

せんきよう

2005

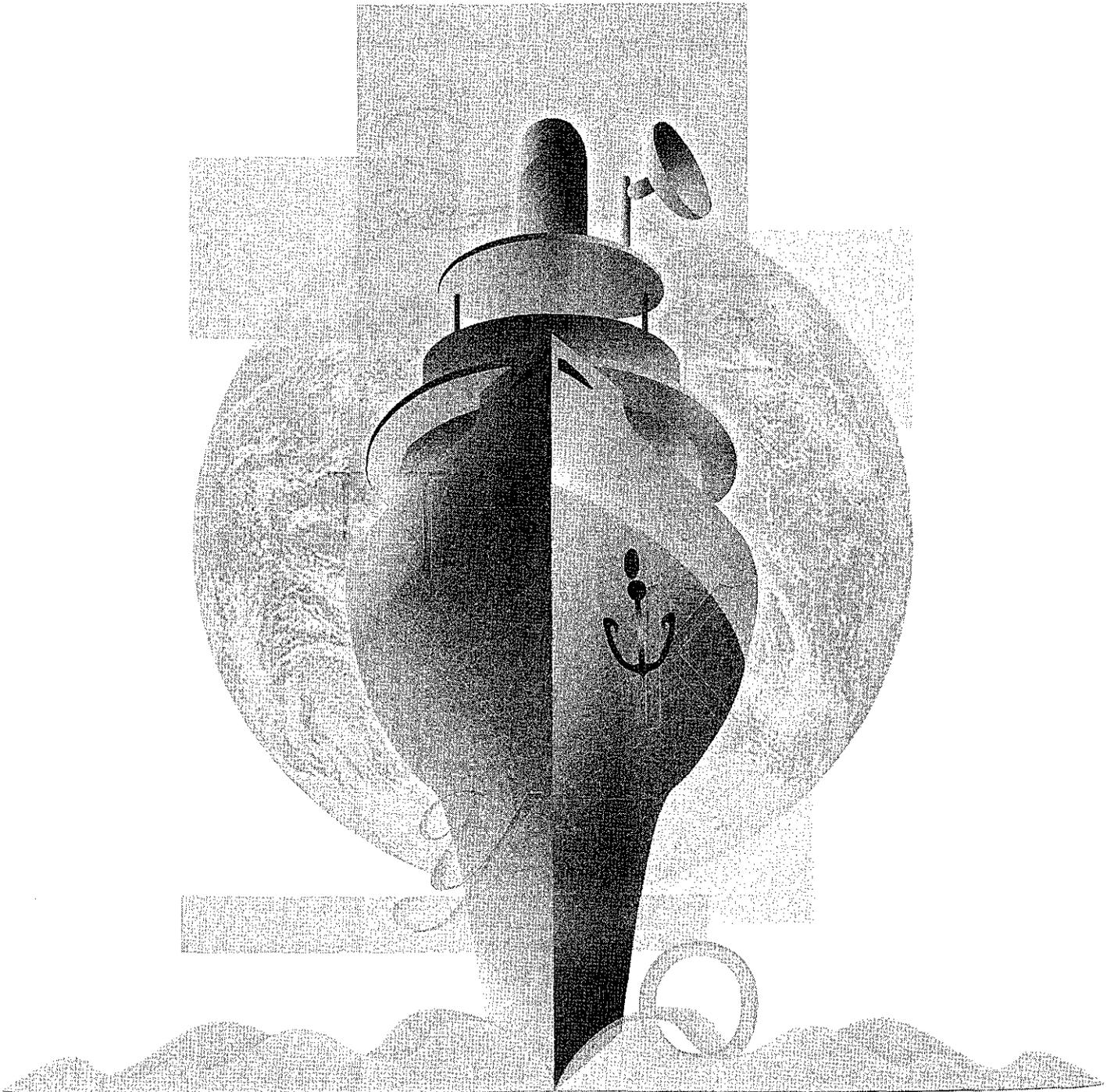
7

社団法人 日本船主協会

●No.540●

海運ニュース

水先制度抜本改革 新制度の具現に向けてステップアップ
—水先制度のあり方に関する懇談会報告等について—



せんきょう

7

JULY 2005

■特別欄		1	
日本船主協会第58回通常総会			
■海運ニュース		7	
■国際会議レポート		7	
1. 電子海図情報表示装置の搭載義務化は見送られる —IMO 第51回航行安全小委員会(NAV51)の様様—			
■内外情報		9	
1. 水先制度抜本改革 新制度の具現に向けてステップアップ —水先制度のあり方に関する懇談会報告等について—			
2. 日本籍船の配乗要件および日本人海技者の確保・育成について全日海との基本合意に至る —船員・船籍問題労使協議会について—			
■国際海事World webから		24	
国際海事機関 IMO			
■Washington 風		26	
海運日誌(6月)	30	海運統計	32
船協だより	31	編集雑感	36
■困み記事			
・船社/荷主業界が定航海運を巡る諸問題について意見交換		28	
・「海運統計要覧2005」の発行について		28	
・不正薬物の押収量は依然増加傾向		29	

日本船主協会第58回通常総会

当協会は、平成17年6月15日、海運クラブ国際会議場で第58回通常総会を開催した。

新会長に鈴木邦雄・商船三井会長を選任するとともに、第58回通常総会決議案を全会一致で採択した。

今総会で採択された第58回通常総会決議は、以下の通り5つの項目から構成され、「わが国海運の競争力強化」、「経済・社会の変化に即した構造改革の実現」、「安全運航の徹底および環境保全の推進」、「国際問題への適切な対応」、「わが国商船隊に乗り組む船員の安定確保策、労務問題等への適切な取り組み」を提言している。

平成17・18年度役員を選任については、以下の



▲第58回通常総会の模様

名簿の通り、会長・副会長および理事・監事が選任された。任期は、2年後の通常総会の日までである。
(総務部：高橋(裕))

