

海運関係規制緩和要望項目

平成15年9月30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外貨埠頭公社の埠頭等貸付料の適正化

原価主義に基づく料金の妥当性の検証および荷動きの実態や公共埠頭料金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

本年7月23日より輸出入・港湾関連手続のシングルウィンドウ化が関係各省庁により実現されているが、実態は各種申請・手続の見直しや簡素化がなされておらず利便性の向上には結びついていない。従って、全ての関連手続を対象として、申請の必要性が失われたもの、申請の中で削除できる項目、さらに省庁間に共通する項目の標準化、統一化できるものを抽出した上で、申請手続を徹底的に削減・簡素化するとともに、関係官公庁によるデータの共通化を図り、提出が義務付けられている各種統計資料を抜本的に見直すよう要望する。（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

国土交通省「船員職業紹介等研究会」が取りまとめた「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（2002年7月15日）」に於いて、常用雇用型船員派遣事業の制度化の方向と、これに伴い、現在禁止されている民間による船員労務供給事業に該当しない形態の整理が必要であるとして、船舶管理契約による管理船舶への配乗は労務供給事業には該当しないとの見解が出されている。

船員法上の船員の範囲について、上記見解に沿って明確化し、船舶管理契約による管理船舶に配乗する船員等について、外国籍船に雇入れされる場合も含め船員保険の被保険者資格を付与する措置を実現されることを要望する。

3. 船員職業紹介事業等の許可

職業紹介の自由化について国土交通省「船員職業紹介等研究会」に於いて取りまとめられた「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（2002年7月15日）」の結論、ILO条約（179号）採択の趣旨、及び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、職業紹介事業を行えるように船員職業安定法を改正されることを要望する。

II. 実務上改善を要する項目

<船舶無線関係>

4. 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（インマルサット船舶地球局、海岸地球局）は同一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KDDIとなっている。しかしながら、船舶地球局はGMDSS設備として搭載が義務付けられるものであり、運航管理者が当該設備を所有し、無線従事者の配置を含め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官庁との間に入ることで手続きが煩雑となる面もあることから、義務船舶局に併設される船舶地球局の設備は、船舶局の一無線設備とし、船舶の運航管理者を免許人とするよう見直すべきである。

なお、外国においてわが国と同様の制度を採用している国があるとは聞いていないが、各国における制度の状況も参考として対処すべきである。

5. 第三級海上無線通信士認定講習及び船舶局無線従事者証明訓練の海外における実施(新規)

第三級海上無線通信士認定講習及び船舶局無線従事者証明訓練は日本国内で日本語で行われており、同講習及び訓練による免状及び訓練証書の取得は日本籍船上で通信長として無線業務を実施することが出来る第三級海技士(電子通信)免状の取得条件となっている。

現在の制度では、外国人船員は同講習及び訓練を受講することができない為、第三級海技士(電子通信)免状を取得出来ず、日本籍船上で通信長として無線業務を実施することが出来ない。

日本人乗組員が減少する中、外国人船員を対象とした同講習及び訓練を海外で実施する制度を確立することを要望する。

<港湾・海務関係>

6. 瀬戸内海における危険物積載船を除く巨大船への航行制限の緩和

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制限している。浦賀水道航路や伊良湖水道航路では夜間航行は制限されておらず、上記航路においても、航行制限の見直しをするべきである。

7. 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の裁量に委ねている。わが国では当該1ヵ月延長を認めておらず、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政府が発給するもので

あり、有効性を認めるべきである。

8. 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、無線検疫制度の適用を受けられず、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、本邦港湾まで概ね4日程度で到着するため検疫錨地において検疫を受けなければならないが、コンテナ船の効率的運航を阻害する。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、マニラ港出港船についても同様の措置が必要。

9. 船舶に備え付ける医薬品等の見直し(新規)

船員法及び告示において品名まで規定されているが、既に製造中止となっているものがあったり、外地では入手不可能であるなど、現状に則していない為医薬品の品名を削除するか訂正するなどの見直しを要望する。

10. 雇入れ契約の公認手続きの見直し(新規)

日本籍船において雇入れ契約の公認手続きは船長又はその代理人(船舶所有者又は海事代理士)が行なうことと船員法及び海事代理士法で規定されており、現在船長自らが運輸局窓口へ出頭している。

