屈曲角15度/20度/25度）では、以下の理由により、いずれも想定した大型船の安全な入港には問題があることが判明した。

① **最大舵角（機械的な限界舵角：35度）を必要とする時間が異常に長い**

約40分程の航行の過程で、限界舵角35度を取り続けなければならない異常な時間が合計14～15分となり、これは、他船との衝突を避けるための動作をとる余裕が全くない状態である。

このような状態となった原因は、船舶交通が混み合う状況下で、他船との船間距離調整、衝突回避動作などが狭い航路内で必要となったことで、数値シミュレーションの前提としている速力（10ノット～8ノット）が維持できなくなり、強風下での船体姿勢制御のために、限界舵角（35度）までの操舵が長時間必要となったことである。

② **東京港中央防波堤付近の航路角度（航路の方向）が不適当**

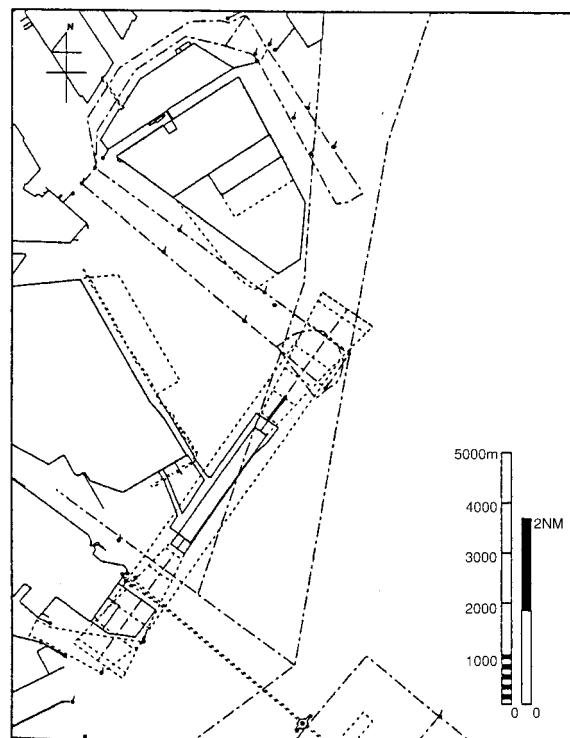
当該入港船が、中央防波堤付近から大井コンテナ岸壁に向かうための左転操船が困難となることが判明した。

原因は、岸壁までの距離が短いため、岸壁との衝突あるいはオーバーランを回避するために、速力を増すことができないことから、船体の姿勢制御に必要な舵の効果が得られないことである。防波堤入口付近の航路角度（航路の方向）は、現状の方が良いことが確認できた。

以上から、屈曲角度を15度以下とする航路を検討する必要性が認識されたため、中央防波堤付近の航空機進入表面高さ54.8mを確保する地点から、B滑走路延長線上の進入表面高さ54.8mを確保する地点に向けた直線の航路（資料16参照）について、実験を実施したところ、ほぼ現状と同程度の安全な操船が確保されることが確認された。

なお、屈曲角度を15度以下とする場合には、新海面処分場計画の見直しが必要となるが、上記直線航路検討の過程で、15度と0度（直接）の中間の屈曲角度の航路においても、直線航路において

〔資料6 16〕 B滑走路平行案（試案5）直線航路案



も、処分場見直し面積にはほとんど差がないこと、および屈曲角度を持たせた航路を設定した場合には、上記の理由②により、中央防波堤付近における操船の困難度を増大させることが予見された。

以上を総合して、日本船主協会は、B滑走路平行案（試案5）を実現させるための第一航路の形状は、船舶操船上の安全確保の観点からは、直線の航路が適当であるとし、その結果を公表した。

6・1・4 羽田空港再拡張（B滑走路平行案）に伴う第一航路問題検討プロジェクトチーム

国土交通省は、日本船主協会がビジュアル操船シミュレーション実験を実施し「直線航路」を提案したこと、羽田空港の再拡張にできるだけ早く着手したいこと、そのためにも2002年度の調査予算を確保する必要があったこと等から、新B滑走路の概ねの位置を2001年12月中に見極めた上決定するため、岩井検討会（6・1・2参照）の主要メンバーで構成するプロジェクトチームを設置し、B滑走路の位置を試案5に比べ、多摩川側へ300m移動した試案6について検討した。

6 海上安全対策

1. プロジェクトチームの開催

• 第1回：2001年11月29日

議事：①検討内容等の確認について

②日本船主協会から船協のシミュレーション結果および提案（直線案）について説明

操船シミュレータ実験の実施：

平成13年12月4日(火)および5日(水)

• 第2回：2001年12月6日

議事：①シミュレーション結果（速報）についての検討

• 第3回：2001年12月7日

議事：①シミュレーション結果（アンケートおよび解析結果）についての検討

②操船したパイロットおよび船主協会がとりまとめた実務者のコメントについて報告

③各メンバーの意見表明

2. 検討の概要

プロジェクトチームは岩井東京商船大学名誉教授を

はじめ、海事関係者として日本船主協会、外国船舶協会、東京水先区水先人会、行政側として国土交通省海事局・港湾局・航空局・関東地方整備局、海上保安庁および東京都からのメンバーにより構成され、ビジュアル操船シミュレータによる実験を行った。

その結果、操船実務者からは、①航路は直線が望ましい。②航路の屈曲角度が10度以下であれば、安全である、もしくはなんとかなるという意見が述べられ、東京都からは、港湾機能や廃棄物処理を考慮すれば、航路屈曲角15度以上で検討することが適当とする意見が出され、その他のメンバーからは、航路屈曲角は概ね10度～15度の幅をもって、今後引き続き検討することが適当とする意見とに集約された。さらに、第一航路のあり方については、航路屈曲角をどうするかということだけではなく、航路の幅や長さ等も重要な要素であり、航路の拡幅等のハード面の対策と通航方法等のソフト面の対策と併せて、総合的に検討する必要があることが指摘された。

3. 羽田空港の再拡張に関する基本的考え方

以上のプロジェクトチームの検討を経て、国土交通

〔資料6 17〕

2001年12月19日

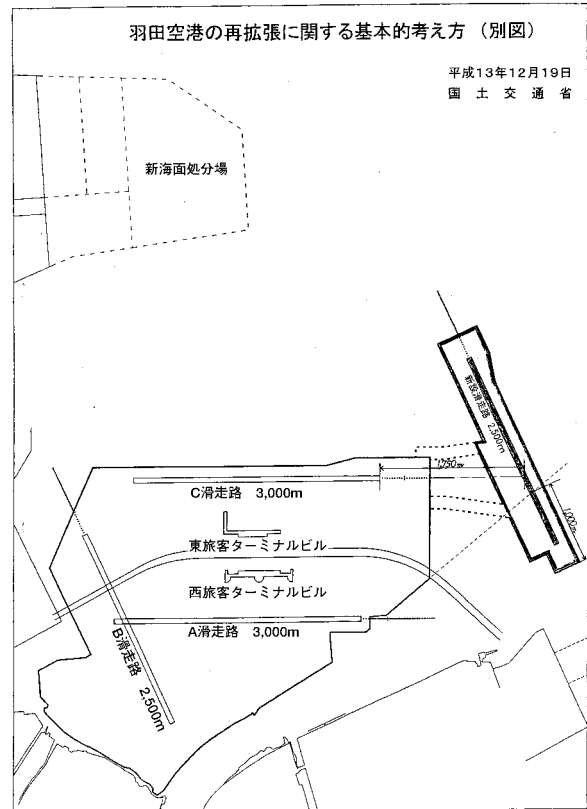
羽田空港の再拡張に関する基本的考え方

羽田空港の再拡張は、下記のとおり、B滑走路平行案によることとする。

記

1. 新設滑走路の位置は、別図のとおりとする。
2. 滑走路の新設に伴い、船舶航行の安全を確保するため、現在の東京港第一航路の位置を変更する必要がある。
変更後の第一航路のあり方については、今後、ビジュアル操船シミュレーションの結果等を踏まえつつ、航路屈曲角の設定、航路の拡幅等のハード面の対策および通航方法等のソフト面の対策を、関係者間で総合的に検討することにより、成案を得る。
3. 上記2.の検討にあたっては、東京港における廃棄物処理と港湾機能の確保を前提とする。
4. 新設滑走路については、多摩川の河川管理上支障を生じさせないよう措置するものとする。

〔別図〕



省は、平成13年12月19日に〔資料6 17参照〕のとおり、羽田空港の再拡張に関する基本的考え方を発表した。

6・1・5 新たな検討会の設置

国土交通省は、2001年末の「羽田空港の再拡張に関する基本的考え方」および同年度に実施された「東京国際空港再拡張による船舶航行影響調査検討会」において整理された「今後の検討すべき課題」を受け、新たな検討会「東京国際空港の再拡張に係る航行安全基礎調査検討会(座長:岩井聡 東京商船大学名誉教授)」(以下、「新岩井検討会」)を設置した。(資料6 18参照)

第1回検討会は、2002年4月26日に開催され、これまでの経緯等および今後の調査計画について審議された。(資料6 19参照)

また、東京都港湾局は東京港第7次港湾計画に新たな航路計画を盛り込むため、新岩井検討会における議論の中で一定の方向性が出た段階で、審議会に提案する方針を述べるとともに、港湾機能確保のためにも、東京港第一航路の対面航行を実現したいとの意向を示した。

一方、国土交通省は、早急に再拡張事業に着手し、事業の早期完成を目指すため、「羽田空港再拡張事業工法評価選定会議(座長:椎名武雄 日本IBM最高顧問、元航空審議会委員長)」(以下、羽田工法選定会議)を

〔資料6 18〕 検討会メンバー

| | | | | |
|------|-------|------------------|-----------|---------------|
| 〔座長〕 | 岩井 聡 | 東京商船大学 | 名誉教授 | |
| | 今津 隼馬 | 東京商船大学 | 教授 | |
| | 井上 欣三 | 神戸商船大学 | 教授 | |
| | 貴島 勝郎 | 九州大学 | 教授 | |
| | 松本 宏之 | 海上保安大学校 | 教授 | |
| | 石田 隆丸 | 日本船主協会 | 海務幹事会副幹事長 | |
| | 稲葉 燁 | 日本内航海運組合総連合会 | | |
| | 宮永正二郎 | 日本旅客船協会 | 労海務部長 | |
| | 澤山 恵一 | 日本船長協会 | 会長 | |
| | 相川 康明 | 外国船舶協会 | 専務理事 | |
| | 山本 正徳 | 東京水先区水先人会 | 会長 | |
| | 高木 義人 | 横須賀水先区水先人会 | 海務委員長 | |
| | 邊見 正和 | 東京湾海難防止協会 | 理事長 | |
| | 中澤 博巳 | 全国内航タンカー海運組合関東支部 | | 河川安全対策小委員会委員長 |
| | 栗山 昂久 | 関東小型船安全協会 | 会長 | |
| | 佐藤 辰雄 | 日本航路標識協会 | 理事 | |
| | 甲斐 正彰 | 東京都都市計画局 | 航空政策担当部長 | |
| | 高野 一男 | 東京都港湾局 | 港湾整備部長 | |
| | 細川 泰廣 | 東京都港湾局 | 計画調整担当部長 | |
| | 三好 友和 | 川崎市港湾局 | 港湾振興部長 | |
| | 宿利 正史 | 国土交通省 | 大臣官房審議官 | |
| | 瀧口 敬二 | 国土交通省海事局 | 外航課長 | |
| | 鬼頭 平三 | 国土交通省港湾局 | 計画課長 | |
| | 山本 修司 | 国土交通省国土技術政策総合研究所 | | 港湾研究部長 |
| | 黒田 晃敏 | 海上保安庁警備救難部 | 航行安全課長 | |
| | 小山 亮一 | 海上保安庁灯台部 | 監理課長 | |
| | 一藁 勝 | 海上保安庁第三管区海上保安本部 | 警備救難部長 | |
| | 黒川 暁博 | 海上保安庁第三管区海上保安本部 | 東京海上保安部長 | |
| | 三木 馨 | 海上保安庁第三管区海上保安本部 | 横浜海上保安部長 | |

6 海上安全対策

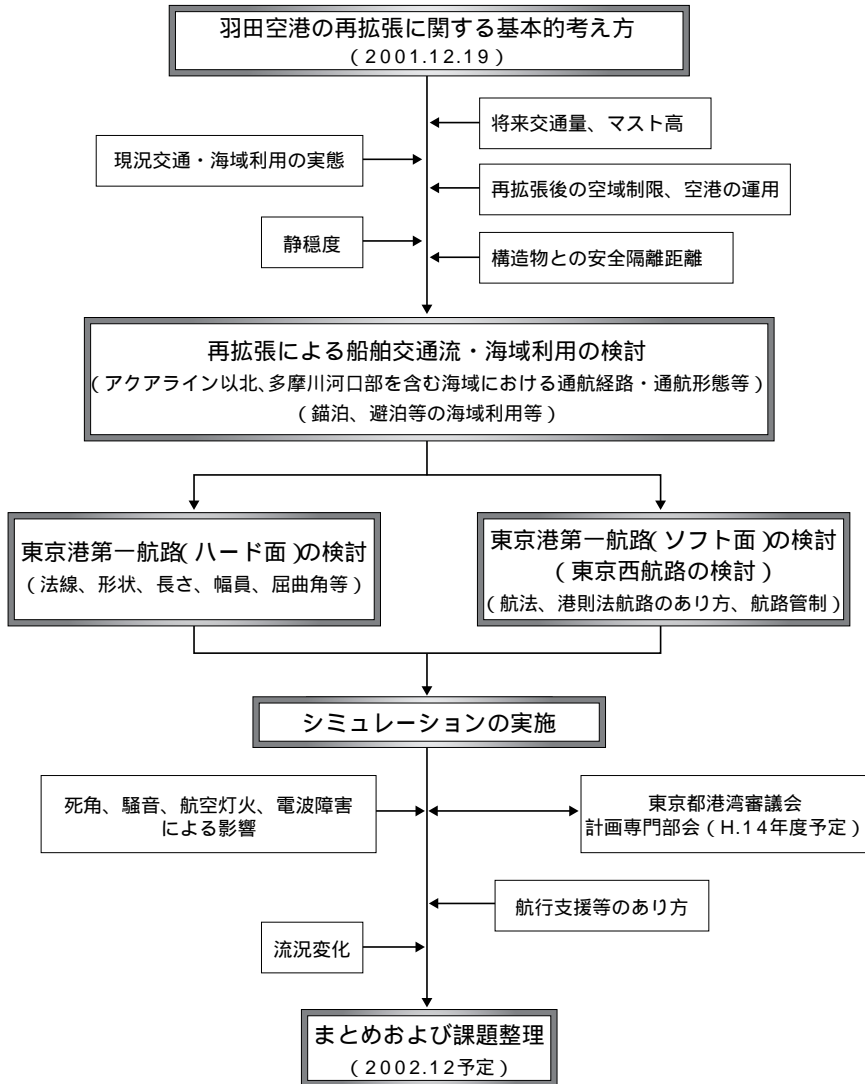
設置した。

羽田工法選定会議は、2002年3月28日、第1回会議を開催し、その後、①棧橋工法を推奨している(社)日本海洋開発協会、②埋立工法の(社)日本埋立浚渫協会および(社)日本海洋開発協会、③浮体工法(メガフロート)

の(社)日本造船工業会および(財)日本造船技術センター、計3者からそれぞれヒアリングを行うなど検討を続けており、本年8月の概算要求までには、工法を選定することとしている。

〔資料6 19〕

調査検討フロー図



6・2 海賊問題への対応

1. 海賊事件の発生状況

(1) 世界における発生件数

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「海賊情報センター」の年次報告によれば、2001年の海賊事件の報告件数は、過去最高を記録した2000年の469件から29%減少し、335件となった。特にマラッカ海峡では昨年の75件から17件に減少しているが、これはマレーシア、シンガポール当局のパトロール強化に依るものとしている。東南アジア・極東地域の件数も前年より35%減少したが、依然全体の過半数 (51%)

を占めており、このうちインドネシアで91件 (全体の27%) となっている。

報告件数は各地域で減少し、唯一増加しているのはアフリカ地域 (ナイジェリア、紅海、象牙海岸等) (68 86件、26%増) のみであったが、昨年より減少したとはいえ、アジア経済危機以前に比べれば3倍という、依然として高いレベルにあるといえる【資料6 20参照】。

なお、IMB による2002年前半期の報告書では、171件と半年間の件数としては統計を開始して以来最高の数値を示している。

〔資料6 20〕 IMB (国際商業会議所の国際海事局) による2001年年次報告書の概要 (1991年~2001年統計)

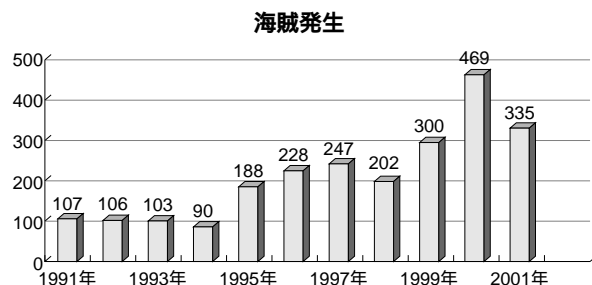
(イ) 発生件数の推移

29%の減少となったが全体的に見れば増加傾向にある。

(表1)

表1：発生件数

| 年 | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 |
|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 発生件数 | 107 | 106 | 103 | 90 | 188 | 228 | 247 | 202 | 300 | 469 | 335 |



(ロ) 発生地域

東南アジア・極東地域が過半数 (51%) を占めており、このうちインドネシアは27%。(表2)

表2：発生地域

| 年 | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 |
|--------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 東南アジア | 88 | 63 | 16 | 38 | 71 | 124 | 92 | 89 | 161 | 242 | 153 |
| 極東 | 14 | 7 | 69 | 32 | 47 | 17 | 19 | 10 | 6 | 20 | 17 |
| 印度亜大陸 | | 5 | 3 | 3 | 24 | 26 | 40 | 22 | 45 | 93 | 53 |
| 南北アメリカ | | | 5 | 11 | 21 | 31 | 36 | 35 | 28 | 39 | 21 |
| アフリカ | | | 7 | 6 | 21 | 25 | 46 | 41 | 55 | 68 | 86 |
| その他 | 5 | 31 | 3 | | 4 | 5 | 14 | 5 | 5 | 7 | 5 |
| 年間計 | 107 | 106 | 103 | 90 | 188 | 228 | 247 | 202 | 300 | 469 | 335 |

(ハ) 襲撃時の船の状態

約半数 (46%) が錨泊中に発生している。(表3)

表3：襲撃時の状況 2001年 ()内は未遂事件

| 地域 | 着岸中 | 錨泊中 | 航行中 | 不明 |
|-------|----------|----------|---------|----|
| 東南アジア | 15 (3) | 52 (11) | 39 (32) | 1 |
| 極東 | 1 | 6 | 3 (7) | |
| 印度亜大陸 | 7 | 28 (9) | 8 (1) | |
| アメリカ | 4 | 5 (2) | 6 (4) | |
| アフリカ | 14 (2) | 36 (4) | 8 (21) | 1 |
| その他 | 1 | 3 | (1) | |
| 合計 | 42 (5) | 130 (26) | 64 (66) | 2 |
| 総計 | 238 (97) | | | |

(ニ) 襲撃の種類

ハイジャック件数は前年に比べ倍増。マレーシア6件、インドネシア4件、マラッカ海峡2件とこれら3海域で全体の75%を占めている。(表4)

表4：襲撃の種類

| 襲撃の種類 | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 |
|--------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 侵入未遂 | 4 | 18 | 33 | 22 | 27 | 36 | 18 | 25 | 46 | 143 | 83 |
| 発砲 | | 6 | 16 | | 9 | 6 | 24 | 11 | 12 | 8 | 14 |
| 侵入 | 101 | 80 | 36 | 54 | 129 | 180 | 174 | 145 | 227 | 307 | 219 |
| ハイジャック | 1 | 1 | | 5 | 12 | 5 | 17 | 17 | 10 | 8 | 16 |
| 抑留 | | | 8 | 6 | 11 | | 8 | | 1 | 2 | 1 |
| 不明 | 1 | 1 | 10 | 3 | | 1 | 6 | 4 | 4 | 1 | 2 |
| 合計 | 107 | 106 | 103 | 90 | 188 | 228 | 247 | 202 | 300 | 469 | 335 |

(ホ) 武装状況の変化

武装した海賊による事件は増加傾向にあり、銃による武装が増えている。(表5)

6 海上安全対策

表5：武装状況

| 武器 | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 |
|--------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 武器を持たず | 59 | 55 | 28 | 46 | 97 | 117 | 1 | 2 | 1 | 3 | 3 |
| 銃の所持 | 1 | 18 | 29 | 17 | 39 | 32 | 71 | 48 | 54 | 51 | 73 |
| ナイフを所持 | 3 | | 7 | 13 | 9 | 23 | 31 | 40 | 85 | 132 | 105 |
| その他の武器 | 42 | 29 | 2 | 6 | 34 | 54 | 24 | 18 | 24 | 40 | 39 |
| 不明 | | 5 | 35 | 8 | 9 | 2 | 120 | 94 | 136 | 243 | 115 |
| 合計 | 107 | 106 | 103 | 90 | 188 | 228 | 247 | 202 | 300 | 469 | 335 |

(ヘ) 乗組員に対する暴行

死傷者数は前年（フェリー上のバスが爆破された事件による死者40名、テロリストによる米国艦船への攻撃による

死者17名を含んでいる）に比較し一見減少しているが、一般的に見れば減少傾向には無い。（表6）

表6：乗組員に対する暴行

| | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 |
|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 人質 | 33 | 18 | 6 | 11 | 320 | 193 | 419 | 244 | 402 | 202 | 210 |
| 脅迫 | 3 | 9 | 1 | 8 | 59 | 56 | 119 | 68 | 21 | 72 | 45 |
| 暴行 | 2 | 12 | 4 | | 2 | 9 | 23 | 58 | 22 | 9 | 16 |
| 傷害 | 4 | 16 | 3 | 10 | 3 | 9 | 31 | 37 | 24 | 99 | 39 |
| 殺害 | | 3 | | | 26 | 26 | 51 | 78 | 3 | 72 | 21 |
| 行方不明 | | | | | | | | | 1 | 26 | |
| 合計 | 42 | 58 | 14 | 29 | 410 | 293 | 643 | 485 | 473 | 480 | 331 |

(2) 日本関係船の発生件数

一方、国土交通省海事局外航課はわが国の外航海運事業者243社に対してアンケート調査を実施し、2001年における所有船または外国籍船を含めた運航船における海賊事件について別表〔資料6 21〕のとおり取りまとめた。概要は以下のとおりである。

(イ) 日本関係船舶における発生件数は10件と、2000年の31件と比較して約3分の1に減少している。

(ロ) 発生海域別では、インドネシア周辺海域、マラッカ・シンガポール海峡等の東南アジア海域で最多の4件が発生している。

(ハ) 運航区分別では、錨泊中または沖待ち中7件、着岸中3件となっており、すべて港内または港の付近で停泊中または沖待ち中に被害を受けるケースであった。

(ニ) 海賊行為の類型別に見ると、乗組員に対する直

接的な脅迫行為が認められるもの（強盗等）3件、直接的な脅迫行為が認められないもの（窃盗等）7件となっている。

2. わが国および当協会の対応

(1) 官民連絡会議

前年に引続き、国内検討の場として官民連絡会議（海賊及び船舶に対する武装強盗対策検討会議）が2001年6月7日に開催され、国土交通省海事局外航課、外務省、海上保安庁より、海賊対策についてのこれまでの取組み、今後の計画について報告があり、官民の関係者間で意見交換を行い意思疎通を図った。

当協会からも、会員船社に対しては自主警備策の一層の強化、事件が発生した場合の沿岸国への通報の励行を求めていること、一般に対しては、ホームページ上で情報提供することにより海賊問題に対す

〔資料6 21〕 日本関係船舶に係る海賊および船舶に対する武装強盗等に関する調査結果

| 年 | 海賊行為発生件数(うち日本人) | 負傷等(人) | 発生海域別 | | | | | | 運航区分 | | | | 海賊行為の類型別 | | | | |
|----|-----------------|--------|-------------|------|------|-------|-----|-----|------|-----|----|-----|----------|----|----|---|--|
| | | | 東アジア(東南アジア) | インド洋 | アフリカ | 南アメリカ | その他 | 航行中 | 錨泊中 | 着岸中 | 不明 | 強盗等 | 窃盗等 | 不明 | | | |
| 89 | 1 | | 1 | (1) | | | | | 1 | | | | | | | | |
| 90 | 4 | 1(1) | 4 | (4) | | | | | 3 | 1 | | | | | | | |
| 91 | 8 | | 8 | (8) | | | | | 4 | 3 | | | 1 | | | | |
| 92 | 7 | | 7 | (7) | | | | | 2 | 4 | | | 1 | | | | |
| 93 | 2 | 1(1) | 1 | (0) | | 1 | | | | 2 | | | | | | | |
| 94 | 8 | | 6 | (6) | 1 | | 1 | | 4 | 4 | | | | 4 | 4 | | |
| 95 | 8 | 1 | 5 | (2) | 1 | | 2 | | 2 | 5 | 1 | | | 2 | 6 | | |
| 96 | 11 | 2 | 10 | (8) | | 1 | | | 2 | 6 | 3 | | | 2 | 7 | 2 | |
| 97 | 18 | 1 | 12 | (12) | 1 | 2 | | 3 | 5 | 9 | 4 | | | 9 | 9 | | |
| 98 | 19 | 16(1) | 14 | (14) | 1 | 4 | | | 6 | 5 | 6 | 2 | | 12 | 7 | | |
| 99 | 39 | 1 | 28 | (27) | 6 | 1 | 1 | 3 | 6 | 24 | 8 | 1 | | 15 | 24 | | |
| 00 | 31 | 1 | 22 | (22) | 5 | | 3 | 1 | 5 | 16 | 10 | | | 12 | 18 | 1 | |
| 01 | 10 | 1 | 4 | (4) | 3 | | 3 | | | 7 | 3 | | | 3 | 7 | | |
| 計 | 166 | 25(3) | 122 | | 155 | | 18 | 9 | 10 | 40 | 86 | 35 | 5 | 59 | 82 | 3 | |

る社会の理解を求めていること、アジアの船主協会への働きかけ等について報告するとともに、政府に対し、一層の防止対策の検討を要請した。

(2) 海賊被害の防止対策の検討委員会

今後の海賊対策における具体的かつ現実的な防止対策についてさらなる検討を行うため、国土交通省海事局外航課が2000年度に立ち上げた委員会が2001年度も引続き設置され、当協会をはじめ海運事業者、関係海事団体、船舶保険会社等が参画し海賊被害の防止対策の実態を踏まえた対策について検討した。本委員会の検討結果は、最近の海賊被害の調査結果、防止対策の実態、国際的な法的枠組みの現状と課題等が報告書として取りまとめられ、会員船社をはじめ関係者に配布された。

(3) 海賊対策国際会議

2000年4月に開催された海賊対策国際会議に続いて、わが国は、アジアの官民関係者や国際機関の代表者を集め、東京において下記の国際会議を開催し、地域協力に関する協定作成に向け前進させるとともに、海賊情報の充実等関係国の協力を一層強化した。

(イ) 海賊対策アジア協力会議

外務省の主催により、2001年10月4 / 5日、東京において「海賊対策アジア協力会議」が開催され、アジア17カ国・地域の官民関係者、国際海事機関(IMO)、国際海事局(IMB)の代表者が参加した。

2000年4月に開催された海賊対策国際会議のフォローアップとして、同会議後、インドネシア等へのミッションの派遣、海上警備機関の相互交流等わが国と関係国における二国間協力は徐々に進展しているものの、実効的な海賊対策のための地域的な協力の枠組み作りについては、各国の主権に係わる問題等のため関係国の同意を得るまでには至っていない。

「海賊対策アジア協力会議」では、海賊対策に関する地域協力の将来的な方向性について、多国間地域協力が必要不可欠との認識が共有され、何らかの地域協定作成の検討を進める点で概ね一致し、今後、作業部会を設けさらに議論を詰めていくこととした。

当協会は同会議において、「船主の海賊問題への取り組み」と題したプレゼンテーションを行い、当協会が「保安計画策定の指針」を策定した経緯、船主等との情報交換、政府等との連携・協力等こ

れまでの活動や、船主の自衛策の概要を紹介するとともに、船舶からの報告を促進する上で考慮しなければならないいくつかの要因(秘匿性、情報の有効活用、報告の簡素化、フィードバック等)を指摘したほか、海賊防止のための関係国間の協力と犯罪者の逮捕が不可欠であること、世界で5億丁が出回っていると言われている小火器の拡散防止も今後問題を改善するうえで考慮すべき事項の一つであること等を指摘した。

(ロ) 東南アジア海賊対策専門家会合

国土交通省は2002年3月12日、13日に海運ビルの国際会議場において「海事政策当局者等による専門家会合」を開催し、アジア地域15ヶ国の官民関係者および国際海事機関(IMO)、国際海事局(IMB)から代表者が参加した。

本会合においては、2000年4月の海賊対策国際会議以降の関係諸国において講じられてきた対策等について意見交換を行うことによりさらなる対策の拡充を図ることを目的として、実務レベルの海事関係者が具体策を検討した。その結果、海賊情報の充実など次の4項目に取組むことが合意された。

(イ) 各国が実施している海賊対策に関する情報交換

および具体的警備策に関する国際的な協力の継続
(ロ) 自主警備策の実施・向上に資するための海賊情報の充実。また、船舶からより多くの報告を得るため簡便な報告様式の検討

(ハ) 最近の身代金目当ての襲撃事件の増加を踏まえ、海外で活躍する自国民の保護の観点での関係当局間の協力

(ニ) テロ対策への取り組みは海賊対策にも有効であるとの認識から、IMOにおける海上保安の強化等の積極的な検討

(4) 海上保安庁による取組み

関係国との連携訓練、当協会加盟船社との海賊情報伝達訓練等、海上保安庁による2001年度の主な取組みは次のとおりである。

(イ) 2001年4月、海上保安大学校にマレーシア、フィリピン、タイ、インドネシア、ベトナムから各1名ずつの留学生を受入れた。

(ロ) 2001年5月、インド沿岸警備巡視船が日本に寄港し、海上保安庁巡視船との間で連携訓練(救難訓練)を実施した。

(ハ) 2001年7月から2002年2月にかけて、シンガポー

6 海上安全対策

ル、フィリピン、タイ、インドネシアに大型巡視船を派遣し、意見交換、情報収集、連携訓練を実施するとともに、その航海の途上において、当協会加盟船社が運航する船舶との間で、海賊に襲撃されたとの想定のもと、海賊情報伝達訓練を実施した。

- 2001年7月31日 巡視船“しきしま”とLNG船(日本郵船運航)との間で実施
- 2001年11月2日 巡視船“みずほ”とVLCC(商船三井運航)との間で実施(写真参照)
- 2001年12月4日 巡視船“りゅうきゅう”とLNG船(商船三井運航)との間で実施
- 2002年3月11日 巡視船“やしま”とLPG船(川崎汽船運航)との間で実施

(二) 2002年3月に国土交通省が開催した東南アジア海賊対策専門家会合に先立ちインドネシアのジャカルタでは、3月5日から7日にかけて海上警備機関による専門家会合が開催され、最近の海賊対策などを議題に意見交換し、海上警備機関の間で海賊情報を恒常的に交換するため、電子メールによる情報連絡網を構築することで合意した他、わが国保安庁は解役した巡視艇を関係国に供与するための具体的検討を開始する旨表明した。



6・3 海上交通安全対策

6・3・1 海上交通安全対策

1. 東京湾中ノ瀬航路の浚渫と第三海堡の撤去

東京湾口航路(浦賀水道および中ノ瀬航路)の整備事業として、第三海堡の撤去工事が2000年12月より、中ノ瀬航路の浚渫工事(年間7ヶ月間)が2001年2月より実施されている。

2002年6月3日現在、第三海堡の撤去工事では約1,550個(全体の約6割)の方塊が撤去された他、中ノ瀬航路については今後の浚渫計画に若干変更はあったものの、2007年度を完工の目途として、ほぼ予定どおり進行している。

工事期間中は、第三管区海上保安本部より操船上の留意事項について協力が求められている他、中ノ瀬航路の可航幅が一部狭くなることから、横須賀水先人会より同期間中は喫水17m以上のVLCCは中ノ瀬西側を航行するよう関係者に協力が求められている。

2. 海上ハイウェイネットワーク構想委員会

2001年度において国土交通省港湾局、海事局および海上保安庁は、船舶航行の安全性と海上輸送の効率性を両立させ物流の効率化を図ることを目的として、海上ハイウェイネットワーク構想の検討に着手した(船協海運年報2001参照)。

同構想を実現するため、2001年4月に海上保安庁によって立ち上げられた委員会では以下の事項が検討された。

(1) 新しい交通体系の構築に関する調査研究(東京湾がモデルケース)

船舶交通の安全確保を前提として、効率性を高めるための方策が、航行環境の現状および過去に実施された調査に基づく航路体系の検討結果等を踏まえ検討されるとともに、速力制限や追越し制限の緩和、航路拡幅や沿岸通行帯の設置等の考え方に関する関係者の意見、シミュレーション実験が検討された。

(2) 管制制御システムに関する調査研究(東京湾がモ

デルケース)

海事関係者の要望等を踏まえ、航路管制システムの現状を整理し、東京湾海上交通センターによる湾内の航路管制と港内交通管制室による航路管制との連携手法等について検討された。

また、航路管制対象船舶等がノンストップで東京湾内を安全かつ効率的に航行できるような方策について検討され、自動船舶識別装置(AIS)等の技術導入による入出湾・入出港手続きとの連携、港湾 EDI との連携等、手続きのワンストップサービスの方策についても調査研究が行われた。

〔調査項目〕

- (イ) 管制システムの現状及び運用状況等に係る調査
 - (ロ) 港湾管理者の港湾管理等に係る調査
 - (ハ) 水先制度の調査
 - (ニ) 港湾 EDI (Electronic Data Interchange) にかかわる調査
 - (ホ) AIS(自動船舶識別装置)の現状と今後の動向調査
 - (ヘ) AIS 導入と船舶航行の効率性・安全性への支援手法の検討
 - (ト) 新たな管制システムの検討
 - (チ) 新たな管制システムの具体化に向けた方向性の検討
- (3) リスク・アセスメントに関する調査研究(東京湾がモデルケース)

湾内を航行する大型危険物積載船に大規模海難が発生した場合、自然環境、社会経済への影響が懸念されることから、大規模海難の発生の危険性に関する問題点、海難発生時の被害予測に係る影響評価手法等について調査研究が行われた。

〔調査項目〕

- (イ) 東京湾の輻輳海域における大規模海難の調査
 - (ロ) 大型危険物積載船の運航実態調査
 - (ハ) 危険物基地における安全管理体制・取扱い危険物の調査
 - (ニ) 大型危険物積載船(VLCC、LNG 船)の海難による被害想定に係る調査
 - (ホ) わが国における経済および海上輸送の需要の予測、東京湾経済圏の位置付けの調査
 - (ヘ) 航路閉塞が我が国経済に与える影響の定性評価および影響のシミュレーション手法の検討
 - (ト) 東京湾の脆弱性の検討
- (4) 海上インシデント・データバンクに関する調査研究

海上インシデント・データバンク()構築のための基礎資料を得ることを目的として、現状の海運会社・航空会社等におけるインシデントの収集・分析体制および手法について調査研究がなされるとともに、情報提供者のインセンティブ等、データバンク構想を実現するための多くの課題が整理された。

〔調査項目〕

- (イ) 諸外国および他業界におけるインシデントの収集・分析体制の調査
- (ロ) 我が国の海上インシデントの収集・分析の現状の調査
- (ハ) インシデントの分析手法の例
- (ニ) 海難データ収集および海難分析手法の調査
- (ホ) インシデント報告と各法令規定の関係に関する考察
- (ヘ) 海上インシデント・データバンク構築に向けた調査

海上インシデント・データバンク

インシデントと呼ばれる損害を伴わない危険事象の例を収集・分析することで、どのような海域・状況にどのような事象(インシデント)が起こり易いかをパターン化し、その背景要因を明らかにし、航行環境、労働環境、船内設備、資格等の改善対策の材料とすべく利用者(情報提供者)へフィードバックできるような体制の中核をなすもの。

3. こませ網漁業安全対策

瀬戸内海備讃瀬戸海域において、例年、「こませ網」盛漁期に海上交通安全法に基づき航路内を航行する船舶が、操業漁船による航路閉塞のため、衝突、座洲、座礁の危険に晒されていることから、当協会は関係海事団体と協力して、同海域の航行安全対策について検討を行っている。

(1) 2001年における航行実態

こませ網漁業による巨大船の避航状況に関する海上保安庁の調査結果では、2001年の航路閉塞回数(可航幅300m未満)は278回(前年409回)、巨大船の避航回数は71回(前年93回)と、平年並みであった〔資料6 22参照〕。

こませ網関連の事故は5件発生しており、このうち、外国船で発生した事故では、乗組員が当該漁業形態等の知識がなかったことが一因とされている。

当協会が例年同様、盛漁期間中に航行したことのある船長に対し実施した実態調査では、航行の困難度に改善が見られないとする回答が約7割を占めた他、回答船舶の9割近くが安全に航行するためには航路内可航幅300m以上の確保を求めている。

6 海上安全対策

(2) 2002年の安全対策への取組み

2002年2月、当協会および関係海事団体は、海上保安庁、水産庁、香川県、岡山県に陳情し、大型船の航行安全の確保に加え、当該海域の通航ルールと

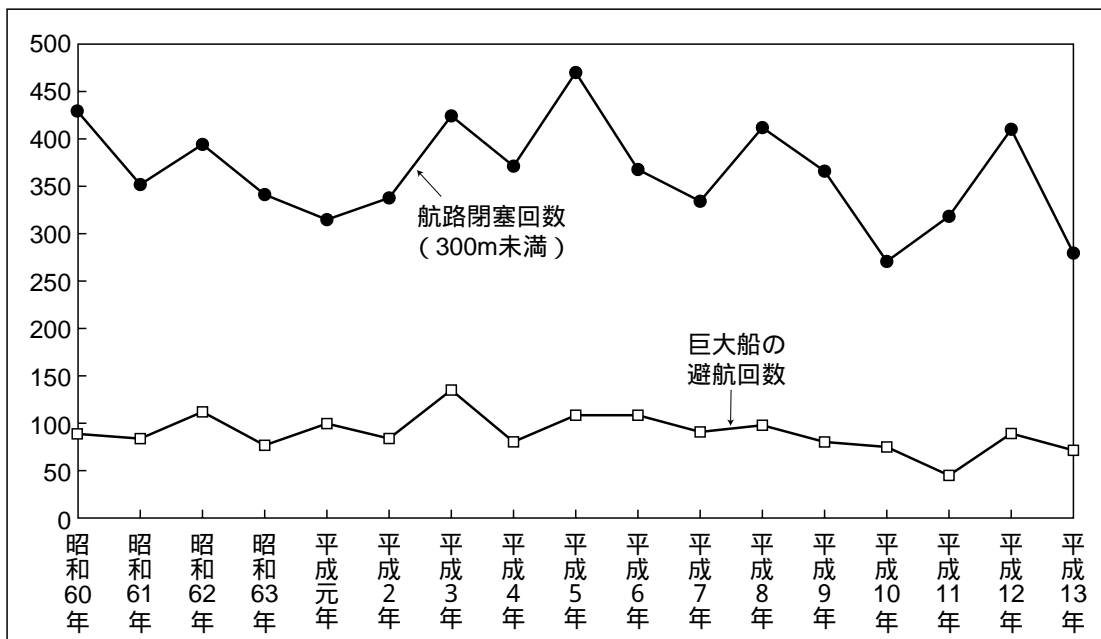
我が国漁業の実状を知らない外国人船長が乗船する船舶の航行が増加しているという実態にも配慮した航行安全対策が必要であること、および、航路内可航幅300mの確保、保安庁船艇による監視と航行指導

〔資料6 22〕 こませ網漁業による巨大船の避航状況

(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 |
|-------|--------------------|----------|----------|------|----------|
| | | | 3~8月 | 1日平均 | |
| 昭和57年 | 349 | 102 | 2,515 | 13.7 | 2 (1) |
| 昭和58年 | 243 | 77 | 2,186 | 11.9 | 1 |
| 昭和59年 | 353 | 110 | 2,610 | 14.2 | 1 |
| 昭和60年 | 433 | 88 | 2,489 | 13.5 | 0 |
| 昭和61年 | 352 | 87 | 2,307 | 12.5 | 2 |
| 昭和62年 | 396 | 115 | 2,351 | 12.8 | 2 |
| 昭和63年 | 341 | 77 | 2,381 | 12.9 | 3 |
| 平成元年 | 316 | 104 | 2,300 | 12.5 | 3 |
| 平成2年 | 336 | 88 | 2,299 | 12.5 | 3 |
| 平成3年 | 423 | 137 | 2,450 | 13.3 | 2 |
| 平成4年 | 373 | 85 | 2,315 | 12.6 | 4 (1) |
| 平成5年 | 471 | 109 | 2,297 | 12.5 | 12 (4) |
| 平成6年 | 369 | 111 | 2,260 | 12.3 | 2 |
| 平成7年 | 337 | 95 | 2,322 | 12.6 | 2 (1) |
| 平成8年 | 411 | 102 | 2,121 | 11.5 | 6 (1) |
| 平成9年 | 367 | 83 | 2,109 | 11.5 | 1 |
| 平成10年 | 269 | 76 | 1,987 | 10.8 | 10 (2) |
| 平成11年 | 318 | 48 | 1,859 | 10.1 | 1 (1) |
| 平成12年 | 409 | 93 | 1,818 | 9.9 | 4 |
| 平成13年 | 278 | 71 | 1,894 | 10.3 | 5 |
| 平均 | 357 | 92.9 | 2,244 | 12.2 | 3.3(0.6) |

注：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：()内は巨大船に係る事故。事故件数には、船舶衝突のほか、漁網切断を含む。



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等を求めた。

一方、現地においては、瀬戸内海海上安全協会が設置した備讃瀬戸海上安全調査委員会が定期的開催され、漁業従事者を交えた話し合いがなされるとともに、漁業者側による巨大船への体験乗船（操船シミュレータ体験を含む）海運側による漁船への体験乗船が実施された。また、操業期（2月下旬～5月中旬）を通じ、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た。

(3) 2002年における航行安全対策の実績

2002年は前年に比較し漁獲量は少なかったものの、漁期が長期に亘ったことから、蛸集操業も多く見られ困難な航行を強いられた。5月21日に終了した内海水先人会策定による航行安全対策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〕

（2002年2月25日～同5月21日の86日間……）

うち休漁日14日間と準休漁日5日間）

① 進路警戒船の自主配備

（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、自主配備隻数

西航船49隻（総数147隻）2000年度30隻、2001年度44隻

東航船66隻（総数129隻）2000年度34隻、2001年度53隻

計 115隻（総数276隻）2000年度64隻、2001年度97隻

② 標識船、曳船配備

配備隻数17隻（水島向け11隻、福山向け6隻）

2000年11隻、2001年25隻

③ 深喫水船及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：15隻、坂出港：6隻、合計：21隻

⑤ 来島海峡を經由して西航した巨大船

24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：1件

6・3・2 海上交通法規の改正

1. IMO 強制船舶通報制度の新設等

2002年5月に開催された国際海事機関（IMO）の第75回海上安全委員会において、以下の強制船舶通報制度の新設等が採択された。

2. 分離通航方式以外の通航方法

(1) Florida の珊瑚礁での錨泊禁止区域の設置

(2) Florida 沖北方の避航水域の改訂

(3) Malpelo 島周辺への避航水域の設置

(4) Washington 沖の避航水域の改訂

(5) Juan de Fuca 海峡分離通航帯の南側に低速船用の航路の設置

(6) 大西洋上（46-28 53N、048-28 86Wを中心とした半径10マイルの円）の警戒水域の設置

いずれも2002年12月1日0000UTCより実施。

3. 強制船舶通報制度の導入等

(1) Greenland 水域における強制船舶通報制度の新設
Greenland へ／からの航海に従事するすべての船舶を対象とした“GREENPOS”、および Greenland 内の航海に従事する船舶を対象とした“COASTAL CONTROL”の2つの制度が設置された。2002年12月1日0000UTCより実施。

(2) フランス西方 Ushant 強制船舶通報制度の改訂

当該制度の適用範囲が、現行、Ile d'Ouessant を中心に半径35マイルのところ、半径40マイルに改訂された。2003年5月1日0000UTCより実施。

6・4 船舶の安全運航対策

6・4・1 航海データ記録装置（VDR）の現存貨物船への搭載について

2002年7月1日に発効した改正 SOLAS 第 章（航行の安全）により、旅客船および3千総トン以上の新造

貨物船に航海データ記録装置の設置が義務付けられたが、現存貨物船への適用に関しては、その技術的可能性、実用性、経済性等について IMO 航行安全小委員会（NAV）でさらに検討（フィージビリティスタディ）し、2004年1月1日までに結論を出すことが求め

られている。(船協海運年報2001参照)

2001年7月に開催されたIMO第47回航行安全小委員会(NAV47)において、わが国は、すでに各船に搭載が義務付けられている自動船舶識別装置(AIS)の情報と船橋音声を、浮揚式の非常用位置指示無線標識(EPIRB)並の保護カプセルに取り込むこととする簡易VDRを提案し、多くの国から支持を受け、現存船に搭載するVDRは簡易化すべきとする点で概ね意見は一致したことで、論点は、記録すべき最小限のデータおよび保護カプセルの要件となっていた。

その後、国内において当協会を含む関係者は、AISとの接続上の技術的問題点、コスト効果、記録項目の見直しなどについてさらに検討し、1978年から2000年の間に発生した海難事故の原因分析結果や、深海に沈没した船舶からVDRを回収することの現実性を踏まえ、航空機並みの技術要件が求められている現行保護カプセルは過剰であり、EPIRB並みの保護カプセルが回収の可能性およびコスト効果の観点から最も合理的として、AISデータの活用(レーダーデータとの選択)および記録すべきデータを必要最小限化した性能基準案を作成し、2002年7月に開催されたNAV48に提出した。しかし、各国とも簡易化を支持するも、世界中で現存貨物船に搭載した実績によるデータがほとんどない等の理由により詳細審議には至らず、特段の決定はなされなかった。このため、次回NAV49(2003年7月予定)のみの審議では最終化を図ることが困難となり、通信グループ(コレスポンディンググループ)が設置され、①記録すべきデータ、②保護カプセル、③コスト効果について情報収集等、次回会合までに国際的協力の下、検討を進めることが合意された。

一方、欧州連合(EU)は、1999年末に発生したエリカ号沈没事故の再発防止策に関する安全対策として、2000年12月に開催されたEU理事会において、EU域内に入港する船舶に5年以内の搭載を義務化することとし、IMOでの達成が不可能な場合にはEUレベルで法制化することが合意されている。また、2001年6月のEU理事会では、2万GT以上の船舶については2007年から、3千~2万の船舶については2008年までに適用するようIMOで取組むことが合意されている。

我が国は、現時点では現存貨物船への搭載に合意していないが、現存貨物船用VDRの性能基準が合理的なものであれば、将来的に新造船への適用も視野に入れ、基本的に受入れる考えであり、当協会としても、各国による地域規制が予想される中、コスト効果を踏まえ

現実的かつ実効的な結論がIMOで導かれるよう対応していくこととしている。

6・4・2 わが国におけるAISの周波数

2000年のSOLAS条約改正により、2002年7月1日以降建造されるすべての旅客船、300トン以上の外航貨物船および500トン以上の内航貨物船に自動船舶識別装置(AIS: Automatic Identification System)の搭載が義務付けられ、現存船に対しても段階的に搭載が義務付けられた(船協海運年報2001参照)。1997年10月、国際電気通信連合(ITU)は、AISに使用する周波数をVHF ch 87(161.975MHz)、ch 88(162.025MHz)とし、地域により他のシステムに利用されている場合は主管庁裁量により別の周波数を設定できることとした。