日本人乗組員が少数化していることなどから、上記手続き業務を外国人乗組員等による手続きでも可能とするか、E-MAIL や FAX による電子通信による申請を認める制度を確立することを要望する。

11. 船員個票の廃止(新規)

外航日本人船員の多くは常時雇用船員であり、これら常時雇用船員にとって船員個票は形骸化しているので廃止を要望する。

12. 外国人船員に対する船舶衛生管理者資格の付与及び認定(新規)

日本籍船において、外国人船員が船舶衛生管理者となれない為、少ない日本人船員への業務の過度な偏りが出来ており、外国人船員が船舶衛生管理者となれる制度を確立することを要望する。

13. 船舶衛生管理者適任証の発給手続きの見直し(新規)

船舶衛生管理者適任証は申請者の住所地を管轄する地方運輸局経由で国土交通大臣に申請することになっているが、単身赴任者など住所地と勤務地が一致しない場合もあるので最寄りの運輸局で申請可能とする制度を確立することを要望する。

14. 海外駐在員に対する海技免状更新手続きの見直し(新規)

現在の制度では、海技免状の更新手続きについて、必要書類は郵送で申請可能となっているが必要な健康診断については日本で受診しなければならないが、海外駐在員などの申請者にとっては負担が大きいため、外国の医療機関での健康診断も認める制度とすることを要望する。

15. 船員手帳の健康診断における指定医制度の廃止(新規)

船員法により要求される年 1 回の健康診断は、船員手帳への記載が指定医に限定されている。指定医から遠隔地に居住している者の為に最寄りの医師による健康診断を認める制度とすることを要望する。

16. 欠員届・欠員補充届の見直し(新規)

欠員届・欠員補充届の手続き要領の電子化が図られているが、郵便番号が必須入力項目になっている為、外国人船員については電子化システムを利用できず運輸局へ出向かなければならない。外国人船員に対応したシステムへの改善を要望する。

17. 就業規則上の定員記載の廃止(新規)

就業規則に定員の記載が求められる為、定員の変更毎に届出が必要となる。

最少定員は最少安全配員証書に基づき担保されている為、就業規則上の定員記載を廃止することを要望する。

18. 放射線業務従事者にかかる健康診断結果の報告の廃止(新規)

船上で放射線業務に従事する者は 6 ヶ月毎の健康診断と、船舶所有者による診断結果の運輸局への報告及び 10 年間の記録保管が求められている。

診断記録の確認は船員労務官による検査時にも行われ重複している為、健康診断毎の報告は廃止されることを要望する。

19. 海技免状記載事項の見直し(新規)

STCW 条約で要求される海技免状の有効期間は 5 年以下であるが、日本の海技免状は有効期間が 5 年以上の表記になっている為、PSC 検査時に指摘される場合があるので、STCW 条約の要件を満たすように海技免状の有効期間の見直しを要望する

20. 海技試験制度の見直し(新規)

海技試験の受験申請は試験開始日の 35 日前から 15 日前までに行わなければならないが、その後の筆記試験及び口述試験の受験には長い日数を要する制度となっているが、受験者がタイミングよくこれらの期間に休暇をとれるとは限らないので、申請日から受験日までの日数を短くすることを要望する。

また現在、筆記試験期間が完了したあと口述試験期間となっている為、口述試験のみの受験者は申請してから受験日まで長い日数を待機せねばならないので、口述試験のみの受験者がいる場合は筆記試験期間と同時期から口述試験を開始するなどの申請日から受験日までの日数を短くすることを要望する。

21. 『限定近海船』の船員配乗要件の早期具体化

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事等から、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。

船舶安全法関係では、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こととして、直

線航行が可能な所謂「限定近海船」が平成13年10月までに措置されている。(但し、本州～沖縄航路の一部においては「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。)

しかし、現状の船舶職員の配乗(人数・資格)については、船舶安全法上の「限定近海区域」のような区分がないため、船舶安全法に定める航行区域での航海が不可能となっている。

この問題については、平成14年4月に設置された官民および学識経験者で構成される「内航海運乗組み制度検討会」の下部組織「内航貨物船部会」の中間報告のなかでは、限定近海の新設(船舶職員法の配乗表に係る航行区域の見直し)が検討議題になっていることから、結論を取りまとめ、限定近海船のスムーズな運航を早急に実現するよう要望する。

<保険関係>

22. 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>

23. 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。但し、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。

24. 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>

25. 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・登録の一元化

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嘱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いること、さらに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・登録を可能にしていきたい。

本件については、申請者の負担軽減の観点から、登記・登録の実質的な検討を行い、その結果を踏まえ所要の措置を講ずるとされていながら未だ長期にわたり措置されていないので早期実施をお願いしたい。

②船舶原簿と船舶登記簿の変更手続きの一元化

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嘱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、速やかに変更手続きの一元化を実現していただきたい。

本件については、事務の一元化までの間、国民の負担を出来る限り軽減するための制度として、管海官庁からの嘱託による変更登記の制度（嘱託制度）を採用する方向で、その具体的方法を検討中との回答があるが、早期実施をお願いしたい。

③国際船舶を海外譲渡する際に提出する書類の見直し

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（英文・和文）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（英文・和文）の提出が求められている。登録抹消手続きを行う際の売買契約書の提出を不要とする方向で具体的措置の検討中とのことであるが、速やかに実現していただきたい。

また、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・委任状については、国際化の流れに鑑み、英語を正文とするものについては、和訳の添付を不要としていただきたい。

26. 船舶の建造許可に当たっての手続きの一層の簡素化

船舶の建造許可申請手続きの簡素化については、現在検討が進められている OECD 造船協定が発効した際に、臨時船舶建造調整法の改廃を含む建造許可制度の抜本的見直しを行うとのことであるので、同協定発効後速やかな見直しをお願いしたい。

また、同協定発効前における手続きの簡素化については、平成15年度初頭の実施を目標として検討を行っているとのことであるが、早期の実施をお願いしたい。

27. 船舶運航事業者の提出する報告書・届出等の廃止を含む抜本的な見直し

法律・省令等に基づき、船舶運航事業者には、「外航船舶運航実績報告書」、「外航船舶動静報告書」等の提出が必要とされている。また、例えば、定期航路事業については、寄港地や船舶に変更が生じた場合、「外航貨物定期航路事業変更届出」等の提出が必要となっている。

これら報告書については、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と重なるデータが多く、また貨物輸送の現状にそぐわないと思われるデータの提出も求められているため、船舶運航事業者にとって過度の負担となっている。近年、各種手続きについての電子化やワンストップサービスの実現が図られており、省庁間のデータ共有化が図られれば、これら報告で求められているデータの事業者による提出は不要になるものと思われる。

現在、簡素化可能な書類・項目の個別具体的な抽出に当たり、新たな要望の提出により再検討するとの回答がなされているので、廃止を含む抜本的見直しをお願いしたい。

28. 労働統計調査の統合(新規)

国土交通省よりその調査が依頼される「船員統計調査」と「労働統計調査」は、内容が重複しているのでどちらか一方の調査への集約を要望する。

29. 解撤等のために輸出される船舶のバーゼル法に基づく輸出承認手続きの廃止(新規)

1989年に制定された「特定有害廃棄物の国境を越える移動及びその処分の規制に関するバーゼル条約」(以下、バーゼル条約)では、条約制定当時解撤船舶をその対象とすることが考慮されていなかったことから、2004年10月の第7回締約国会議までに、解撤船舶がいつ有害廃棄物となり得るかという問題も含め、同条約の解撤船舶への適用について法的側面からの検討を行うこととしている。

当協会の了解ではこれまでに解撤船舶全体を有害廃棄物とみなす事例があるのはオランダ、トルコ、ベルギーのみで、このうち、オランダ、トルコにおいては、輸出入を拒否された船舶が港に放置され、環境保全という条約本来の趣旨を歪めることとなっている。また、2003年中に策定される国際海事機関(IMO)のシップリサイクルに係るガイドラインの最終案では、リサイクル国に解撤船を引渡す船主は旗国とリサイクル国に報告すべきとするに留めているが、これは自由に国境を越えて活動する船舶にバーゼル条約の考え方をそのまま当て嵌めることは拙速であり、更なる議論が必要との配慮からである。