わが国では、当該チャンネルをすでにマリンVHFが使用していたため、マリンVHFの使用周波数を変更するか、当該地域についてAISに別の周波数を割り当てる必要があった。またIMOでは、別の地域的な周波数を設定する場合には、船舶のAISの周波数を自動的に切り替えるよう措置することを求めており、具体的には、切り替えるための信号を発信する基地局を陸上側に設置する必要があった。

政府(国土交通省、総務省、海上保安庁)は本件の対応について検討を重ねてきたが、2002年2月、総務省は、マリンVHFの海岸局のあるエリアへAISの地域周波数を設定する、将来的(2011年頃)にはマリンVHFの周波数を変更し当該地域周波数は廃止するという方向性について、商船および漁船の各船主団体へコメントを求めた。これには基地局設置に係る計画が伴っておらず、本船乗組員にAIS周波数の切替を委ねるものであったことから、各団体とも強く反対し、世界的規模で実施されるAISの重要性に鑑み、マリンVHF周波数の変更を求めた。その結果、同省は資料6-23のとおり地域周波数を設定することとしたが、できる限り2003年度中にマリンVHFの周波数を変更することとした。

6・4・3 ポートステートコントロール(PSC)

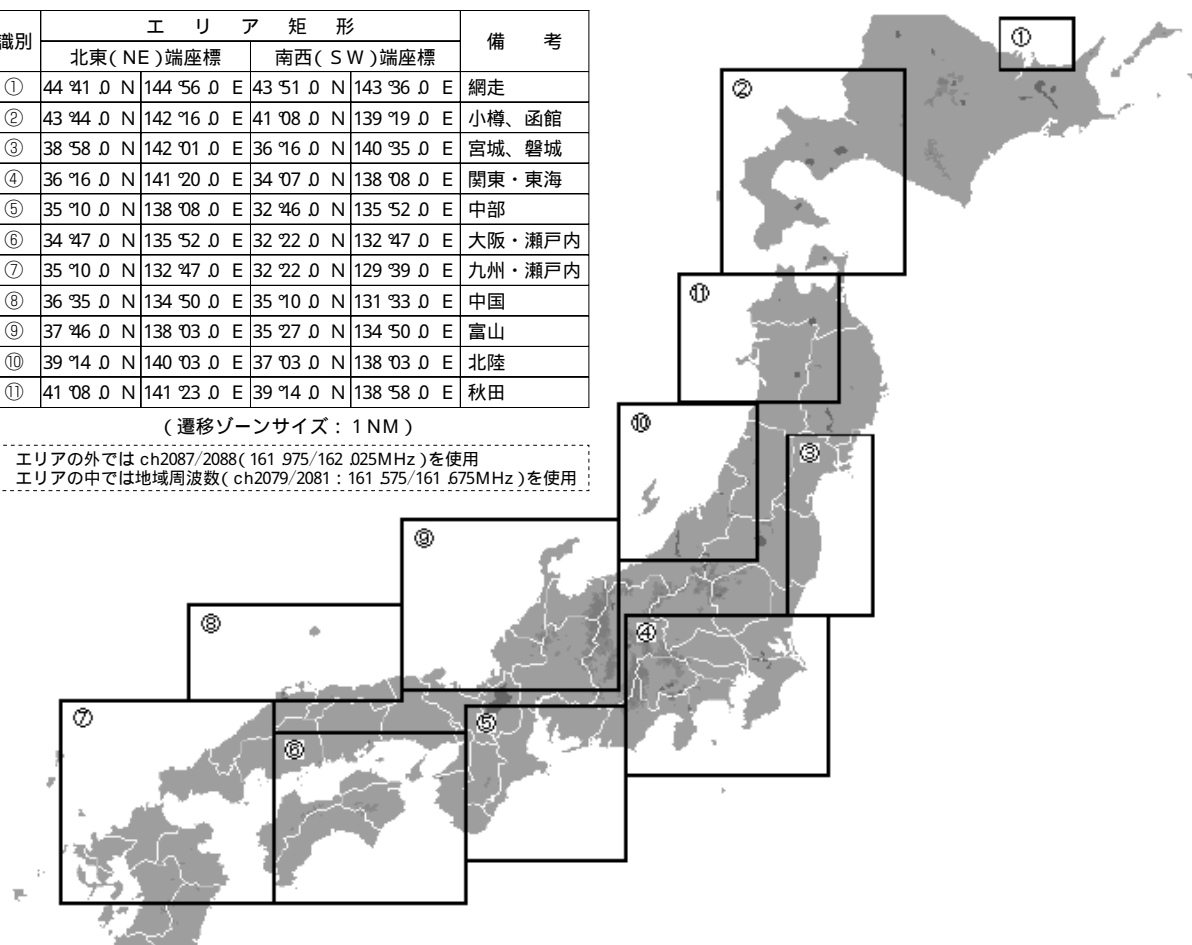
サブスタンダード船の排除のためにはPSC(Port State Control: 寄港国による監督)が必要であるとして、多くの国でPSC実施の体制が整備されつつある。また、その実効性を高めるため、それぞれの地域においてPSC

【資料6-23】 AIS 地域周波数設定エリアイメージ

| 識別 | エ リ ア 矩 形 | | | | 備 考 |
|----|-----------|------------|-----------|------------|--------|
| | 北東(NE)端座標 | | 南西(SW)端座標 | | |
| ① | 44°41.0'N | 144°56.0'E | 43°51.0'N | 143°36.0'E | 網走 |
| ② | 43°44.0'N | 142°16.0'E | 41°08.0'N | 139°19.0'E | 小樽、函館 |
| ③ | 38°58.0'N | 142°01.0'E | 36°16.0'N | 140°35.0'E | 宮城、磐城 |
| ④ | 36°16.0'N | 141°20.0'E | 34°07.0'N | 138°08.0'E | 関東・東海 |
| ⑤ | 35°10.0'N | 138°08.0'E | 32°46.0'N | 135°52.0'E | 中部 |
| ⑥ | 34°47.0'N | 135°52.0'E | 32°22.0'N | 132°47.0'E | 大阪・瀬戸内 |
| ⑦ | 35°10.0'N | 132°47.0'E | 32°22.0'N | 129°39.0'E | 九州・瀬戸内 |
| ⑧ | 36°35.0'N | 134°50.0'E | 35°10.0'N | 131°33.0'E | 中国 |
| ⑨ | 37°46.0'N | 138°03.0'E | 35°27.0'N | 134°50.0'E | 富山 |
| ⑩ | 39°14.0'N | 140°03.0'E | 37°03.0'N | 138°03.0'E | 北陸 |
| ⑪ | 41°08.0'N | 141°23.0'E | 39°14.0'N | 138°58.0'E | 秋田 |

(遷移ゾーンサイズ：1NM)

エリアの外ではch2087/2088(161.975/162.025MHz)を使用
 エリアの中では地域周波数(ch2079/2081:161.575/161.675MHz)を使用



に関する覚書 (Memorandum of Understanding) が締結され、各国が協調した実施体制が組まれている。欧州における「パリ MOU」、アジア・太平洋地域における「東京 MOU」のほか、これまでに 6 つの MOU (地中海、黒海、インド洋、ラテンアメリカ、カリブ海、西・中央アフリカ) が設立されている。

各国では、効果的な点検の実施のため、ターゲットシステムの採用や集中的な検査キャンペーンを実施するなどしているが、2001年におけるパリ MOU、東京 MOU および米国コーストガード (USCG) の活動の概要は以下のとおりである。

1. 欧州における PSC (パリ MOU)

(www.parismou.org)

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カ国で締結された覚書は、現在19ヶ国 (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

イスランド、アイルランド、イタリア、オランダ、ノルウェー、ポーランド、ポルトガル、ロシア、スペイン、スウェーデン、英国) が加盟している。

- (1) 2001年は、前年比300隻増の11,658隻の船舶に対して18,681件 (前年比0.7%増) の検査が実施された。拘留された船舶は前年比65隻減の1,699隻、検査件数に対する拘留率は9.09%となった。1995年にピーク (11.21%) を記録したが、最近4年間はほぼ横ばい (平均9.20%) である。船種別に見ると、例年同様、一般乾貨物船およびばら積み船が全体の8割を占めた。また、旅客船の拘留率が、1998年の3.2%から2001年には7.5%と2倍に膨らんだ。
- (2) 拘留された船舶1,699隻のうち、船級協会の責任によると考えられるものが380隻 (22%) あり、そのうちの297隻 (78%) はブラックリスト掲載国を旗国とする船舶であった。パリ MOU は、これは船級協会において二重の基準 (double standards) が運用されていることを示しているとしている。

6 海上安全対策

- (3) 過去3年間の拘留状況から旗国のパフォーマンスを評価するブラック／グレイ／ホワイトリストを掲載した。ワースト4は昨年と同じアルバニア、ポリビア、Sao Tome & Principe、ホンジュラスであり、パナマも引き続きブラックリストに掲載された。日本のほかシンガポール、中国、リベリア等は昨年に続きホワイトリストに掲載、香港、ギリシャ等はグレイリストよりランクアップしたが、韓国、米国はホワイトリストから落ちた。
- (4) 指摘された欠陥の数は前年比1.5%増の68,756件となり、例年同様、救命、防火設備などの安全に係るものが全体の5割以上を占めた。船齢15年以上の船舶には、5年未満の船舶より全体として多くの欠陥が指摘されており、安全に係る欠陥を見ると、5年未満の船舶で指摘された欠陥が1,549件のところ、15年以上の船舶では29,592件と19倍にのぼった。
- (5) 2001年には、貨物の安全な積み付けに関する集中検査キャンペーンが3～5月の3ヶ月間実施された。総数1,072件の検査が実施され、16隻が拘留された。10隻のうち1隻は、貨物固定マニュアル(Cargo Securing Manual)に従った固縛計画(lashing plan)を持っていないか、当該計画どおりに積み付けられていなかった。

これに続き、2002年にはISMコードに関して、2003年には旅客船の運用面に関して、2004年には居住および作業環境に関して集中検査を実施する予定としている。

2. アジア・太平洋地域におけるPSC(東京MOU)

(www.ijnet.or.jp/tokyomou/)

アジア・太平洋地域においては、1993年に東京MOUに18ヶ国が署名し、現在17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、パナマ、ベトナム)が加盟している。

東京MOUでは、PSCに従事する検査官の能力および監査方法の平準化が重要であるとして、1995年から5年計画でPSC検査官を対象とした基礎的な研修を日本において実施しており、この5年間に216人が受講した。当該研修は2000年以降も実施していくこととされ、当協会は、研修カリキュラムの中の実船実習の実施について、引き続き協力している。

- (1) 総検査件数は前年比8.4%増の17,379件(域内航行

船舶総数に対する検査率は71%)、このうち欠陥のあった船舶は12,049隻であった。

- (2) 拘留された船舶は前年比22.5%増(+248隻)の1,349隻と大きく増加し、総検査件数に対する拘留率は7.76%とともに過去最高を記録した。船種別に見ると、一般貨物船の拘留率は平均を大きく上回っている(15.18%)。
- (3) 指摘された欠陥数は前年比19.1%増の69,578件、救命設備、火災安全に係るもので全体の35%を占める。
- (4) 2002年7～9月の3ヶ月間、ISMコードの実施に係る集中検査キャンペーンが実施されている。また、今回は、ばら積み船の安全に関するキャンペーンを実施することとしている。
- (5) 域内で実施されたインスペクションデータを蓄積するデータベースシステム(APCIS)が2000年1月より運用が開始され、2001年4月よりパリMOUのデータベースシステム(SIRENAC)と相互に情報交換が可能となった。

3. 米国におけるPSC

(www.uscg.mil/hq/g-m/psc/psc.htm)

米国は1994年より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、運航者、旗国、船級協会、PSC履歴、船種のカテゴリー毎に点数を付け、PSCを選別的に実施している。

船級協会の評価には直近3年間の平均拘留率を用いていたが、年々平均拘留率が改善されているところから、さらに効果的な絞込みを行うため、そのカテゴリーに用船者を含めるよう規則を改正している。

- (1) 米国に寄港した船舶は7,842隻、総検査件数は昨年より微減の10,711件。拘留された船舶は173隻、寄港船舶数に対する拘留率は2.21%となり、1997年(547隻、7.12%)より年々減少している。なお、パナマ籍船が寄港船舶の22%、拘留船の23%を占める。
- (2) 拘留された船舶において指摘された欠陥は、救命、防火に関する設備および訓練に係るものが33%、安全一般に係るものが12%、ISMコードに係るものが19%を占めた。
- (3) 2001年1月より、良質な船舶に対してPSCの検査頻度を少なくするなどのインセンティブを与えるQualship21という制度が新たに導入された。これは3年間の拘留率が1%未満などの条件を満足した国を旗国とする船舶に与えられるもので、現在、10カ国、449

隻の船舶にその資格が与えられている。なお、日本は当該拘留率が基準を僅かに超えた(1.2%)ため対象から外れている。

- (4) PSC を効率的・重点的に実施するため、船舶に検

査の優先順位を付けているが、その評価項目に、現行の旗国、船級、運航会社に加え用船者を含めることとしており、船舶の入港の際の報告事項に用船者名を含めるよう規則改正中である。

6・5 貨物の積付けおよび安全運航対策

6・5・1 危険物の運送

1. 国際海上危険物規程 (IMDG Code) の強制化

第73回 MSC において IMDG Code の強制化が合意されたことに伴い、2001年7月に開催された第6回 DSC 小委員会において SOLAS 条約第 VII 章の改正案文が作成・合意された。これにより2002年5月に開催された第75回 MSC にて採択され、2004年1月1日に発効する見込みとなった。

IMDG Code 第31回改正は2003年1月1日から非強制にて適用開始となった後、2004年1月1日からは強制適用となる。その後も同様に、毎偶数年1月1日に改正 IMDG Code が発効となる。

2. 国際海上危険物規程 (IMDG Code) の第30回改正

IMDG Code 第30回改正の主な変更点は次のとおり。

- (1) 危険物毎の各種要件 (個別スケジュール) が、一つの危険物リストに国連番号順にまとめられた。
- (2) 引火性液体類 (クラス3) の引火点による細区分 (クラス3 .1、3 .2、3 .3) を取り止め、一律にクラス3とされた。
- (3) 危険物の危険性を表す標札について、当該危険物の主危険を示す正標札と副次危険を示す副標札の区別をなくし、副次危険を示す際にも正標札を使用することとされた。

3. 危険物船舶運送及び貯蔵規則等の改正

IMDG Code 第30回改正を受けて、危規則および関連告示の改正が行われ、2002年1月1日より施行された。改正事項の概要は次のとおりである。

- (1) 個別スケジュールの様式改正
従来の危険物の分類毎に定めた告示別表第1～第8が全面的に改正され、危険物を国連番号順に列記した一つの表にまとめられた。また、少量危険物の規定もこの表に含められた。
- (2) 「等級」の導入
危険物の「等級 (classification)」を危規則上明確に

規定した。IMDG Code 第30回改正において、引火性液体類 (クラス3) の引火点による細区分 (クラス3 .1、3 .2、3 .3) が廃止されたが、現行規則においては引火点に応じた運送要件の差を設けている部分が若干あるため、従来どおり、「低引火点引火性液体」、「中引火点引火性液体」、「高引火点引火性液体」の項目が残された。

- (3) 正標札・副標札の様式の統一

危規則上においては「正標札」および「副標札」の呼称は残るが、標札の様式は同一のものとされた。また標札の呼称はアルファベットによる呼称から等級による呼称に変更された。

4. 部分的風雨密ハッチカバーを有するコンテナ船における危険物の積載・隔離要件の検討

部分的風雨密ハッチカバーコンテナ船に適用する防火要件、危険物の隔離要件は、IMO の復原性・満載喫水線・漁船安全小委員会、防火小委員会および危険物・固体貨物・コンテナ小委員会でそれぞれ継続的に審議が行われている。

日本は、部分風雨密ハッチカバーコンテナ船に適用する新たな危険物の隔離要件を2001年7月に開催された第6回 DSC 小委員会に提案した。(船協海運年報2001参照)

提案の概要は、ハッチ間の隙間に起因する危険物の漏えい事故などを防止でき、かつ危険物の積付けスペースが最大限確保できるよう配慮された。

日本の提案に対して、フランスから部分風雨密ハッチカバーを有する船倉の防火要件については防火小委員会における審議内容を考慮すべきこと、また隔離要件については、より簡略化した要件が好ましいとのコメントがあった。

このため、2002年9月に開催される第7回 DSC 小委員会までに日本が coordinator となった通信部会 (CG) が設置され、要件が検討されて、その検討結果を基に新たな防火要件、危険物の隔離要件が確立される見込みである。

6・5・2 固体ばら積み貨物の運送

〔固体ばら積み貨物の安全実施規則(BC Code)の全面見直し〕

IMOは、ばら積み貨物の取り扱いに関する一般的注意事項(要件)各貨物の性質や運送上の注意、関係する試験法などを規定したBC Code(Code of Safe Practice of Solid Bulk Cargoes)を刊行している。その構成は付録A(液状化物質)、付録B(化学的危険性を有する物質)、付録C(液状化物質でも化学的危険性を有する物質でもない物質)および付録E(付録Bに記載されている物質に関する非常措置)に分かれている。しかし、利用者にとってより使いやすいものとするを目的として付録を一つにまとめ、また各貨物の情報を充実させるため、本文を含めたBC Codeの全面見直しを行うことが2000年2月に開催された第5回DSC小委員会において合意され、2002年の作業完了を目標に見直し作業が行われている。改訂作業は2001年7月に開催された第6回DSC小委員会においてBC Code本文の原案が作成され、2002年9月開催の第7回DSC小委員会において、各物質のBC Codeの記載内容の見直しが審議された。しかし、各物質の記載内容の見直しが終了していないことを考慮し、2004年までに改正案を最終化することとなった。

6・5・3 ばら積み液体貨物の運送

有害液体物質の汚染分類の見直し

MARPOL条約附属書 には、IBC Codeで定められた有害液体物質の有害性(ハザード・プロファイル;HP)に応じた汚染分類別に、有害液体物質の排出要件などの各種輸送要件が規定されている。

有害液体物質の毒性再評価

国連の海洋汚染専門家会議(GESAMP*)は有害液体物質の有毒性の再評価を行ってきており、2001年10月現在ではIBC Code17章および18章に示される約660種類の物質のうち、約400物質(約60%)の見直しが終了している。これは、海上輸送されている有害気体物質の約90%を占めるものであり、残りの約360物質の再評価は2003年までに終了する予定である。

GESAMPによる有害液体物質の再評価に伴い、2002年6月に開催されたIMO第7回BLG小委員会では以下のことが審議された。

分類方法の見直し(3分類案および5分類案)
有害液体物質の汚染分類は、GESAMPの毒性の再評価と平行して、BLG小委員会で現行の5分類方式(A/B/C/D類および無害)から、3分類方式(X/Y/Z類)への見直しが検討されてきた。

第7回BLG小委員会では、5分類方式を主張する日本、米国などと、3分類方式を主張するオランダ等の欧州諸国の間で意見が対立した。第7回BLG小委員会では3分類を支持する国の数が5分類を支持する国の数を上回ったが、最終的な分類方法は2003年10月に開催されるBLG小委員会の親委員会である第48回MEPCで最終審議されることとなった。

船型基準の見直し

有害液体物質を輸送する船舶の船型要件の見直しは、GESAMPの毒性の再評価がほぼ終了するのに伴い平行して行われている。汚染分類が3分類方式に見直された場合、一部の有害液体物質は船型要件が変更となり、より厳しい船型要件が要求されるものがある。

現在提案されている船型要件の見直し案では、従来有害性が低いとしてシングルハルトanker(Ship Type)で輸送可能であった物質に対し、ダブルハル(Ship Type)の要件が課されるものがある。これに伴い現在の有害液体物質の輸送形態に影響が及ぶことが予想されるので、船型要件の見直しには慎重な判断が必要とされる。

* GESAMP(The Joint Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Environmental Protection)海洋汚染について科学的観点からの助言を行う専門家グループ。UN, UNEP, FAO, UNESCO, IOC, WHO, WMO, IMO, IAEAが支援するグループで、これらの機関から推薦された専門家で構成される。

6・6 船舶の建造および保船、機関管理対策

6・6・1 バルクキャリアの安全

1. 強化策提案の背景

(1) IMO で講じられたバルクキャリア問題の安全対策
1980年代後半からバルクキャリアー（ばら積み貨物船）の沈没事故が相次いだ。このため、国際海事機関（IMO）では、1994年5月にバルクキャリアー等の検査を強化（ESP：Enhanced Survey Program）するSOLAS条約の改正案を採択し、1996年1月1日から実施されてきたが、さらに抜本的な安全対策が不可欠であるとの合意により、下記要件を中心とするSOLAS条約新第Ⅻ章が、1997年11月のSOLAS条約締結国会議で採択され、1999年7月1日から実施されている。

- (イ) 新船については、任意の1つの貨物倉に浸水しても一定の残存復原性を有し、貨物倉の水密隔壁および二重底の構造が十分な強度を有すること
(ロ) 現存船については、第1番貨物倉（最も前方にある貨物倉）に浸水した状態で、一定の残存復原性を有し、第1～2番貨物倉間の水密隔壁および第1番貨物倉の二重底等の構造が十分な強度を

有すること

(2) ダービシャー号事故

英国政府は、IMO 第70回海上安全委員会（MSC 70）に対し、バルクキャリアーのハッチカバーおよびコーミング（倉口、昇降口など甲板口に取り付けられた口縁）の強度、乾舷および船首楼高さ、船首楼を含む予備浮力、通風筒およびエアパイプ等の船首部の保護対策を提案し、同委員会は費用対効果を確率論的手法を用いて検討する総合的安全性評価（FSA：Formal Safety Assessment（資料6 24参照））、手法を用いて検討することとした。これらの提案は、1980年に発生したダービシャー号の海難事故に関する1988年の報告書に基づいている。

英国籍「ダービシャー」号は、ダブルサイドスキンのオアバルクオイル（鉱油兼用船）で、1976年にベルギーで建造された。同号は、微粉精鉱15万7千トン積載し、1980年7月10日にカナダのセブンアイランド港（ケベック州）から川崎港へ向けて出港した。その後、9月9日に沖縄東方から「荒天に遭遇しているが9月14日到着予定」との通信を發した後、船員家族2名を含む44名の英国人全員とともに

〔資料6 24〕

FSA とは。

IMO では、2001年5月30日～6月8日に開催されたIMO の第74回 MSC で“Guidelines for Formal Safety Assessment (FSA) for Use in IMO Rule-Making Process”（FSA ガイドライン）が承認され、2002年5月には MSC/Circ. 1023 & MEPC/Circ.392として回章された（関連文書 MSC/Circ.1022 & MEPC/Circ.391参照）。その概念は以下の通りである。

FSA (Formal Safety Assessment) は、Risk Assessment（危険因子の分析および対策）と Cost Benefit Assessment（費用対効果の評価）を主要な要素技術として利用する船舶の安全性評価法の一つである。

IMO で議論されている FSA は規則作成過程のためのツールとして位置づけられている。FSA では、解析内容および結果の透明性及び理解を容易にするために、FSA のプロセスを文書化して記録に残し、これにより意志決定のための共通の議論の基礎を提供することを目指している。

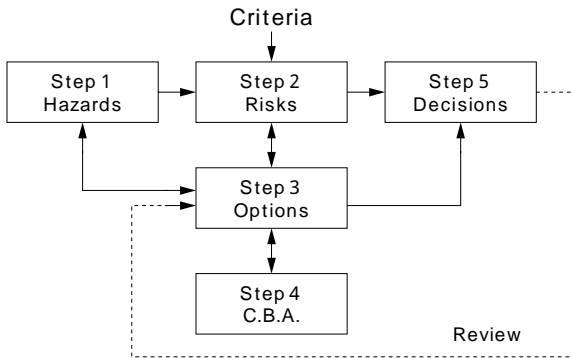
IMO の FSA は、Generic Model という概念を使い、規則の

対象となる一般化された船舶を対象にしている。Generic Model とは「抽象的な概念」で、FSA ガイドラインによれば、「対象船舶／システムについて取り扱う問題に関連している機能、特性、特徴および属性を表現するために規定されるもので、独立した個々の船舶ではなく、定義された機能条件を満たす組織、管理、運用、人、およびハードウェアを含むシステムの集合体」である。

また、FSA は次に示す5つのステップ（Step）からなる手順に従うものである。FSA の5ステップ間の関係は、（資料6 21）に示すとおりである。

- Step 1 : Hazard Identification ; 船舶に内在する人命・環境・財産に関わる災害因子を特定し、
- Step 2 : Risk Analysis ; 確率論等を用いた危険解析により危険 (RISK) を評価し、
- Step 3 : Risk Control Options (RCO) ; リスクを減少させる為の対策 (RCO) を立案し、
- Step 4 : Cost Benefit Analysis ; 費用対効果の評価および対策案に順位付け (ランキング) し、
- Step 5 : Recommendations ; 条約改正等の判断材料等を提供する／勧告をする

【資料6 25】



消息を絶ち、英国社会に大きな衝撃を与えた。

ダービシャー号の遭難原因に関しては、1987年にヒアリングによる公式調査が行われ、「台風の大波が原因で沈没した」との報告書が1989年に出された。しかし、同号の遺族会は、「同号の姉妹船で生じた船尾部と最後部船倉間の隔壁辺りの亀裂による構造的欠陥が原因である」と主張した。遺族側の要望を受けたITF(国際運輸労連)は、1994年に海底調査を実施し、運輸担当大臣に再調査を要求したことから、英国政府は1996年の予備調査、1997年の潜水調査船による詳細調査を実施し、1998年に報告書が発表された。

海底に沈んだ船骸の状態を示す多くの写真を分析したこの報告書では、船首部分は破壊されていたが、船尾部構造は破断していなかったこと、およびその他の写真から、沈没の原因は「乗組員が船首のアクセスハッチを固縛していなかったことによる浸水が原因」としていた。

(3) ダービシャー号事故に関する再公式調査(Reopened Formal Investigation)の報告

1998年の報告は船員遺族側を大いに失望させたことから、英国労働党副首相のJohn Prescott議員は再度公式調査を行うべきと述べ、2000年4月から再公式調査(RFI: Re-opened Formal Investigation)のヒアリングが高等裁判所で行われ、同年11月に報告書が発表された。

再公式調査報告は、乗組員が船首のハッチを固縛しなかったという事実を否定し、沈没の初期原因は船首部への連続した波の打ち上げにより、通風筒やエアパイプが破壊され、ボースンストア等船首部区画が浸水し、その結果、船首トリム(船首喫水が船尾喫水より大きい状態)になり、1番ハッチカバーにまで海水が打ち上げるようになりハッチカバーが

破壊されて浸水、順次2番、3番ハッチも同様となった結果、沈没に至ったとしている。

ハッチカバーの構造強化をはじめ、通風筒とエアパイプの強度調査、アクセスハッチ等の状態の信号標示、船首部区画のビルジ(船底に溜まった汚水)水位の監視装置および独立した排水システム等を含む、以下に示す24項目のバルクキャリアの安全対策が裁判所から勧告された。()内の数字は、再公式調査報告書のセクション14の番号である。

- (イ)「ハッチカバー強度および許容乾舷」
 - 追加の模型実験 (14.1)
 - 模型試験の実施および実験データの早急な解析 (14.2)
 - 最小ハッチカバー強度と最小許容乾舷の関係を規定する新しい算式の導入 (14.3)
 - 新造船だけでなく現存船にも遡及適用 (14.4)
- (ロ)「操船事項」
 - 全船舶に対する毎日の船位報告の強制 (14.5)
 - マリナーズハンドブックの熱帯低気圧遭遇時の危険半径に関する事項の改正 (14.6)
 - バルクキャリアの船長に対する船首部浸水の危険性および乾舷の減少による危険性についての忠告 (14.7)
 - 世界気象機構の自主的船舶航路の監視への参画 (14.8)
 - ウェザールーティング提供会社による明確な船長への指示 (14.9)
- (ハ)「船首甲板上的の設備及び船首部浸水」
 - ベンチレーターおよびエアパイプに対する最小強度基準、その位置および保護の規定を作成するための研究プログラム (14.10)
 - 規則化を目的として、悪天候下での水密性を保持するストアのハッチ蓋の新しい締め付け装置の開発のための研究プログラム..... (14.12)
 - 船首甲板上的の艀装品に対する固定強度の規則化 (14.17)
- (ニ)「チェーンロッカーの水密性」
 - スパーリングパイプのシール改善の調査 (14.15)
 - チェーンロッカーのボルト式マンホールの規則化 (14.16)
- (ホ)「閉鎖ミスの表示」

- 船橋におけるベンチレーターおよびエアパイプの開放または故障時の表示 (14 .11)
- 船橋における船首甲板上のハッチ蓋の開閉表示 (14 .13)
- ケーブサイズ・バルクキャリアーの船首甲板上への照明、ビデオカメラの設置 (14 .18)
- (ヘ)「ビルジポンプ」
 - 船橋におけるケーブサイズ・バルクキャリアーの船首区画のビルジレベルの表示..... (14 .19)
 - 船首区画に浸水した場合の独立ポンプシステムの調査 (14 .20)
- (ト)「ハッチカバーの操作」 (14 .14)
 - ハッチカバーの取扱いマニュアルの改善
 - ハッチカバーの締め付け装置が適正であることの表示
 - ハッチカバーの締め付け装置の自動化
- (チ)「ミスアライメント」
 - 新造船に対する図面承認、就航船に対する検査方法の統一。特に構造の不連続、目違いを防ぐための基準の改善 (14 .21)
- (リ)「図面」
 - 建造時の図面および設計変更時の正確な図面の陸上での管理 (14 .22)
- (ヌ)「暴風による損傷データベース」
 - 暴風による損傷を含めた海難事故のデータベースの作成 (14 .23)
- (ル)「VDR〔Voyage Data Recorder：航海データ記録装置）
 - すべての新造船と現存船への VDR の搭載 (14 .24)

英国は同報告書を IMO 第74回 MSC へ提出し、それらへの対応を求めた。

(4) 引き続き発生するバルクキャリアの海難事故

1998年12月の IMO 第70回MSCから着手されたバルクキャリアの安全対策が検討されている間にも、バルクキャリアの沈没事故が発生しており（資料6 26参照）特に2001年12月23日に大西洋において沈没し26名の全乗組員が行方不明となったクリストファー号事故が、クリスマス直前の悲劇として西欧社会の注目するところとなり、国際的な安全規則の策定に取組んでいる IMO および国際船級協会連合（IACS）の対応の遅さなどが厳しく批判されることとなった。

このような状況下でIACSは、欧米の船級協会主導により、2002年3月15日にバルクキャリアに関する8項目の安全対策を突如発表した。資料6 27に掲げるIACSが挙げた8項目のうち、最初の3項目はすでに実施が決定されており、残る5項目については詳細基準の検討を待って近く最終的に決定されようとしている。

また、IMO は2002年5月の第75回 MSC において、バルクキャリア問題を緊急重要課題として取り上げ、全貨物倉に浸水警報装置の設置を義務付ける SOLAS 条約の改正案に合意した。さらに、バルクキャリアの安全対策を総合的安全評価方法(FSA)を実施したグループの一つである英国を中心とする国際グループの検討結果を基に、バルクキャリアの二重船側化、船員をはじめターミナル要員の訓練要件、および自由降下式救命艇の導入などが提案された。

さらに、2002年7月の第45回 SLF 復原性・満載喫水線・漁船安全小委員会(SLF)は、船体前部のハッ

〔資料6 26〕最近のバルクキャリアの沈没事故の概要

| 船名 | Leader L | Treasure | Varea Asre | Madone | Kamikawa Maru | Christopher |
|-----|--------------------------------------|---------------------------------------------------|-------------------------------------------|--------------------------|------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|
| 船配 | パナマックス | ケーブサイズ | ハンディサイズ | ハンディサイズ | ケーブサイズ | ケーブサイズ |
| 船齢 | 23年 | 18年 | 26年 | 18年 | 15年 | 18年 |
| 発生日 | 2000年3月23日 | 2000年6月23日 | 2000年8月2日 | 2000年9月16日 | 2001年9月12日 | 2001年12月23日 |
| 場所 | バミューダ北東400マイル | ケープタウン沖6.5マイル | アデン湾 | インド洋スマトラ島南西 | 南大西洋ブラジル沖 | アゾレス諸島沖15マイル |
| 積荷 | 塩 | 鉄鉱石 | 不明 | セメント | 鉄鉱石 | 石炭 |
| 概要 | 4番艙外板に亀裂発生、浸水、水密隔壁の崩壊、沈没に至る。18人行方不明。 | 南ア西岸75マイルの地点で4番艙に浸水し、自力でケープタウンまで航行したが、外板が脱落、沈没した。 | 左舷外板に亀裂が生じ沈没。乗組員22人は救助されたが、2人は荒天候のため行方不明。 | 荒天候中、貨物艙に浸水、沈没。乗組員は全員救助。 | 3番艙左舷外板が浸水の原因となり2番左舷バラスタタンクにも浸水し、沈没。乗組員14人は救助されたが、9人は行方不明。 | 荒天中1番ハッチカバーが消失、浸水。その後2番ハッチカバーも持ち上げられた。エンジン停止後、沈没。全乗組員行方不明。 |

6 海上安全対策

チカバーの強化と船首部予備浮力の確保を目的として船首楼（フォックスル）または船首部甲板の高上げを図る国際満載喫水線条約の改正案を作成した。

IMO において検討されている項目は資料 6 28の通りである。

2 . IMO における審議経過

(1) バルクキャリアの安全性向上の検討

1998年5月に開催されたIMOの第70回MSCは、バルクキャリアの安全性向上について、1997年 SOLAS 条約締約国会議の決議に基づき次の船舶に関して、IMO が策定した総合的安全評価方法（FSA : Formal Safety Assessment）を用いて検討を開始することを決定した。

- (イ) 長さ150m未満のバルクキャリア
- (ロ) 新造二重船側バルクキャリア
- (ハ) 密度1780kg/m³未満の貨物を運ぶ現存単船側構造バルクキャリア
- (ニ) 十分な数の貨物倉を持たず、SOLAS 条約第VII

章第4 2規則を満足しないバルクキャリア

SOLAS 条約第VII章第4 2規則の一部抜粋：

1999年7月1日以前に建造された、密度1780kg/m³以上の固体ばら積み貨物を運搬する長さ150m以上の単船側構造のばら積み貨物船は、夏季満載喫水まで積載した全ての積み付け状態において、最前部の貨物倉の浸水に耐え、安定した平衡状態で浮かんでいなければならない。

英国は、自国籍バルクキャリア「ダービシャー号」の事故調査結果から、バルクキャリア全般について、浸水防止対策に係る安全強化等を検討するよう求めるとともに、以下の新たな検討課題を提案し、これらについても FSA の対象とすることとされた。

- (イ) 船首へアクセスする乗組員の保護
 - (ロ) 救命設備（自由降下式救命艇）
 - (ハ) 靑波からの船首部の保護（①船首高さおよびハッチカバー強度、②乾舷および船首高さ、③船首楼を含む予備浮力、④ハッチカバーおよび船首構造の荷重を減少させるための構造）
- また、上記(イ)、(ハ)については、SLF 小委員会において、国際満載喫水線条約1966年（ILLC66）の

【資料 6 27】 Bulk Carrier Safety に関する IACS での 8 項目の安全対策検討状況概要一覧

| 項目 | 対 策 | 概 要 |
|----|-----------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | SOLAS 条約(海上人命安全条約)第12章の早期実施 | No.1/2のバルクヘッド(横隔壁)の補強・損傷時復元性の適用を早める。 (船齢10-15年2003年1月1日以降のIS or SS/船齢10年未満船齢10年目まで) |
| 2 | ESP の改正 | 1) 第2回定期検査時の精密検査(Close-up Survey)の強化 2) 第2回定期検査以後の中間検査は前回の定期検査と同等の検査を行う。 |
| 3 | 貨物倉浸水警報の設置 | SOLAS 条約第12章で設置が一部要求されている貨物倉の浸水警報を現存船、新造船の全貨物倉に設置する。 |
| 4 | フォックスル(船首楼)の設置 | 新造船には船首楼を設置。 |
| | ブレイクウオーターの設置 | 1) 船首楼のない現存船にはブレイクウオーターパネルを設置。 2) ハッチコーミングの補強でも可。 |
| 5 | 船首部の空気管/通風筒の補強 | 暴露部のパイプの補強 |
| | 船首部の Small Hatch の補強 | 小倉口の強度の強化 |
| | ウィンドラスの据付部の強度を補強 | 取り付けボルトの強度を強化。 |
| 6 | ハッチカバー強度の強化 | 1) 船首部0.25Lに設置されるハッチカバーおよびコーミングの強度の見直し 2) 移動防止装置を設ける。 |
| 7 | ホールドフレームの強度を強化 | 1) IACS の単船側バルクキャリアの船側構造要件(UR S12)の見直し 2) ホールドフレームの切替基準の策定 |
| 8 | 船首部区画への浸水警報の設置 | 貨物区域より前方の区画への浸水警報を設置する。 |

【資料 6 28】 Bulk Carrier Safety に関する IMO での安全対策検討状況概要一覧

| | | |
|---|---------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | 貨物倉・船首区画・船首部バラスタタンクへの浸水警報装置 | 1) 貨物倉に浸水警報をつける(タンクトップ上0.5m & 2m)。 2) 船首区画に浸水警報をつける(0.1m)。 3) 船首部バラスタタンクに浸水警報をつける。 |
| | 船首区画への排水装置設置 | 船首区画に遠隔操作できる排水装置を設置する。 |
| 2 | ILLC 条約(国際満載喫水線条約)の見直し 1) ハッチカバーの強度 2) 船首部予備浮力の確保 | 1) 船首部予備浮力の確保(実質的に船首楼の設置が必要) 2) ハッチカバーの設計荷重の見直し |
| 3 | Means of access (固定足場) | 点検用足場を設置する。 |

改正の1988年議定書の改正(以下、ILLC66条約改正と記す)作業の中でも審議されることとなった。

さらに、英国は、自国を中心とする国際協力によって、FSAによるバルクキャリアの安全性に関する検討を推進することを提案し、バルクキャリアの安全に関する総合的なFSAを、英国を中心とする国際チーム(英国、米国、日本、ギリシャ、オーストラリア、IACS、ICFTU(国際自由労働組合連盟)等が国際チームへ参加を表明)で実施することが決定された。

(2) FSAの進捗状況

(イ) 第74回MSCにおける進捗

第74回MSCにおいて、ノルウエーと各国の船員労働組合が加盟する国際運輸労連(ITF)など貿易関係に従事する労働組合の連合組織であるICFTU(国際自由労働組合連盟)の共同作業によるFSAおよびIACSによる単独のFSAの調査報告が提出された。

(a) ノルウエーとICFTUによる共同作業FSA

ノルウエーとICFTUが、以下の救命設備を採用することにより沈没事故からの脱出成功率が1/2から2/3も改善されるという調査報告を共同提出した。

- ① 自由降下式救命艇の強制化
- ② イマーション・スーツの全乗組員への支給
- ③ 全ての貨物倉および船首部区画に水位表示付き警報装置の設置

(b) IACSによるFSA

IACSは、船首部の水密性に関するFSAの調査報告を提出した。

- ① すでに導入されているRCO(RCO: リスクを減少させるための対策)
 - SOLAS条約第XII章(例えば、バルクヘッドの強化を含むIACSのURなども含めて)と既存船のバルクヘッドの強化
 - 検査強化プログラム(ESP)
 - IACS UR S21にあるハッチカバーの強度
- ② 新しいRCO
 - ForecastleあるいはBulwarkの設置
 - バルクヘッドの強化
 - ハッチカバーの強化と操作性の良いハッチカバーの閉鎖装置
 - 積載する貨物量の制限あるいは乾舷の増加
 - 貨物倉およびForepeakに対する浸水警報装置

- デッキ上の開口部に対する設計標準の改正
- 二重船側構造
- 貨物倉の単船側構造の内側の塗装の適用および保守

(ロ) 第75回MSCにおける進捗

(a) 日本のFSA

① 日本の実施したバルクキャリアの海難事故の実態

IMOにおけるバルクキャリアの総合的安全性評価(FSA)に対応するために、日本造船研究協会に、FSA研究のための部会が設けられた。その第一段階として、世界の海難データベースから重大事故データを入念に調査し、バルクキャリアの構造または浸水に関するリスク評価のための適当なデータとして、1978年から2000年8月までのバルクキャリアの事故例360件を抽出した。

その結果、バルクキャリアの船型別の事故の態様は、資料6 29が示すように以下のような特徴を有していることが明らかとなった。

- (I) 船体構造の損傷による浸水事故が209件(58%)あり、その半数が全損事故である。
- (II) スモールハンディサイズ的全損事故は36%を占め、高い全損率を示している。
- (III) ケーブサイズ型全損事故も船腹数を考慮すれば相対的に高く、かつ、浸水を伴わない荒天時の構造損傷においても高い事故率であるが、この場合には全損に至っていない。
- (IV) 浸水事故の大部分は構造損傷によるもので、ハッチカバーや甲板上設置物の損壊による浸水事故は相対的に少ない。

また、資料6 30に示すように、これらの事故による乗組員の犠牲者は同期間中に合計1,126名に上っているが、その95%は浸水事故によるもので、さらにそのうちの75%が船体構造損傷に関連している。船型別では浸水事故による犠牲者の74%がハンディサイズおよびスモールハンディサイズによるもので、浸水事故以外の事故による5%の犠牲者はすべて荷崩れによる事故で、ハンディサイズおよびスモールハンディサイズに集中している。

② 日本の提出した最終勧告

2002年5月の第75回MSCにおいて、日本は以下の報告を提出した。

6 海上安全対策

(I) バルクキャリア全般

バルクキャリア全体の危険レベルは SOLAS 条約第Ⅶ章(1 .(1)参照)適用後も他船種と比べて ALARP(As Low As Reasonably Practica-

ble : 対策が絶対に必要な危険レベルと対策が無視できる危険レベルの間の中間領域)領域の比較的危険レベルの高い位置にあると推測され、費用対効果 (CE : Cost Effective) の観

〔資料 6 29〕 事故の態様・船型別事故件数

| 事故の態様 | | 事故件数 | | | | |
|---------|--------------------------------|--------------|---------------|---------------|----------------|----------------|
| | | Capesize | Panamax | Handysize | Small Handy | 合計 |
| 浸水事故 | 構造損傷による浸水 | 32 (14) | 29 (15) | 98 (31) | 50 (35) | 209 (95) |
| | 甲根上設置物の損壊による船首部の浸水 | 1 (1) | 2 (0) | 3 (0) | 1 (0) | 7 (1) |
| | ハッチカバーの損壊または移動による浸水 | 4 (0) | 1 (0) | 16 (8) | 1 (0) | 22 (9) |
| | 小計 | 37 (15) | 32 (16) | 117 (39) | 52 (35) | 238 (105) |
| その他損傷事故 | 浸水を伴わない荒天時の構造損傷 | 20 (0) | 8 (0) | 17 (0) | 7 (0) | 52 (0) |
| | 荷役中の構造損傷 | 2 (1) | 2 (1) | 6 (0) | 3 (1) | 13 (3) |
| | 航海中の荷崩れによる事故 | 0 (0) | 0 (0) | 8 (2) | 9 (5) | 17 (7) |
| | 平穏な海域または配管による浸水のための研究の対象外とする事故 | 4 (0) | 11 (2) | 13 (1) | 12 (4) | 40 (7) |
| 小計 | 26 (1) | 21 (3) | 44 (3) | 31 (10) | 122 (17) | |
| 合計 | 63 (16) | 53 (19) | 161 (42) | 83 (45) | 360 (122) | |

カッコ内数字は全損事故となったもの

〔資料 6 30〕 事故の態様・船型別事故犠牲者

| 事故の態様 | | 犠牲者数 | | | | |
|---------|--------------------------------|----------------|----------------|----------------|--------------------|--------------------|
| | | Capesize | Panamax | Handysize | Small Handy | 合計 |
| 浸水事故 | 構造損傷による浸水 | 130 (130) | 89 (89) | 241 (237) | 325 (325) | 785 (781) |
| | 甲根上設置物の損壊による船首部の浸水 | 44 (44) | 0 (0) | 0 (0) | 0 (0) | 44 (44) |
| | ハッチカバーの損壊または移動による浸水 | 0 (0) | 17 (17) | 217 (215) | 0 (0) | 234 (232) |
| | 小計 | 174 (174) | 106 (106) | 458 (452) | 325 (325) | 1,063 (1,057) |
| その他損傷事故 | 浸水を伴わない荒天時の構造損傷 | 0 (0) | 0 (0) | 0 (0) | 0 (0) | 0 (0) |
| | 荷役中の構造損傷 | 0 (0) | 0 (0) | 0 (0) | 0 (0) | 0 (0) |
| | 航海中の荷崩れによる事故 | 0 (0) | 0 (0) | 20 (20) | 34 (34) | 54 (54) |
| | 平穏な海域または配管による浸水のための研究の対象外とする事故 | 0 (0) | 4 (4) | 0 (0) | 5 (5) | 9 (9) |
| 小計 | 0 (0) | 4 (4) | 20 (20) | 39 (39) | 63 (63) | |
| 合計 | 174 (174) | 110 (110) | 478 (472) | 364 (364) | 1,126 (1,120) | |

カッコ内数字は全損事故となったもの

点で現実的な範囲でできるだけリスクが小さくなるように安全性向上対策を検討すべきである。サイズ毎に見ると、150m未満のバルクキャリアのリスクレベルが高く、対策検討の優先度が高い。

(II) 二重船側船の評価

単船側バルクキャリアの SOLAS 条約第 XII 章の CE と、二重船側の強制化の CE とを比較すると、二重船側の強制化は CE が低く、SOLAS 条約 XII 章に代えて、二重船側を強制化することは正当化されない。ただし、船主がオプションとして採用した場合は、ダブルサイドスキンと SOLAS 条約 XII 章適用後のシングルサイドスキンのリスクレベルは同程度であると考えられることから、追加的な RCO が強制化されなかったことは正当化される。

(III) 150m 未満の単船側バルクキャリア

150m 未満の単船側バルクキャリアは、現在 SOLAS 条約 XII 章適用外である。しかし、150m 未満のバルクキャリアに対しては単一貨物倉の浸水が致命傷となる可能性が高いと考えられ、貨物倉を増やす等の抜本的な対策を講じない限り、SOLAS 条約第 XII 章で要求される浸水後の事故拡大防止策は有効でないと判断される。そのため、浸水防止を目的とした対策が必要である。つまり、150m 未満の単船側バルクキャリアは、バルクキャリアの中では相対的にリスクが高く、対策の必要性が大きい。従って、①新造時：船側構造の腐食予備厚の増加、②就航後：船側構造の腐食制御、の RCO の導入の検討が推奨される。

(IV) 150m 以上の単船側バルクキャリア

150m 以上の単船側バルクキャリアについては、二次防壁として浸水後の対策が講じられているが、さらなる安全対策としては浸水防止対策が有効である。費用対効果の検討結果によれば、単船側のまま腐食予備厚を増加させる等の方法が推奨され、二重船側の強制化はこれと比べて費用対効果が低いので推奨されない。従って、①新造時：船側構造の腐食予備厚の増加、②就航後：船側構造の腐食制御、の RCO の導入の検討が推奨される

(b) 第75回 MSC における FSA の検討作業

英国を中心とした FSA の共同研究グループに

よる報告書の提出は MSC76 に延期されたため、すでに、調査結果が提出されている各 FSA の結果を総合的に検討することができず、総合的な評価検討は、先延ばしされた。

(3) 国際満載喫水線条約 (ILLC66) に関する審議

英国は、バルクキャリアに関する模型試験を重ね、第71回 MSC から第75回 MSC に対し、船首部浸水およびハッチカバー設計荷重等に関する現行のルールについて、グレードアップを求める問題提起を続けた。

(イ) 模型試験およびハッチカバー設計荷重

第71回 MSC (1999年5月) および第72回 MSC (2000年5月) において、英国は英国ストラスクライド大学の船舶復原性および研究センター (SSRC : Ship Stability and Research Centre) にて実施したハッチカバーに対する青波の打ち込み荷重実験について紹介した。第71回 MSC で、英国はダービシャー号と同様の模型にて、船首予備浮力、肥大船の船首高さ、縦方向慣性力を変えて実験したところ、船首高さは青波荷重に影響を与えること、現行の満載喫水線条約のハッチカバーの設計荷重が小さいために危険であること、船首部の乾舷を増やすことが効果的等であることが判明し、さらに船の大きさ、船首高さ、波向、船速、海象条件を変化させた実験を行う旨表明した。第72回 MSC においては、ハッチカバーは船舶の耐用期間のうちに遭遇すると予想される最大荷重に対して設計すべきで、現行の設計基準を検討し、ILLC66条約にあるハッチカバーに対する技術基準を改善する旨の提案を行った。その結果、実験方法 (海象の発現確率、波形の急峻率の増加、ハリケーン下での前進速度、長波頂波の使用、船の長さに応じた波長の使用、最小乾舷での実験等) の問題点や SLF 小委員会で、すでにハッチカバーの荷重・強度の検討が進められていることなどが、日本、中国、IACS から指摘され、SLF 小委員会で再検討されることとなった。

英国のみによる模型試験に問題が指摘されたことから、英国は、第73回 MSC (2000年11月) において、オランダの MARIN という模型実験施設において、IACS と英国が共同で実験を 3 タイプ (SSRC のケープサイズ、新ケープサイズおよび新パナマックス) の模型で、ハッチカバーに対する青波の打ち込み荷重についてやり直している実験につい

て中間報告するとともに、IACS と共同で実施しているハッチカバーに対する青波の打ち込み荷重に関連して、ハッチカバーに作用する打ち込み荷重を実験結果を用いて ILLC66条約第16規則を見直すこと、また ILLC66条約第16規則の強度基準は、現在の学識・設計思想にあっていないので、IACS が1998年7月1日以降に建造されたバルクキャリアに適用しているハッチカバーの強度基準「UR-S21」をベースにして最新の基準にすること、および、船首から船の長さ25%の範囲だけでなく、全ハッチカバーについても、同様の考え方で見直すことを提案した。さらに、第74回 MSC(2001年5月)において、英国は、現行 ILLC66条約(88議定書)のハッチカバー荷重基準は満載喫水線条約1930年(1930LLC)で作られ、現在の知見および最近の設計や構造様式が反映されていないこと、IACS UR-S21は極限海象状態に対応するものとなっていないこと、および、UR-S21は船首部25%以降を対象としていないことなどを考慮し、今回の実験結果を用いて、改正作業中の ILLC66に反映させることを提案した。

これに対しわが国は、日本でケープサイズバルクキャリアの模型を使用し、打ち込み荷重の実験を行っていることを表明するとともに、さらに、UR-S21を参考とすることは賛成するが、ハッチカバーの設計に起因する損傷事例と併せてハッチカバーの強度基準を決定すべきこと、および、瘦せた船型の荷重についても検討が必要である旨指摘した。

2002年5月に開催された第75回 MSCにおいて、英国は、ダーピシャー事故を契機に行われた Re-Opened Formal Investigation の勧告に従って、オランダの MARIN で行われたハッチカバー打ち込み荷重の模型実験の結果(ハッチカバーおよびハッチコーミングに関する環境荷重、垂直方向荷重、水平方向荷重)および解析進捗状況の報告を行った。これは中間報告ではあるが、本実験から得られた結果(損傷時の荷重、水平方向の荷重)を考慮し、IACS の UR-S21を見直すこと、ILLC66条約のハッチカバーの設計荷重に本実験結果を用いることを要求した。

審議の結果、ILLC66条約改正作業の中で、環境荷重基準を見直すことに合意し、2002年7月開催予定の IMO の第45回 SLF 小委員会で、検討するこ

ととなった。

現行 ILLC66条約(88議定書)のハッチカバー設計荷重要件は、一律 $1.75t/m^2$ (許容応力は破断強度の $1/4.25$ なので、軟鋼の場合 $42.0/4.25=9.88kg/mm^2$)である。2001年9月開催の第44回 SLF において、許容応力は降伏応力の $1/1.25$ とし、軟鋼の場合、 $42.0/1.25=19.20kg/mm^2$ と見直され、 $L=100m$ 以上の船で FP(Fore Perpendicular)において $6t/m^2$ 、FP から $0.25L$ の位置で $3.5t/m^2$ (現行とほぼ同じ)とし、その間は直線で補完するという改正が SLF 小委員会の下に設けられた ILLC66条約改正検討の CG(書面審議グループ)より提案されていた。

第45回 SLF において、英国は MARIN での実験結果を踏まえ、ハッチカバーについての設計基準について、実験の結果、船長 $L=100m$ 以上の船舶に対し前方から $0.25L$ での乾舷甲板上の荷重は、FP にて $9t/m^2$ の荷重で FP から $0.25L$ 後方で $4.3t/m^2$ とすること、なお、安全係数は 1.25 、UR-S21の計算式は、個々の船舶に対し、長さ、コーミングトップから乾舷、船型、船速が考慮されているので一般化された要件よりも船型に応じ、より正確な荷重に相当する、いかなる海象状況の水平方向の荷重にも耐えることのできる要件を満たしたものでなければならないこと、強度クライテリアについて NET で改正すること、改正規則は新造船適用であるが、原則、現存船にも合意された基準が適用されること等を提案した。

これに対し、わが国は、英国の実験は荒天下における船速の減少が考慮されていないこと、ピーク値を用いた荷重を採用していることから、提案されている打ち込み荷重値をハッチカバーの設計荷重とすることは適切でないとして主張した。さらに、バルクキャリアと一般貨物船の実験結果やハッチカバー損傷に起因する事故も少ないことを考慮し、バルクキャリアについては CG 案を支持して FP において $6t/m^2$ 、その他の船舶には一般貨物船の実験を踏まえ $4t/m^2$ を提案した。これを中国、インドネシアは支持した。

一方、英国は、本実験は荒天下の船速で、ダイナミックファクターを考慮した解析であることを主張した。ノルウェーは、SOLAS 条約 IX 章で定義されるバルクキャリアとそれ以外のバルクキャリアでも船型が同じなので、この区別の仕方に疑義

を唱えた。さらに、わが国の提案に対し、フランスおよびドイツは、減少乾舷船については英国の実験値をもとにFPで 9 t/m^3 、その他の船についてはFPで 7.67 t/m^3 (0.1L で 6 t/m^3)とすべきであると主張した。

その結果、減少乾舷B-60/B-100の減少乾舷船とB型船とで別々に荷重レベルを規定し、その値については、両案併記「減少乾舷船」:FPにおいて $[6.0\text{ t/m}^3][9.0\text{ t/m}^3]$ の2案、「B型船」:FPにおいて $[4.0\text{ t/m}^3][6.76\text{ t/m}^3]$ の2案をそれぞれ並記のまま第76回MSCへ提出することとなった。また、ハッチコーミングについて、水平方向の荷重に耐えうるものであることとの規定(具体的な数値の規定なし)が加えられることが合意され、第76回MSCへ提出することとなった。なお、現存船への遡及適用については、審議されなかった。

(口) 船首予備浮力

現状のバルカー等では船全体で予備浮力を満足するような乾舷を有していれば規定の船首部乾舷が要求されていない。

第70回MSCにおいて、SLF小委員会に対し船首部予備浮力の検討が指示された。2001年9月開催の第43回SLFに中国が船首部の予備浮力の不足について指摘したことを契機に、第44回SLFにおいて、中国は、乾舷の小さい最小乾舷で航海するバルクキャリアの船首部分の予備浮力が十分でないために船首部分からの海水打ち込み、ハッチカバー荷重が大きくなっているのではないかと指摘し、CGの議題の一つとして、①現存バルクキャリアの船首部近傍の予備浮力分布の調査、②必要と認められれば、船首部近傍の予備浮力分布を考慮した提案の作成に取り組むこととなった。ただし、この審議は長期的課題として、第45回SLFで終了予定のILLC66条約改正に反映させる必要は無いことが合意された。

しかし、2002年7月開催の第45回SLFにおいて、ILLC66条約に規定されている船首部標準乾舷のない(要求値以下)船は、船首部の予備浮力が不足しているとして、船首部 0.15L に同規定と同等の乾舷またはフォクスルを設けるという提案が中国から提出され、日本は予備浮力は全体で考えるべきという反論をしたが、乾舷の少ないバルカーでは船首部での予備浮力を考慮すべきという意見が多

数を占め、乾舷やフォクスルにより船首部の乾舷を増すことはピッチング等による冠水に対して付加浮力を与える効果があることが認められた。この案は、対象をB型乾舷船(タンカー、ガスカリヤを除く)とした場合、中国の試算によると、ILLC66条約で要求される舷弧(シア)を持たないケーブサイズバルクキャリア($L=260\text{m}$)の場合、船首高さを約 5m (乾舷: 2.5m +フォクスルデッキ: 2.5m)上げなければならないこととなる。

(八) 最小船首高さ

最小船首高さの検討を進めるにあたり、SLFの下に設けられたILLC66条約改正検討のCG(書面審議グループ)は、現行ILLC66条約の最小船首高さも参考に、CGメンバーによる実船および代表船型についての計算結果に基づき、海水打ち込みの長期発生確率を満足するように船首高さを設定することとした。第45回SLFにおいて、日本はCG提案式が耐航性理論を一貫して用いている合理性を支持したが、CGの式は大型バルクキャリアの場合、現行基準を 10mm 程度下回る場合があり、これはバルクキャリアの安全性の低下に繋がるとの指摘がなされた。このことが大きな判断理由となって、理論的な一貫性はないものの、肥大船型が現行基準より上回る中国提案の算式が採用されることが合意され、第76回MSCへ提出されることとなった。

同算式による値と、現行規定の値を比べると以下の特徴があるが、日本で建造された約120隻について試算を行った結果、設計変更は必要ないことが確認されている。

- (a) 船長 100m 以下の船については、現行の船首高さに比べ 500mm 程度高くなる場合がある。
- (b) 船の長い肥大船については、現行の船首高さに比べ同等あるいは高くなる。
- (4) ダービシャー号事故に関する再公式調査(Reopened Formal Investigation) 関連

英国は、第74回MSCにおいて、コールマン上級判事によってまとめられたダービシャー号事故の再公式調査から得られたリコメンデーションを紹介するとともにそれへの対応をIMOに求めた(1.(3)参照)。

審議の結果、船首部の浸水危険性を知らしめる船長へのリコメンデーションについてのMSCサーキュラーが合意された。また、次の事項について、航行安全小委員会(NAV)、設計設備小委員会(DE)およ

び SLF 小委員会等の関係する小委員会で検討することとなった。

- 船舶の位置の毎日の報告および Weather Routing については、NAV 小委員会
- スパーリングパイプのシールとチェーンロッカーの閉鎖方法、船首部の浸水監視装置については、DE 小委員会および SLF 小委員会
- 保船プログラムについては、DE 小委員会
- 荒天時の損傷報告を IMO にさらに積極的に行うように各国へ要請した。

(イ) 船舶の位置の毎日の報告および Weather Routing

2002年7月開催の第48回 NAV において、①すべての船舶が位置情報を会社へ報告することの強制化、および②ウェザールーティングサービスが船長裁量に及ぼす影響について審議した結果、①についてはすでに IMO が策定している勧告で十分満たされており、②については、IMO の規則にはウェザールーティングサービスが船長裁量を侵害できると解釈されるものは何もなく、現行 SOLAS 条約 V 章第34規則（安全航行および危険回避）で担保されていることが確認され、新たな検討はしないことが合意された。

(ロ) スパーリングパイプおよびチェーンロッカー

第74回 MSC での英国による「ダービシャー号事故に関する再公式調査 (RFI) の報告によって検討が指示されたスパーリングパイプおよびチェーンロッカーの水密性に関し、第45回 SLF 小委員会において以下の改正案が作成され、第76回 MSC へ提案されることとなった。

- (a) スパーリングパイプおよびチェーンロッカーは、乾舷甲板まで水密とすること。
- (b) 出入り口を設ける場合は、堅固な [水密] 蓋により閉鎖し、さらに密に配置されたボルトにより締め付けなければならない。
- (c) スパーリングパイプのアンカーチェーン出入り口に、浸水を最小限度とするための恒久的に取り付けられた閉鎖装置を設けなければならない。

(ハ) 船首部の浸水監視装置

2002年3月開催の第45回 DE 小委員会において、単船側および二重船側の500GT 以上のバルクキャリアに対する貨物倉、最前部の貨物倉より前方のバラスタック、および、最前部の貨物倉より前方のドライスペースおよびボイドスペースへの水

位警報装置の設置、また、衝突隔壁より前方のドライスペースへのビルジの排出設備の設置を強制化する原案が作成され、第75回 MSC において、さらに新造・現存を問わず、2004年7月1日以降最初の検査時（年次、中間または更新検査）までに設置が義務付けられるという SOLAS 条約第VII章の改正案が原則承認され、第76回 MSC において採択することが合意された。

3 . 船級協会の対応

(1) IACS の対応

IACS は、バルクキャリアの安全問題に関し、英国と共同でオランダの MARIN という実験水槽における模型試験に参加するとともに、FSA スタディなどに関与してきた。また、英国のダービシャー沈没事故に関する再審理 (RFI) の結果としてバルクキャリアの安全についての提言が出されており、2001年末に発生したクリストファー号事故を契機に迅速な対応を迫られていた。

IACS を取り巻く、特に英国における、このような状況の下、新造船のみならず既存船にも及ぶ8項目の安全対策（資料6 27参照）を、欧米の船級協会主導により、2002年3月15日に発表した。IACS が挙げた8項目のうち、最初の3項目「SOLAS 条約（海上人命安全条約）第12章の早期実施」、「検査強化プログラム（ESP）の改正」、「貨物倉浸水警報の設置」は3月に実施が決定された。その後、残る5項目「フォクスル（船首楼）ブレイクウォーター等の設置」、「船首部の空気管／通風筒、Small Hatch、ウィンドラスの据付部の補強等」、「ハッチカバーの強化」、「ホールドフレームの強化」、「船首部区画への浸水警報の設置」について、専門検討グループにおいて詳細基準に関する検討を行ってきた。

2002年7月に IACS 議長となったアラン・ギャビン氏（ロイズ船級協会）は、船級協会の透明性と産業界との密接な関係を優先課題として、9月上旬に当協会を含めアジアの船主団体、9月中旬に欧州の船主団体と意見交換をおこなった。これらの意見交換の場で、船主団体からモデルテストの妥当性についての問題が多数指摘された。（IACS は英国と共同で実施した MARIN のモデル試験結果をもとに、ハッチカバーの設計垂直荷重アップを求める案を提示していた）。また、事故原因が明確なデータによれば垂直荷重不足が原因による事故件数がほとんどなく、ハッ

チカバーの設計垂直荷重強化により減少が期待できる事故および人命の喪失の可能性が小さいこと、IMOへ提出されているFSA (Formal Safety Assessment) スタディの資料が、FSAを実施した国、団体等でまちまちで統一性に欠けていることなどを指摘され、再考を求められた。

IACSの8項目のうちの残る5項目についての最終決定は、当初2002年9月の予定であったが、作業が長引いた。特にNKは、ハッチカバーに関連した項目の技術的妥当性に対する疑問を提起した。「ホールドフレームの強化」、「ESPの改正」および「船首部の空気管／通風筒、Small Hatchの強化」を実施した場合に、貨物倉への浸水のリスクが大きく減少するので、ハッチカバーに対して行う対策がどの程度の費用対効果があるかをさらに詳しく検証する必要があると主張した。また、海難を起こした船のデータからILLC66より以前の満載喫水線条約(1930年条約)によって建造された船を除外すると共に、海難時の船齢の高い船に対しては衰耗腐食等の劣化も考慮すべきであると主張した。この主張にIACSメンバーも同意し、ハッチカバーについてのFSAスタディが実施され、その結果、ハッチカバーに対する対策を実施しても費用に対して効果が少ないことが検証された。

2002年11月末時点で、「現存船についてのホールドフレームの強化(切替え基準／補強および塗装基準についての統一規則が採択された)」、「船首部の空気管／通風筒、Small Hatch、ウインドラスの据付部の補強等(統一規則が採択された)」、「現存船についてブレイクウオーター等の設置(IACSとしての検討議題から削除された)」および「現存船についてハッチカバー強度の再評価(IACSとしての検討議題から削除された)」については一応の結論を得たが、2002年12月に開催される第76回MSCでの審議の行方によっては、これが覆される可能性を含んでいる。

またIACSの8項目のうち、すでに決定された「貨物倉浸水警報の設置」については、同様の規定が第76回MSCで採択される予定のSOLAS改正案に盛り込まれており、規定の重複を防ぐため、SOLAS改正案採択後見直されることとなっており、依然として予断を許さない状況である。

(2) 日本海事協会(NK)の対応

NKは、バルクキャリアの安全問題に関し、IACSの規則には技術的な正当性が必要であるとの態度を

示した。特にホールドフレームの腐食による強度劣化およびハッチカバーの補強により達成されるリスクの低減については、研究および検証を繰り返し、技術的見地から意見をIACS内外へ発信した。

(イ) ホールドフレームの腐食についての研究

ホールドフレームの腐食は、防蝕措置が不完全な場合には、予想以上に早く進行し、このことがフレームに支えられている外板の損傷を招き、最終的に浸水に至らしめる原因となっていることが認識されている。NKの調査によれば、とりわけケーブサイズバルクキャリアによる石炭の輸送において、石炭は硫黄分と水質分を多量に含むことから、貨物倉内で自然発熱により化学反応を起こし、水質分が希硫酸化することによって、ウェブフレームなどの船体鋼材を腐蝕させ、腐食に大きく影響することが明らかにされている。

また、塗装が剥がれた箇所が起点となり孔状の腐食(pitting dimple corrosion)が進展し、ウェブフレーム等の強度を著しく低下させる。しかも腐食が均一でないため、板厚計測により得られたデータからウェブフレーム等の実態を正確に把握するのが必ずしも容易でないことも明らかにされている。

(ロ) ハッチカバーについてのNKの見解

NKは、資料6 31(4)(イ)(b)参照)に示すハッチカバーに起因する可能性のある海難実態を十分認識し、また、FSAの考え方を取入れて人命喪失のリスクを低減するための他の諸対策との相乗効果についても考慮した。

船の貨物倉が浸水するケースについて、ハッチカバー強化の効果を次のように考察した。

(a) 衝突による浸水

NKは、衝突は通常荒天時には起きないとしている。従って、浸水区画以外のハッチカバーを浸水での乾舷減少を考慮した荒天時の大きな波浪荷重に耐えるよう強化することは、衝突による貨物倉浸水と関連がない。

(b) ハッチカバーが損傷することによる浸水

ハッチカバーが起因となる船舶の沈没は少ない。特にIACS UR-S21(IACSが作成したハッチカバー強度の統一規則)に従って作られたハッチカバーでは、青波荷重で崩壊するリスクはILLC66に適合するハッチカバーに比べて小さいと考えられる。またフォクスル(船首楼)を設置しても、ハッチ

6 海上安全対策

カバーへの垂直荷重軽減には寄与せず、期待できる効果も小さい。

(c) 船側からの浸水

ホールドフレームの健全性の確保が必要。ホールドフレームの強度を再評価し、ESPにより検査が確実に実行され、防蝕等の保守が十分に行われれば、船側からの浸水のリスクは小さくなり、他貨物倉浸水時の非浸水区画のハッチカバー強化は不要である。

(d) 船首部通風筒等からの浸水

船首部通風筒等が強化され、検査が厳格に実施されれば、船首部区画への浸水のリスクは小さくなり、(c)と同様な効果が期待できる。

4. わが国における対応

(1) 当協会の対応

(イ) 基本的な考え方

(a) 検査の質の重要性

当協会は、検査強化プログラムが導入されたにもかかわらず、バルクキャリアの浸水事故が続いている原因は、検査が適切に船の状態を判断できるものとなっていないからではとの懸念を持っている。板厚計測も、構造部材の真の強度が判断できるよう適切に実施されているのであろうか。残存板厚が同じであっても、防蝕塗装が完全な場合とほとんど施されていない状態とでは、評価は異なるはずである。

バルクキャリアの事故は船齢15年以上の船に多く発生している。船体構造に係わる事故は、積荷

〔資料6 31〕 ハッチカバーを含む閉鎖装置が浸水の原因とされる事故例

| 事故原因 | スモールハンディ | | | ハンディサイズ | | | パナマックス | | | ケーブサイズ | | |
|-------------------------------------|----------|-----|-----|---------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|--------|--------|--------|----------------|-----------------|-------------|
| | 船 齢 | 事 故 | 死亡者 | 船 齢 | 事 故 | 死亡者 | 船 齢 | 事 故 | 死亡者 | 船 齢 | 事 故 | 死亡者 |
| ハッチカバーの損傷が浸水の最初の原因かどうか不明なもの | | | | 17 12 22 18 20 18 18 18 14 16 8 73 | ATL ATL ATL ATL ATL ATL ATL ATL ATL ATL ATL ATL | 13 51 24 26 5 31 24 0 0 20 20 25 | | | | 17 | ATL | 30 |
| ハッチカバーの損傷が最初の原因ではないもの | | | | 25 20 | W ATL | 0 0 | 18 | W | 0 | 12 [4] | CAS [ATL] | 0 [44] |
| 青波の垂直荷重のためにハッチカバーが損傷したもの | 7 | | 0 | 17 3 14 8 17 | ATL CAS ATL W W | 0 2 0 0 0 | | | | 18 15 12 | W CAS CAS | 0 0 0 |
| ハッチカバーが波の水平力や固定不具合のために流されたり落ちたりしたもの | | | | 9 21 21 15 18 31 | ATL ATL ATL ATL W CAS | 30 24 27 69 0 0 | 24 | ATL | 17 | | | |
| 衰耗、水密不具合、荷役操作などによる損傷 | | | | 39 7 26 | ATL W W | 33 0 0 | | | | 17 | CAS | 0 |
| 通風筒、小開鎖装置、口縁からの水漏れなどからの浸水 | 16 | W | 0 | 4 7 8 | W W W | 0 0 0 | 5 7 | W W | 0 0 | [4] | [ATL] | [44] |
| 上記以外で船側外櫃などの原因によるもの | | | | 7 | ATL | 32 | 23 | ATL | 18 | 17 | ATL | 0 |
| 合計または平均 | 11.5 | - | 0 | 16.3 | - | 456 | 15.4 | - | 35 | 14.0 | - | 74 |

事故種別：ATL（全損）、W（浸水）、CAS（損傷のみ）

死亡者：行方不明者を含む。FSA 研究では死者数の削減を対策の効果として評価する指標としている。

[] 内標記はダービシャー号。

の種類、積付コンディション、遭遇した海象等、船の使われ方も影響するであろうが、船が新しいときには起きないということは、船の手入れが不十分であったり、検査が適切に船の状態を把握しないままに船級証書が発行されてしまった可能性も否定できない。

検査の時期を早めたり、間隔を短縮すれば検査の機会は増加すると考えられるが、船主にとっては検査準備など煩わしいばかりか稼働率が下がるばかりである。重要なことは「定められた検査時に、適切な方法で検査し、構造部材の状態を判断できる有能な船級検査員により質の高い検査が実施されること」である。

板厚基準をいくら強化したところで、衰耗の状態を的確に判断できなければ、修繕の時期も判断できないことになる。IACSはまず第一に検査の質の向上に取り組むべきである。

(b) ハッチカバーの取り替え

IACSの8項目およびIMOで審議中の強化策の中で、既存船に適用すれば費用が莫大であるばかりか、安全性向上の効果が疑われるのがハッチカバーの問題である。

英国を中心とする国際グループとわが国が実施した総合的安全性評価研究から、両グループが挙げたハッチカバーを含む閉鎖装置が浸水の原因とされる計47例を原因別、船型別に一覧表にしたものが資料6 31(前掲)である。この表からは以下のことが読み取れる。

- ① 明らかにハッチカバーが最初の原因とされる全損(ATL)または死者を伴った重大事故は3件しかなく、船型はいずれもハンディサイズで、死者はそのうち1件で2名のみである。
- ② また、重大な事故には至らなかったハッチカバー損傷のケースは3件あるが、船型はいずれもケープサイズで、そのうち1件(船齢18年)で浸水しているものの、他の2件(船齢は15年と12年)では浸水しておらず、死者は発生していない。
- ③ しかしながら、ハッチカバーそのものの崩壊ではなく、ハッチカバーが外れたり、ハッチコーミングが損傷を受けることが最初の原因とされた事故が5件あり、そのうち4件がハンディサイズ(船齢は9年、15年はそれぞれ1件、および、21年が2件)、1件がパナマ

ックスサイズ(船齢24年)である。

- ④ ハッチカバーが浸水の最初の原因かどうか不明なものも含め、ハンディサイズの事故が多い。(ただし、ハンディサイズは船の数も多い)
- ⑤ いずれの事故も船齢の高い船に多い。

以上のように、ハッチカバーそのものが浸水の原因となる事故は多くはないことをデータが示している。

(c) ハッチカバーに関連する事故への対策

ハッチカバーに関連する事故としては、以下の3通りがあり、それぞれのケースに対する効果的な対策は次のとおりである。

Case 1 : ホールド浸水によるハッチカバーの崩壊
船側外板の損傷防止

Case 2 : 水平荷重によるハッチカバーの移動、ハッチコーミングの損傷

ハッチカバーの固定、コーミングの強化

Case 3 : 垂直荷重による崩壊

ハッチカバーの強化

当協会は、事故実態のデータから、ハッチカバーに関連する事故は全体の割合がそもそも小さいうえに、上記(a)および(b)の対策が講じられることにより殆どが防止されると思われる、特に既存船のハッチカバーの取り替えを強制することは費用対効果の面からも正当化されないと考えている。

(d) 船級協会のあるべき姿

バルクキャリアの海難事故は、船体が沈没し、全乗組員も犠牲になる場合が多いため、原因の究明が困難なことが多い。また、統計的に高齢船に事故が多いことから、構造的な欠陥が疑われている。しかし、登録船級協会は、検査時点では構造規則を満足していたとして、常に原因不明という結論を導き出す。

このことが、フランス沿岸に重油汚染をもたらした老齡タンカー「エリカ号」や、2001年末に沈没したケープサイズバルカー「クリストファー号」等の事故対策として、政治的なパフォーマンスを重視するIMOに、事故との因果関係が明確とはいえないシングルハルフェーズアウト化の前倒しや、考え付く安全対策を手当たり次第に講じさせることになるのである。

一方、IACSの安全強化策も合理性という意味ではIMOと大差ない。船級検査の妥当性・有効性を

棚に上げ、基準を強化すれば事故は減少するとして、すべての負担を船主や造船所に課している。

2002年6月24日にパリMOU事務局は、欧州地域におけるポートステートコントロールの2001年の結果をプレス発表し、その際、船級協会は旗国によって船舶を差別し、ダブルスタンダードを運用していると非難した。さらに、「船級協会は、もはや船をクラスファイ（区別）する協会ではなく、商売に明け暮れ、サーティファイ（証書を発給）しているだけだ」との批判も聞かれる。

今回の安全強化策を既存船に対して実施した場合、安全確保の責任・義務を船主が怠ったペナルティと言わんばかりに、1隻当たり約1億円もの資金を船主のみが負わなければならない。しかし、それまでのルール運用の不備は不問となっている。

したがって、当協会は、船級協会による適切な検査と的確な判断を第三者機関として実施できるという本来の役割を果たして欲しいと考えており、また、船級協会による正しい事故原因の技術的説明が合理的な対策を策定させるものと信じている。さらに、IACSの各メンバーは、一致協力して真に技術的側面からの安全対策を業界に提案し、バルクキャリアの安全に貢献することが求められているのである。

(ロ) IACSの8項目の安全強化策

当協会では、2001年末、日本海事協会に対し、バルクキャリアの事故原因に関する調査とその防止対策の徹底を求めるために、随時意見交換を実施し、当協会の考え方を申し入れた。さらに、IACSが2002年3月に発表した安全対策に関しても、その必要性と効果をIACS内部で慎重に検討し、特に既存船に対しては大きな影響が出ないよう働きかけてきた。

NKから2002年2月の工務委員会に説明のあったIACSのバルクキャリアの安全強化策に関する情報に基づき、IACSの動きをけん制するために3月13日に「これまでの安全対策」、「ケープサイズバルクキャリアの問題点」、「ESP(検査強化プログラム)の重要性」等の実情を挙げ、大型バルクキャリアの安全対策はESPの完全な実施をいかに実現するかを中心に検討されるべきであるとともに、真に船の安全に必要な追加措置および船の状態を適切に維持するための必要な対応については前向きに検討していきたい旨のロイズリストインタビ

ューを受けた。

2月下旬にロンドンにおいて、3月中旬に香港において、IACSとINTERCARGO、ICS等の船主団体がバルクキャリアの運航に力点を置いた構造について新造船の設計コンセプトを検討しているグループIACS JWG/BCS (Joint Working Group / Bulk Carrier Safety)が開催された。香港会合については、INTERCARGOが事務局を行っていた関係上、INTERCARGOメンバーである当協会メンバー船社とICSメンバーである当協会が出席を要請されたため、8項目の安全対策のけん制と情報収集の目的で会合に参加した。

4月にIACSにおいてバルクキャリアの新造船の設計コンセプトを各船級協会で構成しているIACS SC / BCS (Steering Committee / Bulk Carrier Safety)が東京会合を持つ機会を利用して、同代表団を招き、8項目の対策の真意を正すために、優先順位やその論拠を問いただし、基本的には8項目の強化策には反対であり、現行規則に定める検査を適切に実施すれば事故は防げるはずであるとの日本船主の意見を伝えた。IACS側からは、業界との意見交換を大切に考えとしながらも、8項目の対策はIMOの第74回MSCへIACSが提出したFSAの結果に基づくものであり、すべてがそろってはじめてバルクキャリアの安全が確保できるので、重要案件として取り組むことになる旨の一方的な回答であった。

その後、IACSの進捗状況について随時NKから情報を連絡してもらうとともに、意見交換を行って、IACS内部におけるルール改正が合理的なものとなるよう働きかけた。

さらに、9月6日には、IACS新会長Alan Gavin氏(アラン・ギャビン氏、ロイズ船級協会)を招き、8項目の中でも、上記4(1)(イ)に記載の基本的な考え方に基づき、特にハッチカバー荷重強化の必然性、海水打ち込み検証の模型試験の妥当性、ハッチカバー事故解析の精度等を中心に、反対意見を表明し、提案の取下げを求めた。

(ハ) 国際海事団体へのはたらきかけ

9月6日のIACS会長との会合の後に、9月16日にロンドンでIACS/INTERCARGO/BIMCO/ICSの会合が開催されたため、上記基本的な考え方をICSを通じて再度IACSへ働きかけた。

9月中旬には、バルクキャリア問題に関する日

本政府の提案文書が提出されたことから、その理解を ASF メンバーへも連絡した。

(2) 日本造船研究協会の対応

日本造船研究協会は、IMO 第71回 MSC においての決定に対応するために、1999年7月に日本海事協会（NK）海上技術安全研究所、国土交通省（旧運輸省）、造船所、船社（当協会）等により構成された部会を立ち上げた。

事故統計の解析、コスト効果、RCO の分析等について、FSA の手法によって客観的に整理をおこなった。

その結果、英国政府によって提案されている要件は、全く純科学・技術的な裏づけに則ったものとは言い難く、英国内における2000年11月に発表されたRFI 報告書によって示された勧告の法的拘束力にのみ、よりどころを持っており、結果優先であるといわざるを得ないものであることが判明した。

英国によるハッチカバー荷重アップの提案は、IACS によって1998年に強化された現行 UR-S21（1998年7月1日以降の建造船に適用されている IACS のハッチカバー強度基準）の求める荷重を大幅に超える提案でありについては、資料6 31に示す事故解析の結果からも明白なとおり、垂直荷重不足を原因とした事故は稀であり、さらに UR-S21適用船では全く事故例がないことと矛盾すると考えられる。

一方、船首最小乾舷高さの算式の検討や海水打ち込みの荷重解析等については、ILLC の改正作業と密接な関係を持っているので、同協会において IMO の復原性・満載喫水線条約・漁船安全小委員会の国内対応を検討している部会が担当した。本件は、船体運動解析や模型実験が重きを占めることから、海上技術安全研究所（旧国土交通省船舶技術研究所）が中心となって、造船所から提供される船舶の設計データに基づき解析が進められた。

事故解析および英国提案の模型試験の検証実験からハッチカバーの打ち込み荷重については、打ち込み波の運動特性に注目し、計測最大値から打ち込み波に動的係数（ダイナミックファクター）を割り引いた UR-S21 とほぼ同等の荷重を得た。

わが国は、英国提案の問題点を指摘するとともに、わが国での検討結果に基づいた方針を固めた。

6・6・2 検査のためのアクセス設備の強制化

大型タンカーやバルクキャリアなどの船倉内部の広大な貨物スペースを確保している隔壁や船体構造部材の検査、特に甲板の裏など船底から高い位置の検査は、タンカーにおいては船倉に水を漲りボートを浮かべて実施しており、バルクキャリアにおいては高所作業車を貨物倉に運び入れるなど、特別の準備が必要である。

エリカ号事故を契機に検査の確実な実施を目的として、国際海事機関（IMO）では、船倉内部等の検査箇所へのアクセスを容易にするための設備（通路や梯子など）の強制化が審議され、概略以下の規則案が2002年5月第75回海上安全委員会で承認された。これらは、同年12月に開催される第76回海上安全委員会において採択される予定である。

(1) 適用

2005年1月1日以降新たに建造される総トン数500トン以上の油タンカーおよび総トン数2万トン以上のバルクキャリア

(2) 貨物倉等へのアクセス設備の設置

旗国、船主や乗組員等が船舶の構造部材の検査や板厚計測を実施できるよう、貨物倉、貨物油タンク、バラストタンク等に交通設備を設置する。

(a) タンカーのカーゴタンク

タンカーのカーゴタンク内の検査にはボートが利用されるが、デッキ裏（タンク内から見て天井）には原則としてすべての甲板横桁に通路を設置する。各甲板横桁および縦通隔壁で囲まれた区域に甲板上からアクセスするためのマンホールや梯子等を設置した場合には、ボートによる検査が可能として通路の設置が省略可能となるが、少なくとも1タンク当たり3本の通路が求められる。また、船の前後方向の構造部材を検査するため、縦通隔壁の骨部材がある側に、デッキ裏から下1.8 - 2.5 mの範囲に1本の通路を設ける。

(b) バルクキャリアのカーゴホール

バルクキャリアのデッキ裏には、横方向の少なくとも3本の通路を設ける。ただし、原木を輸送する船舶は、これにより通路が壊される恐れがあるとの認識から、当該輸送に従事すると見られる二重底頂部からデッキ裏までの高さが16m以下（約5万 DWT の船舶が相当）のバルクキャリアは高所作業車等の利用が認められる。

また、倉内横肋骨（フレーム）および上部肋骨肘板については、フレーム総数の25%に固定アクセス設備（梯子）を設ける。

わが国は、カーゴホールド内の固定アクセス設備の設置については、貨物および荷役作業によるアクセス設備の損壊、荷溜まりによる船体部材の腐食、メンテナンスコストの増加等のデメリットを挙げ反対した。また、倉内横肋骨への設備については代替案（建造時は1ホールド当たり片面3本とし、第2回定期検査までに25%の設備を取り付ける）を提示しており、次回会合で検討される。

(3) 貨物倉、貨物油タンク、バラスタタンク等への安全な進入方法

貨物倉、貨物油タンク、バラスタタンク等へは、外から直接、安全に進入できる経路を確保する。各貨物倉および長さ35m以上の貨物油タンクについては、少なくとも2経路を設置する。

(4) Ship Structure Access Manual の備付け

船舶の各区域へのアクセス設備・手段について記述し、主管庁により承認される「Ship Structure Access Manual」の船舶への備付けを義務付ける。同マニュアルには、各区域への進入方法、各区域内のアクセス設備が示されるほか、すべてのアクセス設備の構造強度を維持・検査するためのガイダンス、検査に用いるポートなどの安全な使用に関するガイダンスなどが盛り込まれる。

6・6・3 船用燃料油対策

I 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、石油業界が中心となって、将来の低質化を見込んで制定された補油燃料油規格であり、船用の内燃機関とボイラー用燃料油に適用される。

一方、国際燃焼機関会議（CIMAC：the International Council on Combustion engines）の「ディーゼル機関の燃料油品質に関するリコメンデーション（Recommendations regarding requirements for heavy fuels for diesel engines）」は、ISO8217が成立したのとほぼ同時期に同様の趣旨で制定された。同リコメンデーションは、船用および陸上用のディーゼル機関用燃料油の補油性状を対象としている。制定メンバーの多くがISO8217制

定メンバーであるため、推奨値等はISO8217とほぼ同様の内容となっており、エンジンメーカーの知見が十分に生かされていない。

このようにISO8217およびCIMACの「ディーゼル機関の燃料油品質に関するリコメンデーション」は共に、石油業界の意向が強く反映された製造規格に類する規格であり、ユーザーが安全に使用できる燃料油規格ではない。したがって、今後の改正にあたっては、船主が燃料ユーザーという立場から適切な指摘をすることが重要である。

1. 船用燃料油規格ISO8217CD(Committee Draft)の審議

今まで国際標準化機構（ISO）／第28専門委員会（TC 28）／第4分科委員会（SC 4）／第6作業グループ（WG 6）において、技術専門家によって検討されてきた船用燃料油の国際規格ISO8217は、2001年11月に委員会原案（CD）となり、2002年3月に投票へかけられた。

その結果、SC 4に参画している23カ国のうち、わが国を含む15カ国が投票し、14カ国が賛成したため、国際規格案（DIS）の作成が承認された。

ただし、当該14カ国中9ヶ国が意見付き賛成の態度を示したため、技術専門家で構成されるWG 6が2002年5月に招集され、それらの意見をどのようにDISへ反映するかについて検討した。同会合においては、廃油、硫黄分、アルミ・シリコン（Al+Si）、燃料サンプリング、規格表、酸価等について審議が行われた。

わが国は、従前から指摘している廃油混入の制限値、硫黄分、アルミ・シリコンについて指摘した（**船協海運年報2001参照**）。

(1) 廃油問題

(イ) 廃潤滑油（ULO）混入禁止についての継続検討

当協会の働きかけにより、わが国から廃油問題について、①廃潤滑油以外の廃油、廃棄物の混入を禁止する措置を講ずること、②船舶の安全および環境保全の観点から、留出油（軽油、A重油）の規格表（表1）、残さ油の規格表（表2）に示された数値の見直しを引き続き検討するよう要請した。

しかしながら、①の廃棄物に関しては、ドラフト検討段階で十分考慮されていること、またISO／CD8217の一般要件を規定している第5条およびMARPOL 附属書VIで燃料の品質を規定している第18規則において、追加物質や化学性廃棄物 Chemi-

cal Waste)の混入禁止事項は具体的に明記しているとして、さらに、留出油の規格表および残さ油の表中の全ての制限値に関しては、将来にわたりに常に見直しを要するが、現時点では変更しないこととされた。

(ロ) 廃油混入制限の明確化

規格本文3. 一般的な要求事項の中に廃潤滑油を含んではならないことが明記された。また、廃潤滑油の混入判定については、「燃料はULOを含んではならない。ZnまたはP、Caの1つ以上の値が、Zn max15mg/kg、またはP max15mg/kg、またはCa max30mg/kg以下の場合、ULOを含んでいないとみなす。」が規格表に記載されることとなった。さらに、船用燃料油中の廃潤滑油を情報提供しているAnnex Hに「Zn > 15mg / kgかつP > 15mg / kgかつCa > 30mg/kgの場合のみ、燃料はULOを含むものとみなす。」とする廃潤滑油含有の条件を脚注に追加した。

船主としては、燃料はULOを含んではならないという大前提が明確化されたことを歓迎できる。しかし、Zn、P、Caのいずれか1つでも制限値以下であれば、ULOがないものとして判定されることは、Zn、P、Caのいずれか1つを制限値以下まで下げさえすればULO混入を可能とさせるので、規格において意図しない結果を誘発することを懸念せざるを得ない。

(2) 硫黄分およびアルミ・シリコン

日本船用工業会の働きかけにより、わが国から、①硫黄について「シリング油の選定に当っては、スカuffingを防止するため、燃料油とのマッチングを取る」との脚注を加えること、②Al+Si(アルミ+シリコン：触媒)については「燃料の選択に当っては、船舶に設備されている燃料前処理システムの能力を考慮すべき」とする脚注を規格表へ追加すること等を要請した。

①のスカuffingについては、燃料のみの問題ではなくエンジンや燃料等の取扱いと密接に関係するエンジニアリングマターであるため、規格表の脚注に付加するには不相当であるとして受理されなかったものの、将来は規格本文の補足に相当するAnnex(附属書)へ含める可能性があるとされた。

また、②のAl+Siに関しては、本規格においては、燃料油に対する適切な前処理の実施が前提であると明記されており、この指摘は前処理の適否に影響さ

れることなので規格では言及できないとされた。

以上のように、燃料油規格の改善については、今まで日本から技術的なアプローチをしても、なかなか理解されないのが実情である。したがって、2002年5月からは、日本からエンドユーザーである当協会の代表も会合へ出席し、合理的な規格作りの活動を行っている。

2. 国際燃焼機関会議(CIMAC)燃料油規格への対応

CIMACの重質燃料油作業部会(Heavy Fuel WG)において「ディーゼル機関の燃料油品質に関するリコメンデーション」の技術的な検討が行われている。

CIMACにおける燃料油のリコメンデーション(推奨燃料性状)は1.で述べたように、将来の燃料油の低質化を見込んで制定されたものであり、ISO8217と類似している。両WGは強い関係を持っており、CIMAC WG“HF”はISO TC28/SC4/WG6より依頼を受け技術検討を行っている。ISOWGはその結果をISOの試験法等と整合させ、燃料の規格化を図っており、両会合は相前後して開催される。

CIMAC Heavy Fuel WGは、2001年10月と2002年5月に開催された。検討状況は以下の通りである。

(1) ディーゼル機関の燃料油品質に関するリコメンデーション

2002年5月の会合では、ディーゼル機関の燃料油品質に関するリコメンデーションについて若干の修正が行われたが、CIMAC事務局は2002年5月までに提案された問題の中で結論の得られた事項を以って今回の改正の審議を終了したいとの意向を示した。また、議長は、わが国の調査・提案(ユーザーやエンジンメーカーの意見に基づいて決定されるべきとの提案、廃油問題に関する調査・提案等)を高く評価した。

(イ) 廃油混入問題

2001年10月の会合において、わが国は廃油混入に関する当協会の調査結果を報告し、①廃油混入の指標であるCa、Z、Pの制限値が高過ぎること、②補油地域により混入状況に大きな違いがあること、および③規格全般について船舶の安全運航および環境に影響の少ない、よりエンジンに適した規格を希望すること等を挙げ、再検討を求めた。しかしWGは、すでに議論し尽くされた結果であるとの立場をとった。

しかし、2002年5月の会合においてわが国は、

6 海上安全対策

廃油問題に関して廃油混入の実態調査（地域別のCa、Zn、P等の調査）をWGにおいて6ヶ月から1年程度の間隔で定期的を実施すべき旨を提案し再審議を求めた。また地域特性に関し、燃料分析機関であるデットノルスケベリアタス ペトロリウムサービス(DNVPS)より、欧州と北米地域においてZnを多量に含有する燃料油が高い頻度で供給されていることが示された。

これらの結果、Ca、Z、Pの規制値の見直しおよび廃油混入の地域特性調査を実施することが同意された。ただし現段階では燃料油中のCa、Z、Pの公的分析法が確立されていないので、これらの見直し作業等は公的分析法確立の後に実施されることとなった。さらに、廃潤滑油および有害物質を混入させてはならない旨が規格表の脚注へ追加されることとなった。

(ロ) アルミ (Al)・シリコン (Si)

2001年10月会合において、アルミナ(Al)とシリカ(Si)について、日本より「Al+Si 7~15ppm」とすべきとする提案を改めて行った。その結果、2002年5月の会合において、Al+Siに関する注意喚起の必要性が認められ、規格表に触媒(Al+Si)の情報を提供しているANNEX3を参照すべきこととする記載が盛り込まれることとなった。

(ハ) 燃焼性

2002年5月の会合において、船用燃料油の着火性の情報提供を記載しているANNEX6に関し、燃料の着火性・燃焼性には不明な部分が多いため、より多くの情報を提供する目的で、CCAI(燃料成分から燃焼性を推定する式)だけでなく、定容燃焼試験装置のような燃焼実験の評価も参考情報として追加されることとなった。

(ニ) 酸価

2002年5月の会合において、船用燃料油中の酸価値の情報提供を記載しているANNEX9に関し、DNVPSの経験によれば、酸価値が10では腐食性を有している場合があるため、腐食性の問題がないと判断できる3へ変更することとした。

(ホ) パナジウム (V) とナトリウム (Na)

2002年5月の会合において、残さ燃料油におけるVとNaの情報提供を記載しているANNEX7へ高温腐食防止の目的で給気の湿度、過給機入り口排ガス温度の上限等に関する注意喚起が追加されることとなった。

| グループ | 解 説 内 容 |
|-------|-----------------------|
| 1 | 前処理システムの定義 |
| 2 | 燃料の性状 |
| 3 + 4 | 全体の処理、システム、タンクについての配置 |
| 5 | 燃料清浄システム |
| 6 | 燃料コンディショニング(状態調節)システム |
| 7 | スラッジ処理システム |
| 8 | 燃料処理(添加剤) |
| 9 | サンプリング |

(2) 前処理装置に関するリコメンデーションの改訂

2002年5月の会合において、前処理装置装置のリコメンデーションの改訂は、次のように進めることとされた。

- (a) 9つのWGを設けて、検討する。
- (b) 全体の取りまとめは、アルファラバル(清浄機メーカー)が担当し、日本からは当協会メンバーが燃料処理(添加剤)の検討に参加することとなった。

3. 燃料油前処理装置に関するリコメンデーションの検討準備

上記1.のとおり、現在審議過程にあるISO/CD 8217のSCOPEに「CIMACの燃料油の前処理を行うことが大前提」とする記述が加わった。また、上記2.のとおり、同様に間もなく発行予定のCIMAC「ディーゼル機関の燃料油品質に関するリコメンデーション第4版」では「当該リコメンデーションは使用に先立ち、適切な処理を施す前の配達時点における燃料に適用する」旨の記述が明記された。

さらに、1987年に発行されたCIMACの「燃料油の前処理に関するリコメンデーション(タンク配置、配管、清浄機、フィルター、ホモジナイザー等の設置)」が陳腐化したことなどから、同リコメンデーションの見直し作業が開始された。

これに対応するため、日本船用工業会(船用工)の船用燃料油検討小委員会では「燃料油の前処理に関するリコメンデーション」改正の国内検討を開始した。同委員会がCIMACの「燃料油の前処理に関するリコメンデーション」の見直し作業にどのように取り組むべきかの方向性を決定するため、燃料/機器ユーザーである船主の考えについて、当協会は意見を求められた。

これに対し、当協会は燃料油そのものについての考え方も含めて、以下の主旨の意見を船用工へ提出した。

(イ) 当協会意見

① 「船用燃料油はゴミに等しいが、通常ゴミを生み出した者がその応分の処理を行っている」とする考え方が以前より各方面で指摘されている。しかし、これらの残さ油が低コストで入手できて有効に使用できることが船舶の運航コスト低減に貢献していることも事実であり、一定の性状を維持している限りは「ゴミ」と称して避けるべきものではない。

この一定の性状を規定するのが CIMAC であり、また ISO なので、ここでの規格の妥当性に関して積極的に発言していくために、海運・造船国である日本のメーカー・造船・船社などの各業界団体が協力して取り組むべきである。

- ② 燃料油に起因したトラブルが発生すると船社が被害を被るが、そのような燃料油を避けることばかりが唯一の対策とはいえない。低質油にも程度があり、一定の基準を満たしている低質油であれば、使用可能な燃料である。対策としては燃料油規格の変更、前処理装置、あるいは粗悪油対応可能なエンジンで対応していくかなどの方法が考えられ、関係業界すべてが関係する。この点を認識し、相互協力体制を取りつつ CIMAC など対外的に活動すべきと考える。
- ③ 日本船用工業会が「前処理装置」の検討を進めるに当たっては、船用燃料油を使用する場合、適正な船用機関運転のためには「前処理」を避けて通れないという実情に鑑み、当該機関を製造している立場としても、燃料の「前処理」と「燃焼」という総合的な観点から、その責務は重要である。