このような状況下、わが国では、平成11年5月の通達「解撤等を行うために輸出される船舶の輸出承認について」(以下、通達とする)により解撤船舶をバーゼル条約の対象とする見解を示しているが、同条約の手続きに従って解撤船舶を輸出することは実質的に不可能である。バーゼル条約の対象となる物質は船舶運航に必要な機器類の内部などにも含まれていることから、その全てを把握することは極めて困難であるとともに、リサイクル国への最終航海前にそれらの機器類を除去することは船舶の安全運航に支障を来しかねない。

以上のように、船舶へのバーゼル条約の適用については、国際的な議論が未だ進行中であり、こうした動きと歩調を合わせると共に、日本籍船の円滑な解撤を実施するために同通達を廃止するよう要望する。

30. 内航輸送用トレーラー・シャーシの車検制度の緩和(新規)

現行制度では、主に海上輸送用であるトレーラー・シャーシの自動車検査証の有効期限は、毎日陸上輸送している一般のトラック同様1年である。しかし、シャーシは動力を持たず、トレーラー(ヘッド)に牽引されるだけであり、また、本船船内または港頭地区駐車場に停車している状態が長く、走行距離は短いものとなっている。

このため、内航輸送用のトレーラー・シャーシに対する車検制度を現行の1年から3年にすべきである。

31. 内航輸送用トレーラー・シャーシの車庫に関する規定の見直し(新規)

自動車の保有者は車庫法により保管場所を確保しなくてはならないが、同法は海上輸送用トレーラー・シャーシについても適用される。現行ではシャーシも一般のトラック同様、車庫が必要であるが、内航輸送用シャーシの車庫の利用実態は、船内及び港頭地区の駐車場に限られ、かつ運用上常時海上輸送のものもある。

また、トレーラーヘッド、シャーシ夫々1台ずつの車庫取得に加え、港頭地区におけるヤードの確保が仕出し地/仕向け地両方で必要となり、実質取扱いトレーラー・シャーシの約4倍の車庫の確保が必要となる。

このため、内航輸送用に利用されるシャーシについては、利用実態に合わせて車庫に関する規制を見

直し、車庫一台のスペースで複数台数登録できるようにすべきである。

32. 国内海上輸送船舶の使用する燃料油に関わる特例措置の導入(新規)

わが国では国内海上輸送船舶の使用する燃料は内貨油として、石油税及び輸入関税等が賦課されており、国内各産業の割高な物流コストの一因となっている。

従って、国内各産業の物流コスト引下げの観点から、内航船の運航コストに占める割合の大きい燃料油については、免税油の使用を認めるなどの特例措置を講ずるべきである。

特に、環境の視点より、物流分野においてはモーダルシフトの推進が強く求められていることから、これを早急に推進するためにもこの特例措置は是非必要と考える。

以上

輸出入・港湾諸手続き全般の一層の簡素化に関する具体的内容

1. 港湾諸手続きの簡素化関連

- ① 現行の港湾・輸出入諸手続き全ての見直し
 - ・ 各種手続きの改廃に向けた検討
 - ・ 申請書類の徹底した簡素化
 - ・ 従来 of 慣行等 of 見直し（現物主義の廃止、簡易申告制度 of 抜本的改善、事後申告 of 検討等）
- ② 入出港時に提出する各種書類 of 徹底した簡素化と EDI 化・ペーパーレス化
 - ・ NACCS データ of 有効活用による船社等に課されている届出義務 of 免除
 - ・ 申請データや各種統計資料 of 関係官公庁による共有化
 - ・ EDI 対象メッセージ of 統一及び各コード of 標準化
 - ・ システム使用料 of ミニマイズ化等、申請者 of 負担軽減

2. 輸出入手続 of 簡素化

- ① 通関関係
 - ・ CSC プレート付輸入（非マル関）コンテナ of 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 of 承認
 - ・ 海上コンテナ of 内貨 of 輸送禁止（2 回以上） of 緩和または廃止
 - ・ 免税コンテナ of 再輸出期間 of 延長
 - ・ 同再輸出機関延長申請提出義務 of 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） of 空荷での再輸出に対する免税措置 of 拡大
 - ・ フラットベッドコンテナ of 輸出入貨物 of 容器輸出入（納税）申告義務 of 廃止
- ② 植検関係
 - ・ 植検対象貨、内航船接続時 of 積替届 of 廃止

以上