(ロ) 日本船用工業会の方針

日本船用工業会は、当協会のみならず日本造船工業会や燃料油前処理装置メーカー等からも広く意見を聴取し、以下の基本認識を踏まえ、今後の活動方針を整理した。

(a) 基本認識

- ① リコメンデーションの燃料性状の上限以上のものが供給されれば、機関および周辺機器へ悪影響を及ぼすケースが予想されるが、常にそのような燃料が供給されるのではなく、トラブルは散発的に発生するに止まっている。燃料成分が原因となるトラブルは、供給者責任が明確でないため、エンジンメーカーまたは船舶オペレーターが被害を被り、経済的負担を負わされるケースが多い。

一方、燃料規格内にある燃料であっても、必ずしも運転の安全が確保されているわけではなく、規格の精度が非常に曖昧である。そのため、エンジントラブルが燃料性状に原因するものか、エンジンの設計や取扱いに起因するものなのかを特定できない場合がある。そのような場合、ほとんどのケースでエンジンの製造者責任を問われることとなり、公正を欠いた取扱いとなっている。

- ② したがって、日本船用工業会は、CIMAC が作成しようとしている前処理の解説書「前処理装置装置のリコメンデーション」の発行が燃料性状の問題点の解決のために、効果をもたらすことを期待する。

(b) 活動方針

- ① CIMAC のディーゼル機関の燃料油品質に関するリコメンデーションの第 4 版も ISO8217 の改訂作業も審議をほぼ終了した。これまで、これら規格の国内審議は、公平性を欠き、燃料ユーザーの考え方を反映し難い環境にあった。そのため、2001 年より燃料規格の国内検討を日本内燃機関連合会(日内連)が運営することとなり、燃料ユーザーの立場からエンジンメーカーが意見を働きかけやすい環境が整った。したがって、CIMAC の前処理装置に関するリコメンデーションの検討に当たっては、現行の前処理に関するリコメンデーションを雛型として、燃料油の前処理に関する問題点を抽出した上で、燃料油問題を取り扱っている同工業会船用燃料油検討小委員会において、同リコメンデーション案の検討準備を進めておく。
- ② 日内連より最新の同リコメンデーション案を入手次第、同小委員会にて検討作業に着手する。

II EU 指令による低硫黄燃料油規制

1. 欧州の低硫黄燃料油規制

欧州理事会指令 1999/32/EC は、1999 年 4 月 26 日に欧州域内の SO_x 規制を目的として作成され、ガスオイルについては、次が規定されている。

“ 欧州連合(EU)加盟国は、それらの領域内で、ガスオイル(含む船用ガスオイル(ISO8217で定義される留出油：軽油およびA重油))が下記の条件を確保するためにあらゆる必要なステップを講じなければならない。

2000年7月から、硫黄含有量0.2(重量%)を超えるものを使用しない

2008年1月から、硫黄含有量0.1(重量%)を超え

るものを使用しない”

この指令は、2000年7月にすでに発効されているものの、資料6 32の通り、一部の国における取り組みに留まっている。

2001年秋にICS(国際海運会議所)が同指令に関する各国の取り組みについて調査したところ、それぞれの国の運用に統一性が図られていないことが判明した。ICSは、特にEU域外からEUへ入域し、その後EU域内の航海に従事する船舶に対する取扱いに関し、EU各国へ働きかける目的で、次の解釈を作成した。

“EUと第3国との間で輸送活動に従事している船舶に関しては、EU域外で補油したガスオイルはEU域内で継続して使用可能だが、EUで補油する際には、当該指令に適合したガスオイルを補油しなければならない。”

しかし、オランダ政府が「EUと第3国の単純なピストン輸送ではICSの解釈を容認できるが、次の寄港地がEU域内にある場合には、指令に適合するガスオイルを使用しなければならない。」とする解釈をECへ確認したところ、ECは次の通り同国解釈に理解を示した。

- EUと第3国の単純なピストン輸送では対象外
- EU域内において、EU加盟国での最初の港に入港するまでは、どこで補油した船用ガスオイル(留油)も使用可能。その後、引き続きEU域内を航行する場合には、EU域を出るまで、硫黄含有量が0.2%以下の船用ガスオイルを使用しなければならない。
- 指令の決定的な法解釈については、各国の法廷で第一に取り扱い、欧州司法裁判所では第二番目となる。
- EU加盟国が与えた解釈に従って指令を実行することが強く促されている。
- その指令の環境への効果および実効性を見直し、さらに、適切なる改正の提案も考慮する。

2. 船主団体によるECへの働きかけ

ICSは、上記ECの回答に対応するため、2002年2月に欧州船主協会(ECSA)、国際独立タンカー船主協会(INTERTANKO)などと協力し、「地域ルールを導入するよりも、国際的な規則の妥当な執行を確実にするために、MARPOL条約付属書VIと同調して、燃料油の全てのグレードに対して、SOx排出規制地域の1.5%硫黄分についての統一規格を策定するというような、取り組みをすべし。」とのコメントをECへ提出した。

その内容に鑑み、ECは当該指令の修正案を2002年4月初旬に以下のとおり提示した。

- 指令は、現時点では船用重油(HFO)に適用されない。
- 船舶はEU域内(海を含む岸と内陸の水路からの12マイル領海)において、船用軽油を使用する限り、その燃料の硫黄分が0.2%以下を確実にすること。
ただし、留油規格には全部で4つのグレードがあり、そのうち重質の2つ(A重油相当:DMBとDMC)は1.5%以下。軽質の2つ(軽油相当:DMXとDMA)は2005年までに0.2%とする。
- SOx排出特別地域においては、すべての船用燃料は2005年1月1日までに1.5%以下の含有量としなければならない。内陸の水路および加盟国の港湾において、加盟国は国際航海および国内航海の船舶に対し、2005年までに0.2%以下(2008年までに0.1%以下)の船用燃料油のみ使用できることを確実にすること。SOx排出特別地域に英国海峡を加える。

これに対し、ICS、BIMCO、INTERTANKOおよびECSAは以下を主旨とするコメントを4月に欧州委員会の環境総局(DGENV)へ提出した。

- 燃料油の全てのグレードに対し、SOx規制特別地域(すなわちバルト海、北海とイギリス海峡)での1.5%硫黄含有の統一標準を要求する指令が将来的に最も実際の効果的な方法である。(MARPOL条約付属書VIが規定しているSOx規制特別地域は、バルト海、北海)
- さらに、産業界は現在のSOx規制特別地域外の全ての欧州経済地域内の港で1.5%の硫黄分レベルを適用するというロジックは理解できるが、新しいSOx規制特別地域の策定については、国際的な取り組みを行うIMOを通じて促進されることを提案する。
- 全体に渡って1.5%を求めることは、環境対策のコスト効果をかなり向上させ、この低硫黄含有船用重油(HFO)のヨーロッパおよび世界市場の創設をさらに容易にさせる。
- ヨーロッパ地域の大气汚染対策でも、地域規則は硫黄と粒子状物質(PM: Particulated matter)に関して取り組むことになると思われる。
- 船が居住地域に隣接する港に着岸する場合には、0.2%の硫黄分が幾分か求められることはやむを得ないが、海陸貨物の交換する荷役地域が近年では、

居住地域から遠く離れた巨大ターミナルに代わっているケースが多く、その場合には0.2%の要件は過剰であろう。さらなる研究が必要である。

しかし、その後ECからは具体的な改正についての報告はなく、2002年10月30日時点で改正指令は発行されていない。

Ⅲ シンガポールにおける補油問題

2001年9月から11月にかけて、シンガポールにおいて補油した船舶において、同燃料油に混入された有害廃棄物に起因する機関故障が多発した。この有害物は、ジメチルエステルという工業用洗浄剤である。

1. 当協会の対応

当協会会員会社が本問題に巻き込まれたことから、

当協会は2002年2月に、シンガポール海事港湾庁(MPA)に対し、原因追求および再発防止を要請する以下の意見書を提出した。

- 機関トラブルを起こした船舶はシンガポールで補油し、事故後に燃料を調査した。その結果、シンガポールのバンカー供給者チェーンの中の何者かによって、燃料に決して添加されることもなく、通常の燃料油規格(ISO8217)のパラメーターにもない廃棄化学製品の成分が混入され、それがトラブルの原因であることが明らかにされた。さらに、4隻でもシンガポールで補油された燃料油の中に当該廃棄化学製品が発見された。
- シンガポール海峡のような船舶交通の輻輳する峡水道や海峡通過時に何らかのエンジントラブルが発生した場合、重大災害へつながる。
- 船舶と補油バージ間の補油数量の争議や「カプチ

【資料6 32】

2001年11月23日時点での、EU加盟国における1999/32/ECの施行実態(ICS(01)39ANNEX 仮訳)

| | | |
|---------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|
| EU加盟国 | 第4章第1項 EU加盟国は、ガスオイル(含む船用ガスオイル)が、それらの領域内で、下記の条件を確保するためにあらゆる必要なステップを講じなければならない。 2000年7月から、硫黄含有量0.2(重量%)を超えるものを使用しない 2008年1月から、硫黄含有量0.1(重量%)を超えるものを使用しない | 第1章第2項(a) 当該指令は、第3国とEU加盟国の国境間を航行する船舶によって使用される船用ガスオイルに適用される必要はない。 |
| オーストリア | | |
| ベルギー | 使用のみならず、販売の観点でも禁止。 | |
| ドイツ | | |
| デンマーク | 指令に従う。 | 指令に従う。 |
| スペイン | 領域内で禁止されている class B ガスオイルの海事使用。 | 第3国免除は含まれない。カナリー諸島を免除。 |
| フランス | 漁船燃料と軽質船用ディーゼル油に対して、ルールを分けている。両者は非適合燃料の取引、販売と使用を禁止されている。 | 2つのEU港を海運リンクを請負っている船舶に積むことを予定している炭化水素の混合物として軽質船用燃料油を定義している。外航部門を免除。 |
| フィンランド | 指令に従う。 | 指令に従う。 |
| ギリシャ | 指令に従う。 | 指令に従う。しかし、全てのギリシャ領域は免除。 |
| イタリア | | |
| アイルランド | 指令に従う。 | 指令に従う。 |
| ルクセンブルク | | |
| オランダ | 命令は以下を適用。 • 領海内の全ての船舶；オランダ沿岸から12マイル以下 • EU域外の全ての港から最初のオランダの港に到着する場合 高い硫黄分の燃料を使用可 • EU域内の港からオランダのどこかの港に到着する場合 12マイル以内の域内において高硫黄を使用してはならない。 • オランダ領域を立ち去る場合、高硫黄燃料油が12マイル以内の域内において使用不可。 | |
| ポルトガル | 指令に従う。 | 指令に従う。マデリアとアゾリアは免除。 |
| スウェーデン | 非適合船用ガスオイルはスウェーデン領域内で、販売、提供、使用できない。 | 第3国から来た船舶のタンク内に残っている燃料は、免除。 |
| 英国 | 指令に従う。 | 指令に従う。 |

6 海上安全対策

「ノバンカー」のような数量に関するバンカートラブルも、長年の我々の悩みである。

- 本件に対する MPA の積極的な姿勢に感謝するとともに事故原因の徹底的な調査の実施と再発防止のための対策を講じるよう要請する。

2 . MPA の対応

MPA は、事故の重大性を鑑み、2001年11月からホームページで注意喚起するとともに、2002年1月より燃

料供給事業者のサービスと信頼性向上を図り、不正行為を無くすために「不正のあった燃料供給者と燃料バーge に対し適切な措置を講ずる」ことを表明した。

MPA によって明確な事故原因は開示されていないものの、2002年2月から、燃料供給業者の免許停止や剥奪等の措置および燃料供給業者から賄賂を受け取った船舶燃料検査官の起訴等の取り組みが実施された結果、バンカートラブルは落ち着きを見せている。

6・7 海上人命安全条約等の改正

2001年5月に開催された IMO 第74回海上安全委員会 (MSC) において、次の条約改正が採択された。発効は2003年1月1日の見込み。

1 . 照射済核燃料貨物の定義

国際海上危険物規程 (IMDG コード) の改正に伴い、照射済核燃料貨物の定義に新たに C 型輸送物 (航空輸送を想定した容器) を追加した。

2 . 高速船における航海設備要件の改正

SOLAS 条約第 V 章の全面改正 (船協海運年報20017・8 参照) に合わせ、1994年の高速船コード (HSC コード) が改正され、以下のスケジュールで航海データ記録装置 (VDR) および自動船舶識別装置 (AIS) を搭載することなどが規定された。なお、本コードは1996年

1月1日から2002年6月30日の間の建造船に適用され、2002年7月1日以降は2000年の高速船コードが適用される。

(VDR)

- RORO 高速旅客船は、2003年1月1日以降の最初の検査時まで
- RORO 高速旅客船以外の高速旅客船は、2004年1月1日まで

(AIS)

- 高速旅客船は、2003年7月1日まで
- 3,000総トン以上の高速貨物船は、2006年7月1日まで
- 3,000総トン未満の高速貨物船は、2007年7月1日まで

7 船員労働

この章のポイント

外国人船員の労働条件に関する対応策につき、当協会は、これを見直し、フィリピン海運労使におけるベンチマーク凍結運動支持の意向を関係方面に表明した他、船主の意向をより強く反映させるため、ASF等対ITF問題の検討を促進し、アジア船主の組織作りを呼びかけた。

医療制度改革大綱の決定に当たり、船員保険制度への総報酬制度導入に係る業種の実態を踏まえた合理的な検討、同保険制度の将来像に関する明確なビジョンの提示を求める緊急要望書を厚生労働大臣宛てに提出。

7・1 混乗の拡大に伴う船員対策

7・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。

2002年6月末日現在就航中の全マルシップ(外航船)は58隻となっており、その内訳は、近代化船以外の「新たなマルシップ」が6隻(資料7 1参照)、1994年5月から実用化された混乗近代化船14隻(資料7 2参照)、1995年9月から実用化された混乗近代化深度化船38隻(資料7 3)となっている。

なお、1998年2月20日、外航労務協会(当時)と全日本海員組合との間で交わされた「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」に対する段階的な混乗近代化船への意向に関する合意に基づき、2000年度内に全ての近代化P実用船が既に混乗化されており、また乗組員全員が日本人の船として唯一残っていた近代化船(近代化B実用船:16名配乗)も2002年5月に海外売船されたことから、日本人フル配乗の近代化船は姿を消した。

〔資料7 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 |
| 1993.02.23 | 商船三井 | 武蔵グロリア | L P G |
| 1999.06.11 | 飯野海運 | 隆邦丸 | タンカー |
| 1992.10.16 | 雄洋海運 | 日雄丸 | L P G |
| 1993.02.23 | 国際マリントラnsポート | ぐるーりあすえーす | 自動車 |
| 2001.10.03 | 川崎汽船 | 最上川 | タンカー |
| 合計 | | 6隻 | |

〔資料7 2〕 混乗近代化船一覧表

| 承認日 | 船舶所有者 | 船名 | 船種 |
|------------|--------|---------|-------|
| 2002.03.08 | 東京船舶 | 白馬丸 | コンテナ |
| 1999.11.10 | 第一中央汽船 | 神栖丸 | ばら積 |
| 2002.03.08 | 第一中央汽船 | 弥彦丸 | タンカー |
| 1998.12.17 | 日正汽船 | 日彦丸 | タンカー |
| 1998.12.17 | 日本郵船 | 高砂丸 | タンカー |
| 2002.03.08 | 日本郵船 | 高松丸 | タンカー |
| 1998.09.10 | 出光タンカー | 松寿丸 | タンカー |
| 1998.12.17 | 出光タンカー | 沖ノ嶋丸 | タンカー |
| 1999.06.11 | 出光タンカー | 日章丸 | タンカー |
| 1999.03.08 | 出光タンカー | 出光丸 | タンカー |
| 1999.09.08 | 出光タンカー | 玄海丸 | L P G |
| 1996.12.16 | 飯野海運 | 豊洲丸 | L P G |
| 2002.03.08 | 東京タンカー | 東京丸 | タンカー |
| 1996.12.16 | 共栄タンカー | コスモビーナス | タンカー |
| 合計 | | 14隻 | |

【資料7 3】混乗近代化深度化一覧表

| 承認日 | 船舶所有者 | 船 名 | 船 種 |
|----------|--------------|---------------|------|
| 01.3.23 | 八 馬 汽 船 | 北 野 | コンテナ |
| 95.9.25 | 国際マリントランスポート | えむおーえるえるべ | コンテナ |
| 95.9.25 | 川 崎 汽 船 | せ と ぶ り っ じ | コンテナ |
| 01.3.23 | 八 馬 汽 船 | かりふゐるにあまきゅりー | コンテナ |
| 99.6.11 | 商 船 三 井 | えむおーえるりばてい | コンテナ |
| 98.9.10 | 川 崎 汽 船 | じょーじわしんとんぶりっじ | コンテナ |
| 99.6.11 | 川 崎 汽 船 | へんりーはどそんぶりっじ | コンテナ |
| 99.6.11 | 日 本 郵 船 | ケ ー プ メ イ | コンテナ |
| 99.12.17 | 国際マリントランスポート | 黒 滝 山 丸 | ばら積 |
| 00.12.25 | 八 馬 汽 船 | 札 幌 丸 | ばら積 |
| 01.3.23 | 八 馬 汽 船 | 駿 河 丸 | ばら積 |
| 01.3.23 | 八 馬 汽 船 | 三 州 丸 | ばら積 |
| 97.9.16 | 八 馬 汽 船 | 北 陸 丸 | ばら積 |
| 01.3.23 | 八 馬 汽 船 | ラ イ ン オ ア | ばら積 |
| 00.3.10 | 旭 海 運 | 旭 丸 | ばら積 |
| 98.9.10 | 商 船 三 井 | 相 馬 丸 | ばら積 |
| 99.12.17 | 商 船 三 井 | 矢 作 丸 | ばら積 |
| 00.9.13 | 商 船 三 井 | 神 山 丸 | ばら積 |
| 00.6.7 | 商 船 三 井 | 新 鷹 丸 | ばら積 |
| 00.9.13 | タ ン ダ マ リ ン | 松 浦 丸 | ばら積 |
| 99.9.8 | 日 鉄 海 運 | エヌエスエスコンフィデンス | ばら積 |
| 96.3.15 | 第 一 中 央 汽 船 | 蒼 龍 丸 | ばら積 |
| 00.3.10 | シ ー ク レ ス ト | 愛 宕 山 丸 | ばら積 |
| 00.9.13 | 三 菱 鉱 石 輸 送 | おーしゃんちゃんびおん | ばら積 |
| 98.9.10 | 日 本 郵 船 | 平 隆 丸 | ばら積 |
| 98.9.10 | 新 和 海 運 | 国 東 丸 | ばら積 |
| 01.3.23 | 太 平 洋 海 運 | 高 山 | タンカー |
| 98.9.10 | 共 栄 タ ン カ ー | コスモアストリア | タンカー |
| 95.9.25 | 八 馬 汽 船 | センチュリーリーダー3 | 自動車 |
| 95.12.20 | 八 馬 汽 船 | センチュリーリーダー5 | 自動車 |
| 95.12.20 | 日 本 郵 船 | 神 宮 丸 | 自動車 |
| 99.9.8 | 三 菱 鉱 石 輸 送 | べがさすだいやもんど | 自動車 |
| 98.9.10 | 太 洋 日 本 汽 船 | にゅーよーくはいうえい | 自動車 |
| 95.9.25 | 太 洋 日 本 汽 船 | けんたつきーはいうえい | 自動車 |
| 95.9.25 | 太 洋 日 本 汽 船 | はーきゅりーずはいうえい | 自動車 |
| 00.3.10 | 太 洋 日 本 汽 船 | とらいとんはいうえい | 自動車 |
| 00.3.10 | 商 船 三 井 | ねぶちゅーんえーす | 自動車 |
| 00.6.7 | 国際マリントランスポート | まあきゅりいえーす | 自動車 |
| 合 計 | | 38隻 | |

7・1・2 外国人船員対策

1. STCW95

(1) STCW95の完全施行に伴うPSC対策

1995年にSTCW条約(1978年の船員の訓練及び資

格証明並びに当直の基準に関する国際条約)が改正され、2002年2月1日を以って完全導入される予定であった。しかしながら、新条約に基づく海技免状発給の事務処理手続きの遅れや他国の免状に対する裏書承認についての二国間協定締結作業の遅れなどにより期日(2月1日)までに条約要件を完全に遵守することの困難性が各国より表明された。そのため、2002年1月のIMO第33回STW(訓練当直基準小委員会)でこの問題が討議され、IMOとしてポートステートコントロール検査官並びにISM証書発給機関に2月1日から6ヶ月(7月31日まで)の間、STCW95対応の海技免状所持並びに乗船船舶の旗国による免状の承認についての不備による船舶の拘留、ISM証書発給停止を猶予するよう勧告する回覧文書が各国へ回章された。

こうした措置にもかかわらず、承認証の発給の遅れに改善が見られなかったことから、ISFとも連携を図りつつ、当協会はわが国商船隊に影響の大きいパナマに対して、承認証の早期発給を要望(資料7 4)するとともに、わが国のPSCに8月1日以降も弾力的な運用措置によりわが国商船隊の運航に支障がでないよう要望(資料7 5)を行った。

(2) 20条特例船のPSC対策について

日本籍の混乗近代化船等(20条特例船)については、船舶職員法第20条の規定に基づき特例として外国人船員を配乗しており、この外国人船員のうち数名が当該船員出身国の海技免状を所有することで、員外職員として当直に組み込まれている。

2001年11月、豪州に入港した複数の20条特例船に対してPSC検査官より、STCW95条約が完全施行される2002年2月1日以降は、航海当直に従事する船員は旗国の承認する免許の所持が必要であるとの指摘を受け、同年2月1日からは20条特例船が運航停止命令などの措置を受ける恐れが生じた。

このため、当協会は国土交通省船員部に対し、豪州PSCの指摘事項について報告するとともに、20条特例船に乗り込む外国人船員の保有する免許を承認し、それを証明する証書を所持することで解決を図るよう求めた要望書(資料7 6)を船員部長宛提出した。また、全日海も同様の要望書を船員部長宛提出した。

こうした状況の下、2001年12月末に船員部は、船の扱いについて「安全な配乗がなされていることを示す乗り組み基準20条特例許可書(英文)」、「員外職

員の当直能力についての承認書(船員部長名)の発給の用意があることを示す文書を豪州政府に送付し、急遽2002年1月初に、船員部海技資格制度対策室長が訪豪し、同政府と協議した結果、「員外職員の承認書」についてSTCW95条約に準拠したものとすることで合意し、20条特例船は豪州PSCの取り締まり対象から除外されることとなった。

この決定に基づき、1月以降同承認書の発給が行われている。

2. 外国人船員の労働条件

2000年11月の船員対策特別委員会において外国人船員の労働条件についての対応策の見直しの開始が承認され、ITFを始めとする諸団体の調査やアジア諸国の船員事情現地調査を船員対策特別幹事会を中心に行った。

これらの調査結果をもとにして、2001年11月の理事会においてFOC船に乗組む外国人船員の労働条件についての対応を、当面以下を中心に船員対策特別委員会で行うことが承認された。

国内的には国際船員協会との協議会を設置し、同協会が全日海と行っている外国人船員の労働協約交渉に船主の意向を反映させること、国外に向けては、ASF(アジア船主フォーラム)の場においてITF問題の検討を推進し、またITFに対抗するアジアの意識の醸成と対抗組織結成の気運を創出すること、また、2002年2月の船員対策特別委員会において上記対応策をさらに進めて、国内的には全日海との対話も視野に入れ、国外においてはASF総会の共同宣言にITF問題を取り上げること、アジアを始め各国船協との連携を深めることが承認された。

一方、アジア諸国の船協ならびにノルウェー船協と

の連携を深めてアジアの声を対外的に発信する気運を高め、2002年5月の第12回ASF総会の共同宣言にITF賃金凍結問題を盛り込んだ。さらに、アジアの船主国による外国人船員の労働問題を検討するグループ結成に向けて活動を開始した。

3. ITF ベンチマーク

ITFとIMEC(International Maritime Employers' Committee)が、2000年7月にベンチマークを4年間、毎年50US\$引き上げることを合意。2001年1月よりこれが実行され2002年現在1,300\$となっている。

前述の活動の一環として、フィリピンにおいてこのベンチマーク凍結運動が2001年9月より展開され、当協会として、この運動の支援を表明し、アジアの船主の声を世界に向けて反映すべく、韓国、シンガポール、香港、中国の各船主協会を訪問し、意見交換を通じ、協調行動の可能性を追求した。また、フィリピン雇用者グループ(PJMCG: Philippine Japan Manning Consultative Group)との情報交換を通じ、フィリピン船員組合(AMOSUP)の凍結運動を強力に支援した。

これらの運動の結果、2002年6月13、14日にITFにおけるベンチマーク決定機構であるFPC(Fair Practice Committee、公正管理委員会)が開催され、この場においてベンチマークの見直しが討議され、以下の手続きで継続審議となった。

- * 9月にFPC Steering Committee(FPC運営委員会)を開催しITF/IMEC交渉団への委任事項を決定する。
- * 10月にITF/IMEC交渉を開催する。
- * 2002年末までにFPC Steering Committeeを再度開催し、ITF/IMEC交渉の結果を考慮し、ベンチマーク見直しについて検討する。

【資料7 4】

平成14年7月9日

パナマ当局への要望(概要)

STCW95条約に基づく Endorsement の発給遅延について

STCW95については、Certificate および発給の世界的な遅延、二国間協定の締結が進展していない状況に鑑み、IMOはPSCの検査項目のうち同条約に関する事項については本年2月1日より7月31日までの6カ月間の猶予期間を設け、同期間中はPSC検査においては、必要なEndorsement等を所持していなくとも、警告にとどめ船舶のDetention等については猶予する旨の決定を致しましたこと、ご既承の通りです。

さて、そのSTCW95条約に基づくPSC検査の猶予期間が終了し、本来のPSC検査が開始される8月1日まで、余すところあと僅か3週間という状況となっております。

わが国の海運会社が、実質的に所有するパナマ籍船に乗組むフィリピン人を中心とする外国人船員の海技免状に対する貴国のEndorsementについては、現在、申請から発給までに100日以上を要しております。

7 船員労働

この状況が8月1日以降も継続することは、PSC検査により多くの船舶がDetentionされる事態を惹起される恐れがあり、わが国のフリートに重大な影響を生じることとなります。

これは、船舶運航者にとって自身の過失がないにもかか

わらず、船舶がDetentionされるという到底容認しがたい事態であります。

つきましては、貴国の責任において早急な発給手続を含む適切な措置が講じられますよう強く要望いたします。

以上

〔資料7 5〕

国土交通省海事局
局長 安富 正文 殿

平成14年7月15日

日本船主協会
会長 崎長 保英

STCW95条約に対応するわが国ポートステートコントロールについて

拝啓 時下益々ご清祥のこととお慶び申し上げます。

当協会の活動につきましては、日頃より格別のご高配を賜り厚く御礼申し上げます。

さて、STCW95条約に基づくポートステートコントロールにつきましては、本年2月1日の執行が6ヶ月間は警告にとどめることとされましたが、来る8月1日より厳格に執行されることとなっております。

一方、同条約に対応した船舶職員に対する海技免状の旗国における承認証の発給に遅延が生じております。日本商船隊の相当数がパナマ籍船となっておりますことは御既承の通りであり、同国における承認証発給の遅延に対し、当協会はもとよりISF(国際海運連盟)等から改善の要望を行

っておりますが、現状では遅延が完全に解消される状況に至っておりません。

このまま推移いたしますと、8月1日以降のポートステートコントロールで出港差し止めのような事態の発生も予想され、日本商船隊の運航に重大な支障が生ずる恐れがあります。

当協会と致しましては、今後も引き続き承認証の早期取得に向け最大限の努力をする所存ですが、わが国におけるポートステートコントロールにつきましては、弾力的取扱により、日本商船隊の運航に支障の出ないよう特段のお取り計らいを是非ともお願い申し上げます。

敬 具

〔資料7 6〕

国土交通省海事局
船員部長 金子賢太郎 殿

平成13年12月17日

日本船主協会
理事長 福島 義章

日本籍混乗船のSTCW条約対応について

拝啓 時下益々ご清祥のこととお慶び申し上げます。

当協会の活動につきましては、日頃より格別のご高配を賜り厚く御礼申し上げます。

さて、日本籍船の混乗船につきましては、20条問題小委員会、一船ごとに審議され承認を受けて外国人船員を配乗しております。この外国人船員のうち数名が当該船員出身国の海技免状を所有することで当直に組み込まれておりますが、これらの船舶で、最近、豪州その他の港に入港中にポートステートコントロール(PSC)検査官より2002年2月1日からは、当該免状所有者に当直させる場合は、当該免状に旗国の承認が必要である旨の指摘を受けております。

その際、これらの船舶はわが国の制度として承認を得て配乗を行っているものである旨PSC検査官に対し船長が説明をしても受け入れられないケースがあり、当該船舶で78/95STCW条約の強制適用となる2002年2月1日以降も同様の事例が発生した場合、最悪の場合は出港を差し止められる事態も予想されます。

つきましては、20条特例船に乗り組む外国人船員の保有する免状を承認し、それを証明する証書を所持させる等の方法で78/95STCW条約の要件をクリアし、こうした事態を回避していただきたく、ご高配賜りますようお願い申し上げます。

敬 具

7・1・3 船員の雇用対策

1. 2001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国土交通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。

2001年度予算においては、国土交通省一般会計からの船員雇用促進対策事業費補助金は、約4,900万円（前年比100万円減）となった。また厚生労働省（社会保険庁）船員保険特別会計からは同様に、総額で4億3,000万円（前年比1億700万円減）となった。2001年度における主な船員雇用対策事業の実施状況は資料7-7の通りである。

2. 2002年度の船員対策関連予算

2002年度の船員対策関連予算では、国土交通省関係

として、SECOJが行う船員雇用促進対策事業補助金としては、4,200万円となっており、前年比700万円減の予算措置となっている。

また、船員保険特別会計による2002年度雇用対策関係予算については、4億2,300万円となっており、前年比700万円減の予算措置となっている。

7・1・4 海技資格取得教育

船員の海技資格取得教育は、独立行政法人海技大学校（以下海技大学校）やSECOJ等で実施されている。

海技大学校では、2001年度中、99名（前年度比89名減）が海技資格を取得するための課程を受講した（資料7-8参照）。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、2000年度までの同措置による修了者は資料7-9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年度を持って終了・廃止となった。

その他、同校では、外航部員の二級海技士の資格取

〔資料7-7〕 船員雇用対策事業実施状況（2001年度）

1. 船員の能力開発推進

| 項目 | 概要 | 要 | 2001年度実績 |
|---------------------------------|--------------------------------------------------------------|---|----------|
| (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 | | 7・2・2参照 |
| (2) 外航部員の海技資格取得促進 | 日本籍船の混雑に伴い、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（2001年度まで） | | 7・1・4参照 |
| (3) 日本船員福利雇用促進センター（SECOJ）雇用促進事業 | 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 | | 7・1・5参照 |

2. 船員の職域拡大に関する支援

| 項目 | 概要 | 要 | 2001年度実績 |
|---------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|---|-----------|
| (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および就職・配乗あっせんを行なう外国船就職奨励事業、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 | | 7・1・5参照 |
| (2) 海上資格の陸上資格への評価 | SECOJ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

| 項目 | 概要 | 要 | 2001年度実績 |
|--------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|------------------------------------|
| (1) 船員費助成 ① 船員派遣助成金（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（一人一月34,300円） SECOJのあっせんで外国船に6ヶ月以上乗船する離職船員に支給（1回21万円） | | 3,740人 12,195万円 16人 336万円 |
| (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） | | 1,325人 5,827万円 |
| (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 |

7 船 員 労 働

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7 10に示すとおり、368名(前年度比20名減)が海技資格取得講習を受講した。

〔資料7 8〕2001年度 海技大学校における入学状況

| 科 別 | 定員 | 就業期間 | 入学状況 | |
|------------------|------------------|------|-------|-----|
| | | | '01年度 | |
| 海 技 士 科 | 一級海技士 航海科 | 10 | 6月 | 1 |
| | 一級海技士 機関科 | 10 | " | 0 |
| | 二級海技士 航海科 | 10 | 6月 | 3 |
| | 二級海技士 機関科 | 10 | " | 3 |
| | 三級海技士 航海科第一 | 15 | 10月 | 4 |
| | 三級海技士 機関科第一 | 15 | " | 1 |
| | 三級海技士 航海科第二 | 20 | 3・5月 | 1 |
| | 三級海技士 機関科第二 | 20 | " | 1 |
| | 三級海技士 航海科第三 | 20 | 4月 | 7 |
| | 三級海技士 機関科第三 | 20 | " | 5 |
| 四級海技士 航海科 | 20 | 2月 | 10 | |
| | 20 | " | 11 | |
| 四級海技士 機関科 | 20 | 2月 | 5 | |
| 四級海技士 機関科 | 20 | " | 5 | |
| 小 計 * | | | | 57 |
| 講 習 部 | 航海科船橋当直課程(W/O)* | 20 | 4月 | 0 |
| | 機関科機関当直課程(W/O)* | 20 | " | 0 |
| | 航海科三級海技士課程* | 20 | 7月 | 1 |
| | 機関科三級海技士課程* | 20 | " | 0 |
| | 航海科四級海技士課程* | 20 | 3・5月 | 2 |
| | 機関科四級海技士課程* | 20 | " | 0 |
| | 専攻科船舶技術管理課程 | 10 | 4月 | 0 |
| | 専攻科国際海運管理課程 | 10 | " | 1 |
| | 専攻科シミュレーター課程第一 | 10 | 1月 | 0 |
| | 専攻科シミュレーター課程第二 | 10 | " | 0 |
| 普 通 部 | 航海科船橋当直課程(kW/O)* | 20 | 5月 | 0 |
| | 機関科機関当直課程(kW/O)* | 20 | " | 0 |
| | 技術協力課程中級 航海 | 5 | 6月 | 5 |
| | 技術協力課程中級 機関 | 5 | " | 5 |
| | 技術協力課程初級 航海 | [77] | 2月 | 27 |
| | 技術協力課程初級 機関 | [77] | " | 27 |
| | 委託研修課程 | - | - | 428 |
| | 航海科海技士講習課程(DPC) | 40 | 3月 | 0 |
| | 機関科海技士講習課程(DPC) | 40 | " | 0 |
| | 航海科技能講習課程(技能講習) | 40 | 1月 | 78 |
| 機関科技能講習課程(技能講習) | 40 | " | 1 | |
| 航海科五級海技士課程* | 40 | 2・5月 | 18 | |
| 機関科五級海技士課程* | 40 | " | 21 | |
| 船舶基礎講習課程 | 40 | 1月 | 7 | |
| 限定救命艇手講習 | - | - | 79 | |
| 小 計 | | | | 700 |
| 合 計 | | | | 757 |

- (注) 1. 国土交通省資料による。
 2. *印：海技資格取得教育、01年度99名。
 3. () は「二級講習コース」の員数(外数)。
 4. [77] は、航・機合せた合計定員(77名)。

〔資料7 9〕海技大学校乗船修学修了状況

(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) |
|------|------------|-------------|-------------|-----------------|
| 1991 | 航 海 機 関 | 40 | 35 | 27 |
| | | 43 | 42 | 31 |
| 1992 | 航 海 機 関 | 46 | 35 | 28 |
| | | 53 | 37 | 35 |
| 1993 | 航 海 機 関 | 32 | 26 | 21 |
| | | 22 | 15 | 14 |
| 1994 | 航 海 機 関 | 15 | 15 | 10 |
| | | 9 | 9 | 4 |
| 1995 | 航 海 機 関 | 11 | 9 | 4 |
| | | 8 | 6 | 4 |
| 1996 | 航 海 機 関 | 8 | 7 | 4 |
| | | 6 | 6 | 5 |
| 1997 | 航 海 機 関 | 0 | 0 | 0 |
| | | 2 | 2 | 2 |
| 1998 | 航 海 機 関 | 0 | 0 | 0 |
| | | 0 | 0 | 0 |
| 1999 | 航 海 機 関 | 0 | 0 | 0 |
| | | 0 | 0 | 0 |
| 2000 | 航 海 機 関 | 0 | 0 | 0 |
| | | 0 | 0 | 0 |
| 2001 | 航 海 機 関 | 0 | 0 | 0 |
| | | 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) |
|------|------------|-------------|-------------|-----------------|
| 1991 | 航 海 機 関 | 22 | 20 | 20 |
| | | 8 | 8 | 8 |
| 1992 | 航 海 機 関 | 10 | 7 | 4 |
| | | 4 | 4 | 3 |
| 1993 | 航 海 機 関 | 3 | 1 | 0 |
| | | 3 | 2 | 2 |
| 1994 | 航 海 機 関 | 2 | 2 | 2 |
| | | 2 | 2 | 2 |
| 1995 | 航 海 機 関 | 0 | 0 | 0 |
| | | 0 | 0 | 0 |
| 1996 | 航 海 機 関 | 0 | 0 | 0 |
| | | 0 | 0 | 0 |
| 1997 | 航 海 機 関 | 0 | 0 | 0 |
| | | 0 | 0 | 0 |
| 1998 | 航 海 機 関 | 0 | 0 | 0 |
| | | 0 | 0 | 0 |
| 1999 | 航 海 機 関 | 0 | 0 | 0 |
| | | 0 | 0 | 0 |
| 2000 | 航 海 機 関 | 0 | 0 | 0 |
| | | 0 | 0 | 0 |
| 2001 | 航 海 機 関 | 0 | 0 | 0 |
| | | 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) |
|------|------------|-------------|-------------|-----------------|
| 1991 | 航 海 機 関 | 78 | 69 | 54 |
| | | 58 | 57 | 47 |
| 1992 | 航 海 機 関 | 34 | 22 | 15 |
| | | 22 | 11 | 10 |
| 1993 | 航 海 機 関 | 19 | 10 | 5 |
| | | 12 | 7 | 6 |
| 1994 | 航 海 機 関 | 12 | 11 | 9 |
| | | 9 | 7 | 5 |
| 1995 | 航 海 機 関 | 0 | 0 | 0 |
| | | 2 | 2 | 2 |
| 1996 | 航 海 機 関 | 1 | 1 | 1 |
| | | 1 | 1 | 1 |
| 1997 | 航 海 機 関 | 0 | 0 | 0 |
| | | 0 | 0 | 0 |
| 1998 | 航 海 機 関 | 0 | 0 | 0 |
| | | 0 | 0 | 0 |
| 1999 | 航 海 機 関 | 0 | 0 | 0 |
| | | 0 | 0 | 0 |
| 2000 | 航 海 機 関 | 0 | 0 | 0 |
| | | 0 | 0 | 0 |
| 2001 | 航 海 機 関 | 0 | 0 | 0 |
| | | 0 | 0 | 0 |

〔資料7 10〕 SECOJ 技能訓練受講者実績

| 研修名 | 内 容 | 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）* | 8 | 280 | 150 | 60 | 210 | 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 | 10 | 0 | 10 | |
| | タンカー研修 | 2 | 30 | 29 | 0 | 29 | |
| | 小 計 | 11 | 320 | 189 | 60 | 249 | |
| 技能訓練Ⅱ | 船舶職員養成訓練 | | | | | | 雇用船員の技能向上および能力向上のための研修を行なうもの。 |
| | (1) 1～2級研修* | 1 | 40 | 7 | 0 | 7 | |
| | (2) 3級研修* | 3 | 150 | 44 | 0 | 44 | |
| | (3) 4～5級研修* | 4 | 240 | 107 | 0 | 107 | |
| | (4) 1 3級海上無線指定講習 | 3 | 90 | 87 | 0 | 87 | |
| | (4) 2 4級海上無線指定講習 | | | | | | |
| | (5) 無線従事者証明訓練 | 1 | 30 | 11 | 0 | 11 | |
| | (6) 認定航海当直部員養成訓練 | | | | | | |
| | 外国語教育訓練 | 3 | 60 | 16 | 0 | 16 | |
| | STCW 条約適応訓練 | 18 | 180 | 165 | 0 | 165 | |
| 特殊無線技士養成訓練 | 14 | 560 | 580 | 0 | 580 | | |
| 陸上転換職業訓練 | | 85 | 0 | 0 | 0 | | |
| 小 計 | 47 | 1,435 | 1,017 | 0 | 1,017 | | |
| 技能訓練Ⅲ | 船舶職員養成訓練* | | | | | | 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もの。 |
| | 特殊無線技士養成訓練 | 5 | 200 | 0 | 196 | 196 | |
| | 無線従事者証明訓練 | 2 | 80 | 0 | 35 | 35 | |
| | 認定航海当直部員養成訓練 | 3 | 90 | 0 | 51 | 51 | |
| 小 計 | 10 | 370 | 0 | 282 | 282 | | |
| 技能訓練Ⅳ | 訓練A・フォークリフト、クレーン等 | 2 | 60 | 0 | 52 | 52 | 離職船員を対象に、海上はもとより陸上において有用な技能資格を取得するための研修を行なう。 |
| | 訓練B・ボイラー・冷凍機 | 1 | 30 | 0 | 18 | 18 | |
| | 訓練C・小型船舶操縦士等 | 2 | 60 | 0 | 78 | 78 | |
| | 小 計 | 5 | 150 | 0 | 148 | 148 | |
| 技能訓練Ⅴ | 内航転換訓練 | | | | | | (注1) |
| | 海上災害防止センター訓練 | 2 | 30 | 0 | 30 | 30 | |
| | 小 計 | 2 | 30 | 0 | 30 | 30 | |
| 総 合 計 | | 75 | 2,305 | 1,206 | 520 | 1,726 | |

(注1) 技能訓練：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、368名。

7・1・5 海技大学校の独立行政法人化に伴う課程再編

海技大学校は2001年度より独立行政法人化されており、業務をより効率的かつ効果的に行なうという「独立行政法人化」の趣旨を十分に踏まえつつ、社会ニーズに対応すべく、これまで海技大学校で行なわれていた課程の再編を行なうこととなった。

先ず2001年度では、これまで行なわれてきた各課程の大幅な定員見直し・変更を行っており、2001年度の総募集定員は1,273名（前年比422名減）となった。

また2002年度からは、同校の中期計画に基づき、教育の質の向上ならびに充実を図るべく、課程の改廃・定員の変更を含む大幅な再編を行なっている。

2002年度以降の再編された課程の内容は、資料7 11のとおりである。

7 船員労働

〔資料7 11〕海技大学校の課程再編

2001年度

2002年度（課程再編後）

| 課 程 | 修業年限 (箇月) | 養成定員 (名) |
|------------------|--------------|-------------|
| 海技士科 | | |
| 一級海技士航海科 | 6 | 10 |
| 一級海技士機関科 | 6 | 10 |
| 二級海技士航海科 | 6 | 10 |
| 二級海技士機関科 | 6 | 10 |
| 三級海技士航海科第一 | 10 | 15 |
| 三級海技士機関科第一 | 10 | 15 |
| 三級海技士航海科第二 | 3.5 | 20 |
| 三級海技士機関科第二 | 3.5 | 20 |
| 三級海技士航海科第三 | 4 | 20 |
| 三級海技士機関科第三 | 4 | 20 |
| 三級海技士航海科第四(1、2年) | 24 | 20 |
| 三級海技士機関科第四(1、2年) | 24 | 20 |
| 四級海技士航海科 | 2 | 20 |
| 四級海技士機関科 | 2 | 20 |
| 講習科 | | |
| 高等部 | | |
| 航海科船橋当直課程 | 4 | 20 |
| 機関科機関当直課程 | 4 | 20 |
| 航海科三級海技士課程 | 7 | 20 |
| 機関科三級海技士課程 | 7 | 20 |
| 航海科四級海技士課程 | 3.5 | 20 |
| 機関科四級海技士課程 | 3.5 | 20 |
| 専攻科船舶技術管理課程 | 4 | 10 |
| 専攻科国際海運管理課程 | 4 | 10 |
| 専攻科シミュレータ課程第一 | 1 | 10 |
| 専攻科シミュレータ課程第二 | 1 | 10 |
| 普通部 | | |
| 航海科船橋当直課程 | 5 | 20 |
| 機関科機関当直課程 | 5 | 20 |
| 航海科技術協力課程中級 | 6 | 5 |
| 機関科技術協力課程中級 | 6 | 5 |
| 航海科技術協力課程初級 | 2 | 77 |
| 機関科技術協力課程初級 | 2 | |
| 航海科海技講習課程 | 3 | 18 |
| 機関科海技講習課程 | 3 | 18 |
| 航海科技能講習課程 | 1 | 40 |
| 機関科技能講習課程 | 1 | 40 |
| 航海科五級海技士課程 | 2.5 | 20 |
| 機関科五級海技士課程 | 2.5 | 20 |
| 船舶基礎講習課程 | 1 | 20 |
| 限定救命艇手講習 | - | - |
| 委託研修課程 | - | - |
| 通信教育科 | | |
| 高等科専門課程航海科 | 12 | 300 |
| 高等科専門課程機関科 | 12 | |
| 普通科A課程 | 18 | 100 |
| 普通科B課程航海科 | 24 | 200 |
| 普通科B課程機関科 | 24 | |
| 合 計 | | |

| 課 程 | 修業年限 (箇月) | 養成定員 (名) |
|-----------------|--------------|-------------|
| 海上技術科 | | |
| 航海科(1、2年) | 24 | 30 |
| 機関科(1、2年) | 24 | 30 |
| 海技士科 | | |
| 一級海技士航海科 | 6 | 10 |
| 一級海技士機関科 | 6 | 10 |
| 二級海技士航海科 | 6 | 10 |
| 二級海技士機関科 | 6 | 10 |
| (廃止) | | |
| (廃止) | | |
| (廃止) | | |
| (廃止) | | |
| 三級海技士航海科第三 | 4 | 20 |
| 三級海技士機関科第三 | 4 | 20 |
| (廃止) | | |
| (廃止) | | |
| 四級海技士航海科 | 2 | 20 |
| 四級海技士機関科 | 2 | 20 |
| 講習科 | | |
| 海技課程 | | |
| (廃止) | | |
| (廃止) | | |
| 航海科三級海技士課程 | 7 | 10 |
| 機関科三級海技士課程 | 7 | 10 |
| 航海科四級海技士課程 | 3.5 | 10 |
| 機関科四級海技士課程 | 3.5 | 10 |
| 航海科五級海技士課程 | 2.5 | 40 |
| 機関科五級海技士課程 | 2.5 | 40 |
| (廃止) | | |
| (廃止) | | |
| 航海科若年船員養成課程(前期) | 2 | 15 |
| 機関科若年船員養成課程(前期) | 2 | 15 |
| 航海科若年船員養成課程(後期) | 6 | |
| 機関科若年船員養成課程(後期) | 6 | |
| シミュレータ課程 | | |
| 航海科 | - | 188 |
| 機関科 | - | |
| (廃止) | | |
| (廃止) | | |
| 国際協力課程 | | |
| 航海科技術協力課程中級 | 6 | 5 |
| 機関科技術協力課程中級 | 6 | 5 |
| 航海科技術協力課程初級 | 2 | 55 |
| 機関科技術協力課程初級 | 2 | |
| (廃止) | | |
| (廃止) | | |
| 基礎過程 | | |
| 航海科技能講習課程 | 1 | 20 |
| 機関科技能講習課程 | 1 | 20 |
| (海技課程へ) | | |
| (海技課程へ) | | |
| 船舶基礎講習課程 | 1 | 10 |
| (委託研修へ) | | |
| 委託研修課程 | | |
| 通信教育科 | | |
| 高等科専門課程航海科 | 12 | 100 |
| 高等科専門課程機関科 | 12 | |
| 普通科A課程 | 18 | 20 |
| 普通科B課程航海科 | 24 | 100 |
| 普通科B課程機関科 | 24 | |
| 合 計 | | |

7・1・6 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2001年度事業の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

シンガポールに寄港する日本船員の休憩設備、郵便物・国際電話の取扱い等のサービスを提供しているが、最近の海運界の現状を反映して、外航船以外にも地域作業船、漁船、練習船等官公庁船乗組員のほか、現地造船所入渠船関係者ならびに現地駐在海事関係者にも利用されており、また、混乗船の増加に伴い、フィリピン人等外国人船員の利用も見られている。

しかしながら、利用者数そのものは近年漸減傾向にあり、2001年度の利用実績は、総計63隻、2,181名(前年度2,970名、前年比27%減少)となった。

(2) 調理士資格講習の補助事業

1999年度より、船舶調理担当が各都道府県で行われる「調理士資格試験のための準備講習」を受講した上で当該試験を受験する場合、その受講料等の一部補助を実施する制度であるが、2001年度における当制度申請者はなかった。

(3) 船員福利厚生サービス調査検討

2000年度より船員福利厚生サービス調査検討会を設置し、わが国の船員福利厚生サービスの現状調査、および諸外国の状況についても調査し、今後SECOJが行う船員福利厚生サービスのあり方を検討している。2000年度においては、ヨーロッパ諸国の船員福祉団体について調査を実施し、2001年度では、わが国における船員福利厚生施設サービスに関する意識調査を実施し、これらの調査結果を報告書にまとめた。

なお、今後のSECOJが行なう船員福利厚生サービスについての検討については、「船員雇用促進事業見

直し検討委員会」において検討していくこととなっている。

2. 雇用促進事業

(1) 雇用促進事業

① 離職船員の登録および就職あっせん事業

2001年度における離職船員の登録状況は月間平均71名であり、前年度よりも若干減少したが、一方で求人は総数26名であった。これらに対するあっせん数は16名であり、漁業関連のあっせんがないことから、前年度より若干減少した。

② 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、外国船就職奨励金を支給している。

2001年度の実績は16名(7隻)と、前年度の20名(11隻)に比べ減少している。

③ 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、2001年度についても対象者が無く、これで過去6年間対象者が無い状況である。

(2) 船員の技能訓練に関する事業

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。

特に2002年2月からのSTCW95条約発効に伴い、第一級および第二級海上特殊無線技士養成訓練の希望者増に対応する必要から開催回数を増加したため、結果的に全体としての受講者増につながった。

2001年度の総受講者は1,726名(前年比184名増)であった。

なお、各訓練・研修の受講者数については、資料7-10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、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、船員派遣助成金を支給している。2001年度の船員派遣助成金支給実績は、支給対象延人

7 船 員 労 働

数3,740名であった。また同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、345隻、544名(前年度比41隻、17名減)であった。(資料7 12参照)

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士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を支給している。

2000年度の実績は、1,325名と、前年度比429名増となったが、支給額については5,827万円であり、前年比4,396万円減であった。(資料7 12参照)

(4) 国際船舶制度推進事業

① 国際船舶制度推進のための調査研究事業

国際船舶制度推進のための調査として、主に EU 各国の雇用情勢や海運産業の現状ならびに自国船籍への助成制度等に関する外国調査を実施した。また、国際船舶制度の円滑な実施、および推進を図るため、施策の具体化のための検討・施策立ち上がり後のフォローアップのため、官労使参加による検討会を2回開催した。

なお、この「フォローアップのための官労使参加の検討会」の事務局業務は、2002年度以降、国土交通省海事局海事産業課に移管された。

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、国土交通省の補助金を受け、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、2000年度には、困難な状況の中で第一期生(航海科9名、機関科1名)が訓練を修了し、一応の成果が得られた。

2001年度においては、同プロジェクトの第4年目として、次の事業を実施した。

1)第二期生(計15名:航海科14名、機関科1名)

第二期生については、当初20名が入所したが、5名が途中退所し、2001年3月に乗船実習を終了し、4月から海技大学校での後期座学および第1級海上特殊無線技士の講習を行い、9月末をもって15名全員が訓練を修了した。

乗船実習終了後より訓練生の希望調査を行なって就職活動を支援した結果、第二期生の就職状況は、外航関係6名、フェリーを含む内航海運7名で、2名が就職活動中である。

2)第三期生(計10名:航海科7名、機関科3名)

第三期生については、2001年1月より乗船訓練を開始し、2002年2月からのSTCW条約発効に際し、乗船中に第一級海上特殊無線技士資格を取得させ、改めて再乗船させる措置を取った後、1名を除き2002年3月中に乗船訓練を修了し、4月からは海技大学校での後期座学を開始している。

3)第四期生(計9名:航海科7名、機関科2名)

第四期生については、2001年10月に10名が入所したが、既に海技大学校での前期座学を終え、また乗船訓練前に第一級海上特殊無線技士講習を受講し、現在乗船訓練を実施している。なお、1名がすでに自主退所している。

3. 配乗調整事業

(1) 乗船予定者の援助事業

離職船員で、外国船への乗船予定者について、SECOJにおいて面接および乗船に関する情報等の提供を行うとともに、これに伴う経費を支給している。2001年度の実績は4隻、4名であった。

(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ているが、2001年度は、リベ

【資料7 12】 各奨励金・助成金支給実績

| | | 2000年度 | 2001年度 | 備 考 |
|---------------|----------|--------|--------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 就 職 奨 励 金 | 支給船員(人) | 20 | 16 | 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) | 420 | 336 | |
| 船 員 派 遣 助 成 金 | 支給総額(万円) | 15,053 | 12,195 | 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、一人月額3,43万円を限度に支給される。 |
| | 対象者(人・月) | 4,448 | 3,740 | |
| 技能訓練派遣助成金 | 対象船員(人) | 896 | 1,325 | 雇用船員を対象として SECOJ が行なう訓練及び海技大学校の海技士科・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) | 10,223 | 5,827 | |
| 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(魚臨法)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のものに対して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) | - | - | |

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等の取扱い件数が146件であった。

(3) 技能訓練運営事業

各種技能訓練事業が実施された。

(4) 船員求人情報ネットの構築

2001年度国土交通省補正予算による補助金を受け、国の船員職業安定所および許可を受けた民間の船員職業紹介機関が有する船員求人情報について、これらの機関で協議会を設置し、ホームページで提供する船員求人情報ネットを構築し、2002年度から運用することとなった。

4. その他の事業等

船員雇用促進等事業見直し検討委員会の設置

2002年1月に、国土交通省船員部長の私的検討会として船員雇用促進等事業見直し検討会が設置された。事務局はSECOJとし、2003年度予算へ反映されること

を目途に、事業の見直し検討を開始した。

7・1・7 開発途上国船員研修受入事業

1990年度より海事国際協力センター(MICC)が、外航船社の協力を得て、政府開発援助(ODA)の一環として実施してきた開発途上国船員研修受入れ事業は、2000年度からSECOJによって実施されることとなった。

この事業は、海技大学校における約2ヶ月の導入研修の後、日本船社が運航する外航船において約12ヶ月の乗船研修を実施することにより、研修生が自国の海技資格を取得できるよう、乗船経験を付与するとともに技能を訓練するもので、その受入れ状況および人数は資料7 13のとおりである。

当協会は、関係船社とともに、本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。

〔資料7 13〕 研修員数の推移

| 年度 | フィリピン | | | インドネシア | | | ベトナム | | | バングラデシュ | | | 合計 | 備考 |
|------|-------|----|----|--------|----|----|------|----|----|---------|----|---|----|--------------------|
| | 航海 | 機関 | 計 | 航海 | 機関 | 計 | 航海 | 機関 | 計 | 航海 | 機関 | 計 | | |
| 1991 | 43 | 22 | 65 | 5 | 5 | 10 | | | | | | | 75 | 74名修了 |
| 1992 | 39 | 24 | 63 | 7 | 8 | 15 | | | | | | | 78 | 77名修了 |
| 1993 | 36 | 26 | 62 | 8 | 9 | 17 | | | | | | | 79 | 77名修了 |
| 1994 | 30 | 30 | 60 | 7 | 8 | 15 | 4 | 6 | 10 | | | | 85 | ベトナム受入開始・85名全員修了 |
| 1995 | 30 | 30 | 60 | 7 | 8 | 15 | 5 | 5 | 10 | | | | 85 | 83名修了 |
| 1996 | 29 | 29 | 58 | 7 | 7 | 14 | 4 | 6 | 10 | | | | 82 | 79名修了 |
| 1997 | 27 | 28 | 55 | 7 | 8 | 15 | 8 | 7 | 15 | | | | 85 | 82名修了 |
| 1998 | 21 | 21 | 42 | 7 | 7 | 14 | 7 | 7 | 14 | | | | 70 | 70名全員修了 |
| 1999 | 21 | 21 | 42 | 7 | 6 | 13 | 6 | 6 | 12 | | | | 67 | 66名修了 |
| 2000 | 18 | 18 | 36 | 6 | 5 | 11 | 5 | 5 | 10 | | | | 57 | 54名修了 |
| 2001 | 15 | 15 | 30 | 4 | 4 | 8 | 4 | 4 | 8 | 4 | 4 | 8 | 54 | バングラデシュ受入開始・54名研修中 |

7・2 船員の確保と教育問題

7・2・1 日本人船員の確保・育成

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、2001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

7・2・2 船員の教育訓練

(1) 船員教育機関の独立行政法人化

2001年4月より、船員教育3機関(海技大学校、航海訓練所、海員学校)は独立行政法人として船員

7 船 員 労 働

の教育訓練を行う体制となった。この三機関は独立行政法人化として5年間の中期目標を定め、これに基づく中期計画に沿って業務の効率化を推進しながら実業を実施している。

(2) 船員教育機関卒業生の就職状況

2001年度の船員教育機関卒業生数は商船大学2校112名、商船高専5校138名、独立行政法人海員学校8校406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)。2001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97名のうち64名(66%)が海上産業(外航40名、内航1名、その他23名)に、商船高専卒業生については、就職希望者数107名のうち、36名(34%)が海上産業(外航5名、内航2名、その他33名)に、また、海員学校卒業生については、就職希望者数339名のうち217名(64%)が海上産業(外航0、内航27名、その他190名)に就職した。(資料7 14参照)。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、独立行政法人海技大学校において実施されており、海技免状授有者を対象として、上級免除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7 15のとおりである。

7・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。

このようなGMDSS体制の完全導入により、現在、十分な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

【資料7 14】 船員教育機関卒業生の求人・就職状況

2002年4月11日 現在

| | 卒業年度 | 卒業生数 | 就職希望者数 | 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 | | カ/旅客船 | 官 公 庁 | 水 産 系 | 計 | 外 航 | | | | 内 航 | | カ/旅客船 | 官 公 庁 | 水 産 系 | 計 | | | | | | |
| | | | | 旧外中 | 小・その他 | 三団体 | その他 | | | | | 旧外中 | 小・その他 | | | 三団体 | その他 | | | | | | | | | | |
| 商船大学2校 | 9 | 102 | 91 | 87 | 11 | 2 | 9 | 14 | 12 | 0 | 135 | 63 | 198 | 46 | 3 | 2 | 5 | 8 | 11 | 0 | 75 | 16 | 91 | | | | |
| | 10 | 101 | 86 | 70 | 10 | 2 | 12 | 9 | 20 | 0 | 123 | 40 | 163 | 48 | 9 | 0 | 7 | 7 | 7 | 0 | 78 | 6 | 84 | | | | |
| | 11 | 117 | 104 | 64 | 11 | 5 | 8 | 10 | 10 | 0 | 108 | 69 | 177 | 46 | 6 | 4 | 6 | 9 | 6 | 0 | 77 | 19 | 96 | | | | |
| | 12 | 109 | 94 | 37 | 7 | 3 | 21 | 7 | 6 | 0 | 81 | 22 | 103 | 32 | 7 | 3 | 21 | 5 | 3 | 0 | 71 | 12 | 83 | | | | |
| | 13 | 112 | 97 | 44 | 3 | 1 | 15 | 9 | 6 | 0 | 78 | 39 | 117 | 40 | 2 | 1 | 10 | 6 | 5 | 0 | 64 | 33 | 97 | | | | |
| 商船高専5校 | 9 | 161 | 129 | 21 | 16 | 13 | 83 | 57 | 28 | 1 | 219 | 748 | 967 | 6 | 3 | 8 | 20 | 19 | 4 | 1 | 61 | 66 | 127 | | | | |
| | 10 | 153 | 113 | 19 | 33 | 8 | 50 | 30 | 45 | 0 | 186 | 671 | 856 | 4 | 4 | 7 | 16 | 13 | 0 | 0 | 44 | 65 | 109 | | | | |
| | 11 | 176 | 128 | 12 | 13 | 1 | 32 | 20 | 46 | 1 | 125 | 531 | 656 | 2 | 6 | 1 | 13 | 15 | 2 | 1 | 40 | 81 | 121 | | | | |
| | 12 | 159 | 123 | 15 | 18 | 2 | 30 | 24 | 48 | 0 | 137 | 540 | 677 | 5 | 4 | 2 | 10 | 14 | 5 | 0 | 40 | 82 | 122 | | | | |
| | 13 | 138 | 107 | 13 | 15 | 10 | 37 | 26 | 36 | 0 | 137 | 828 | 965 | 5 | 1 | 7 | 9 | 14 | 0 | 0 | 36 | 68 | 104 | | | | |
| 独立行政法人海員学校8校 | 9 | 407 | 351 | 0 | 6 | 149 | 267 | 155 | 79 | 731 | 1,387 | 301 | 1,688 | 0 | 5 | 50 | 117 | 67 | 29 | 8 | 276 | 50 | 326 | | | | |
| | 10 | 411 | 347 | 0 | 4 | 35 | 179 | 89 | 81 | 615 | 1,003 | 226 | 1,229 | 0 | 3 | 32 | 122 | 55 | 32 | 6 | 250 | 73 | 323 | | | | |
| | 11 | 397 | 328 | 0 | 5 | 47 | 174 | 78 | 59 | 530 | 893 | 345 | 1,238 | 0 | 4 | 26 | 122 | 40 | 22 | 10 | 224 | 71 | 295 | | | | |
| | 12 | 395 | 352 | 0 | 16 | 50 | 145 | 55 | 72 | 516 | 854 | 247 | 1,101 | 0 | 11 | 29 | 97 | 44 | 17 | 16 | 214 | 80 | 294 | | | | |
| | 13 | 406 | 339 | 0 | 3 | 27 | 166 | 85 | 79 | 302 | 662 | 426 | 1,088 | 0 | 3 | 27 | 107 | 60 | 16 | 4 | 217 | 60 | 277 | | | | |
| 独立行政法人海技大学校三級第四 | 9 | 16 | 16 | 0 | 0 | 1 | 7 | 3 | 3 | 0 | 14 | 0 | 14 | 0 | 0 | 1 | 7 | 3 | 3 | 0 | 14 | 0 | 14 | | | | |
| | 10 | 29 | 25 | 0 | 1 | 0 | 10 | 7 | 0 | 0 | 18 | 0 | 18 | 0 | 1 | 0 | 10 | 7 | 0 | 0 | 18 | 0 | 18 | | | | |
| | 11 | 37 | 31 | 0 | 0 | 1 | 15 | 7 | 4 | 0 | 27 | 0 | 27 | 0 | 0 | 1 | 15 | 7 | 4 | 0 | 27 | 2 | 29 | | | | |
| | 12 | 36 | 31 | 0 | 0 | 0 | 8 | 8 | 3 | 0 | 19 | 1 | 20 | 0 | 0 | 1 | 12 | 11 | 5 | 0 | 29 | 2 | 31 | | | | |
| | 13 | 21 | 16 | 0 | 0 | 0 | 7 | 2 | 0 | 0 | 9 | 0 | 9 | 0 | 1 | 0 | 10 | 3 | 0 | 0 | 14 | 1 | 15 | | | | |

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) 独立行政法人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) 卒業した時期は、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) 独立行政法人海技大学校については、海技士科三級海技士科第四の卒業生に限る。

【資料 7 15】 船員教育機関入学状況

2002年4月1日現在

| | 入学年度 | 入学定員 | 応募者数 | 倍率 | 入学者数 | 備考 |
|------------|------|------|-------|-----|----------|----|
| 商船大学 | 10 | 200 | 980 | 4.9 | 211 (22) | |
| | 11 | 190 | 632 | 3.3 | 202 (20) | |
| | 12 | 160 | 666 | 4.2 | 174 (21) | |
| | 13 | 160 | 743 | 4.6 | 168 (11) | |
| | 14 | 160 | 668 | 4.2 | 174 (10) | |
| 商船高等専門学校 | 10 | 200 | 326 | 1.6 | 215 (34) | |
| | 11 | 200 | 351 | 1.8 | 212 (23) | |
| | 12 | 200 | 310 | 1.6 | 200 (25) | |
| | 13 | 200 | 269 | 1.3 | 205 (39) | |
| | 14 | 200 | 290 | 1.5 | 184 (15) | |
| 独立行政法人海員学校 | 10 | 440 | 932 | 2.1 | 478 (65) | |
| | 11 | 440 | 1,006 | 2.3 | 479 (74) | |
| | 12 | 440 | 970 | 2.2 | 499 (68) | |
| | 13 | 440 | 913 | 2.1 | 477 (70) | |
| | 14 | 440 | 884 | 2.0 | 436 (50) | |

注：(1) 商船大学の数値は、商船システム学（工学）課程【航海学コース及び機関学コース】に係るものである。
 (2) 商船高等専門学校の数値は、商船学科【航海コース及び機関コース】に係るものである。
 (3) 独立行政法人海員学校（海上技術短期大学校及び海上技術学校）の数値は、本科6校、専修科2校、司ちゅう・事務科1校に係るものである。
 (4) 「入学者数」のうち、()の数値は、女子に係る内数である。

請にあたっては総務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、総務省が実施した2001年7月期および2002年1月期の船舶局無線従事者証明のための新規訓練に対し、船社の協力を得て、講師を派遣した。

また、当協会は1994年9月より外航船舶のGMDSS対応資格の取得を促進するため、船社の協力を得て総務省が実施する第三級海上無線通信士資格の国家試験受験および船舶局無線従事者証明取得のための講習会を実施していたが、これは当協会を主催者団体として総務省より講習認定を都度受けて実施していたものであった。

7・3 船員関係法規

7・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・1・3参照）この内、日本人船機長2名配乗を実現するためには、外国人船員を含む国際船舶の乗組員が船舶職員法、船員法および電波法等で要求さ

ししながら、2001年秋の省令改正に伴う意見照会の際に検討した結果、船社の自社講習によって対応が可能である上、海技大学校の委託講習制度を利用することによっても船社のニーズに十分対応可能であることから、本講習会はその使命を果たしたとの判断の下、2001年9月期をもって同講習会の実施は終了した。

なお、2001年9月期に行なわれた講習会には4社6名が受講した。

7・2・4 海上通信高度化研究会について

近年、陸上における通信インフラの整備に伴い、インターネット、携帯電話等の電子通信手段が日常生活に広く普及しており、海上においても同等の通信インフラの整備が望まれている。現在、海上においても、インマルサット等を用いたデータ通信や一部海域では衛星船舶電話の利用が可能であるが、これらの通信手段はその料金の高さから、その利便性は低く、陸上と比べその通信環境の格差は大きなものとなっている。

こうした状況を踏まえると、船員の福利厚生 viewpoint から、魅力ある職場作りの一環として海上通信手段の円滑で低廉な利用を可能とする仕組み作りが望まれている。

このような背景の下、当協会は船員の海上におけるインターネット、電子メール等の利用実態やニーズ等を把握するとともに、海上通信の技術動向を調査し、これからの海上通信のあり方について研究することを目的として「海上通信高度化研究会」を設置した。

同研究会では、2,600名の海上職（休暇員、陸上職員等を含む）を対象に、海上での通信手段の利用実態等についてアンケート調査を行い、その結果をとりまとめるとともに、通信高度化に伴う海上通信の動向についての講演会を実施した。

れる各種資格要件を満足する必要がある。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ように、関係省庁および関係機関との調整に努めた。

1. 船舶職員法関係

1999年5月に施行されたSTCW条約締結国（外国）資格受有者に対する承認制度に基づき、2000年1月より

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指定講習機関（当初4ヶ所 2002年2月現在3ヶ所）において開始され、同講習を修了したものを対象とする承認試験が行われている。その後、2002年6月までに承認試験が延べ7回開催され、662名のフィリピン人船員が承認証を取得した（資料7 16参照）。

一方、承認証を取得した船員を配乗した国際船舶（いわゆる「承認船」）は、承認船に係る雇用と労働条件に関する労使協議での合意が必要であり、2002年9月末までに20隻の承認船が誕生した。

2. 船員法関係

日本人船機長2名体制による承認船を円滑に運航するためには、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、この内、特に必要となるのは危険物等取扱責任者、船舶料理士等に係る資格であり、当協会はこれら資格が円滑に取得できるよう、関係の委員会等に参画するとともに関係機関と調整を図り、船社負担の軽減に努めた。

(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、フィリピンの指定講習機関（当初4ヶ所 2002年2月現在3ヶ所）において実施されることとされた。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されており、同講習の実施と併せ、2000年1月以降、2002年6月までに通算7回の講習が実施された。

(2) 船舶料理士

国際船舶制度の導入に伴い、船舶料理士資格を外国人が取得する必要性が生じた。このため、運輸省（現・国土交通省）は、船員中央労働委員会の答申を受け、1999年10月に官公労使による「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、同検討会は2000年3月に試験・講習科目の再編統合方策、実施方法の合理化・簡素化方策等の基本的方向に係る中間的な取りまとめを行った（船協海運年報2000参照）。

こうした検討を受け、その後2001年6月に国土交通省船員部を事務局とする「船舶料理士資格制度に関する検討委員会」が設置され、外国人船員に対する船舶料理士試験のあり方も含めた検討が開始され、同年11月に同検討委員会は「受験資格としての乗船

履歴（3年から1年に短縮）」、「筆記・実技試験要領」、「外国人に対する試験（臨時試験）の取り扱い」についての変更を主な内容とするとりまとめを行った。このとりまとめに基づき国土交通省は、船舶料理士に関する省令改正を2002年秋を目途に実施することとしている。

一方、国際船舶の増加に伴い、外国人船舶料理士に対する需要が大変逼迫した状況にあることから、当協会は船員部労働環境課および試験の実施団体である日本海技協会に対して、早急な試験の実施を要請した。その結果、現行制度に基づく外国人に対する船舶料理士（臨時）試験が、2002年6月および8月にマニラで開催され、合計95人が合格した。

なお、当協会は臨時試験の実施に際して、過去の筆記問題集の英訳を作成するなど、同試験の円滑な実施に協力した。

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、わが国では全ての航海当直職員に海上特殊無線技士資格の取得が義務付けられることとなった。これは、日本籍船舶である国際船舶に航海士として乗組む外国人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、第一級海上特殊無線技士（一海特）資格を取得することが必要となった。

このため、当協会が規制緩和と要望を行った結果、外

〔資料7 16〕

承認試験実施状況

| 日 時 | 通算回数 | 承認船員数(人) |
|-----------|------|----------|
| 2000年1月 | 第1回 | 48 |
| 2000年6月 | 第2回 | 57 |
| 2000年9月 | 第3回 | 52 |
| 2001年1月 | 第4回 | 101 |
| 2001年9月 | 第5回 | 141 |
| 2002年1・2月 | 第6回 | 119 |
| 2002年6月 | 第7回 | 144 |
| 延べ人数 | | 662 |

第一級海上特殊無線技士 講習実施状況

| 日 時 | 通算回数 | 合格者(人) |
|---------|------|--------|
| 2001年8月 | 第1回 | 38 |
| 2001年9月 | 第2回 | 78 |
| 2002年1月 | 第3回 | 95 |
| 2002年6月 | 第4回 | 86 |
| 合 計 | | 296 |

国資格受有者が一海特および第三級海上無線通信士(三海通)資格を容易に取得できるようにするための養成課程を新設すること等を内容とする無線従事者規則および関係告示等の一部を改正する省令案が2001年6月20日に公布、施行された(「船協海運年報2001」参照)。

この改正を受けて、2001年8月に(財)日本無線協会が主催する外国の無線資格受有者に対する一海特講習がマニラにおいて開始された。その後、2002年6月までに延べ4回の講習で297名のフィリピン人船員が一海特資格を取得した(資料7 16参照)。

7・3・2 船員職業安定法改正への対応

1. 船員職業紹介等研究会報告のとりまとめ

船員職業安定法は1948年に制定され今日に至っているが、当時と比べて現在は船員の雇用環境が大きく変わっている。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。

一方、陸上労働者に関する職業紹介事業、派遣事業等の見直しは労働環境の変化に合わせて検討され、1999年には労働者派遣事業も大きく規制緩和された。

こうした状況の中で船員職業紹介等研究会は1997年2月12日第1回が開催され、2002年7月15日の第9回船員職業紹介等研究会において報告をまとめた(資料7 17参照)。

船員労務供給事業については、船員の雇用の安定と労働保護を図りつつ、民間における船員派遣事業の制度化を行う等、船員労働力の適正かつ円滑な移動の仕組みを作ることが適当であること、船員教育機関、(財)船員福利雇用促進センターによる無料船員職業紹介事業に関する制度化が適当であるとの見解に達した。

しかし、労務供給事業に該当しない形態の整理については、見解の統一ができず、労働側の見解を併記し、船員派遣業者となり得る者についての範囲は労働側、使用者側のそれぞれの意見が表明され、付記に記すこととなった。

なお、報告の概要は以下の通りである。

I. 船員労務供給事業について

(1) 常用雇用型船員派遣事業に関する制度

常用雇用型船員派遣事業を行う場合は下記3条件を満足するものと制度を整理した。

- ① 船員を常時雇用するもの

- ② 常用雇用型船員派遣業者の対象となり得る者
船舶を所有する者、裸用船を受けている者又はこれらに準ずる者

- ③ 国土交通大臣による許可

(2) 労務供給事業に該当しない形態の整理

常用雇用型船員派遣事業の制度化に伴い、労務供給事業に該当しない形態を整理した。

(3) 登録型船員派遣事業に関する制度

期間雇用船員については第三者により労働条件がチェックされることが必要と考えられ、(財)日本船員福利雇用促進センター(SECOJ)を活用することとして、同センターにおいて船員を登録して適正な労務供給契約により、事業を行うこととした。

II. 船員職業紹介事業について

- (1) 無料船員職業紹介事業については従来の国、国土交通大臣の許可により労働組合および一部の船主団体において行うほか、船員教育機関、(財)日本船員福利雇用促進センターについても認めることとした。
- (2) 有料船員職業紹介事業については現時点では制度化するのは適当でないとした。

III. 付記について

労働側は船員派遣事業者の対象者となり得る者は船舶を所有する者、裸用船を受けている者に限定している。また、船員派遣事業の制度化には官労使による管理機構の設置を要求している。

使用者側は船員派遣事業者となり得る者は船舶を所有しないが、船舶管理契約により船員の配乗、船舶の運航及び船舶の保守を委ねられた者が含まれることを明確にするとともに、船舶管理会社にあっては、船舶を所有しなくとも船員が雇用できることを明確にすべきであるとしている。

2. 商船大学学生の職業意識に関するアンケート調査報告書

当協会は上記の船員職業紹介等研究会の議論の参考とするため、学生の就業意識に関する調査を行った。具体的には、2002年2月20日、22日東京商船大学、神戸商船大学で船社就職説明会に参加した就職活動を控えた学生総数138名を対象に、就職についての意識や国際化への興味、社会に対する関心度などについてアンケート調査を実施し、その職業観をまとめるとともに、外航船会社が新人に求める能力や意識などについて船

社側人事担当者にヒアリングやアンケートを行い、求人側の全体像もまとめて、調査報告書を作成した。

学生のアンケートからは、海上職希望者のなかでも、陸上産業に転職を希望する学生は30歳以下で約16.7%あり、終身海上職と考えずに、いろいろな分野で海上経験を活用したいとの傾向がみられ、就職における職

業感の多様性が見られる傾向にあった。一方、企業側は学生に、将来の専門家としての国際性のある海上技術者を求めており、その一つとして語学力があるが、教育機関や学生側も英語の必要性を認識しているが、それに対する実行が伴っていないことに不満をもつ企業も多かった。

〔資料7 17〕

船員労務供給事業及び船員職業紹介事業に係る規制改革のあり方に関する報告

平成14年7月12日

船員職業紹介等研究会専門委員会

船員の労務供給事業及び職業紹介事業については、当該事業を実施する者により中間搾取が行われ、船員の労働を阻害するおそれがある等の観点から、船員職業安定法（昭和23年制定）に基づき、そのおそれがないものとして国土交通大臣が許可する船主団体及び労働組合を除き、民間において実施することが禁止されてきたところである。

しかしながら、船員職業安定法の制定から半世紀を超えた現在、法制定当時と比べ、海運企業による船舶の運航形態の変化に伴い、外航海運においては日本籍船と日本人船員の減少、外国人船員との混乗、日本人船員の少数配乗の一般化が進捗しており、内航海運においては様々な形態のマンニングが増えてきている。このような状況の中、船員にとっては、船舶を所有する者と船員の就業を実質的に監督する者とが異なる場合も生じてきている等その労働状況は大きく変化してきており、船員労務供給事業及び船員職業紹介事業に係る規制についても、時代のニーズに対応した所要の見直しが求められる状況となってきた。

一方、陸上労働分野においては、船員労働分野と同様に禁止されてきた労務供給事業及び職業紹介事業について、経済の進展等による専門的な職業群の増加や短期間の就業を希望する層の増加等の労働状況の変化に伴い、労働力の新たな需給調整システムを構築する等の必要が生じたことから、昭和61年、陸上労働者の労働保護を確保しつつ、労務供給事業に関しては民間において労働者派遣事業を実施できるよう制度化するとともに、平成11年には、職業紹介事業についても民間において実施できるよう制度化されたところである。

以上のような状況を踏まえ、学識経験者及び官労使から構成される船員職業紹介等研究会が平成9年2月12日に設置され、それ以降、同研究会は8回開催された。本専門委員会は同研究会のもとに設置され、13回にわたり開催して、民間における船員労務供給事業及び船員職業紹介事業のあり方について鋭意検討してきた。

その結果、本専門委員会は、今般、船員労務供給事業に係る規制改革については、船員の雇用の安定と労働保護を図りつつ、民間における船員派遣事業の制度化を行う等船員労働力の適正かつ円滑な移動の仕組みをつくることが適当であること、また、船員職業紹介事業に係る規制改革については、船員教育機関による無料船員職業紹介事業に関する制度化が適当であること等との見解に達したので、下記のとおり報告する。

なお、本報告においては、労務供給事業に該当しない形態の整理について見解を統一することができなかったため、労働側委員の見解を併記することとしたこと、また、船員派遣事業者となり得る者についての範囲等について労働者側委員及び使用者側委員からそれぞれ意見が表明されたので、本報告に付記したことを念のため申し添える。これらについては、今後さらに、法制面も含め、関係者間での詳細かつ十分な議論、検討のうえ制度設計が行われる必要がある。

記

I 船員労務供給事業について

船員労務供給事業については、常用雇用型船員派遣事業の制度化等により、船員の労働保護を図りつつ、以下のとおり船員労働力の適正かつ円滑な移動の仕組みをつくることとする。

1 常用雇用型船員派遣事業に関する制度化の必要性

- (1) 船員職業安定法は、何人にもその能力及び資格に応じて公平かつ有効に船員の職業に就く機会を与えることによって、海上企業に対する労働力の適正な充足を図ることを目的としており、供給契約に基づいて人を船員として他人の指揮命令を受けて労務に従事させることを業として行う船員労務供給事業については、船員が継続的に供給元事業者の支配下におかれることにより、強制労働や中間搾取が行われる可能性があること、また、支配従属関係が二重となるため労働保護法規上の使用者責任の

所在が不明確となり、船員の労働保護に欠けるおそれがあることから、労働組合を除き、民間において行うことを禁止している。

- (2) しかしながら、昭和23年に船員職業安定法が制定されて以降、現在までの間に、船員労働の分野のみならず、社会全体の近代化が進み、船員保護法規も整備され、社会的に定着し、また、船員側の価値観等も多様化している今日の状況を踏まえれば、船員労務供給事業に対し、現行のように形式的な要件で一律に規制を行うことが適当といえるのかという問題が提起されている。

したがって、現行法の目的を堅持することを前提としつつも、今日の経済的社会的状況を踏まえ、その規制のあり方を見直すことによって、より一層、船員の保護を図り、雇用の安定を確保する必要がある。

- (3) ところで、海運界においては、海運企業による船舶の運航形態の変化等に伴い船員の労働状況は大きく変化してきており、具体的には、次のような状況が顕在化してきているところである。

① 近年、内航海運においては、厳しいコスト競争の下、特に中小内航海運企業において、予備船員まで含めた船員を自社で雇用、訓練することが経営的に困難な状況となってきている。このため、一部の企業間においては転籍等による船員労働力の移動を行っているところであるが、そのような移動だけでは限界があることから、比較的多数の船員を雇用している大手内航海運企業から、船員不足に直面している中小企業等に対し必要に応じ船員を供給できる新たなスキームを確立するとともに、さらに、効率的な船員の雇用及び船員労働力の需給調整を行う観点から、一定の企業が船員を一括して雇用、訓練し、複数の企業に対し必要に応じ船員を供給できるといったスキームの確立への需要が高まってきている。

② 外航海運においては、基幹船員として日本人船員の配乗が必要とされる船舶向けに日本人を確保するため、一部の企業間において転籍による日本人船員労働力の移動が行われているところである。

また、日本人船員に求められる資質は、船舶上の運航管理者のみならず海陸両職域における船舶の管理を担う技術者に変質してきているところであり、各企業にとっては、このような日本人船員を確保・育成することが重要な課題となっているところである。したがって、これら日本人船員の確保・育成のために、日本

人船員を雇用して訓練できる途をできるだけ広げるとともに、必要な場合には、他の企業に対し日本人船員を供給できる新たなスキームの確立が求められてきている。

一方、日本人船員の雇用状況については、依然として厳しい状況にあることから、その減少に歯止めが掛からず、日本人船員の確保育成は緊急な政策課題として関係者が鋭意取り組んでいるところである。このような中、上記のような企業側のニーズに対しては、法の厳正な適用とともに、船員保護の立場を十分に踏まえた対応が望まれている。

③ また、漁業分野においては、漁期等の特殊事情が背景にあり、漁船船員は、転籍等による漁業種間の移動が恒常化している現状下、移動に係る新たなスキームを確立する必要性はあると考えられるところであり、カーフェリー等の旅客船分野においても、その必要性は否定できない。

- (4) 以上のように、我が国の海運・漁業界においては、船主側が企業間における船員労働力の円滑な移動を望む状況となっているところであるが、当該船員にとっては、企業から企業への転籍を強いられること、また、移動により労働条件等が変更されること、さらに、労働に対する指揮命令をする者が移動元なのか移動先なのか必ずしも明確ではなく、かつ、その労働に対する雇用者・使用者としての責任が不明確となる場合があること等、船員の労働関係は極めて不安定なものが見受けられることから、適切な規制が求められている。

- (5) また、船舶の航行安全のためには、船員に対する技能向上等のための教育訓練が必要不可欠であるが、企業間を船員が移動する状況にあっては、教育訓練を行うべき企業が分散し、場合によっては教育訓練を受けられないという状況が生じることから、結果として、船員にとって十分かつ体系的な教育訓練を受けることができないということも懸念されるところである。

- (6) したがって、船員の労働保護を図りつつ、船員労働力の移動を適正かつ円滑に実施できるようにするためには、移動する船員に係る雇用責任、労働条件等を明確にすることが、当該船員の労働保護及び教育訓練の適切な実施上から是非とも必要であり、このためには、陸上労働分野で制度化されている労働者派遣事業制度を参考として、派遣船員に係る雇用責任を派遣元一元化し、当該派遣

7 船員労働

船員の労働に係る派遣元と派遣先の責任関係を明確にすることを内容とする船員派遣事業に関するスキームを新たに制度化することが適切である。

- (7) さらに、船員派遣事業の制度化に当たっては、派遣元において船員を常時雇用する常用雇用型船員派遣事業と派遣元が派遣期間のみ船員を雇用する登録型船員派遣事業が考えられるが、船員の雇用の安定及び教育訓練の観点から、常用雇用型の船員派遣事業のみを制度化することが適切である。
- (8) また、船員派遣事業者となり得る者については、船員労働の特殊性に鑑み、船舶の所有者責任、船舶の安全運航確保の観点から、船舶を所有する者、裸用船を受けている者又はこれらに準ずる者に限定することが適切である。

2 常用雇用型船員派遣事業に関する制度

上記1に基づき、制度の骨子は次のとおりとすることが適当である。

- ① 常用雇用型船員派遣事業の定義
 - 船員を常時雇用する者が、その雇用関係を継続したまま、当該船員を他人の指揮命令の下で、かつ、当該他人と雇用関係を結ばないで、当該他人のために労働に従事させることを業として行うこと。
- ② 常用雇用型船員派遣事業者の対象となり得る者
 - 船舶を所有する者、裸用船を受けている者又はこれらに準ずる者
- ③ 国土交通大臣による許可制
 - 許可の基準及び有効期間、船員中央労働委員会の意見聴取等
- ④ 船員派遣事業者、派遣船員に対し原則として船員法を適用
- ⑤ 船員派遣契約において定めるべき事項
 - 派遣船員の職務、派遣期間、苦情処理体制等
- ⑥ 船員派遣元事業者の講ずべき措置
 - 教育訓練の実施等派遣船員の福祉の増進
 - 適正な派遣就業の確保
 - 派遣船員であることの明示等
 - 派遣船員に係る雇用制限の禁止
 - 就業条件の明示
 - 派遣先への通知
 - 派遣元責任者の選任
 - 派遣元管理台帳の作成
- ⑦ 船員派遣先事業者の講ずべき措置

- 船員派遣契約に関する措置
- 適正な派遣就業の確保
- 派遣船員の雇用の努力義務
- 派遣先責任者の選任
- 派遣先管理台帳の作成

- ⑧ 国土交通大臣による派遣元及び派遣先事業者の講ずべき措置に関する指針の公表
- ⑨ 国土交通大臣による派遣元及び派遣事業者に対する指導、助言、勧告、改善命令及び勧告に従わなかった事業者の公表
- ⑩ 国土交通大臣による違反派遣元事業者の許可の取消、事業の停止命令

3 労務供給事業に該当しない形態の整理

- (1) 常用雇用型船員派遣事業の制度化に伴い、これによる派遣及び期間用船契約による船舶への配乗のほか、労務供給事業に該当しないその他の形態も明確にすることが船員の労働保護の観点から必要であるので、次の形態を労務供給事業に該当しないものとして整理することが適当であるとの考え方が提示された。

① 在籍出向による船舶への配乗

在籍出向とは、自己の雇用船員を関係会社（緊密な資本関係等のある会社）に出向させる場合であって、かつ、出向元と出向先の両方に労働契約がある場合をいう。

この場合は、出向元と出向先との間に緊密な資本関係等があることから、在籍出向船員にとって実質的に同一の会社の中での移動であり、中間搾取等の発生するおそれがない。また、在籍出向船員と出向元・出向先の間でそれぞれ労働契約が結ばれるため、労働に係る責任関係が明確となる。したがって、労務供給事業には該当しない。

② 船舶管理契約による管理船舶への配乗

船舶管理契約による管理船舶への配乗とは、船舶を所有する者等から船舶管理契約により船員の配乗、船舶の運航及び船舶の保守を委ねられた船舶に、自己の雇用する船員又は派遣若しくは在籍出向により受け入れた船員を配乗する場合をいう。

この場合は、船舶管理契約により船舶管理業務を行う者が管理船舶に配乗した船員を自ら指揮命令し使用して運航することになるため、船員を他人の指揮命令を受けて労務に従事させることを業として行うものではないことから、労務供給事業には該当しない。

なお、船舶管理業務を行う者については、当該業務

を適格に遂行することのできる者でない場合は、中間搾取等が発生するおそれがないとは言い切れないので、当該業務を適格に遂行できる者である、船舶を所有する者、裸用船を受けている者又はこれらに準ずる者に限定することが適切である。

- (2) このような整理の考え方に対し、労働側委員からは、本来の常用雇用型派遣事業の制度化の重大な妨げになるとの観点から行うべきではないとの見解が示された。まずひとつは、在籍出向を労務供給事業に該当しないと定義すれば、雇用船員を反復継続し常態的に他社出向させるケースも労務供給事業に該当しないことになり、実質的な派遣事業が可能になること、次に、船舶管理会社が船舶管理契約を結んだ管理船舶に配乗するケースを労務供給事業と見なさないで整理した場合、船舶を所有しない又は裸用船を受けていない船舶管理会社であっても、この範囲に含まれることになるため、雇用の不安定化等船員の労働の保護の観点から深刻な問題が生じること等の理由により反対としている。

4 登録型労務供給事業の実施

期間雇用の船員については、とりわけ内航海運、漁業部門で数多く雇用されているが、常用雇用に比べ雇用が不安定な面がある。

このような期間雇用船員については、自ら労働条件等について供給先と交渉することなく、公正な第三者により労働条件等がチェックされた上で就労することが可能となれば、雇用の安定が確保されることから、これら船員のために公的の機関による労務供給事業を実施することが望ましい。

このため、既に、船員の雇用の促進に関する特別措置法に基づき労務供給事業を実施することが認められている(財)日本船員福利雇用促進センターを活用することとし、同センターにおいて船員を登録して適正な労務供給契約により当該船員を供給する事業を行うことが適切である。

II 船員職業紹介事業について

船員職業紹介事業については、当面、無料船員職業紹介事業の充実・改善を行うことにより、以下のとおり船員の雇用の促進を図ることとする。

1 無料船員職業紹介事業に関する制度の拡充及び運用の改善

- (1) 船員職業紹介事業については、船員職業安定法に基づ

き、現在、国によるほか、国土交通大臣の許可により労働組合及び一部の船主団体において無料で行うことを認めているが、これは中間搾取等が発生するおそれがなく、船員の労働保護に問題がないことから、認めているものである。

- (2) 近年、厳しい海運経営環境の下、海運企業における新規学卒者等の若年船員の雇用は減少してきており、将来的な船員不足が懸念されている。このような中、無料船員職業紹介事業については、中間搾取等の弊害につながることをないよう配慮しつつ、実施主体を可能な限り拡大する等、従来の規制のあり方について次のとおり見直しを行うことが必要である。

① 実施主体の拡大

- (i) 船員教育訓練機関については、その目的が船員を養成し海運界に送り出すことにあることに鑑みるならば、自ら船員職業紹介事業を実施できるよう措置することは、新規学卒者等の就職の促進により将来の船員不足の解消に資する観点から、極めて有効なものである。したがって、現在認められている無料職業紹介事業者の対象をこれら船員教育機関まで拡大することとし、陸上労働分野では教育機関について届出制により無料職業紹介事業が認められていることを踏まえ、これら船員教育機関が国土交通大臣への届出により無料で職業紹介事業を行うことができるよう制度化することが必要である。

この場合、船員教育訓練機関の無料船員職業紹介事業の制度の骨子は次のとおりとすることが適当である。

- 国土交通大臣に対する届出制
- 帳簿の備付け、国土交通大臣に対する事業報告書の提出
- 国土交通大臣による船員教育機関が行う船員職業紹介事業に関する指針の公表
- 国土交通大臣による船員教育機関に対する指導、助言、改善命令
- 国土交通大臣による事業の停止命令

- (ii) (財)日本船員福利雇用促進センターは、船員の雇用の促進に関する特別措置法に基づき船員職業紹介事業を行うことが認められている。しかしながら、同センターが現在実施している船員職業紹介事業は、国の船員職業紹介機関で実施することが困難である外国海運企業と日本人船員との間の紹介事業のみとなっている。同センターについては、必ずしも当該紹介事業の実施のみに限る必要はないことから、同

7 船員労働

センターにおいても国内海運企業に対する紹介事業を実施することが適当である。

② 運用の改善

国による無料船員職業紹介事業については、求職求人者に対するサービスの一層の向上を図るため、平成14年度から、

- (i) 求人・求職の電子申請化、求人・求職のデータベース化等電子化システムの構築、
- (ii) 全国の地方運輸局、運輸支局等に求人者及び求職者が求人求職情報の詳細を自由に検索閲覧できるタッチパネル式の端末を設置、
- (iii) 地方運輸局や全日本海員組合など民間の無料職業紹介所の持つ求人情報の概要を(財)日本船員福利雇用促進センターに集約し、求職者が自宅のパソコンから自由に検索閲覧できるインデックス情報ネットワークの構築

を行うことにより、求人求職のミスマッチを解消し、就職機会を拡大をすることとしているが、上記システムの有機的な連携を図るとともに、必要な改善を行い、求職求人者に対する一層のサービス向上を目指す必要がある。

2 有料職業紹介事業

(1) 一方、民間における有料による船員職業紹介事業については、陸上労働分野では、短時間あるいは短期間の就業を希望する層の増加等労働者の意識の変化、サービス経済化の進行、産業構造の転換等労働力需給両面において広範・多様な変化が生じることが見込まれることから、これに対応するため、民間における労働力需給調整システムについて改善、充実を図る必要があるとの考え方により、許可制による民間有料職業紹介事業を制度化しているところであるが、船員労働分野においては、現在のところ、このような状況が見込まれる段階には至っていない。上記のとおり、むしろ無料船員職業紹介事業の一層の充実・拡大が求められてきているところである。したがって、現時点では、民間における有料船員職業紹介事業について制度化することは、適当ではない。

(2) なお、国際的には、民間における船員職業紹介を認める「船員の募集及び船員職業紹介に関する条約(ILO第179号条約)」の批准国は未だ6か国にとどまっております、大勢は依然として民間の船員職業紹介を禁止している「海員の職業紹介に関する条約(ILO第9号条約)」を批准している状況である。

Ⅲ その他

民間における船員労務供給事業及び船員職業紹介事業について制度化された場合は、適切な運用等の観点から、適当な時期に見直しを行うことが必要である。

[付記]

以上の本専門委員会の報告に関し、労働側及び使用者側の委員から、それぞれ次のような意見が表明された。

労働側委員の意見

- 1 船員派遣事業者の対象となり得る者のうちの「これらに準ずる者」については、船員労働の特殊性に鑑み、船員の雇用責任、船舶の所有者責任、船舶の安全運航確保の観点を考えれば、船舶を所有せず、裸用船も受けていないものを含めるべきではない。
- 2 派遣船員については、船員保険が適用されるよう措置を講じること。
- 3 法制定当時と比較して船員の配乗形態が大幅に変更した状況を踏まえ、船舶所有者の解釈について船員法上の疑義がある。
- 4 船員派遣事業に関するスキームを新たに制度化することについては、船舶所有者の雇用責任の明確化及び官労使による管理機構の設置が是非必要である。
- 5 船員派遣事業の制度を適正に運用するため、許可の条件、許可の手続き、許可後のチェック、派遣事業者以外の者のまがい行為の防止対策など具体的な措置を講じること。このためにも、上記の管理機構は必要条件である。
- 6 外航海運においては、船員の減少に歯止めが掛からず、日本人船員の確保育成は緊急な政策課題として関係者が鋭意取り組んでいるところである。一部から指摘のある雇用の流動化に対しては、日本人船員の確保育成に否定的な側面が否めず、船員保護の立場から、法の厳正な適用とともに限定的な必要最小限の制度改革にとどめることが望まれるところである。

○船主側委員の意見

- 1 船員派遣事業者となり得る者を、船舶を所有する者、裸用船を受けている者又はこれらに準ずる者としているが、この派遣事業者には、船舶を所有しないが、船舶管理契約により船員の配乗、船舶の運航及び船舶の保守を委ねられたもの等が含まれることを明確にすべきである。
- 2 船舶管理会社にあつては、船舶を所有しなくとも船員を雇用できることを明確にすべきである。

7・3・3 ILO 条約改正への対応

1. 統合条約について

- (1) ILO 三者構成ハイレベルワーキンググループ(High-Level Tripartite-WG) の開催

ILO High-Level Tripartite (HLT)WG の第 1 回会合が2001年12月17日～21日の間にジュネーブの ILO 本部で開催され、わが国からは、国土交通省船員部西川労働基準課長、全日本海員組合井出本組合長、当協会鈴木常務理事他が出席した。

今回の会合は、同年 1 月の ILO JMC (合同海事委員会) において船主サイド／船員サイドが ILO の既存の条約 (30) ・議定書 (1) ・勧告 (23) を統合した新条約案を作成することで合意し (船協海運年報2001 参照) これを受けての最初の会合であり、同条約に関する政府側の対応が注視される場所であった。

本会合では、政府側が新条約策定に向けて HLT WG の作業に積極的に参加することなどが合意されるとともに SUB-WG を設立し、条約の施行、条約の構成等の主な問題について具体的な検討を行うことが合意された。同会合での審議概要は、次の通りである。

① JMC 勧告の承認

ILO 事務局より、2001年 1 月の JMC での検討経緯及び勧告事項等 (統合条約案の策定、HLT の設立等) について説明が行われた。その後、政府委員による検討が行われ、発言を行った全ての国より統合条約案策定について賛成の意向が表明され、政府側が本 HLT WG の作業に積極的に参加することなどが合意された。

② SUB-WG の構成等

政府側の同条約案策定作業への参加を受け、SUB-WG の設立が決定された。当初の案では、官・労・使より各 4 名が参加し 12 名で構成する予定であったが、政府側より各国の同条約案への積極的な参加の意向及び地域性を考慮して 31 名 (政府側 13 名、船主側 9 名、船員側 9 名) に拡大することが提案され、合意された。当協会も ISF 及び日本政府の強い要請により、SUB-WG に赤塚欧州地区局長をノミネートすることとなった。また、SUB-WG 議長には Olsen 女史 (デンマーク政府) を選任した。

③ 今後の予定

- 1) 第 1 回 SUB-WG : 2002年 6 月 24 日 ~ 28 日 (ジュネーブ)
- 2) 第 2 回 HLT WG : 2002年 10 月 14 日 ~ 18 日

(ジュネーブ)

- (2) ILO High-Level Tripartite SUB-WG

ILO High-Level Tripartite SUB-WG の第 1 回会合が、6 月 24 日 ~ 28 日の間、ジュネーブの ILO 本部で開催された。わが国からは、国土交通省船員部西川労働基準課長、全日本海員組合飯島国際部長、当協会赤塚欧州地区事務局長が出席した。今回の会合では、HLTWG の決定に基づき、HLTWG に提出される文書の準備に資するため、事務局に対して指示等を与えることを目的として以下の点について検討が行なわれた。

① 新条約の施行

条約上の義務履行主体について、旗国、寄港国、船員供給国のいずれかを明確化する必要があるとの議論がなされた。社会保障措置の担保義務については船員供給国にあるとする主張がなされたが、同措置のように PSC では確認できない事項の履行担保として何らかの証書発給手続きを設ける必要があるのではないかと議論がなされた。

また、PSC 実施に関しては、船上の労働・生活条件が条約の基準を満たすものかどうか判断が難しい面があり、検査官のトレーニングが重要な課題であるとの指摘がなされた。

② 新条約の構成

本条約の構成を基本原理 (Principles)、詳細 (Details)、指針 (Guidance) に分けることが合意されているが、各項目をどのように組み込むかについて意見交換がなされ、ILO 事務局が 10 月の HLT WG に資料を提出することとなった。

③ 147号条約 (商船の最低基準条約)

新条約の関連する部分に組み込むことが合意されているが、新条約発効後等の 147 号条約の取り扱いについては、直ちに廃棄、批准停止などの案が出されたが、合意を形成するに至らなかった。

④ 内航海運への適用

新条約を内航海運に適用すべきかについては、慎重に対応すべきことが合意された。

⑤ 今後の問題点等

今後の検討作業は、本会合での検討を受け ILO 事務局が条約案等を 10 月の第 2 回 HLT WG 会合に提出することとなっており、第 2 回 HLT WG 会合では条約の施行 (AUDIT、証書、PSC、旗国・寄港国・船員供給国の責任関係)、条約の構成などについて、ある程度の方向が示されるものと思われる。

7 船員労働

当協会としては、統合条約の成否はアジア諸国の批准促進がどの程度図られるかによると認識しており、アジアの船主の立場からみた問題点と解決策について、ASF 船員委員会などの場を通じて広く検討を行う活動を進めるとともに、日本政府とも連携を取りつつ、わが国海運の意向を政府の方針に反映させていく必要がある。

2. 船員の身分証明書に関する条約について

2001年9月に発生した米国同時多発テロを契機として、IMO においてテロ対策の検討が開始された。その一環として船員の身分証明方法については、IMO と ILO が検討の結果、既存の ILO108号条約(船員の身分証明書に関する条約)を改定して対応することが合意された。現在、ILO においては統合条約の検討が進められているが、本条約の改定は統合条約の検討スケジュールと切り離して、2003年6月のILO 総会での採択が予定されている。

こうした状況の下、2002年6月のILO High-Level Tripartite SUB-WG の第1回会合に引き続きジュネーブにおいて、同条約改定の検討会合が開催され、米国から

の指紋、虹彩等の情報の導入提案に対して、わが国政府より2003年6月の時点では技術的にバイオメトリックスの採用を前提とした条約は、時期尚早である旨の説明がなされた。

同会合での、概ねの合意事項は以下のとおりである。

- ① バイオメトリックス技術については、慎重に検討する。
- ② 新条約の下での身分証明書は VISA の代わりもしくは、VISA の取得を容易にするもの
- ③ 証明書の書式は、人権等に配慮したものとすべきこと。船員の資格、医療情報等は慎重に扱われること。
- ④ 証明書に記載されている情報は、船員が承知しているものであり、スマートカード等を利用する場合は、船員自身が知ることのできない情報を含んでいないこと。

なお、バイオメトリックスについては、わが国を始め多くの国が国内法の関係で、導入が困難であるとして、ITF も人権上の問題から反対を表明している。

7・4 船員の社会保障制度

7・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、2001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218事業所、3,632名の減少となっている。(資料7 18 参照)

2 船員保険の財政状況

船員保険の財政は、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8万人を切り、限られた業種の保険集団であることなどの構造的問題もあり、極めて厳しい状況にある。

2000年度の収支は、介護保険制度が導入されて初めての決算であったが、疾病部門において3億円の赤字、失業部門において3億円の黒字、年金(労災)部門に

おいて35億円の赤字となり全体で31億円の赤字で1998年度以降3年連続の赤字決算となった。(資料7 19参照)

【資料7 18】 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 | |
|-------------|-------------|--------------|-----------|--------------|
| | 社 | うち失業 保険適用 | (強制適用) | うち失業 保険適用 |
| 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 |
| 2000.3 | 7,318 | 4,822 | 79,521 | 65,736 |
| 2001.3 | 7,100 | 4,700 | 75,889 | 62,830 |

(注) 社会保険庁資料

〔資料7 19〕 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 | 99年度 | 00年度 | 項 目 | 99年度 | 00年度 |
| 疾病部門 | 保険料収入 | 507 | 482 | 保険給付費 | 372 | 351 |
| | 一般会計より受入 | 33 | 30 | 老人保健拠出金 | 171 | 141 |
| | 厚生保険特別会計業務勘定より受入 | 6 | 23 | 退職者給付拠出金 | 29 | 30 |
| | | | | | | |
| | 雑収入 | | | 介護納付金費 | - | 16 |
| | | | | | 0 | 0 |
| | 計 | 546 | 535 | 計 | 572 | 538 |
| 失業部門 | 保険料収入 | 69 | 64 | 保険給付費 | 101 | 75 |
| | 一般会計より受入 | 18 | 15 | 翌年度へ繰越 | 1 | 2 |
| | 前年度剰余金受入 | 1 | 1 | | | |
| | 計 | 88 | 80 | 計 | 102 | 77 |
| 年金部門 | 保険料収入 | 130 | 120 | 保険給付費 | 36 | 38 |
| | 一般会計より受入 | 0 | 0 | 諸支出金 | 151 | 148 |
| | 運用収入 | 39 | 31 | | | |
| | 計 | 169 | 151 | 計 | 187 | 186 |
| 業福祉部門 | 保険料収入 | 57 | 53 | 福祉事業費 | 57 | 51 |
| | 一般会計より受入 | 12 | 12 | 業務取扱費 | 24 | 23 |
| | 雑収入 | 4 | 13 | | | |
| | 計 | 73 | 78 | 計 | 81 | 74 |
| | 合計 | 876 | 844 | 合計 | 942 | 875 |
| | | | | 収支差額 | - 66 | - 31 |

(注) 社会保険庁資料

〔資料7 20〕 船員保険特別会計部門別予算

(単位: 億円)

| 区分 | 収 入 | | | 支 出 | | |
|-------|--------------------|--------|--------|----------|--------|--------|
| | 項 目 | 2001年度 | 2002年度 | 項 目 | 2001年度 | 2002年度 |
| 疾病部門 | 保険料収入 | 517 | 469 | 保険給付費 | 354 | 315 |
| | 一般会計より受入 | 30 | 30 | 老人保健拠出金 | 130 | 153 |
| | 厚生保険特別会計業務勘定より受入 | 21 | | 退職者給付拠出金 | 31 | 33 |
| | 雑収入 | 0 | 2 | 介護納付金費 | 54 | 27 |
| | | | | | 4 | 3 |
| | 計 | 568 | 501 | 計 | 573 | 531 |
| 失業部門 | 保険料収入 | 63 | 59 | 保険給付費 | 80 | 69 |
| | 一般会計より受入 | 18 | 16 | 予備費 | 1 | 1 |
| | 前年度剰余金受入 | 0 | 0 | | | |
| | 計 | 81 | 75 | 計 | 81 | 70 |
| 年金部門 | 保険料収入 | 119 | 112 | 保険給付費 | 41 | 40 |
| | 一般会計より受入 | 0 | 0 | 諸支の他 | 144 | 141 |
| | その他の収入 | 30 | 25 | | 0 | 1 |
| | 計 | 149 | 137 | 計 | 185 | 182 |
| 業福祉部門 | 保険料収入 | 53 | 49 | 福祉事業費 | 50 | 46 |
| | 厚生保険特別会計業務勘定より受入 | 3 | 0 | 業務取扱費 | 25 | 23 |
| | 一般会計より受入 | 12 | 12 | | | |
| | 雑収入 | 7 | 3 | | | |
| | 計 | 75 | 64 | 計 | 75 | 69 |
| 合計 | 保険料収入 | 752 | 689 | 保険給付費 | 475 | 424 |
| | 一般会計より受入 | 60 | 58 | 老人保健拠出金 | 130 | 153 |
| | 運用収入 | 30 | 25 | 退職者給付拠出金 | 31 | 33 |
| | 厚生年金保険特別会計業務勘定より受入 | 24 | 0 | 業務取扱費 | 25 | 23 |
| | 積立金より受入 | 41 | 75 | 諸支の他 | 144 | 141 |
| | 雑収入 | 7 | 5 | 福祉事業費 | 50 | 46 |
| | 前年度剰余金受入 | 0 | 0 | 介護納付金費 | 54 | 27 |
| | | | | 5 | 5 | |
| | 合計 | 914 | 852 | 合計 | 914 | 852 |

(注) 社会保険庁資料(2001年度は補正後のもの)

なお、2000年度の積立金の残高も、全体で31億円の減少となり、1,118億円となった。

(資料7 19参照。予算については、同7 20参照)

(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年度に至りようやく、累積赤字を解消した。

2000年度においては、保険料収入482億円のうち介護保険収入は14億円、介護納付金は16億円となった。介護保険制度の施行に伴う老人医療から介護保険への以降等により、老人保険拠出金は前年より30億円改善された。引き続き平均標準報酬月額の伸び悩み、被保険者数の減少で、保険料収入は減少し、収支は再び3億円の赤字となった。

(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、1989年までは失業率が高かったために、財政状況が悪化したが、1989年には緊急雇用対策が一応終息したこと、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1997年まで黒字を維持した。

1999年度においては被保険者数の減少により保険収入が減少する一方、陸上の雇用情勢の厳しさを受けたが、部門別収支では保険給付費の減額により単年度は3億円の黒字となった。

(3) 年金部門(労災)

1987年以降、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じ1997年度までこれを維持してきた。

2000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少するなか、保険給付の微増があり、収支は前年よりも17億円悪化して35億円の赤字となった。

年金部門の財政は、被保険者の減少に比べ、年金受給者の減少が小幅に留まるため、今後も赤字幅が拡大していくものと予想される。

7・4・2 船員保険制度の改革

1 概況

2002年6月21日健康保険法等改正案が衆議院を通過、7月26日に参議院を通過し、成立した。この医療制度改革は2001年11月29日に政府・与党社会保障改革協議会で「医療制度大綱」が決定されたのを受けたものである。その内容は、2003年度より健康保険に総報酬制を導入し、料率を改正して財政改善を図ることが考慮されており、船員保険についても適用される。この総報酬制については、規制改革推進3ヵ年計画(2001年3月30日閣議決定)(負担の公平論)、医療制度改革試案(2001年9月)および医療制度改革大綱(2001年11月29日政府・与党社会保障改革協議会)において検討の上、導入が図られたものである。導入について使用者側から賞与は安定財源と言えず、保険料水準の見直しは給付には反映されない上に、給付格差が拡大すると反対があり、労働側や健康保険組合からも負担先行の案として反対意見があったが、負担の公平性、財政改善の両面から今回の改正で導入となった。

船員保険においては、省庁再編および、行革における審議会の縮小等により、十分な審議がされない中で、健康保険改正と横並びに導入が図られたものである。

総報酬制導入に関する船員保険特有の問題点は、下記3点である。

- ① 失業部門、年金部門とも、保険料率は、船員保険は陸上の労働保険に比べて割高である。
 - ② 陸上一般では、政府管掌健康保険が被用者保険であるが業態、業種、会社規模、地域性を考慮して健康保険組合を作り、健全に運営する方法がとられているが、この制度が船員保険の場合にはない。
 - ③ 労働災害の場合、船員保険は一律であるが、陸上産業の場合、業態によって災害率を考慮して保険料率を変えることができる。
- 一方、船員保険制度の固有の問題点としては、
- ① 被保険者数は1992年20万731人であったが、2000年7万8,891人になり、年5,000人規模で減少している。
 - ② 財政は1998年度より赤字となり、2000年度では31億円の赤字、積立金は1,118億円となり、取り崩しの傾向にある。
 - ③ 職務上の障害年金、遺族年金部門があり、積立金での充足率は約3割(労災保険は約6割確保)しかなく、被保険者の減少がこの部門に与える影

響は大きい。

以上の3点から、制度の抜本的改革が望まれるところであり、社会保険庁運営部保険課は関係省庁、関係団体で構成する「船員保険財政見直し勉強会」が2000年4月19日より開催され、以降検討が続けられている。

2 健康保険制度改定に伴う船員保険に関する要望

当協会では、2002年2月8日健康保険制度改定に伴

う船員保険制度の影響を考慮して、厚生労働大臣、社会保険庁長官宛てに船協会長名で要望書を提出した。

(資料7 21参照)

社会保険庁運営部医療保険課は、2002年3月28日「船員保険制度勉強会」(事務局：社会保険庁)にて、当協会の要望を考慮し、4月以降一般制度に統合することも視野に、今後のあり方を早急に検討する必要があると位置付け勉強会を開催し検討することとした。

〔資料7 21〕

平成14年2月8日

厚生労働大臣

坂口 力 殿

日本船主協会

会長 崎 長 保 英

医療保険制度改革に伴う船員保険制度改革について(緊急要望)

去る平成13年11月29日、政府・与党社会保障改革協議会において、医療制度改革大綱が決定され、被用者保険の保険料の見直しに関し、総報酬制の導入を図ることが盛り込まれました。

この、医療制度改革及び被用者保険には船員保険も含まれており、船員保険の保険料に総報酬制の導入を図るとの説明を事務局より受けたところでありますが、船員保険制度は、他の保険制度から独立した総合保険であること、また、その財政状況は、制度の存続が危ぶまれるほど深刻な状況にあります。

こうした状況にもかかわらず、医療制度改革、被用者保険の名のもとに総報酬制導入が自動的に横並びで扱われ、船員保険制度自体の抜本的あり方に関する議論がまったくなされないままに大綱決定に至っていることは、極めて唐突であります。

更に、陸上の健康保険制度では、健康保険組合を設立することにより保険料率の設定を含め自主的な運営が可能となっていますが、船員保険にはその制度が存在しません。また、総報酬制が導入されている労働者災害補償保険では

業種別に災害率を考慮して保険料率が設定されています。船員保険を構成する業種も外航、内航、水産にわかれています。保険料率は一律であります。

こうした制度上の不均衡があるにもかかわらず、十分な議論無しに総報酬制の導入を図ろうとすることは、船員保険に加入する事業主、被保険者の事情を踏まえたものとはいえ陸上保険制度で採用されている措置の趣旨を船員保険にも導入する等の不均衡は正策の検討が必要と思料致します。

つきましては、今回の医療制度改革とともに船員保険制度の改革にも道筋がつかますよう下記の点を要望します。

記

- 1 船員保険への総報酬制度導入は、構成する業種の実態を踏まえ、合理的かつきめ細かい対応のもとで、検討されること。
- 2 船員保険制度の将来像について、明確なビジョンが保険者たる政府より示されること。

以上

7・5 労働協約の改定

外航最低基本給制度の廃止および賃金関連事項の完全個別交渉化、船舶資産の処分と雇用の安定に関わる諸協定の改廃を主眼として、平成13年2月20日の第1回協議会を皮切りに開始された外航労使関係協議会は、平成14年2月18日開催の第8回協議会において、以下の概要で合意に至った。

- ① 最低基本給制度に代わる職別最低賃金の創設
- ② 諸手当、退職金の個別交渉化
- ③ 雇用に関わる諸協定等を平成15年2月末日までに見直しを行い改廃の結論を出すこと

これにより、戦後半世紀以上に亘る「船団 vs 組合」の中央春闘による賃金決定メカニズムは終止符が打たれ、

平成14年度より適用される各社賃金の決定は、賃金体系の変更を含めた完全個別交渉へ移行した。

以上の経緯から、外航労務部会と全日本海員組合との2002年度労働協約改定交渉は、実質的な賃金関連の中央交渉を行わず、上記外航労使関係協議会における合意内容を、労使双方の要求・申し入れとして2月28日手交し、3月1日に即時妥結した。

また、最低賃金の創設とともに各社賃金が完全個別交渉となったことから、各社が自己責任原則に基づき、経営状況に応じた交渉を行った結果、4社が新賃金制

度に移行、7社が新賃金制度に関し継続協議となり、現行制度継続としたのは3社のみであった。

本年度の労働協約改定交渉は、賃金関連の完全な各社個別交渉が開始された年として記録に残ることとなり、外航労務協会から業務移管された外航労務部会が目指してきた新しい労使関係の構築への第一歩を示した。しかしながら、中央の労働協約書にはいまだ多くの条文・協定書等が混在しており、全日本海員組合との労使対話を促進させ、如何にこれらを整理していくかが今後の課題である。

7・6 乗組員の安全および災害防止対策

7・6・1 船員災害防止実施計画

船員中央労働委員会(会長:青山善充成蹊大学教授)は、2002年3月15日、「平成14年度船員災害防止実施計画」について、諮問案のとおり国土交通大臣に答申した。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)を実施するための最終年(5年目)の計画にあたる。

2002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4%、漁船2%、全体で3%とし、疾病に関しては、既に今次基本計画の目標を達成しているため減少目標は(対前年度比)を設定しないものの、生活習慣病の発症率が陸上労働者に比べて高いことから、更なる疾病減少を図るため、より一層努力することとなっている。

また、船員災害防止の重点事項としては、死亡災害減少を目指し、「海中転落」等の防止、多発する「はさまれ」・「転倒」の防止、高齢船員の増加に対応した死傷災害防止対策、「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おり、また各地域毎の災害発生状況の特徴を踏まえ、必要に応じて地域の災害実態に応じた重点を定めることとしている。

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状況
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
 - ① 海中転落による死亡災害防止対策の推進
 - ② 海難による死亡災害防止の推進
 - ③ 「転落・墜落」、「激突され」による死亡災害防止対策の推進
 - (3) 高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
 - (5) 漁船安全管理体制の構築の促進
 - (6) 船員災害の原因分析とその活用
4. 生活習慣病を中心とした疾病予防対策及び女子船員特有の疾病予防対策
 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
 7. 船員労働安全衛生月間活動
 8. 船員災害防止事業の充実
 9. 船員災害防止対策推進連絡会議の活用
 10. 第8次船員災害防止基本計画の策定に向けた検討

7・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。その主要業務は、わが国周辺の離岸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。2001年度の洋上救急事業の実績は資料7-22のとおりとなっており、これを加えた1985年10月以降

の出動回数は489回となっている。

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。

【資料7 22】2001年度の洋上救急事業の実績

| | 汽船(隻) | 漁船(隻) | 合計(隻) |
|-----|-------|--------|--------|
| 日本籍 | 1(1) | 13(9) | 14(10) |
| 外国籍 | 4(9) | 0(4) | 4(13) |
| 合計 | 5(10) | 13(13) | 18(23) |

()内は2000年度実績

7・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とに大別される。このうち、船員の福祉事業を行なう公益団体およびその事業概要は資料7 23のとおりである。当協会はこれら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社と契約し、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なっている。

2001年度末におけるVTR協議会加盟会社は39社であり、2001年度の録画実績は702本(前年度1,207本)であった。また、支払った補償使用料は約115万円(前年度約195万円)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2002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。

【資料7 23】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 2,324社(30,506人) 漁船 948社(16,455人) 計 3,272社(46,961人) (2002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 195社 賛助会員 3団体 (2002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(7・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 28社 賛助会員 3社 (2002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 79名 賛助会員 27,069名 (2002年3月31日) | 医療保護に関する事業 (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 ⁽⁸⁾ 診療所 ⁽¹⁴⁾ 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 ⁽³⁾ 、診療所 ⁽²⁾ 、健康管理センター ⁽⁴⁾ 、情報センター、船員保険保養所 ⁽²⁴⁾ 、総合福祉センター、健康福祉センター ⁽³⁾ 、海外保養所 ⁽¹⁾ 広報出版事業(「船員ほけん」誌 等発行) 保険事業(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 |

7 船 員 労 働

| 団 体 名 | 設 立 日 等 | 構 成 員 | 事 業 の 概 要 |
|-----------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|
| 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 （7・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 88団体 個人 29名 協賛会員 455名 （2002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 |

8

内航海運

この章のポイント

2001年度の内航船舶輸送実績は、5億2,006万トン、2,445億トンキロであった。トンベースで対前年度

比3.2%減、トンキロベースでは対前年度比1.2%増であった。

8・1 内航海運の概況

内航海運の2001年度輸送量は、5億2,006万トン（前年比3.2%減）、輸送貨物量と距離を掛け合わせた輸送活動量は2,445億トンキロ（前年比1.2%増）であった。

〔資料8-1参照〕

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2002年3月末現在、合計7,018隻、395万総トンで、10年前の1992年と比較すると隻数では2,177隻減、トン数では11万総トン増となっている。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進んでいる。（資料8-2参照）

船齢別に見ると、船齢7年未満の船舶が隻数で16.9%、総トン数で30.2%となっている。これに対して、船齢14年以上の船舶は隻数で47.0%、総トン数で26.9%となっている。平均トン数は船齢7年未満の船舶では1,026総トンであるのに対し、船齢14年以上の船舶では329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8-3参照）

船型別区分では、500総トン未満の船舶が隻数ベースで80.7%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23.5%、400総トン以上500総トン未満船が19.2%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、563総トンとなっている。（資料8-4参照）

〔資料8-1〕 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 | - |
| 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 | (99.1) |
| 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 | 516,647 | 137.2 | (95.4) | 2,270 | 150.1 | (95.8) |
| 1999 | 522,602 | 138.8 | (101.2) | 2,294 | 151.7 | (101.1) |
| 2000 | 537,021 | 142.6 | (102.8) | 2,417 | 159.9 | (105.3) |
| 2001 | 520,067 | 138.1 | (96.8) | 2,445 | 161.7 | (101.2) |

出所：国土交通省「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。

2. 内航海運事業者

(1) 内航海運事業者

内航海運事業者数は2002年3月末現在で、4,523（兼業を除く実事業者数）である。許可事業者は運送事業者が664、貸渡事業者が2,563で合計3,227である。届出事業者は運送事業者が1,031、貸渡事業者が265で合計1,296である。（資料8-5参照）

このうち、許可事業者数の推移は資料8-6のとおりで、許可制に移行した1967年以来、減少傾向が続いている。

(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8-7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90.9%

8 内 航 海 運

を占めている。

500総トン未満が63.3%、貸渡隻数別構成の貸渡隻数
1隻で68.5%を占めている。(資料8 8参照)

また、許可運送事業者の扱ひ船腹を見ると、運航
船腹量別構成で2,000総トン未満が53.3%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

【資料8 2】内航船の船種別船腹量

| 船 種 | 2001.3.31 | | | 2002.3.31 | | |
|------------|-----------|-----------|-------|-----------|-----------|-------|
| | 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 | 4,168 | 1,581,756 | 379 | 4,110 | 1,555,867 | 379 |
| 土・砂利・石材専用船 | 924 | 521,150 | 564 | 998 | 744,316 | 746 |
| セメント専用船 | 186 | 449,160 | 2,415 | 185 | 446,150 | 2,412 |
| 自動車専用船 | 54 | 160,702 | 2,976 | 53 | 207,540 | 3,916 |
| 油 送 船 | 1,320 | 797,420 | 604 | 1,251 | 778,551 | 622 |
| 特殊タンク船 | 433 | 227,067 | 524 | 421 | 222,116 | 528 |
| 合 計 | 7,085 | 3,737,255 | 527 | 7,018 | 3,954,540 | 563 |

出所：日本内航海運組合総連合会資料

【資料8 3】内航船の船齢別船腹量

| 区 分 船 齢 | 2001.3.31 | | | | | 2002.3.31 | | | | |
|------------|-----------|---------|-------|---------|-------|-----------|---------|-------|---------|-------|
| | 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 |
| ～ 6 | 1,301 | (18.8) | 1,114 | (30.0) | 856 | 1,160 | (16.9) | 1,190 | (30.2) | 1,026 |
| 7 ～ 14 | 2,526 | (36.5) | 1,682 | (45.3) | 666 | 2,477 | (36.1) | 1,688 | (42.9) | 681 |
| 14 ～ | 3,086 | (44.7) | 917 | (24.7) | 297 | 3,222 | (47.0) | 1,059 | (26.9) | 329 |
| 合 計 | 6,913 | (100.0) | 3,713 | (100.0) | 537 | 6,859 | (100.0) | 3,937 | (100.0) | 574 |

出所：日本内航海運組合総連合会資料

【資料8 4】内航船の船型別船腹量

| 船 型 (総トン) | 2001.3.31 | | | | 2002.3.31 | | | |
|---------------------|-----------|---------|-----------|---------|-----------|---------|-----------|---------|
| | 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 | 2,132 | (30.1) | 70,031 | (1.9) | 2,078 | (29.6) | 65,718 | (1.7) |
| 100トン以上 200トン未満 | 1,693 | (23.9) | 297,695 | (8.0) | 1,647 | (23.5) | 288,311 | (7.3) |
| 200トン以上 300トン未満 | 295 | (4.2) | 77,137 | (2.1) | 302 | (4.3) | 78,689 | (2.0) |
| 300トン以上 400トン未満 | 293 | (4.1) | 103,168 | (2.8) | 287 | (4.1) | 101,197 | (2.6) |
| 400トン以上 500トン未満 | 1,369 | (19.3) | 663,069 | (17.7) | 1,349 | (19.2) | 652,677 | (16.5) |
| 500トン以上 700トン未満 | 431 | (6.1) | 288,780 | (7.7) | 397 | (5.7) | 265,115 | (6.7) |
| 700トン以上 1,000トン未満 | 270 | (3.8) | 230,432 | (6.2) | 274 | (3.9) | 232,843 | (5.9) |
| 1,000トン以上 2,000トン未満 | 209 | (2.9) | 306,725 | (8.2) | 234 | (3.3) | 349,084 | (8.8) |
| 2,000トン以上 3,000トン未満 | 141 | (2.0) | 386,399 | (10.3) | 161 | (2.3) | 436,132 | (11.0) |
| 3,000トン以上 4,500トン未満 | 135 | (1.9) | 494,820 | (13.2) | 160 | (2.3) | 583,607 | (14.8) |
| 4,500トン以上 6,500トン未満 | 71 | (1.0) | 375,959 | (10.1) | 77 | (1.1) | 402,782 | (10.2) |
| 6,500トン以上 | 46 | (0.6) | 443,042 | (11.9) | 52 | (0.7) | 498,384 | (12.6) |
| 合 計 | 7,085 | (100.0) | 3,737,255 | (100.0) | 7,018 | (100.0) | 3,954,540 | (100.0) |
| (平均総トン数) | (527) | | | | (563) | | | |

出所：日本内航海運組合総連合会資料

【資料8 5】内航海運事業者数

(単位:社)

| 区 分 | 2001.3.31 | | | 2002.3.31 | | |
|-------------|-----------|-------|-------|-----------|-------|-------|
| | 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 | 731 | 1,210 | 1,941 | 664 | 1,031 | 1,695 |
| 貸 渡 事 業 者 数 | 3,024 | 398 | 3,422 | 2,563 | 265 | 2,828 |
| 計 | 3,755 | 1,608 | 5,363 | 3,227 | 1,296 | 4,523 |

出所：日本内航海運組合総連合会資料

〔資料8 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 1969.10.1 . 許可制完全実施 1971.8.1 . 許可の対象を100総トン以上に変更 |
| 1970.3.31 | 1,175 | 9,129 | 10,304 | |
| 1972.3.31 | 897 | 6,057 | 6,954 | |
| 1975.3.31 | 901 | 6,289 | 7,190 | |
| 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 | |
| 2001.3.31 | 731 | 3,024 | 3,755 | |
| 2002.3.31 | 664 | 2,563 | 3,227 | |

出所：日本内航海運組合総連合会資料

〔資料8 7〕業種別許可事業者の資本金別構成

2002.3.31

| 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 | 13 | 87 | 350 | 146 | 25 | 43 | 664 |
| | 構成比(%) | (2.0) | (13.1) | (52.7) | (22.0) | (3.8) | (6.5) | (100.0) |
| 貸渡業 | 事業者数 | 473 | 885 | 1,125 | 69 | 3 | 8 | 2,563 |
| | 構成比(%) | (18.5) | (34.5) | (43.9) | (2.7) | (0.1) | (0.3) | (100.0) |
| 合計 | 事業者数 | 486 | 972 | 1,475 | 215 | 28 | 51 | 3,227 |
| | 構成比(%) | (15.1) | (30.1) | (45.7) | (6.7) | (0.9) | (1.6) | (100.0) |

出所：日本内航海運組合総連合会資料

〔資料8 8〕内航許可事業者概要

(1) 運航船腹量別みた運送事業者数

2002.3.31

| 使用船腹量 | 事業者数 | 構成比(%) |
|------------------------|------|---------|
| 200総トン未満 | 53 | (8.0) |
| 200総トン以上 1,000総トン未満 | 162 | (24.4) |
| 1,000総トン以上 2,000総トン未満 | 139 | (20.9) |
| 2,000総トン以上 5,000総トン未満 | 147 | (22.1) |
| 5,000総トン以上 10,000総トン未満 | 77 | (11.6) |
| 10,000総トン以上 | 86 | (13.0) |
| 合 計 | 664 | (100.0) |

(2) 貸渡船腹量別みた貸渡事業者数

2002.3.31

| 貸渡船腹量 | 事業者数 | 構成比(%) |
|-----------------------|-------|---------|
| 200総トン未満 | 836 | (32.6) |
| 200総トン以上 300総トン未満 | 91 | (3.6) |
| 300総トン以上 500総トン未満 | 695 | (27.1) |
| 500総トン以上 1,000総トン未満 | 419 | (16.3) |
| 1,000総トン以上 2,000総トン未満 | 240 | (9.4) |
| 2,000総トン以上 | 282 | (11.0) |
| 合 計 | 2,563 | (100.0) |

(3) 貸渡隻数別みた貸渡事業者数

2002.3.31

| 貸渡隻数 | 事業者数 | 構成比(%) |
|--------|-------|---------|
| 1 隻 | 1,755 | (68.5) |
| 2 隻 | 519 | (20.2) |
| 3 隻 | 153 | (6.0) |
| 4 隻 | 74 | (2.9) |
| 5 隻 以上 | 62 | (2.4) |
| 合 計 | 2,563 | (100.0) |

出所：(1)-(3)とも日本内航海運組合総連合会資料

8・2 2001年度の内航海運対策

内航海運分野においては、その活性化を図るため、1998年5月にスクラップ・アンド・ビルド方式による船腹調整事業を解消し、内航海運暫定措置事業を実施している。また、21世紀の時代の要請に応えるため、市場原理と自己責任の下、より競争的市場構造への転換を図るとともに、コスト競争力があり、質の高い輸送サービスの提供が可能となるよう、その活性化のための総合的取り組みを行って行くことが不可欠である。

こうしたなか国土交通省海事局長の私的懇談会として次世代内航海運懇談会（座長：杉山武彦一橋大学副

学長）を2001年7月に設置し、「新しい内航海運のあり方」及びこれを踏まえた、海運、船舶、船員の海事分野全般にわたる「新しい内航海運行政のあり方（次世代内航海運ビジョン）」の検討を行ってきた。

同懇談会は2002年4月26日に第6回会合を開催し、内航海運行政での今後の取組みの方向性について策定作業を進めてきた報告書「次世代内航海運ビジョン 21世紀型内航海運を目指して」を承認の上、これを発表した。（資料8 9参照）

【資料8 9】 【次世代内航海運ビジョン】～21世紀型内航海運を目指して～（要約版）

次世代内航海運懇談会報告

平成14年4月 国土交通省海事局

内航海運の果たす大きな役割

1. 内航海運は、国内物流の4割を担い、我が国経済活動・国民生活を支える基幹的な輸送モードである。

参 考：内航海運の事業規模

許可事業者数 3,753事業者
 許可船腹量 4,953隻、367万総トン
 総売上高 1兆7,500億円

2. 内航海運は、CO₂やNO_x対策等環境保全の観点からも、大きく貢献している。

CO₂排出量はトラックの5分の1

内航海運を巡る様々な環境変化

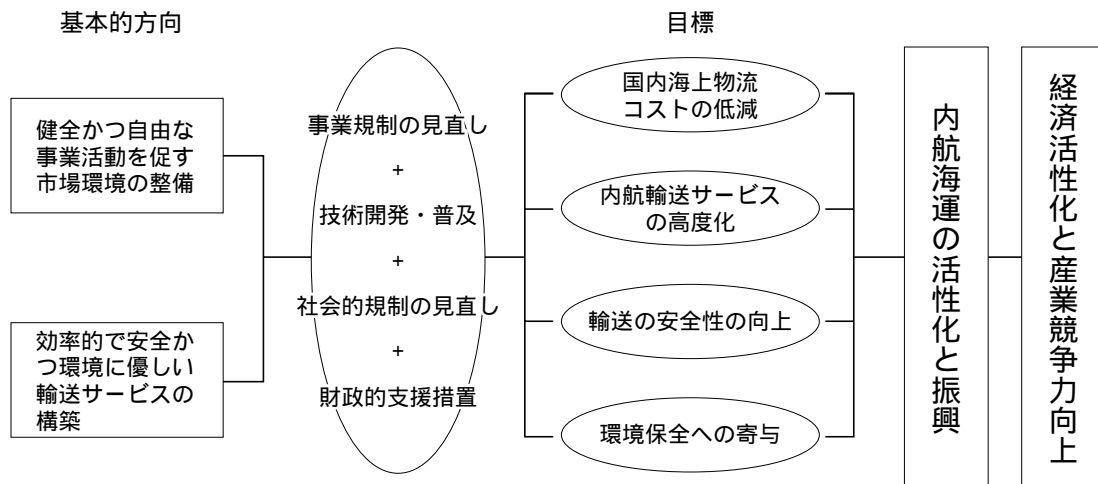
1. 企業の国際競争激化等による物流効率化要請の高まり
 - ・バブル後の景気低迷、経済のグローバル化 企業の合併、事業再編 物流コスト低減への要請

2. 環境保全の取り組みの強化
 - ・京都議定書で6%のCO₂削減が義務付け モーダルシフト化率の向上

3. IT化の進展への対応
 - ・物流EDIの導入等物流の情報化 船舶の安全情報の把握、管理の効率性の向上等

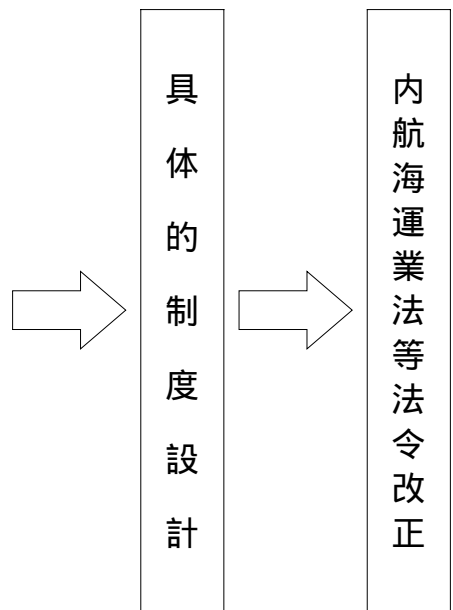
4. 船員問題への対応
 - ・内航船員の減少（過去10年間で34%減）高齢化（40歳以上73%）若年船員の確保

5. 内航海運の競争的市場構造への転換
 - ・事業者数の大幅減少（11,000事業者から3,700事業者）船舶の大型化（平均総トン426トンから740トン）
 - ・スクラップ・アンド・ビルド方式による船腹調整事業の解消（1998.5）



健全かつ自由な事業活動を促す市場環境の整備

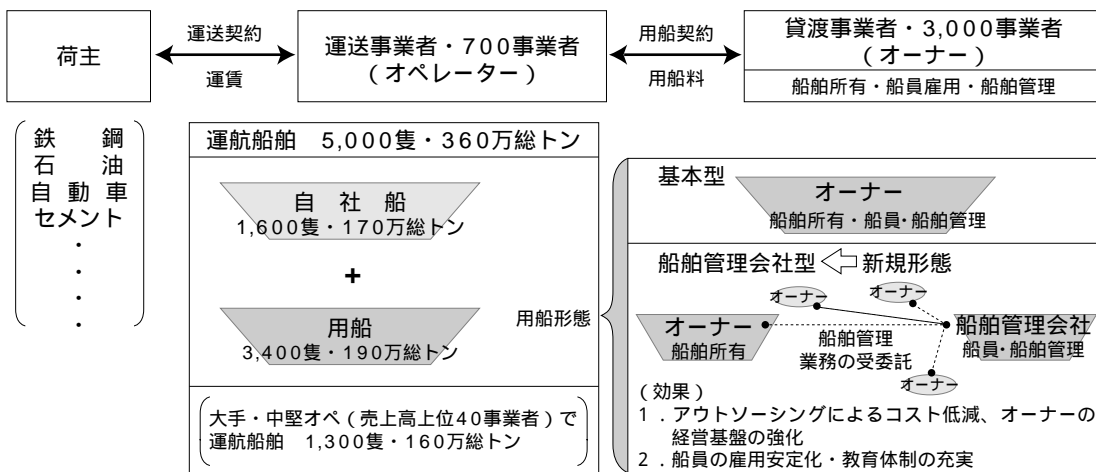
1. 事業展開の多様化・円滑化
 オペレーター、オーナーの事業区分にとらわれず、事業意欲のある事業者の事業展開を支援。
 - 許可制から登録制へ変更
 - オペレーター、オーナーの事業区分の廃止
 - 船舶管理会社形態の導入
2. 市場機能の整備
 優越的地位の濫用の弊害を防止し、公正かつ透明性の高い市場の構築。
 - 運送約款、ガイドライン等の整備
 - 運賃・用船料水準等市場情報の開示
 内航海運暫定措置事業の実施
 - シンデレラ・プロジェクト（平成13年度より開始）
3. 輸送の安全の確保
 内航海運業の輸送の安全を確保するための事後チェック体制を整備。
 - 船舶管理規程（仮称）の作成
 - 輸送の安全の確保のための是正命令制度の整備



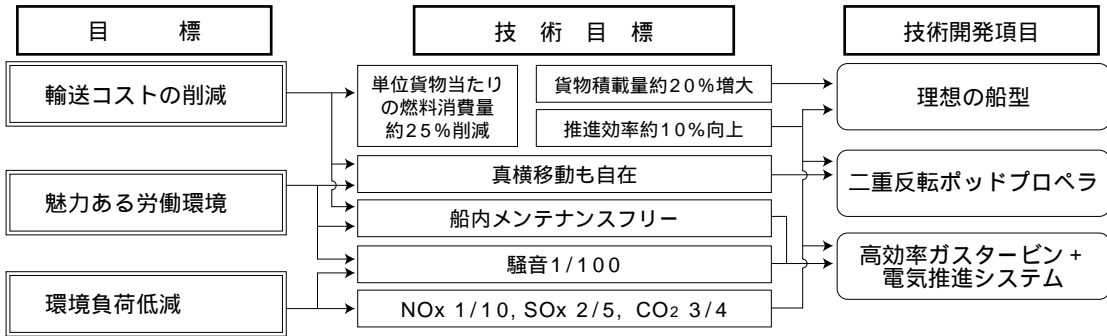
効率的で安全かつ環境に優しい輸送サービスの構築

4. 高度かつ効率的な輸送サービスの構築
 - 次世代内航船（スーパーエコシップ）の開発・普及の推進
 - 高度船舶安全管理システムの開発・普及の推進
 - 船舶や船員乗組み体制に関する規制の見直し
5. 良質な輸送サービスの円滑な提供体制の確保
 - 運輸施設整備事業団の船舶共有建造業務の重点化
 - 船員労務供給事業への民間参入等
6. 全体効率的な物流システムの実現
 - 海陸一貫輸送サービスの充実
 - 海上ハイウェイネットワークの構築等によるモーダルシフトの推進
 - 静脈物流システムの構築

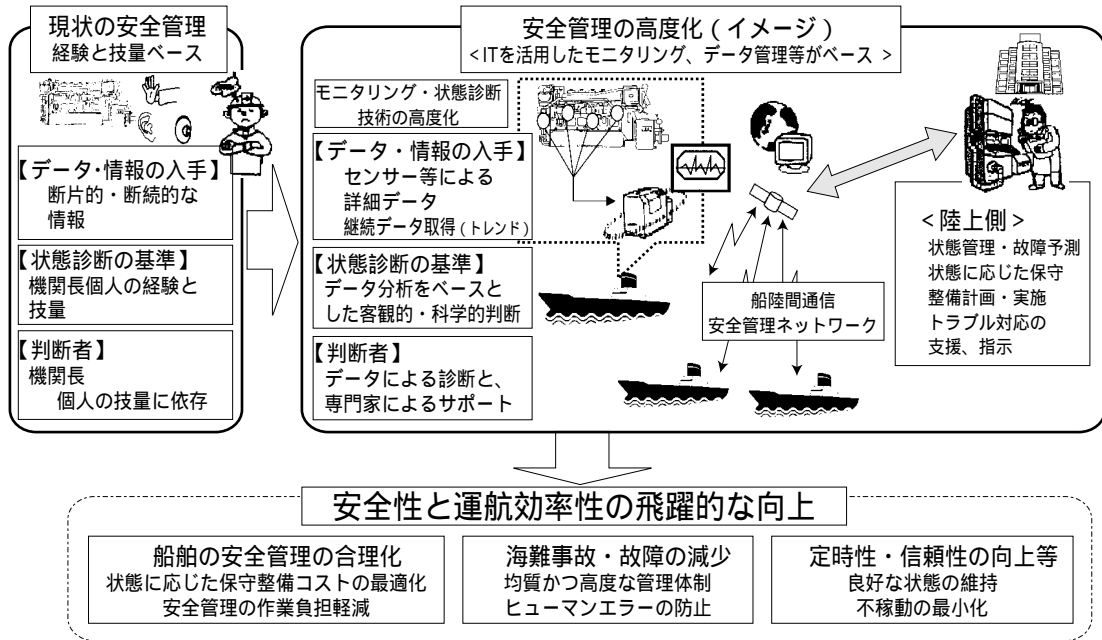
船舶管理会社形態の導入



次世代内航船（スーパーエコシップ）の研究開発（研究期間 2001年度～2005年度）



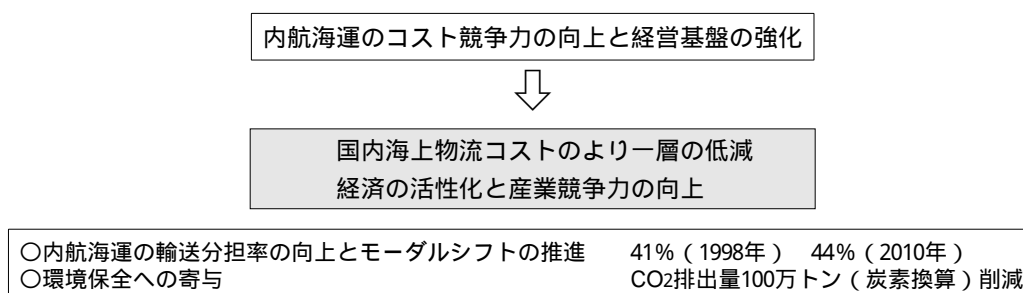
高度船舶安全管理システムの研究開発（研究期間 2001年度～2004年度）



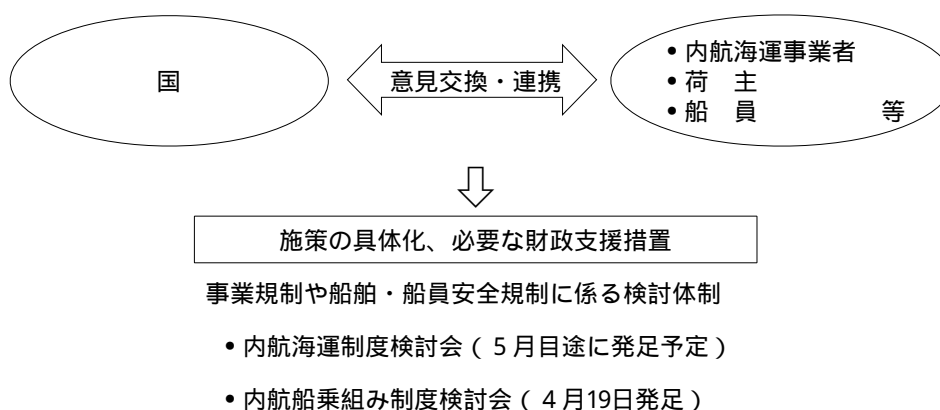
実施スケジュールの明確化

- ①事業規制・社会的規制の見直し等 具体的制度設計に速やかに着手
 - 事業展開の多様化・円滑化、市場機能の整備等を図るための内航海運業法等の改正
 - 船舶管理会社形態の導入
 - 船員労務供給事業等への民間参入
 - 船員の乗組み体制に係る規制の見直し——総合的な検討を15年度内を目途に終了し、結論の得られたものから措置
- ②技術開発と関連規制の見直し等 技術開発にあわせて実施
 - 次世代内航船（スーパーエコシップ）——2005年度までのできるだけ早い時期に実用化・規制見直し
 - 高度船舶管理システム——2004年度までのできるだけ早い時期に実用化・規制見直し
- ③その他措置予定の施策 スケジュールに沿って速やかに実施
 - 運輸施設整備事業団の船舶建造業務の重点化——政策目的別への建造条件の変更を平成14年度当初に実施。その他については2002年度以降順次措置
 - 海運に係る第二種利用運送事業を可能とするための貨物運送取扱事業法の改正——2003年度に措置
 - 港湾荷役の主要9港以外の港における規制緩和——2003年度内に結論
 - モーダルシフトの推進——モーダルシフト実証実験を2002年度以降、逐次措置

内航海運の活性化に向けて



今後の具体化に向けて



8・3 2001年度以降5年間の内航適正船腹量

2002年3月15日、交通政策審議会第2回海事分科会(分科会長：千速晃 新日本製鉄社長、資料8 10)は、「2001～2005年度の内航適正船腹量」を策定し、同日付で資料8 11のとおり国土交通大臣に答申した。

この内航適正船腹量の策定・公示については、内航海運業法に基づき交通政策審議会海事分科会(旧海運造船合理化審議会内航部会)で実施されているものであり、向こう5年間の適正船腹量を予測し、船舶建造の中期的指針を与えるとともに、国土交通大臣が船腹量の最高限度を設定する際の判断基準としている。この背景としては、もともと内航海運は船腹の需給ギャップが生じやすく、過剰船腹の下でも、停船した場合の損失を避けるため、採算割れの運賃で運航すること等から内航海運業者の経営不安をもたらし、最悪の場合は内航貨物の安定輸送に支障を来たす恐れがある。

国土交通省の発表による2001～2005年度の内航適正船腹量の概要については以下のとおりである。

2001年度のわが国の経済は、景気の低迷が続いており、それにより全般的に国内貨物の輸送需要が低迷している。

貨物船について、昨年度は船腹過剰が概ね均衡状態にあると考えていたが、2001年度は鉄鋼、石灰石をはじめとする貨物船の主要貨物が不況の影響により大幅に減少する見込みであることから、大幅な船腹過剰になるものと考えられる。

油送船について、内航海運暫定措置事業の進展による解撤効果等もあり、昨年度と比べて、船腹過剰量は一定程度減少するものの、依然として船腹過剰状態となっている。

2002年度以降について、関空2期、中部国際空港および神戸空港の埋立工事が2002年度を境にそのピークを過ぎるため、土・砂利・石材専用船の需要がそれ以降に急減するほかは、概ね2001年度の数値で横ばい基調に推移するものと考えられる。

8 内 航 海 運

〔資料8 10〕

交通政策審議会海事分科会委員（50音順、敬称略）

（委 員）

| | | | |
|---------|-----------|---------|------------------|
| 青 山 佳 世 | フリーアナウンサー | 杉 山 武 彦 | 一橋大学教授 |
| 圓 川 隆 夫 | 東京工業大学教授 | 杉 山 雅 洋 | 早稲田大学教授 |
| 加 藤 俊 平 | 東京理科大学教授 | 千 速 晃 | (社)日本鉄鋼連盟会長 分科会長 |

（臨時委員）

| | | | |
|---------|----------------|---------|-----------------|
| 大 内 博 文 | 全国小型船舶工業会連合会会長 | 立 石 信 義 | 全国内航タンカー海運組合会長 |
| 小 谷 道 彦 | 日本内航海運組合総連合会会長 | 三 輪 善 雄 | (社)日本中小型造船工業会会長 |

〔資料8 11〕

(1) 内航海運業の用に供する船舶の平成13年度以降5年間の各年度の適正な船腹量

| 船 種 | 現 有 船 腹 量 (H13.6.30) | 適 正 船 腹 量 | | | | |
|-----------------------|------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| | | 13 年 度 | 14 年 度 | 15 年 度 | 16 年 度 | 17 年 度 |
| 貨 物 船 | 1,608千G/T | 1,546 (62) | 1,531 (77) | 1,528 (80) | 1,531 (77) | 1,534 (74) |
| | 2,826千D/W | 2,718 (108) | 2,690 (136) | 2,686 (140) | 2,691 (135) | 2,696 (130) |
| セメント専用船 | 466千G/T | 431 (15) | 431 (15) | 431 (15) | 431 (15) | 431 (15) |
| | 725千D/W | 700 (25) | 700 (25) | 700 (25) | 700 (25) | 700 (25) |
| 自動車専用船 | 161千G/T | 159 (2) | 158 (3) | 158 (3) | 158 (3) | 158 (3) |
| | 130千D/W | 128 (2) | 128 (2) | 128 (2) | 128 (2) | 128 (2) |
| 土・砂利・石材専用船 | 638千G/T | 635 (3) | 633 (5) | 606 (32) | 589 (49) | 537 (101) |
| | 1,220千D/W | 1,215 (5) | 1,211 (9) | 1,159 (61) | 1,127 (93) | 1,027 (193) |
| 油 送 船 | 799千G/T | 726 (53) | 717 (62) | 721 (58) | 718 (61) | 712 (67) |
| | 1,726千m ³ | 1,608 (118) | 1,590 (136) | 1,597 (129) | 1,590 (136) | 1,577 (149) |
| 特殊タンク船 | 225千G/T | 222 (3) | 222 (3) | 222 (3) | 222 (3) | 222 (3) |
| | 356千D/W | 352 (4) | 352 (4) | 352 (4) | 352 (4) | 352 (4) |
| 小 計 (土・砂利・石材専用船除く) | 3,219千G/T | 3,084 (135) | 3,059 (160) | 3,060 (159) | 3,060 (159) | 3,057 (162) |
| | 5,763千D/W 千m ³ | 5,506 (257) | 5,460 (303) | 5,463 (300) | 5,461 (302) | 5,453 (310) |

注 1. ()内は、現有船腹量に対する船腹過剰量である。
 2. 土・砂利・石材専用船については、平成15年度以降、開空2期工事・中部国際空港等の埋立工事がピークを過ぎることから、計算上、大幅な船腹過剰が予想されている。しかし、現実には現有船腹量のうち、総トンの30%(190千G/T)、載貨重量トンの25%(310千D/W)は自家用船舶の臨時投入であり、工事終了と共にこれらが撤退することから、極端な船腹過剰は発生しないものと考えられる。

コンテナ船・RORO船の適正船腹量（試算）

| 船 種 | 現 有 船 腹 量 (H13.6.30) | 適 正 船 腹 量 | | | | |
|-------------|-------------------------|------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | 13 年 度 | 14 年 度 | 15 年 度 | 16 年 度 | 17 年 度 |
| コンテナ船・RORO船 | 363千G/T | 359 (4) | 381 (18) | 404 (41) | 428 (65) | 454 (91) |
| | 300千D/W | 297 (3) | 315 (15) | 334 (34) | 354 (54) | 376 (76) |

(注)()内は、船腹過剰量で は船腹不足の状況を示す。

(2) 船種別輸送量の見通し

| 船 種 | 品 目 | 実 績 | | | 推 計 | | | | |
|-----------------|-----------|-------|-------|-----------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | | 10年度 | 11年度 | 12年度 | 13年度 | 14年度 | 15年度 | 16年度 | 17年度 |
| 貨 物 船(百万ト) | 鉄 鋼 | 48.1 | 48.6 | 54.6 | 49.5 | 47.9 | 47.9 | 47.9 | 47.9 |
| | 石 灰 石 | 56.5 | 57.1 | 59.1 | 55.0 | 54.7 | 54.7 | 54.7 | 54.7 |
| | その他貨物(注1) | 108.2 | 111.6 | 109.4 | 108.9 | 108.9 | 108.9 | 109.6 | 110.3 |
| | 小 計 | 212.9 | 217.3 | 223.0 | 213.4 | 211.5 | 211.5 | 212.2 | 213.0 |
| セメント専用船(百万ト) | セメント | 45.3 | 46.0 | 49.5 | 47.2 | 47.2 | 47.2 | 47.2 | 47.2 |
| 自動車専用船(百万ト) | 自動車 | 3.7 | 3.6 | 4.0 | 3.8 | 3.7 | 3.7 | 3.7 | 3.7 |
| 土・砂利・石材専用船(百万ト) | 土・砂利・石材 | 109.9 | 115.2 | 139.6 (実績見込) | 228.1 | 227.3 | 194.0 | 176.9 | 135.1 |
| 油 送 船(百万*%) | 黒 油 | 76.2 | 70.5 | 68.6 | 70.0 | 67.5 | 67.8 | 66.8 | 64.9 |
| | 白 油 | 111.7 | 103.4 | 98.9 | 96.4 | 96.7 | 97.3 | 97.6 | 98.0 |
| | その他(注2) | 19.8 | 20.5 | 20.3 | 20.3 | 20.3 | 20.3 | 20.3 | 20.3 |
| | 小 計 | 207.7 | 194.4 | 187.8 | 186.7 | 184.5 | 185.4 | 184.6 | 183.1 |
| 特殊タンク船(百万ト) | 高圧ガス等 | 25.8 | 26.1 | 25.7 | 25.7 | 25.7 | 25.7 | 25.7 | 25.7 |

注1. 貨物船の「その他貨物」とは、鉄鋼・石灰石を除いた穀物、石炭等である。 2. 油送船の「その他」とは、油類、ケミカルである。

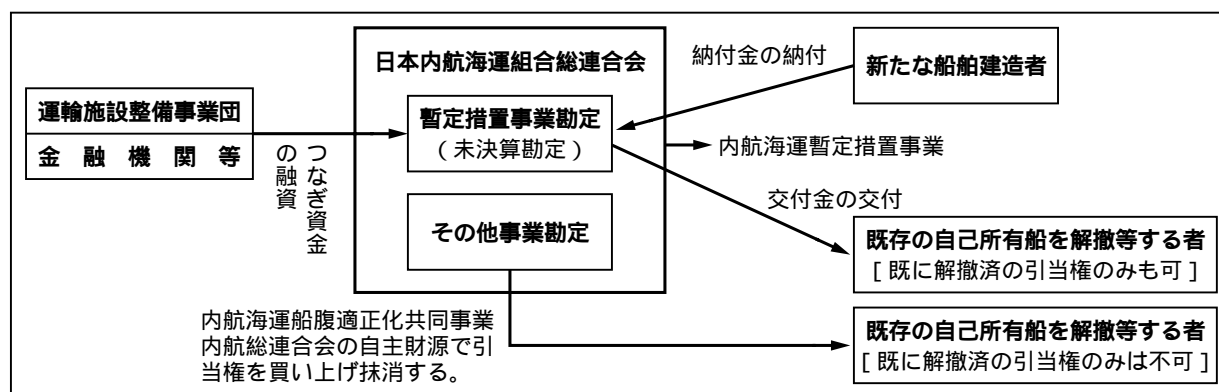
8・4 内航海運暫定措置事業

内航海運暫定措置事業は、運輸大臣（現国土交通大臣）が1998年5月15日に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ている。また、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日に開催した理事会において、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、同日より実施されている。事業の概要は資料8 12のとおりである。

なお、同事業による2001年度までの建造認定実績および解撤等交付金認定状況は資料8 13のとおりとなっている。

〔資料8 12〕 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) 日本内航海運組合総連合会は、組合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する。平成14年度以降、前年度における収支状況および当該年度の収支見通しを踏まえた上・下半期毎の資金管理計画を作成し、同計画に基づいて交付金の認定・交付を行なう。
- (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期間等から調達。
- (3) 日本内航海運組合総連合会は、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する。
- (4) 船舶を建造しようとする組合員は、新造船等の対象トン数に応じて日本内航海運組合総連合会に、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することも可）する。
- (5) この事業は、収支が相償ったときに終了する。

8 内 航 海 運

内航海運船腹適正化共同事業

- (1) 日本内航海運組合総連合会は、組合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日本内航海運組合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。

〔資料 8 13〕

(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 | 対象トン数 | 隻数 | 対象トン数 | 隻数 | 対象トン数 | 隻数 | 対象トン数 | 隻数 | 対象トン数 | 隻数 | 対象トン数 |
| 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 |
| 2000年度 | 72 | 146,888 | 33 | 48,179 | 39 | 98,709 | 24 | 63,090 | 20 | 38,858 | 4 | 24,232 |
| 2001年度 | 49 | 127,909 | 21 | 36,723 | 28 | 91,186 | 39 | 113,219 | 31 | 59,930 | 7 | 53,289 |

(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 (千 円) |
|---------------------------|-----------|-------|-----------|------------------|
| 1998 年 度 合 計 | 一 般 貨 物 船 | 288 | 302,333 | 33,171,435 |
| | 一 特 殊 船 | 152 | 139,211 | 6,812,224 |
| | 一 特 曳 油 船 | 27 | 24,574 | 242,594 |
| | 一 送 船 | 200 | 286,437 | 17,157,680 |
| | 合 計 | 667 | 752,555 | 57,383,933 |
| 1999 年 度 合 計 | 一 般 貨 物 船 | 58 | 51,238 | 5,301,293 |
| | 一 特 殊 船 | 43 | 35,690 | 1,249,290 |
| | 一 特 曳 油 船 | 8 | 7,680 | 65,140 |
| | 一 送 船 | 37 | 53,464 | 2,936,853 |
| | 合 計 | 146 | 148,072 | 9,552,575 |
| 2000 年 度 合 計 | 一 般 貨 物 船 | 59 | 57,530 | 5,675,450 |
| | 一 特 殊 船 | 66 | 60,043 | 2,472,040 |
| | 一 特 曳 油 船 | 13 | 13,750 | 105,250 |
| | 一 送 船 | 57 | 72,595 | 3,596,833 |
| | 合 計 | 195 | 203,918 | 11,849,573 |
| 2001 年 度 合 計 | 一 般 貨 物 船 | 173 | 173,443 | 16,395,765 |
| | 一 特 殊 船 | 96 | 126,132 | 6,393,081 |
| | 一 特 曳 油 船 | 8 | 9,310 | 68,495 |
| | 一 送 船 | 90 | 133,717 | 5,950,523 |
| | 合 計 | 367 | 442,602 | 28,807,864 |
| 1998 ~ 2001 年 度 合 計 | 一 般 貨 物 船 | 577 | 584,064 | 60,543,943 |
| | 一 特 殊 船 | 356 | 360,376 | 16,919,635 |
| | 一 特 曳 油 船 | 56 | 55,314 | 481,479 |
| | 一 送 船 | 384 | 546,213 | 29,641,889 |
| | 合 計 | 1,373 | 1,545,967 | 107,586,945 |

9

調査および広報活動

この章のポイント

当協会加盟の近海・内航海運会社のトップ層を対象に、最近の環境変化や規制緩和施策等への評価につき、ヒアリング調査を実施。

オピニオンリーダー、マスコミおよび学校・学生等を中心とした国民各層に対して、各種媒体およびイベント等を通して広く広報活動を実施。当協会会員各位に対する情報の提供を拡充

9・1 調査ならびに統計出版活動

当協会では、海運政策・経営資源に資するさまざまな調査並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、国土交通省をはじめ関係方面の利用に供している。

9・1・1 調査活動

(1) 「近海・内航海運の現状」調査について

当協会近海内航部会は、今後の活動に資するため、第三者機関である(株)価値総合研究所(旧社名:長銀総合研究所)に委託し、当協会加盟の近海・内航海

運会社のトップに現下の経営状況、最近の環境変化とその対応、規制緩和への対応・評価、企業が抱える構造的課題等についてヒアリング調査を行い、個別会社の意見をとりまとめた(資料9 1参照)。

〔資料9-1〕近海・内航海運の現状

平成13年9月

社団法人 日本船主協会

1. 調査の目的と方法等

(1) 調査の目的

内航海運は国内貨物輸送の4割強を担い、戦後の我が国の経済を物流面から支えてきた。近海海運については、特に近年我が国との経済交流が活発になってきた中国・東南アジア諸国との物流を支え、その役割は今後一層重要性を増すと考えられる。内航・近海海運は、今後も国内外の物流の大動脈として期待されると同時に温室効果ガスの排出量が少ない故、地球温暖化問題がクローズアップされる中、クリーンな輸送機関として、また企業の物流コスト削減ニーズに対しても大量性によるスケールメリットの活用による一層の物流効率化が期待される等、新世紀に入ってもその役割は増すことが予想される。

一方、個々の事業者を巡る経営環境は、荷主業界(石油、鉄鋼等)の再編や規制緩和、さらには東南アジア諸国船社の成長等の影響により競争が激化している。

本調査は、このような環境変化を踏まえた上で、当協

会会員のうち、近海・内航企業のトップ層へのヒアリング調査を通して、最近の環境変化や規制緩和施策等の評価を的確に把握し、協会の今後の活動に資するため実施した。

(2) 調査の方法と対象

本調査では、当協会会員の近海・内航海運企業74社のうち、41社に対してヒアリング調査を実施した。ヒアリング調査期間は、平成13年の4月～5月である。

2. ヒアリング調査のまとめ

2-1 内航海運

(1) 荷主業界の動向とその影響

主な荷主業種・分野として、鉄鋼、セメント、石油、ケミカル、紙パルプ、その他専用船、一般貨物に分類し、それぞれに荷主業界再編等の動向と影響を整理すると、以下のとおりである。

9 調査および広報活動

| 荷主業種・分野 | 鉄 鋼 | セメント |
|----------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 需要（輸送量・輸送距離） | <ul style="list-style-type: none"> 鉄やセメントは建設需要と連動するため、需要が落ち込み、物流量も減少。 | <ul style="list-style-type: none"> 日本から台湾、中国向けの輸出が減少している。 一方、内航の物流量も、経済低迷や業界再編の影響などもあり、減少傾向にある。 |
| 運賃・用船料 | <ul style="list-style-type: none"> 鋼材については8年連続で運賃は下落。 鉄鋼物流業界ではかつてはコストに見合う適正利潤の考え方もあったが、現在は違う。 用船料は内航業界の中では良い方。 | <ul style="list-style-type: none"> かつての「原価保証方式」から「経済輸送」の海上輸送コスト計算がされるようになりつつある。その結果、輸送費の値下げ要求が毎年ある。 しかしながら、一方で長期用船契約をベースにしているため、大幅な売上減少は生じていない。さらに合理化などもあり、当面安定的に推移すると見られている。 |
| 荷主業界の再編 | <ul style="list-style-type: none"> 提携や統合は高炉を止めるのとは異なり生産量が大幅に落ちることにはならない。原料や副原料の輸送はそれ程変わらないと見ている。出荷拠点が固定されているからである。 | <ul style="list-style-type: none"> 国内のセメント会社は、かつて26あったが、現在は4グループに集約。 |
| 荷主業界におけるその他の動き | | <ul style="list-style-type: none"> 欧州資本のアジア進出、日本企業のアジア工場移転などの動きがある。 その結果、内航でのセメント出荷が減少し、近海での国際的競争が激しくなる可能性がある（しかし、現在はまだ影響が出ていない）。 |
| 環境変化への対応方向 | <ul style="list-style-type: none"> 高炉7社の内航関連の集まりでは、空船での回航を減らすためのシミュレーションなどの実験も進めており、また部分的には船のやり取りをしてパーターでの運航を進めているところもある。 協業化（共同運航）は困難。運航貨物が違うことから荷主サイドの理解が得にくいことや運航コストが違う等のため。やるとすれば、オペレーターの調整力が必要。 | <ul style="list-style-type: none"> 日本、欧州企業などの将来的なアジアシフトへの対応として、輸送体制の近海シフトを考えている船社もある。 セメントは共同配送が可能な品目であり、石炭・木材などとの共同配送システムを作り、全てのメーカーを取り込むことも考えられる。 |

| 荷主業種・分野 | 石 油 | ケミカル |
|----------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 需要（輸送量・輸送距離） | <ul style="list-style-type: none"> 荷主の合併や物流提携により、輸送量が減っているうえ、輸送距離が短くなっている。 暫定措置事業で船腹は減っているが、それ以上に量と距離が減っている。 昨年は猛暑と厳冬で一部の石油製品の需要が伸びたが、売上を上向かせることは無かった。 船腹減少で、季節と気候によっては船の供給が間に合わない局面が出てきそうである。 | <ul style="list-style-type: none"> 輸送量は減っており、輸送距離を含めたトンキロも減っている。ただし、製品需要は堅調であり、石油タンカーほどひどくはない。 積載率が下がり、効率が悪くなっている。 減船が進んでおり、冬の需要ピーク時には船の供給が間に合わない局面が出てきそうである。 |
| 運賃・用船料 | <ul style="list-style-type: none"> 運賃は3割～5割も下落した。 運賃下落の主因はタンカー協定運賃の撤廃である。 直近では下げ率は鈍化しつつあるが、まだ下げ止まらない。 | <ul style="list-style-type: none"> 運賃は、協定運賃撤廃時に10～15%下落し、その後も年間5%のペースで下げている。分野によっては協定運賃があった時点の半分以下に下がったものもある。 運賃下落の直接の原因は協定運賃撤廃だが、背景には船腹過剰と荷主の物流合理化・スワップの動きがある。 |
| 荷主業界の再編 | <ul style="list-style-type: none"> 数年前まで石油元売会社は12社だったが、現在は実質的に4グループに集約された。 元売会社の合併・提携に合わせて、タンカー会社も集約を促された。 | <ul style="list-style-type: none"> ケミカル製品は石油製品よりも物流合理化の動きが早かった。 日本の石油化学会社は世界的に見て規模が小さく、スケールメリット追求で国際競争力を付けるため、製品分野ごとの集約化を進めてきている。 今後も、業界再編が起ころうと予想されている。 一部のケミカル製品（LPG、芳香族）は石油元売会社が荷主であり、石油タンカー同様に大きな影響を受けている。 |
| 荷主業界におけるその他の動き | <ul style="list-style-type: none"> 外資系石油元売会社が入札条件に安全性基準を加えたことにより、一部のオペレーターやオーナーでISMコードの取得を急ぐ動きがある。 電力会社が地球温暖化防止とコスト削減のために石油火力のシェアを減らしているため、黒油（重油、原油）の需要が減少している。 | <ul style="list-style-type: none"> オイルメジャーの目から見れば「アジア＝日本」ではなくなりつつある。 |
| 環境変化への対応方向 | <ul style="list-style-type: none"> 系列ごとに船社が固定されているため、減った分を補うために他の顧客を開拓できず、打開策が見いだせない。 減船を進めて、需給のタイト感を武器に、荷主への発言力を身につけることが必要。 内航タンカースケールの採用を促すことで、運賃下落に歯止めを掛けようという主張が一部あるが、全体の動きにはなっていない。 黒油船を白油化する動きがある。 | <ul style="list-style-type: none"> ケミカルは製品が細分化されていて相対的にマーケットが狭いため、大胆な対応が取りにくい。 荷主の動きに合わせて大量輸送によるスケールメリットを追求する必要がある。 同業社数が多すぎることが問題視され、協調運航によるグループ化が模索されている。 石油タンカー同様の荷主による船社の再編も考えられる。 内航ケミカルタンカースケールは、市況を反映できないという不備が指摘されている。 |

| 荷主業種・分野 | 紙・パルプ | その他専用船 | 一般貨物 |
|----------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 需要（輸送量・輸送距離） | <ul style="list-style-type: none"> 輸送量は順調に伸びている。新聞紙（古紙）とIT関連製品のマニュアルの需要が好調なためである。 | | <ul style="list-style-type: none"> 一般貨物では時期によっては需給逼迫の状況を迎えることも生じつつある。 関東～北海道は供給過剰、一方東京～九州は需給緩和（RORO船）。 不定期航路は船腹が過剰気味（RORO船）。 定期航路では全般に荷物が減少している（RORO船）。 |
| 運賃・用船料 | <ul style="list-style-type: none"> 運賃は下がっている。 | <ul style="list-style-type: none"> 荷主再編により合併前の船社の中で最も低い水準にコストが抑えられる傾向がでてきている。 荷主のコスト保証で建造されているが、船賃費については未組織船の価格水準に引きずられて95%程度しかもらえない状況（石炭）。 長期的には上昇傾向。ただし、雑貨の方が良い（自動車）。 | <ul style="list-style-type: none"> コンテナを除けば、荷主からのコスト引下げ要求が大きく厳しい状況である。 オペレーターからの用船料はここ数年、厳しく最大で30%カットの時期もあった。現況では20%カットの水準で推移。 一般貨物の需給バランスは改善してきており、コストを上げてもいいタイミングではあるが、荷主のコスト低下要求、圧力のなかでは困難な状況（一般貨物）。 関東～北海道航路は船腹過剰気味（RORO船）。 定期航路において荷物が減少した結果、少ないパイを取り合うために運賃が低下した（RORO船）。 |
| 荷主業界の再編 | <ul style="list-style-type: none"> 他の素材産業に比べて再編の動きが鈍いため、今のところ影響は出ていない。 | <ul style="list-style-type: none"> 素材産業の不振と再編で輸送量が減少、各社とも物流コストの引き下げを要求しており、呑まざるを得ない 国内炭の生産が継続されていくのが、カギ（石炭）。 | |
| 荷主業界におけるその他の動き | <ul style="list-style-type: none"> 製紙会社は、自社専用のRORO船を船社に作らせるようになってきている。 | <ul style="list-style-type: none"> 紙の輸送についてはRORO船での輸送の方向に進んでいる。 コスト削減の理由からメーカー主導の共同運航も港によっては進展がみられる（自動車）。 | |
| 環境変化への対応方向 | | | <ul style="list-style-type: none"> モーダルシフトに対応したRORO船の増強を実施したが、東京～北海道航路において各社とも増強し船腹過剰気味。 |

(2) 暫定措置事業について

暫定措置事業については、大きく以下の3つの観点からの意見が聞かれた。

① 過剰感の解消

暫定措置事業の主要な目的である船腹過剰の解消については、タンカーや一般貨物船での船腹過剰が改善しつつある方向に向かっているとの意見があった。しかし、現時点では船腹過剰の改善以上に物流量の減少が大きいため全体の過剰感が解消していない状況がインタビューから伺えた。また一般貨物などでは季節的には需給逼迫の状況になる場合も出始めているという意見もあり、過剰感は徐々にではあるが改善している。こうした意見に関連して、逆に今、景気が回復して荷動きが活発化すれば、すぐにでも需給が逆転し、市況回復に転じるということを指摘する意見も聞かれた。

② オーナーにとってのソフトランディング

暫定措置事業が狙った船腹調整廃止によるソフトランディングの可能性については、オペレーターにおい

ては一定の評価をしている人が多いものの、一部オーナー企業やオペレーターの中には、ソフトランディングさせるためには暫定措置事業を継続することについての希望も聞かれた。またオーナーの一部では、今回の暫定措置により、これまで担保価値となっていたスクラップ権が無くなることに加え、市況の悪化により次の更新ができなくなり、かつ売却して退出したいのにできなくなっていることについての指摘も聞かれた。

逆に暫定措置事業を速やかに終了させ、市場競争による退出を促すべきという趣旨と取れる発言も見受けられた。

③ その他

内航タンカーのオーナーからは、タンカーと一般貨物の交付金の差に対する不満などが聞かれた。

(3) モーダルシフトについて

地球温暖化問題への対応、陸送部門における労働力不足への対応等の理由から、国内物流分野においてモーダルシフトの推進が大きな政策課題となっている。平成10

年9月に策定された『運輸省物流施策アクション・プラン』においても「長距離雑貨輸送における鉄道・海運比率を現在の40%から2010年に50%を超える水準に向上させること」が目標として設定されている。

しかし、1990年以降の機関別国内貨物輸送分担率について輸送トンキロベースで見ると、自動車は90年の50.2%から98年には54.5%に上昇しているのに対して、内航海運は同期間において44.7%から41.7%に低下しており(ちなみにJR+民鉄の分担率は5.0%から4.2%に低下)モーダルシフトの進展は必ずしも順調とは言い難い。タンカーについては、「産地直送」という呼び方で、製油所からローリーで直接需要地に運ぶ“逆モーダルシフト”が進んでいると言う意見もあった。

① 各社におけるモーダルシフトへの取組み事例

モーダルシフトを強く意識し、実際に取り組んでいるのは一般貨物等を中心とする船社である。具体的な取組みに関する意見としては、

- ・高速船(30ノット)の投入
- ・フォワード(複合一貫輸送事業者)への船舶の用船
- ・陸送部門を有する事業者における社内物流システムにおける海運の利用

に要約できる。

② 船社からみたモーダルシフトの阻害要因

モーダルシフトの阻害要因は、大きく経済コストの問題と港湾の問題に分類できる。両者は密接に関連するが、この2つに意見を分類し整理すれば、以下となる。

a. 経済コスト

- ・モーダルシフトを推進する要因は環境問題の面が強いが、企業から見ればコスト競争力が第一。
- ・特に最近ではトラックの輸送コストが安くなっており、従来であれば東京～静岡以遠では内航を使っていたものが、東京～名古屋程度の距離はトラックを使うケースが多い。

b. 港湾の問題

- ・我が国港湾では日曜・24時間荷役ができていない。
- ・主要港湾では強制パイロット地区があり、一定規模以上の船舶にはタグ・パイロットが必要。
- ・港湾設備面(冷凍倉庫等)の不備。

③ モーダルシフト推進策に関する意見

今後、モーダルシフトを推進していくには上記②の阻害要因の解決を図っていくとともに、具体的な推進策に関しては以下のような提言があった。

- ・石油諸税の免除(高速船は燃料がかかる)

・陸運会社へのインセンティブの付与

(4) 船員問題について

① 需給見通し

3～4年後の船員の需給見通しについては、逼迫するという見方がある一方で、まだ過剰状態にあるとの見方もある。

過剰状態が続くという理由としては、国内景気の低迷及び荷主企業の再編による物流量の減少が続くことや、今後、中小の個人オーナー企業の中で事業存続が難しくなることで、そこで働いていた船員が余剰として出てくることなどをあげている企業が見られる。

今回のインタビュー先は大手、中手以上の規模を持つ企業が大半であったため、労働力不足という回答においても自社保有船での不足というよりも自社が用船している199総トンクラスや499総トンクラスの個人オーナーの船における労働力不足を中心に回答が得られた。ただし、化学製品など一部製品の輸送を実施している船社においては、不定期な運航であり、また荷役の負担も大きいため人が集まりにくいとの意見もあった。

199クラスや499クラスなどの個人オーナーの船については高齢化も進んでおり、今後、労働力不足は深刻化するだろうとの見方が多い。逆に中手、大手の船社では現状の市況のなかでは採用できないだけであって、入職したい層がいないわけではないとの見方もある。

② 定員の問題

a. 組織船・未組織船

今回のインタビューでは内航市場内に組織船、未組織船という2つの違ったルールに従うものが一つのマーケットで競争することの不合理、矛盾などを指摘する声があった。

いずれにしても、荷主側からみれば安全性、信頼性は別としてサービス供給主体としては同じものであり、どうしても未組織船のコストをベースに市況や価格が決定される状況はオペレーター、オーナーにとっては問題であるとの認識があった。

b. 法律面

定員問題に関しては、見直し(定員削減)が必要なのではないかとの意見があった。

③ 船員の高齢化、若年層の確保、育成

船員の高齢化について、個別企業のベースでは新規採用の状況次第であるが、業界全体としてみた場合には確実に進展しているとの見方が大半である。

若年層の採用や確保について、各企業ともその意思

は強いが、新規採用を定期的にも実施できている企業は少ない。採用できない理由としては、教育、訓練のために乗船させるだけのコストが賄えないことがあげられている。

④ 外国人労働力の活用

内航に対するコスト削減圧力、将来的に予想される労働力不足などを解消するために外国人労働力の活用をするのかという点については、絶対に受け入れるべきでないとする意見がある一方、受け入れても問題はないとする意見もあった。

また石油製品や化学製品を扱うオペレーターの中からは荷役時、航行時の安全確保の面から荷主が絶対に外国人受入を拒むだろうとの意見も聞かれた。

外国人受入を否定的にみている層の指摘する問題点は、主に「日本語教育」「船員教育」「住居問題」である。

一方、受入に肯定的な層によれば、日本語教育、船員教育ともに、外航船社では既に海外に学校を作って実践できていること、住居問題に関しては、何も国内に居住しなくても、航海のあるタイミングで飛行機で行き来すれば、国内の船員の乗下船と大差はないという意見もあった。

(5) 安全性について

外航においては SOLAS 条約改正後、1998年7月から ISM コードが強制化されている。内航においても任意に ISM コードを取得しようという動きが目立ってきている。

安全性については、主にこの任意 ISM コードの取得についての話題が多い。その他に、コスト削減圧力のなかで安全性を維持することに対する難しさについての意見も多い。

① 任意 ISM コード取得の動き

ヒアリング対象者の過半数は任意 ISM コードの取得を進めていた。オペレーターは、用船についても任意 ISM コードの取得を促すため、指導や支援を行っている。任意 ISM コード取得には、ノウハウを獲得する手間だけでなく、DOC(安全適合証書)や SMC(安全管理証書)を獲得する費用や社員教育の費用がかかる。荷主の強い要請が無い限り、そのコストを運賃に転嫁することは難しい状況であるが、業況不振下での競争を勝ち抜くために、やむを得ずオペレーターとオーナーがコストを負担しあっているという状況が見受けられる。

② 内航船での任意 ISM 導入の難しさ

企業によっては、内航での任意 ISM 導入に反対する

意見もあった。外航船と違って、出港から着港までの時間が短い内航船では、マニュアルの読み書きを要求される任意 ISM への対応が、かえって操船の障害になる場合があるからだ。取得に積極的な外航内航兼業のオペレーターも、内航向けに簡略化するなどのアレンジが不可欠だという意見で一致している。

また、任意 ISM は船員の質の高さを要求するので、船員確保の問題に帰着するという意見がある。

③ コスト削減による安全面の不安の増大

業況不振と競争激化によるコスト削減の徹底が、安全性の確保を脅かすほどになっていることについて、大きな不安を抱く企業が多い。

ひとつは船舶設備のメンテナンスコストを切りつめることにより、船体の安全性を低下させているとの指摘である。また、船員給料の抑制や定員削減により、操船したり安全を監視する船員が質・量ともに下落し、運航の安全性を低下させているとの指摘である。安全性確保のために、荷主からの定員削減要請を突っぱねているという企業もあったが、多くの企業では荷主の指示に抵抗できず、不安を抱えたまま経営を続けている。

(6) 環境問題について

廃棄物輸送で、リサイクル社会の構築に貢献しようという姿勢を持つ企業があった。廃棄物はあまりイメージが良くないとのことで、その輸送の状況について多くを語ろうとしない企業が多いなかで、廃プラスチックの油化や熱回収などのシステム作りの一端を担おうとしていると積極的な姿勢を PR する企業があった。

船舶が環境を破壊しているものとして、廃油、船底塗料、洗浄水(廃水)がある。これらについての対策が急務であるとの意見が出ている。

廃油適正処理や船底塗料改良については、国全体として取り組むべきとの指摘があり、そのためのコストは、安全性の確保などと同様に社会が負担すべきものという意見があった。また、ケミカルタンカーの洗浄水に対する処理規制が国際水準に比べても甘くなり、海洋汚染の元凶として批判にさらされ兼ねないとの危惧を訴える意見があった。

(7) 港湾について

① 港湾が提供するサービス面に対する意見

a. 荷役時間

最も多い意見は、港湾運送事業者の荷役作業時間に関するものであった。港湾の最大利用者である船社側としては、引き続き早期フルオープンの実現について

9 調査および広報活動

要請していくべきとの声が強くあった。

b. 外航バースへの内航船の着岸

この問題については、「外航船が着岸しているときに内航船が待たされるケースが多いので外航と内航のバースは分けて欲しい」という意見と、横持ちをせずに運ぶためには是非必要という意見に分かれた。

c. 強制パイロット地区の再考

パイロット・タグについて、とりわけ専用バースを利用する船社は港を熟知しており、船の技術革新も著しいことから不要であるとの意見が何社からあった。

d. ゲートオープンの24時間化

荷役作業のフルオープンの意見が多い中、陸側、すなわちゲートオープンも24時間化しなければ意味がないとの指摘もあった。

② ポートチャージについて

今回のヒアリング調査では、ポートチャージの内、荷役料金等は荷主が港運に支払う契約を取るケースが多いことから、タグ・パイロット料金の高さを指摘する意見が多かった。さらに複合一貫輸送の進展で、どこまでが港湾の料金かが不明との意見も聞かれた。

(8) その他

① 沿海航行規制の緩和

内航海運にかかる規制のなかで沿海航行規制については、現在のように船の設備が発達していない時代の規制であり、今の設備であればもう少し経済的な航行をすることが可能である、といった点から見直しについての検討ができないかとの意見が聞かれた。

2 - 2 近海海運

(1) PSC について

日本のPSCは、来年7月から本格的に運用される予定である。老朽船を使ったアジアやロシアの船社と日本船社との競合はあまり多くないものの、近海海運市場に影響を与えることから、多くの企業がPSCの運用強化に注

目している。

PSCの徹底運用には、多くの企業が歓迎し、その効果に期待していた。

(2) 船員問題について

現在雇用している船員の国籍については、かつての韓国から現在ではフィリピンが主力である一方、ベトナム、インドネシア、ミャンマー等に広がっているとの意見が多い。フィリピン船員は英語の理解能力が高いということで評価が高い。同様にミャンマー人も、かつての海運王国イギリスの流れを汲んで、質が高いとの評価である。一般的には、言葉の問題が大きいと見る意見が多くなっている。

また、3年前から国際船舶制度により、日本籍船でも船機長が日本人であれば外国人を雇えるようになった点を評価する意見もあった。

2002年から本格運用されるISMやPSCの8割は船員に関わるということで、良質な外国人船員の確保・育成を大きな課題とする意見が多い。具体的には、フィリピン船員に代わる次の船員の確保地域をどこに設定するか、欧州船社との競争の中で育成拠点を定める必要性等の意見があった。後者については、大手でないと単独では難しいとのことである。

(3) 港湾について

外国（東南アジア）諸港と比較したわが国港湾のサービス面の遅れやポートチャージの高さは、当然のことながら、近海船社からも多くの意見が出された。しかし一方、外国港湾の問題点を指摘する意見もいくつかあった。

a. 不平等性

中国港湾ではポートチャージを20%割増するのが理解できない、外航と比較して近海の港湾料金が2割程度高い、等の不平等性を指摘する意見があった。

b. 港湾設備

港湾設備については、中国や韓国はしっかりしているが、他は不十分であり、その点、我が国港湾の設備面での問題は少ない、という意見もみられる。

9・1・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、過年度および当年度の状況を比較・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2001年の取りまとめ

「日本商船船腹統計」は1972年に集計を開始した統計であり、毎年6月30日時点で日本国籍を有する100

総トン以上の鋼船（漁船・雑船を除く）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、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。

2001年6月30日現在の日本商船船腹量は、5,733隻、約1,352万総トン、約1,842重量トンであり、隻数ベースで147隻、約2.6%、また総トンベースでは約136万総トン、約9.9%、重量トンベースでは約249万重量トン、13.5%と、減少傾向に歯止めが掛からない。本統計は、従前、冊子に取りまとめ、関係先へ配布する等外部公表していたが、1998年分以降は後述の「海運統計要覧」に集約し、利便性を高めた形で提供している。

9・1・3 海運に関する統計資料・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、当協会会員を初め国土交通省等関係方面の便宜に供している。

2000年度においては、下記の活動を行った。

9・2 広報活動

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。

学校・学生等を中心とした国民各層に対しては、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。

また、「海事記者会」の発足（2002年4月1日付）に伴い、同記者会のプレリリース等の業務をサポートすることとなった。

詳細は以下の通りである。

9・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) 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(2001年10月6日号)」に、船

(1) 「船協海運年報2001」の刊行

「船協海運年報」は、わが国海運の活動や国際情勢並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、1957年の創刊以降、毎年、刊行を重ねている。

(2) 「海運統計要覧2002」の刊行

「海運統計要覧」は、海運に関係する国内外の諸統計を幅広く収録したハンディサイズの統計集であり、1970年に創刊して以来、毎年刊行しているものである。

主な内容は、世界及びわが国の商船船腹に関する定量分析を初め、船舶の建造、主要貨物の海上荷動き量、港湾、船員関係の他、石油や石炭等のエネルギー関係とともに鉄鋼、自動車等主要関連産業の動向等となっている。

2002年版についても、最新資料に基づき、内容の更新を図るとともに関係先に配布する等して利用者の利便性の向上に努めた。

船舶の特別償却制度などの海運税制をテーマとした崎長会長と白石真澄さん（ニッセイ基礎研究所主任研究員）との対談記事を掲載した。「週刊エコノミスト(2001年11月6日号)」にも同様のテーマで、草刈広報担当副会長と宮崎緑さん（ジャーナリスト）との対談記事を掲載した。

また、「週刊東洋経済」には、3回（2002年3月23日号、3月30日号、4月6日号）にわたり、記事広告を掲載した。

さらに、新たな試みとして、「週刊文春」(2002年3月28日号)にタテ3/1頁、「サンデー毎日」(2002年3月31日号)にヨコ4/1頁で記事広告を掲載した。

② 国土交通省広報誌「国土交通」(旧「トランスポート」)への広告掲載

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に、「日本の新鋭船」をテーマに会員各社の船舶を紹介した広告等を掲載した。各号のタイトルは以下の通りである。

2001年8月号：LNG JAMAI(LNG船/日本郵船)
9月号：Chemroad Mega(ケミカルタンカー/飯野海運)
10月号：あさしお丸(プロダクトタンカー/旭タンカー)
11月号：八戸丸(石灰石専用船)

／第一中央汽船) 12月号: GOLDEN GATE BRIDGE(コンテナ船/川崎汽船) 2002年1月号: 勇王丸(RORO船/川崎近海汽船)、2月号: Sea Baron(重量物船/日之出汽船) 3月号: Sky Wing(原油タンカー/新和海運・共栄タンカー・日本郵船) 4月号: 神泉丸(RORO船/泉汽船・栗林商船)、5月号: Prestige Ace(自動車専用船/商船三井) 6月号: 豊竜丸(内航一般貨物船/日鐵物流) 海運税制をテーマとした記事広告

(2) 機関誌「せんきょう」およ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 2001 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、会員各社の他、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、シンクタンク、関係官庁および全国海事関係博物館等に幅広く配布した。

③ 「JAPANESE SHIPPING 2001 JSA Annual Report」の発行

当協会の活動を取りまとめた題記英文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等に配布した。

(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、海運専門紙記者および一般紙海運担当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必要に応じて実施した。

② 専門紙記者視察研修会の開催

2001年6月29～30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(於:茨城県常陸那珂港・日立港)を開催した。

③ 首都圏第三空港問題に係わる大型コンテナ船体験乗船の実施

2001年7月、8月に国土交通記者会記者を対象として、東京湾の実態を理解していただくことを目的に、大型コンテナ船による体験乗船を3回にわたり実施した。

9・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 教師向け見学会の開催

2001年7月31日、東京都小学校社会科研究会の主催により、同研究会に所属する先生方約90名を対象として、横浜港および日石三菱精製(株)の見学会が実施され、当協会および石油連盟が協同して海運・石油関係の説明等を行った。また、8月21日には、神戸市小学校教育研究会の主催により同社会科部の先生方約60名を対象に、日本郵船神戸コンテナターミナルの見学ならびに海運・石油関係の説明会が開催され、これに当協会および石油連盟が協力した。

② 学生新聞への広告掲載

2001年7月15日(日)付の「毎日中学生新聞」に、海運の役割・重要性や海運と我々の生活とのつながりなどを解説した広告を掲載した。

③ 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会(東京都小学校社会科研究会)の監修を得て、No.6「日本の優れた技術を運ぶ、自動車専用船」、No.7「紙の原料から製品まで、輸送を支える船の活躍」を制作し、各都道府県の小学校社会科研究会を通じて全国の小学校に配布した。

④ 子供向けパンフレットの発行

昨年度制作した子供向けパンフレット「船ってサイコー」を増刷し、全国の海事関係博物館などに配布するとともに、航海訓練所練習船の一般公開等を利用して配布した。

⑤ 社会科教材用ビデオの制作

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4作として、日本の経済や産業における内航海運の重要性を説明した「暮らしと産業を支える内航海運」(仮題)を制作した。

(2) PR映画「日本の海運」の制作

わが国の豊かな経済の発展や国民生活を支える海

運業の役割・現状を一般に紹介し、理解を深めることを目的として5年毎に内容を改訂しているPR映画「日本の海運」の制作を進めた。

- (3) 船協ホームページの充実

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>）の内容更新を行った他、海運用語集、環境コーナー、Kids Corner を新設した。
- (4) 「海のシンフォニーファミリーコンサート」の開催

2001年7月15日、東京都渋谷区のNHKホールにおいて、国土交通省および日本放送協会の後援の下、約20,000名の応募者の中から抽選で選ばれた約3,000名を招待し、題記コンサートを開催した。高橋美鈴さん（NHK アナウンサー）の司会・進行のもと、中国を代表する擦弦民族楽器である二胡の姜 建華さん、ソプラノの足立さつきさん、テノールの中鉢聡氏、そして演奏には円光寺雅彦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。なお、このコンサートの模様は、7月20日PM 4：00～5：27にNHK・FMにて放送された。
- (5) 「SEA JAPAN 2002」への展示

2002年4月10日から3日間、東京のビックサイトで開催されたアジア最大級の国際海事展「SEA JAPAN 2002」において、船舶の大型パネルの展示や各種パンフレットの配布を行った。

9・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、ホームページ上から各種周知文書の情報提供を開始した。また、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30回配信した。
- (2) 当協会ホームページ「会員コーナー」の開設

当協会理事会、委員会等の活動状況や会員宛での周知文書および「せんきょう」月報等の情報を提供することを目的として、当協会ホームページ上に「会員コーナー」を開設した。
- (3) 「平成14年度海運講習会」の実施

2002年3月25日、会員会社の2002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21社・関連会社1社から合わせて85名（総合職62名、一般職23名）の受講参加者があり、崎長会長の挨拶をはじめ草刈副会長、玉置和宏氏（毎日新聞論説委員・編集局特別委員）、北野大氏（淑徳大学教授・工学博士）、三木尚子氏（マネジメントサービスセンター）および小島茂氏（川崎汽船船長）の講演の他、映画「日本の海運」の上映を行った。
- (4) 新記者クラブ「海事記者会」の業務の引受け

2002年4月1日を以って、専門紙「海事記者クラブ」および「くろしお会」が統合し、新たに「海事記者会」が発足（4月1日付）した。また、両クラブ専従事務員がそれぞれ退職されたため、新しく発足した同記者会のプレスリリース等の業務を当協会が引受けることとなった。

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。

2002年4月1日現在の会員は104社で、前年以降3社の入会があり、7社の退会があった。

また、2002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2,350隻、船腹量は6,662万6,739 G/T、9,620万53D/Wであり、うち所有船は299隻、806万2,798G/T、1,114万849D/Wである。

2 第54回通常総会

当協会は、第54回通常総会を2001年6月20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108社中96社（本人出席49社、書面表決および委任出席47社）の出席を得て開催した。

総会は生田会長が議長となり、下記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12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13年度事業計画、収支予算承認について |
| 第3号議案 | 決議について |
| 第4号議案 | 平成12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13・14年度役員選任について |

決 議

世界経済の成長減速が懸念されるなか、わが国においては景気回復が遅れ、経済の自律的回復を図れず21世紀を迎えた。新世紀においても、わが国が活力を保

ち、国際的な地歩を揺るぎないものにしていくためには、将来への道筋を明確にした上で、経済・社会全般にわたる構造改革が断行されなければならない。

これまでわが国海外航海運は、高度化、多様化する輸送ニーズに適切に応え、わが国産業と国民生活を支える物流インフラとして多大な貢献を果たしてきた。この間、わが国海外航海運企業は、アジア経済の伸びと低廉なコストによって急成長するアジア諸国海運企業との競争を余儀なくされる一方、海運の特性に配慮した税制などの様々な強化策が講じられている先進海運国企業との厳しい国際競争にも晒されてきた。各海運企業は、これら諸外国企業との競争に勝ち残るために、他産業に先駆けて強力な経営合理化策をとるかたわら、積極的に海外展開を図るなどして、国民経済の負託に応えてきた。今後とも効率的かつ安定的な輸送サービスを提供するためには、これらの外国企業と対等の競争を行うための努力を継続する決意であるが、上記海運国に比し競争基盤の面から見劣りする法制・税制面のイコルフットイングの実現を強く求めたい。

内航海運においては、内航海運暫定措置事業による

過剰船腹の解消に努め、規制緩和や産業構造転換に対応した構造改善を推し進めていくことが急務である。また、環境保全の観点からもモーダルシフトの推進が望まれる。

当協会は、海運業界にとって船舶の安全運航は当然の責務であるとの認識に立ち、従来よりその徹底に努めている。今年1月には環境憲章を策定し、業界全体として一層の環境対策を推進していくこととした。今後も船舶の構造、設備などのハードと、運航に係わるソフトの両面にわたり、積極的に環境保全への取り組みを図っていく所存である。

また、羽田空港の再拡張・首都圏第3空港整備に代表される空港整備問題については、船舶航行への影響が懸念されるところであるが、長期的視野の下に、航行安全と日本経済の動脈である海上輸送の確保および海洋環境保全の観点から、関係方面に対し積極的に働きかけていく。

われわれ海運業界は、経営の様々な課題の克服に向け、これまでの慣行にとらわれることなく主体的に取り組んでいく決意であり、下記項目の実現をもってわが国海運の発展を期するものである。

記

- 1 わが国海運の競争力強化
 - ・税制をはじめとする諸制度のイコール・フットイングの実現
 - ・グローバルな企業活動に即した適正な納税制度の実現
 - ・実効ある国際船舶制度の実現
 - ・必要な財政資金の確保
 - 2 経済・社会の変化に即した構造改革の実現
 - ・円滑な企業活動を阻害する各種規制の撤廃・緩和
 - ・国際競争力のある港湾の実現
 - 3 船舶の安全運航と地球環境保全に向けての取り組み強化
 - ・環境憲章に基づく環境保全対策の推進
 - ・安全運航の徹底と海洋汚染防止体制の整備
 - ・クオリティ・ SHIPPINGの推進と船舶リサイクルの促進
 - 4 国際問題への適切な対応
 - ・外航船社間協定に対する独禁法適用除外制度の維持
 - ・アジア船主フォーラム等の国際団体・機関での積極的活動
 - ・国際的な動向に適切に対応した海技・労務体制の整備
- 以上決議する。

3. 役員一覧 (2002年4月1日現在)

| | | | |
|---------------|-------|------|--|
| 【会 長】 | | | |
| 川崎汽船 | 取締役社長 | 崎長保英 | |
| 【副会長】 | | | |
| 日本郵船 | 取締役社長 | 草刈隆郎 | |
| 商船三井 | 取締役社長 | 鈴木邦雄 | |
| 東京タンカー | 取締役社長 | 松永宏之 | |
| 新和海運 | 取締役社長 | 鷺見嘉一 | |
| 大阪船舶 | 取締役会長 | 小谷道彦 | |
| 八馬汽船 | 取締役社長 | 小林宏志 | |
| 【常任理事】 | | | |
| 第一中央汽船 | 取締役社長 | 竹村治 | |
| 八馬汽船 | 取締役社長 | 小林宏志 | |
| 飯野海運 | 取締役社長 | 太田健夫 | |
| 川崎汽船 | 取締役社長 | 崎長保英 | |

| | | |
|--------------|-------|------|
| 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 |
| 大阪船舶 | 取締役会長 | 小谷道彦 |
| 三光汽船 | 取締役社長 | 松井毅 |
| 新和海運 | 取締役社長 | 鷺見嘉一 |
| 商船三井 | 取締役社長 | 鈴木邦雄 |
| 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 |
| 【理 事】 | | |
| 旭海運 | 取締役社長 | 田淵啓仁 |
| 第一中央汽船 | 取締役社長 | 竹村治 |
| イースタン・カーライナー | 取締役社長 | 長手孝 |
| 八馬汽船 | 取締役社長 | 小林宏志 |
| 出光タンカー | 取締役社長 | 北村修一 |
| 飯野海運 | 取締役社長 | 太田健夫 |

| | | |
|--------------|-------|-------|
| 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 | 取締役会長 | 齋藤正一 |
| 北九州運輸 | 取締役社長 | 荒木 敦 |
| 国際エネルギー輸送 | 取締役社長 | 廣瀬 忠邦 |
| 国際マリントラnsポート | 取締役社長 | 南野孝一 |
| 栗林商船 | 取締役社長 | 栗林宏吉 |
| 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 | 松宮俊明 |
| 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 | 住友昭夫 |
| 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 | 松井 毅 |
| 新和海運 | 取締役社長 | 鷺見嘉一 |
| 商船三井 | 取締役社長 | 鈴木邦雄 |
| 商船三井近海 | 取締役会長 | 田村 茂 |
| 商船三井客船 | 取締役社長 | 宮崎 通 |
| 田淵海運 | 取締役社長 | 田淵訓生 |
| 太平洋海運 | 取締役社長 | 綿貫 武 |
| 太洋日本汽船 | 取締役社長 | 林 忠男 |
| 反田産業汽船 | 取締役社長 | 反田邦彦 |
| 玉井商船 | 取締役社長 | 玉井洋吉 |

| | | |
|---------|-------|--------|
| 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 |
| 鶴見サンマリン | 取締役社長 | 岩本 剛 |
| 雄洋海運 | 取締役社長 | 小澤 浩次 |

【監事】

| | | |
|---------|-------|-------|
| 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 |
| 東興海運 | 取締役社長 | 井高大介 |
| 日本造船工業会 | 常務理事 | 大石捷郎 |

【常勤役員】

| | | |
|------|------|------|
| 理事長 | 福島義章 | |
| 常務理事 | 鈴木昭洋 | 山下秀明 |
| | 増田 恵 | 植村保雄 |

(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 | 堀 武夫 |
| 近藤鎮雄 | 熊谷清 |
| 相浦紀一郎 | 松成博茂 |
| 松岡通夫 | 根本二郎 |
| 新谷 功 | 生田正治 |
| 乾 英文 | |

< 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 | 日本郵船 | 取締役社長 | 草刈隆郎 |
| 政策委員会 | 商船三井 | 取締役社長 | 鈴木邦雄 |
| 法務保険委員会 | 三光汽船 | 取締役社長 | 松井 毅 |
| 港湾物流委員会 | 日本郵船 | 専務取締役 | 平野裕司 |
| 海務委員会 | 第一中央汽船 | 取締役社長 | 竹村 治 |
| 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 |

【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 | | |
| 八馬汽船 | 取締役社長 | 小林宏志 |

近海内航部会

| | | |
|------|-------|------|
| 大阪船舶 | 取締役会長 | 小谷道彦 |
|------|-------|------|

客船部会

| | | |
|--------|-------|------|
| 商船三井客船 | 取締役社長 | 宮崎 通 |
|--------|-------|------|

外航労務部会

| | | |
|------|-------|------|
| 日本郵船 | 常務取締役 | 間宮忠敏 |
|------|-------|------|

【特別委員会委員長】

| | | |
|---------------|-------|------|
| 外航船舶解撤促進特別委員会 | | |
| 日正汽船 | 取締役社長 | 相澤 達 |

船員対策特別委員会

| | | |
|------|-------|------|
| 新和海運 | 取締役社長 | 鷺見嘉一 |
|------|-------|------|

環境対策特別委員会

| | | |
|--------|-------|------|
| 東京タンカー | 取締役社長 | 松永宏之 |
|--------|-------|------|

【地区船主会議長】

京浜地区船主会議長

新和海運 取締役社長 鷲見嘉一

阪神地区船主会議長

八馬汽船 取締役社長 小林宏志

九州地区船主会議長

北九州運輸 取締役社長 荒木敦

<評議員>

【議長】

太平洋汽船 取締役社長 秋山 滋

【副議長】

佐藤國汽船 取締役社長 佐藤國臣

【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 菊間 邁

東海運 取締役社長 関 司満雄

千葉商船 取締役社長 木内志郎

第一タンカー 取締役社長 関 美英

大東通商 取締役社長 中部由郎

日之出汽船 取締役社長 小林進二

邦洋海運 取締役社長 内藤吉起

インターエイシアライン 取締役社長 本莊卓彌

乾汽船 取締役社長 乾 新悟

板谷商船 取締役社長 板谷宮吉

神原汽船 取締役社長 神原真人

関西ライン 取締役社長 有井 晋

共和産業海運 取締役社長 三輪大成

三井近海汽船 取締役社長 渡辺 豊

宗像海運 取締役社長 市倉則勝

日本マリン 取締役社長 関根隆太郎

日本海運 取締役社長 熊野 武

日本サルヴェージ 取締役社長 草野計重

ニスイ SHIPPING 取締役社長 足達幸治

日鐵物流 取締役社長 阿部 久

三洋海運 取締役社長

三木孝幸

関兵海運 取締役社長

関 駿也

新和ケミカルタンカー 取締役社長

小林公孝

新和内航海運 取締役社長

梅村克彦

昭和油槽船 取締役社長

鳥飼万歳喜

太平洋汽船 取締役社長

秋山 滋

東京マリン 取締役社長

桑野 訓

上野トランステック 取締役社長

上野 孝

【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

三上文彦

大日インベスト 取締役社長

石坂公孝

大光海運 取締役社長

金子勝信

神戸棧橋 取締役社長

林 忠男

国華産業 取締役社長

征木久和

枘本海運産業 取締役社長

枘本守生

新田汽船 取締役社長

新田仲博

プリンス海運 取締役社長

長手 裕

佐藤國汽船 取締役社長

佐藤國臣

セ ン コ ー 取締役会長

馬場英次

大窯汽船 取締役社長

守石恵三

辰巳商会 取締役社長

木谷光徳

東慶海運 取締役社長

長谷部安俊

【九州地区選出】

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.日本タンカー協会の解散と業務受け入れ

日本タンカー協会は、近時の会員減少により、組織維持が困難な状況となってきたため、同協会を解散する方向でその業務の移管について当協会に打診があった。

これを受けて当協会では検討の結果、同協会の業務は当協会事業に沿うものであり事業の有益性も認められ

ること、また、同協会の解散は、船主港湾協議会・日本コンテナ協会・海事国際協力センター(MICC)・外航労務協会同様、類似事業団体の整理・統合につながり、関係会員にとっては重複会費の回避につながることも等から、同協会の業務を受け入れることとした。(日本タンカー協会は平成14年6月30日に解散)

付・資料

船協海運日誌
日本船主協会会員名簿

【2001年】

- 4・5 2001年度港湾春闘が妥結した。
- 4・12 国土交通省は、2000年度の新造船建造許可実績を発表した。それによると343隻、1,281万9,000総トンで、前年度比48隻、293万1,000総トン(29.7%)の増加となり、石油危機後2番目の大量受注記録となった。
- 4・13 国土交通省は、同省が所管する規制項目に対し、各方面から寄せられた217件の規制緩和要望、意見などの対応状況を整理した「規制改革に関する内外からの意見・要望に係る対応状況」を公表した。
- 4・16 日本船舶輸出組合は、2000年度の輸出船契約実績を発表した。それによると293隻、1,504万総トン、船価合計は1兆1,913億円で97年度以来3年振りに1兆円台に乗せた。
- 4・16 神戸商船大学(原潔学長)と神戸大学(野上智行学長)は、両大学が統合によって、新たな教育研究分野の創造を目指すことを目的に「神戸大学・神戸商船大学統合協議会」を発足させた。
- 4・23~27 国際海事機関(IMO)・第46回海洋環境保護委員会(MEPC46)がロンドンで開催され、5,000D/W以上のシングルハルタンカーを、原則船齢25年で順次フェーズアウトし、最終使用年限を原則2015年とすることなどを決めた。
このほか、TBTを含む船底防汚塗料の使用を規制する新条約案およびバラスト水中の有害水生生物の規制に向けた新条約案などについて審議した。
- 4・26 当協会外航労務部会と全日本海員組合(井出本榮組合長)は、2001年度労働協約改定について最終合意に達した。
- 4・29 政府は、平成13年度の叙勲・褒章受章者を発表した。当協会会員会社関係者では、勲三等瑞宝章に三本力元日本郵船副社長、勲四等旭日中綬章に小谷猛太郎元東京船舶社長、藍綬褒章に坂田昇元日本郵船副社長がそれぞれ受章された。
- 5・8~9 先進国海運担当官会議(CSG)と米国政府による「US・CSG 会合」がワシントンで開催された。同会合では①安全運航/環境保全問題、②WTO サービス貿易自由化交渉、③CSG加盟国の海運政策、④米国籍船維持のための取り組みなどについて意見交換を行った。
- 5・9~10 国際海運会議所(ICS)/国際海運連盟(ISF)は英国パースでそれぞれ年次総会を開催した。
- 5・10 国土交通省は、21世紀の港湾の技術開発の方向を示す長期政策「新世紀を拓く港湾の技術ビジョン」を策定した。これは、平成12年12月末にまとめた「新世紀港湾ビジョン」の理念を技術面で具体化するための指針を示したものである。
- 5・17 国土交通省は「今後の港湾の管理運営のあり方に関する検討会」(座長:来生新横浜国大教授)の第4回会合を開催し、公共パースにおける専用使用のあり方などについて前回に引き続き議論を行った。
- 5・18 海運大手3社の2001年3月期決算が出揃った。それによると燃料油の高騰が収益を圧迫したものの、定期船・不定期船・タンカーの海運三部門同時好況と合理化効果が上回り、連結営業利益は揃って過去最高を更新した。
- 5・18 国土交通省は、外航海運事業者213社に対して実施した海賊被害についてのアンケート調査結果をまとめた。
- 5・22~23 アジア船主フォーラム(ASF)第10回総会が北京で開催され、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・25 国土交通省は、海上ハイウェイネットワーク推進委員会(委員長:杉山武彦一橋大学教授)の平成12年度第2回会合を開催し、船舶航行の安全性と海上輸送の効率化を両立させた海上交通環境推進に向けた取り組み全体像を取りまとめた。
- 5・30 国土交通省は、第5回首都圏第3空港調査検討会(座長:中村英夫武蔵工業大学教授)を開催した。
- 5・30~6・8 IMO第74回海上安全委員会(MSC)がロンドンで開催され、STCW95条約(船員の訓練、資格証明、当直基準に関する条約)の要件を満たす国のリスト「ホワイトリスト」の審査を行う他、船舶検査のための通路の強化などSOLAS条約(海上における人命安全の

- ための国際条約)の規則改定案を審議した。
- 6・11 国土交通省、外務省、海上保安庁および当協会などで構成される「海賊および船舶に対する武装強盗等対策検討会議」が開催され、海賊対策にかかわる各省庁の取り組み状況や今後の計画などが報告された。
- 6・11 国土交通省は、2001年3月末現在の内航船腹量を発表した。それによると2000年12月末と比べ0.8%増の683万7千重量トン(油送船は立法メートルで換算)となった。
- 6・20 当協会は第54回通常総会を開催した。
- 6・21 国土交通省は、2001年度第1回「港湾物流効率化推進調査委員会」を開催した。
- 6・21 国際海運会議所(ICS)は関係団体と合同で構成するシップ・リサイクリング・ワーキング・グループをロンドンで開催した。同会合において、船舶リサイクルヤード周辺の環境保護および労働者の健康・安全の確保に向けて船主が自主的に取り組むべき項目をまとめた行動指針(Code of Practice)の最終化に向けた議論が行われた。
- 6・22 第3管区海上保安本部は、東京湾に入港する大型タンカーの規制を緩和し、最大船型を26万5千重量トンからダブルハル構造および入港時喫水21m以下を条件に最大31万5千重量トンにすることを認めた。
- 6・25 第2回グローバル・シップ・リサイクル・サミットがロッテルダムで開催された。
- 6・26~29 92年国際油濁補償基金第3回「油濁2条約の機能見直しに関するワーキング・グループ」がロンドンのIMO本部で開催され、荷主を拠出者とする「任意の追加補償基金」設立の議定書案が審議された。
- 6・26~27 国際商工会議所(ICC)の国際海事局(IMB)は、第4回「海賊および幽霊船対策に関する会議」をクアラルンプールにおいて開催した。会議では東南アジア諸国や欧州など33カ国の海上警備機関や民間関係者が参加し、海賊対策の意見・情報交換、具体策の検討を行った。
- 6・28 国土交通省は第6回「今後の港湾の管理運営のあり方に関する検討会」を開催し、「港湾管理運営検討委員会報告書(案)」を審議の上、「報告書」を取りまとめた。
- 7・2~6 IMO(国際海事機関)第47回航行安全小委員会(NAV)がロンドンで開催され、現存貨物船への航海データ記録装置(VDR)の搭載義務について検討された。
- 7・5 国土交通省は、2001年6月分の新造船建造許可集計結果を発表した。それによると、国内・輸出船合計25隻、83万1千総トンで前年同期と比べ6隻、総トン数で41.4%増加した。
- 7・6 国土交通省は、「第1回東京国際空港再拡張による船舶航行影響調査検討会(座長:岩井聰 東京商船大学名誉教授)」を開催した。
- 7・6 政府は、「新総合物流施策大綱」を閣議決定した。同大綱は、1997年から2001年までを対象とする前大綱の成果を踏まえて、新たな目標を定め、その達成のための具体的施策をまとめたものである。
- 7・11 当協会は、第3回シップリサイクル連絡協議会を開催した。
- 7・11 国土交通省は、2000年度の内航船舶輸送実績を発表した。それによると総輸送量は前年度比2.8%増加の5億3,702万1千トンとなった。
- 7・18 日本船舶輸出組合は、2001年上半年期(1~6月)の輸出船契約実績を発表した。それによると139隻、756万9,500総トンと前年同期と比べ7隻、172万5,600総トン増加した。
- 7・19 国土交通省海事局は、2001年版「海事レポート」を発表した。
- 7・27 国土交通省は、新しい内航海運・行政のあり方を検討する「次世代内航海運懇談会」の第1回会合を開催した。会合では①21世紀型内航海運のあり方、②今後の内航海運行政が取り組むべき課題 について船社、荷主から意見を聴取した。
- 7・31 国土交通省は、第6回首都圏第3空港調査検討委員会(座長:中村英夫武蔵工業大学教授)を開催した。
- 8・2 外国人航海士に対する第一級海上特殊無線技士第1回養成課程が、(財)日本無線協会の主催により、マニラにおいて開催された。
- 8・3 「東京国際空港再拡張による船舶航行影響調査検討会(座長:岩井聰 東京商船大学名

- 誉教授)第2回会合が開催された。
- 8・6 国土交通省は、2001年7月分の新造船建造許可集計結果を発表した。それによると、国内・輸出船合計24隻、83万7千総トンで前年同期と比べ2隻増加、総トン数で2.4%減少した。
- 8・8 国際海運会議所(ICS)は、「船舶リサイクルの行動指針」をまとめた。環境や労働者保護について海運、造船、解撤業界などに一定の責任があるとし、船主自身が合理的に取り組める行動を示した。
- 8・9 米国連邦海事委員会(FMC)は、邦船3社/米船2社に課してきたレポート内容を変更するとともに新たにその他9社に対しても、わが国港湾の規制緩和の状況などをレポートすることを課した。これまでFMCは邦船3社/米船2社に対して1999年8月以降定期的にレポートを課してきた経緯(4回)がある。
- 8・10 当協会は、首都圏第3空港問題に関し、空港候補地選定にあたっては、船舶航行の安全確保について十分なる検討が必要であること等を内容とした会長コメントを発表した。
- 8・20 国土交通省は、地球温暖化防止に向けた自己行動計画(ボランタリープラン)の第2回フォローアップ結果を発表した。当協会の計画については、輸送単位(トン)当たりのCO₂排出量を1990年度を基準として2010年度に10%削減するものであるが、省エネ設備・運転技術の採用などの対策をとった結果、1999年度ですでに15%の削減を達成した。
- 8・29 国土交通省は、6月の造船造機統計速報を発表し、これにより今年上半期の造船43工場の竣工量がまとまった。それによると竣工量は148隻(前年同期比11隻増)総トン数は584万8千総トン(同1.1%増)となった。
- 8・29 国土交通省は、2002年度予算の概算要求をまとめた。
- 9・6 国土交通省は新しい内航海運・行政のあり方を検討する「次世代内航海運懇談会」内に暫定措置事業部会(部会長:加藤俊平東京理科大学教授)を設置し、内航海運暫定措置事業の現状について検討した。
- 9・10 国土交通省は、2001年8月分の新造船建造許可集計結果を発表した。それによると国内・輸出船合計で28隻、120万1千総トンで前年同期と比べ17隻、総トン数で31.5%減少した。
- 国土交通省は、2001年6月末現在の内航船腹量を発表。本年3月末時点と比し、重量トンベースで2.1%増の698万3,000トンとなった。
- 9・12 当協会は、9月11日に発生した米国同時多発テロに関し、9月12日午前5時(日本時間)福島理事長を本部長とする「情報連絡本部」を設置した。
- 9・17~21 国土交通省海事局は、フィリピン・マニラで日本人船長・機関長2名配乗の国際船舶に乗り込む外国人船員の第5回承認試験を開催した。
- 9・18~19 外国人航海士に対する第一級海上特殊無線技士第2回養成課程が、(財)日本無線協会の主催により、マニラにおいて開催された。
- 9・18 国土交通省は「海賊被害防止対策検討委員会」(委員長:栗林忠男慶応大学法学部教授)の初会合を開催し、海事行政当局と民間との国際的な連携・協力への取組み、海賊情報網のあり方などについて意見交換を行った。
- 10・1~5 有害船底防汚塗料の規制に関する外交会議が、ロンドンの国際海事機関(IMO)本部で開催され、5日、TBT(トリブチル・スズ)等を含む有機スズ系船舶用塗料の使用を規制するための新条約が採択された。
- 10・4~5 17カ国・地域の官民間関係者、国際機関のメンバーの出席の下、東南アジア海域の海賊・武装強盗対策に向けたアジア協力会議が東京で開催され、海賊対策に関する地域協力の方向性について検討した。
- 10・5~12 世界貿易機関(WTO)サービス貿易理事会特別会合が、スイス・ジュネーブで開催され、海運分野についても、初めて実質的な審議が行われた。
- 10・8 国土交通省は、米国による同日未明のテロ組織壊滅に向けたアフガニスタン攻撃開始を受け、8日午前2時に緊急テロ対策本部(本部長:岩村敬総合政策局長)を設置した。
- 10・8~12 国際海事機関(IMO)第83回法律委員会が、英国・ロンドンにおいて開催され、「船客およ

- びその手荷物の海上輸送に関するアテネ条約」改定問題等に関し審議が行われた。
- 10・11 国土交通省は、2001年9月分の新造船建造許可集計結果を発表した。それによると、国内・輸出船合計29隻127万6千総トンで前年同期と比べ3隻増加、総トン数で76%増加した。
- 10・14~17 フィリピンのPatricia A. St. Thomas労働雇用省長官および船員業界関係者の代表団一行が、フィリピン人船員の雇用促進を政府および関係業界にアピールするため来日した。
- 10・15~18 東京MOUは、第10回PSC(ポートステートコントロール)委員会を東京で開催し、加盟17カ国・地域の当局らがPSCマニュアル改正などについて審議した。
- 10・15~19 92年国際油濁補償基金(IOPCF)の第6回総会が英国・ロンドンで開催され、荷主による任意の追加補償基金の設立等について検討が行われた。
- 10・16 経済団体連合会は、2001年度の規制緩和と要望をまとめ、政府に提出した。運輸分野海運関係では、当協会要望項目である輸出入・港湾諸手続きの簡素化促進およびワンストップサービスの実現をはじめ、9項目を要望した。
- 10・23 国土交通省は、海事局船員部長の私的懇談会として官民で構成する「内航船員養成における即戦力化等に係る検討委員会」(委員長:加藤俊平東京理科大学教授)を設置し、新人内航船員の即戦力化等について検討を行った。
- 10・29 当協会と台湾船主協会は、台湾・台北市で第6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・30 国土交通省航空局は、「東京国際空港再拡張による船舶航行影響調査検討会」(座長:岩井聡 東京商船大学名誉教授)第3回会合を開催した。
- 10・31 当協会をはじめ官民で構成する「水先区の設定等に関する検討会」が開催され、関門区における強制水先対象船型の見直しについて、検討を行い「入出港船は300総トン以上から原則3,000総トン以上に引上げ」「通過船は現行どおり」とする旨の取りまとめがなされた。
- 10・31 当協会は、自民党国土交通省交通部会、運輸・交通関係団体委員会合同会議において、平成14年度税制改正要望として、船舶の特別償却制度の存続などを要望した。
- 10・31 当協会は、扇千景国土交通大臣および石原伸晃行政改革担当・規制改革担当大臣に対し、21項目からなる規制緩和と要望を提出した。
- 11・1~2 アジア船主フォーラム(ASF)航行安全および環境委員会(SNEC)がクアラルンプールで開催された。
- 11・9~14 WTOは、第4回閣僚会合をカタールで開催し、中国、台湾の加盟を正式に承認するとともに、新多角的通商交渉(新ラウンド)の立上げをうたった閣僚宣言を採択した。
- 11・10 国土交通省は、10月分のポートステートコントロール(PSC)結果を発表し、国際条約で定めた基準に適合しないため合計63隻に改善命令や航行停止処分を行った。
- 11・13 アジア船主フォーラム(ASF) SHIPPING・エコノミクス・レビュー委員会(SERC)第9回中間会合が、香港で開催された。
- 11・19~30 国際海事機関(IMO)第22回総会がロンドンで開催され、事業計画及び予算の決定、理事会の構成国の選挙等について議決された。理事国選挙では、わが国が再選されるとともに理事国数が32カ国から40カ国に拡大された。
- 11・26 国土交通省は、「東京国際空港再拡張による船舶航行影響調査検討会」(座長:岩井聡 東京商船大学名誉教授)第4回会合を開催した。
- 11・29 国土交通省は、海事局長の私的懇談会として設置した新しい内航海運・行政のあり方を検討する次世代内航海運懇談会(座長:杉山武彦一橋大学教授)の第3回会合を開催し、内航行政の課題を議論した。
- 11・29 日本港運協会と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)は、同日開催の「セーフティネット構築協議会」において1月2日、3日両日の作業を実施することで合意した。今回の合意により、今春闘で協定された日曜荷役の恒常的实施、祝祭日の夜間荷役、ゲートオープン時間の延長、12月31日・1月4日の荷役作業実施とともに、港湾の24時間フルオープン化に

向け大きく前進した。

- 12・4～5 経済開発協力機構(OECD)海運委員会(MTC)がパリ OECD 本部で開催され、2002年から本格化する WTO 海運自由化交渉問題や非 OECD 諸国との対話問題などについて意見交換が行われた。
- 12・6 経済開発協力機構(OECD)第2回ワークショップがパリ OECD 本部で開催され、船社間協定に対する独禁法適用除外制度の見直し問題について議論された。
- 12・14 与党3党は、平成14年度税制改正大綱を取りまとめた。
- 12・14 国土交通省は、官民で構成する「マリタイムジャパン研究会(座長:橋本寿朗法政大学教授)が検討を進めていた中間報告を発表した。これによると国内海事関連産業を海事クラスターとしてとらえ、その経済規模を統計処理、1999年度の海事クラスターの国民総生産(GDP)は約12兆2000億円、従業者数194万人という集積度が示された。
- 12・17～21 国際労働機関(ILO)は、海事労働基準関係の条約などを一本化する「統合条約」の策定に向けた官労使3者からなるハイレベル作業部会の初会合をジュネーブで開催した。
- 12・19 国土交通省は、羽田空港の再拡張に関する基本的考え方について発表した。
- 12・24 平成14年度予算の政府案が閣議決定された。
- 12・25 神戸港埠頭公社は貨物量回復を図るため、公社バス貸付料を2002年1月から2005年3月までの間、現契約貸付料に対して約3～4割減額すると発表した。また同時に、コンテナバスに関しては2001年12月から2004年11月まで、年間の取扱量を貸付料減額に反映させる「インセンティブ制度」も導入した。
- 12・28 米国議会において、新たな自国海運保護条項を含む2002年国防授權法案が提出された問題で、同条項が削除された上での同法案が成立した。
- 12・31 欧州・日本船主協会評議会(CENSA)は31日付をもって解散し、同評議会の業務は、2002年1月から国際海運集会所(ICS)内に新設される Shipping Policy Committee(SPC)に移管

することとなった。

【2002年】

- 1・11 国土交通省は、2001年の新造船建造許可実績をまとめた。それによると357隻、1,389万7千総トンで、前年に比べ26隻増加、総トン数で19.9%増となった。
- 1・19 19カ国・2国際機関の大臣らが参加する交通分野の大臣会合が東京で開催された。
- 1・21 国土交通省は、「都市圏間における効率的で環境にやさしい物流体系の構築に関する検討会」(座長:加藤俊平東京理科大学教授)の初会合を開催し、幹線物流での環境負荷低減システム構築、モーダルシフトを実現するための方策などについての検討を行った。
- 1・21～25 IMO 第33回訓練当直基準小委員会(STW)が開催され、船員の訓練、資格証明、当直基準に関する条約である1995年改正STCW条約について各国の履行状況が報告された。
- 1・25 国土交通省は、次世代内航海運懇談会(座長:杉山武彦一橋大学教授)の第4回会合を開催し、船員の配乗体制など規制の緩和について議論した。
- 1・30 第7回首都圏第3空港調査検討会(座長:中村英夫武蔵工業大学教授)が開催された。
- 1・30 国土交通省は、1995年改正STCW条約の完全実施を2月1日とされていたものを7月末まで延期することを発表した。
- 1・30 国土交通省は、船員の労務供給・職業紹介事業の規制緩和を検討する船員職業紹介等研究会のワーキンググループ(ワーキンググループ座長:野川 忍 東京学芸大学教授)を開催し、海事局船員部の規制改革案を提示した。
- 2・1 STCW95条約が完全導入された。ただし、条約要件を完全遵守することが困難との理由から同条約に関するポートステートコントロール(PSC)の執行は6ヶ月間延期されている。
- 2・7 国土交通省は、邦船社が運航する船舶が受けた海賊被害の調査結果を発表した。
- 2・8 国土交通省海事局は、1月のポートステートコントロール(PSC)結果を発表した。それによると、国際条約で定める基準を満たさない

- ため航行停止・改善命令処分となった船舶は32隻だった。
- 2・11 国際海事機関(IMO)テロ対策中間作業部会が開催され、自動船舶識別装置(AIS)の搭載期限の前倒しなどを検討した。
- 2・11~13 国連アジア太平洋経済社会委員会(ESCAP)の主催により、WTO(世界貿易機関)における海運自由化交渉をテーマとする地域セミナーが、タイ・バンコクで開催された。
- 2・22 国土交通省海事局船員部は、国際船舶制度における日本籍船に船舶職員として乗組むための第6回外国人船員承認試験(1月28日~2月1日実施)の結果を発表した。これにより合格者の119人(航海士58人、機関士61人)を承認した。
- 2・25 国土交通省港湾局は、物流事業者、荷主企業、港湾管理者などで構成する「港湾を核とした静脈物流システム事業化検討委員会(委員長：永田勝也早稲田大学理工学部教授)第1回会合を開催し、廃材などを輸送する静脈物流システムの現状や事業化に向けた課題を検討した。
- 2・26 官民の海事関係者で構成する「第3回海賊被害防止対策検討委員会(委員長：栗林忠男慶応大学法学部教授)」が開催され、国土交通省が行った邦船社の海賊対策に関するアンケート結果を公表した。
- 2・26 アジア船主フォーラム(ASF) SHIPPING・エコノミクス・レビュー委員会(SERC)第10回中間会合が、シンガポールで開催された。
- 2・28 欧州初審裁判所(CFI)で、欧州航路船社同盟(旧 TAA、TACA、FEEC)の内陸運賃設定等を競争法違反とした欧州委員会の判断に対する判決が出され、欧州委員会の主張が概ね認められた。欧州裁判所(ECJ)への控訴期限は2003年1月上旬。
- 2・28 当協会は、海運セミナー「不況下における海運経営」を開催した。
- 3・4~8 国際海事機関(IMO)第47回海洋環境保護委員会(MEPC 47)がロンドンで開催された。
- 3・5~7 アジア17カ国・地域の海上警備機関による海賊対策専門家会合がインドネシア・ジャカルタで開催され、最近の海賊対策や事件の事例、情報交換の推進、地域協定に向けた予備協議などが開催された。
- 3・6 国土交通省は、「都市間における効率的で環境にやさしい物流体系の構築に関する検討会(モーダルシフト検討会)(座長：加藤俊平東京理科大学教授)第2回会合を開催し、物流分野での環境負荷低減の必要性とその実現方法の検討など意見交換をおこなった。
- 3・11 当協会は、海上通信の高度化に関する講演会「どうなる？どうする？これからの海上インターネット」を海運ビルで開催した。
- 3・12 国土交通省は、「海事政策当局者等による専門家会合(議長：栗林忠男慶応大学法学部教授)」を東京で開催した。同会合には、アジア地域15ヶ国の官民関係者および国際海事機関(IMO)、国際海事局(IMB)の代表者が参加した。
- 3・15 交通政策審議会海事分科会(分科会長・千速晃新日本製鐵社長)は、船舶建造の中間的指針として向こう5年間の適正船腹量を予測した「2001-05年度の内航適正船腹量」を策定し、国土交通大臣に答申した。これによると2001年6月末現在の現有船腹量は、01年度の適正船腹量と比較した場合、貨物船3.9%(10万8,000トン)、油送船で7.3%(11万8,000トン)の過剰となった。
- 3・18 国際海事機関(IMO)設計設備小委員会がロンドンで開催された。
- 3・18 国土交通省は、主要5港(東京、横浜、名古屋、大阪、神戸)の平成13年11月分の実績を発表した。これによると同月の入港船舶は、16,638隻(前年同月比4.4%減)、7,683万総トン(同増減なし)であり、そのうち外航は、3,327隻(2.8%減)、5,871万総トン(0.8%減)、内航は13,311隻(4.8%減)、1,812万総トン(2.3%)であった。
- 3・19 アジア船主フォーラム(ASF)保険法務委員会第7回中間会合が香港で開催された。
- 3・20 当協会は、海運関係者など実務者を対象とした「環境セミナー」を海運ビルで開催した。
- 3・25 アジア船主フォーラム第5回シッピングサイクリング委員会中間会合が台北で開催された。

- 3・29 国土交通省は、平成13年12月分の内航船舶輸送統計月報を発表した。これによると総輸送量は4,369万トン(対前年同月比8.9%減)207億4,667万トンキロ(同7.1%減)となっている。
- 3・29 国土交通省は、平成14年1月分の造船43工場の鋼船建造実績を発表した。これによると起工は18隻98万3千G/T(国内船1隻で569G/T、輸出船17隻で98万2千G/T)竣工は、27隻、132万7千G/T(国内船1隻で409G/T、輸出船26隻で132万6千G/T)であった。
- 3・29 交通政策審議会港湾分科会(分科会長:須田八戸工業大学教授)が開催され、国土交通大臣より諮問された、平成15年度で終了する港湾整備7ヵ年計画に続く新たな港湾政策のあり方について審議がなされた。また今後の審議は、同分科会の下に「物流・産業」および「環境・安全」の2つの部会を設置・検討することも併せて了承され、同分科会での結果が本年7月開催予定の港湾分科会に報告されることとなる。
- 4・4~5 OECD造船協定問題に関する関係業界ヒアリングが実施された。
- 4・10 国土交通省は、2001年12月末現在の内航船腹量を発表した。これによると船腹量は7,073隻、391万7千総トン、706万7千重量トンで、2001年9月末時点と比べ19隻減少、重量トン、総トンベースともに1.1%の増加となった。
- 4・11 2002年度港湾春闘が妥結した。
- 4・11 国土交通省は、2002年3月分の新造船建造許可集計結果を発表した。これによると、国内・輸出船合計27隻105万6千総トンで前年同期と比べ17隻減少、総トン数で46%減少した。
- 4・19 国土交通省は、内航船乗組み制度検討委員会の初会合を開催した。同会合は、船員の適正な労働環境、安全・安定運航の確保を前提にして効率的な船舶職員の配乗体制を再構築することとしている。
- 4・19 当協会は、公海上を航行中のパナマ籍タンカー「TAJIMA」で発生した殺人事件に関し、扇国土交通大臣、川口外務大臣、森山法務大臣、縄野海上保安庁長官ならびにアダメスパナマ共和国特命全権大使に対して本事件の早期解決に関する要望書を提出した。
- 4・22 第5回シップ・リサイクル連絡協議会が海運ビルにて開催された。
- 4・22~26 IMO第84回法律委員会がロンドン・IMO本部で開催された。
- 4・25 当協会は、公海上を航行中のパナマ籍タンカー「TAJIMA」で発生した殺人事件に関し、被疑者の仮上陸等を求める緊急要請として森山眞弓法務大臣に要望書を提出した。
- 4・26 国土交通省は、次世代内航海運懇談会(座長:杉山武彦一橋大学副学長)第6回会合を開催し、「次世代内航海運ビジョン 21世紀型内航海運を目指して」を公表した。
- 4・25~26 第101回OECD造船部会がパリで開催された。
- 4・25 国土交通省は、平成14年2月分の造船43工場の鋼船建造実績を発表した。これによると起工は14隻、71万7千G/T(国内船は無し)竣工は、19隻、80万1千G/T(国内船は無し)であった。
- 4・26 国土交通省は、「東京国際空港の再拡張に係る航行安全基礎調査検討会」の初会合を開催した。
- 4・29 政府は、平成14年春の叙勲・褒章受章者を発表した。当協会会員会社関係者では、勲三等瑞宝章に、鱧重之(元大阪商船三井船舶副社長)氏が受章された。
- 4・29~5・3 92年国際油濁補償基金第6回臨時総会等がロンドン・IMO本部で開催され、追加補償基金に関する議定書案採択のための外交会議の開催費用および環境損害の認定基準等について審議が行われた。
- 4・30 国土交通省は、平成14年1月分の内航船舶輸送統計月報を発表した。これによると総輸送量は4,061万トン(対前年同月比6.3%減)198億2,804万トンキロ(同1.0%減)となっている。
- 5・7 国土交通省は、今後の港湾物流政策について検討を行う交通政策審議会「第1回物流・産業部会(座長:杉山武彦一橋大学教授)」を開催し、スーパー中樞港湾構想につき同省が政策案を提示、参加委員からの意見を求めた。
- 5・8 当協会は、公海上を航行中のパナマ籍タンカ

- 「TAJIMA」で発生した殺人事件に関し、被疑者の仮上陸に関し、4月25日の要望書に基づき改めて森山法務大臣、扇国土交通大臣、川口外務大臣ならびに縄野海上保安庁長官に要望書を提出した。
- 5・10 国土交通省は、第5回内航船員養成における即戦力化等に係る検討委員会（委員長：加藤俊平 東京理科大学教授）を開催し、「内航船員養成における即戦力化等に係る提言」を取りまとめた。
- 5・15 4月7日に公海上を航行中のパナマ籍タンカー「TAJIMA」で発生した殺人事件に関し、被疑者2名を仮拘禁するための措置が実行され、世界的な海上輸送におけるテロ防止対策、バルクキャリアの安全対策などが審議された。
- 5・15～24 国際海事機関（IMO）第75回海上安全委員会（MSC75）がロンドンのIMO本部で開催され、世界的な海上輸送におけるテロ防止対策、バルクキャリアの安全対策などが審議された。
- 5・17 海運大手3社の2002年3月期決算が出揃った。それによると主力のコンテナ船事業の部門営業損益が運賃の大幅下落で3期ぶりに赤字に転落し、コスト削減や円安効果で埋めきれず、経常利益は下落した。
- 5・17 国土交通省は、2002年4月分の新造船建造許可集計結果を発表した。それによると、国内・輸出船合計36隻、120万7千総トンで前年同期と比べ6隻減少、総トン数で4.5%増加した。
- 5・20 国土交通省は、主要5港（東京、横浜、名古屋、大阪、神戸）の平成14年1月分の実績を発表した。これによると同月の入港船舶は、15,265隻（前年同月比9.1%減）、7,172万総トン（同0.6%減）であり、そのうち外航は、3,058隻（4.3%減）、5,572万総トン（0.1%増）、内航は12,207隻（10.3%減）、1,600万総トン（2.6%減）であった。
- 5・21 国連環境計画パーゼル条約締約国会議 第5回法律作業部会（LWG）第20回技術作業部会（TWG）第2回TWG、LWG合同会議がジュネーブで開催された。
- 5・22 アロヨ・フィリピン大統領より当協会メンバーの長年にわたるフィリピン人船員の雇用および訓練に対する貢献に対する感謝として、崎長会長に感謝状が授与された。
- 5・27 国土交通省は、平成14年3月分の造船43工場の鋼船建造実績を発表した。これによると起工は21隻、111万9千G/T（国内船4隻で1,578G/T、輸出船17隻で111万7千G/T）、竣工は30隻、128万6千G/T（国内船3隻で663G/T、輸出船27隻で128万9千G/T）であった。
- 5・28 アジア船主フォーラム（ASF）第11回総会が台北で開催された。
- 5・28 国土交通省は、平成14年2月分の内航船舶輸送統計月報を発表した。これによると総輸送量は4,441万トン（対前年同月比0.7%減）、204億389万トンキロ（同2.2%減）となっている。
- 5・29 国土交通省港湾局は、局内検討組織「国際ハブ港湾のあり方研究会」（座長：稲村肇東北大学教授）の最終会合を開催し、国内外のトランシップ貨物を日本の主要港に集中させるための方策が検討された。今回まとめられた内容は、6月10日開催予定の交通政策審議会（港湾分科会）第2回物流・産業部会での検討材料として報告される予定。
- 5・29 学識経験者、業界団体、国土交通省などの関係者で構成される「内航海運制度検討会」初会合が国土交通省で開催され、4月26日に策定された次世代内航海運ビジョンで、行政の取り組み施策のうち事業・船員安全規制見直しに関して検討を行った。
- 6・10 国土交通省は、交通政策審議会港湾分科会第2回物流・産業部会（部会長：杉山武彦一橋大学教授）を開催した。同部会は『経済社会の変化に対応し、国際競争力の強化、産業の再生、循環型社会の構築などを通じてより良い暮らしを実現する港湾政策のあり方』が交通政策審議会に諮問されたのを受け、その具体的検討の場として設置されたもの。
- 6・12～13 国際海運会議所（ICS）／国際海運連盟（ISF）は、ノルウェー・オスロでそれぞれ年次総会を開催した。
- 6・13～14 国際運輸労連（ITF）は、ロンドンで公正慣行委員会（FPC）を開催した。同委員会において、フィリピン船員組合アモサップ（AMO-

- SUP)は、便宜置籍船(FOC)に乗り込む船員の最低賃金(ベンチマーク)の凍結について動議を行ったが、本問題については継続協議となった。
- 6・17 国土交通省は、バヌアツ籍便宜置籍船(FOC)船に配乗される日本人船員の海技免状について、バヌアツ政府が承認するための二国間協定が締結された。これは、8月1日から完全実施される1995年改正STCW条約(船員の訓練・資格証明・当直基準に関する国際条約)が船籍国と船員の国籍国間の承認協定を求めているためである。
- 6・19 当協会は第55回通常総会を開催した。
- 6・20 外航中小船主協会は第44回定時総会を開催した。
- 6・20 国土交通省、海上保安庁、法務省、外務省で構成する「日本関係外国籍船内における犯罪に関する諸問題検討会」の初会合が開催され、外国籍船上で犯罪等が発生した際の早期解決を図るため、関係省庁だけでなく、便宜置籍(FOC)国政府や船社などを含めた連絡体制の構築について意見交換を行った。
- 6・24 パナマ運河庁(PCA)は、運河通航料金を平均13%値上げする問題について、各国大使館と意見交換をおこなった。そのなかで、わが国政府は、同料金の値上げ反対を主張する当協会の意見書を同運河庁に提出した。
- 6・24 国土交通省は、平成14年3月分の内航船舶輸送統計月報を発表した。これによると総輸送量は4,627万トン(対前年同月比1.4%増)、210億2,365万トンキロ(同3.6%減)となっている。
- 6・24 国土交通省は、交通政策審議会港湾分科会第3回物流・産業部会(部会長:杉山武彦一橋大学教授)ならびに第3回環境・安全等部会(部会長:須田熙八戸工業大学教授)を開催し、港湾局が提示した『中間報告』(案)について、それぞれ討議を行った。
- なお、次回港湾分科会(7月12日)に、これまでの討議結果を踏まえた『中間報告』が答申される予定。
- 6・25 当協会は、第1回「外国籍船上での犯罪等検討タスクフォース」会合を開催した。
- 6・26 国土交通省は、IMO等国際機関での船舶解撤に係る審議へのわが国の対応を検討するため官民の海事関係者からなる「シップリサイクル検討委員会」を設置、その初会合を開催した。
- 6・26~27 主要8カ国(G8)の首脳会議(サミット)がカナダ・カナナスキスで開催され、国際交通システムのテロ対策を推進する行動文書が採択された。海事保安については、IMOにおいて審議中のテロ対策を支持する内容となっている。
- 6・28 国土交通省海事局および当協会は、わが国の外航海運企業税制のあり方について討議するための産学官のメンバーによる「外航海運企業税制検討会」の初会合を開催した。
- 6・28 国土交通省は、「我が国造船業及び舶用工業の現状と課題の分析と今後予想される取るべき措置、国際対応のあり方等について検討し、産業戦略の明確化とこれからの政策指針を確立すること」を目的に「造船産業競争戦略会議」を設置し、その初会合を開催した。
- 6・28 国土交通省は、「国際船舶制度に係る施策の具体化のための検討・施策立ち上がり後のフォローアップをおこなうための官労使参加による検討会」の初会合を開催した。
- 6・28 国土交通省は、平成14年4月分の造船43工場の鋼船建造実績を発表した。これによると起工は19隻、71万G/T(輸出船のみ)、竣工は13隻、60万6千G/T(輸出船のみ)であった。

日本船主協会会員名簿

会員名

届出代表者役職名・氏名

京浜地区所属(67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 | 田淵啓仁 |
| 旭タンカー株式会社 | 取締役社長 | 菊間邁 |
| 東海運株式会社 | 取締役社長 | 関司満雄 |
| 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 | 竹村治 |
| 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 | 中部由郎 |
| イースタン・カーライナー株式会社 | 取締役社長 | 長手孝 |
| 日之出汽船株式会社 | 取締役社長 | 小林進二 |
| 邦洋海運株式会社 | 取締役社長 | 内藤吉起 |
| 出光タンカー株式会社 | 取締役社長 | 北村修一 |
| 飯野海運株式会社 | 取締役社長 | 太田健夫 |
| インターエイシアライン株式会社 | 取締役社長 | 本荘卓彌 |
| 乾汽船株式会社 | 取締役社長 | 乾新悟 |
| 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 | 神原真人 |
| 株式会社関西ライン | 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 |
| 株式会社キーマックスマリタイム | 取締役社長 | 栢原信郎 |
| 近海郵船株式会社 | 取締役会長 | 齋藤正一 |
| 国際エネルギー輸送株式会社 | 取締役社長 | 廣瀬忠邦 |
| 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 |
| 共栄タンカー株式会社 | 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 |
| 三菱鉱石輸送株式会社 | 取締役社長 | 松宮俊明 |

| | | |
|-------------------|-------|--------|
| 三井近海汽船株式会社 | 取締役社長 | 渡辺 豊 |
| 宗像海運株式会社 | 取締役社長 | 市倉 則勝 |
| 日本マリン株式会社 | 取締役社長 | 関根 隆太郎 |
| 日本海運株式会社 | 取締役社長 | 熊野 武 |
| 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 |
| 日産専用船株式会社 | 取締役社長 | 住友 昭夫 |
| 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 | 足達 幸治 |
| 日鐵物流株式会社 | 取締役社長 | 阿部 久 |
| 日鉄海運株式会社 | 取締役社長 | 川戸 健 |
| 三光汽船株式会社 | 取締役社長 | 松井 毅 |
| 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 | 小林 公孝 |
| 新和海運株式会社 | 取締役社長 | 鷲見 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 | 鈴木 邦雄 |
| 商船三井近海株式会社 | 取締役会長 | 田村 茂 |
| 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 | 香藤 繁常 |
| 昭和油槽船株式会社 | 取締役社長 | 鳥飼 万歳喜 |
| 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 | 綿貫 武 |
| 太平洋汽船株式会社 | 取締役社長 | 秋山 滋 |
| 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 | 伊藤 淳 |
| 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 |
| 鶴見サンマリン株式会社 | 取締役社長 | 岩本剛 |
| 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 | 小澤浩次 |

阪神地区所属(32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 | 三上文彦 |
| 大光海運株式会社 | 取締役社長 | 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 | 小林宏志 |
| 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 | 林忠男 |
| 神戸船舶株式会社 | 取締役社長 | 原田弘 |
| 国華産業株式会社 | 取締役社長 | 梶木久和 |
| 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 |
| 美須賀海運株式会社 | 専務取締役 | 倉谷義雄 |
| 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 |
| 浪速タンカー株式会社 | 取締役社長 | 福岡孝一 |
| 新田汽船株式会社 | 取締役社長 | 新田伸博 |
| 大阪船舶株式会社 | 取締役会長 | 小谷道彦 |
| プリンス海運株式会社 | 取締役社長 | 長手裕 |
| 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 |
| センコー株式会社 | 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 |
| 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 | 田淵訓生 |
| 太洋日本汽船株式会社 | 取締役社長 | 林忠男 |

会員名

届出代表者役職名・氏名

| | | |
|-----------------|-----------|-----------|
| 大 塚 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 | 木 谷 光 徳 |
| 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（5社）

| | | |
|-------------------------|-----------|---------|
| 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 |
| 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 | 坂 田 守 |

船協海運年報 2002

2002年12月24日 発行

編集・発行 社団法人 日本船主協会
〒102-8603 東京都千代田区平河町2-6-4(海運ビル)
電話 : (03) 5264-7188
FAX : (03) 5226-9166
URL : <http://www.jsanet.or.jp/>

印刷 (株)タイヨーグラフィック