第58回通常総会決議

わが国海運は、エネルギー資源や日本国民の生活に必要な物資等を安定的に輸送し、長年にわたりわが国産業・経済の発展と世界貿易を支えるインフラストラクチャーとしての責任を果たしてきた。

外航海運は、現在は好調なマーケットの恩恵を受け総じて好業績であるが、燃料油価格の高騰、造船船価の上昇などコスト要因への強い懸念もある。さらにわが国海外航海運企業とトン数標準税制等の措置が講じられている諸外国海運企業との競争条件の格差は、依然として解消しておらず、特

に好業績下においてはこの差が大きくなるため、わが国においてもトン数標準税制等の早期確立が必要である。

船舶の安全運航については不変の最重要課題であると認識し徹底するとともに、サブスタンダード船排除のための活動も継続して行っていく。環境保全対策については、CSR(企業の社会的責任)の観点も踏まえつつ一層積極的に取り組む。また、IMO等において審議されている船舶の国際規則・基準が適切なものとなるよう、わが国政府を通じ積極的に対応する。



▲矢部海事局長による来賓挨拶

船舶へのテロや海賊等に対する安全確保対策については、実効ある対応をわが国当局に働きかけるとともに、アジア船主フォーラム等の場を通じて関係各国に働きかける。

内航海運は、市況の長期的低迷や燃料油価格の高騰等のコスト要因が顕在化している状況下、運賃・用船料の適正化に係る環境整備に努め、内航海運暫定措置事業を着実に実施していく中で、経営基盤強化、構造改善を推進している。これらを円滑に推進するとともに、今後も国内物流の大動脈として、またモーダルシフトの担い手としての役割を果たしていくための環境整備を強く求めていく。

われわれ海運業界は、その目指す課題の実現を図るため幅広い広報に努めつつ、関係者の理解を得ながら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

- トン数標準税制、魅力ある船籍制度等の外航海運政策の早期確立による国際競争力強化
- 必要な政策金融の確保

2. 経済・社会の変化に即した構造改革の実現

- 水先制度の抜本的な改革の実現
- 企業の活動を阻害する規制の撤廃・緩和

3. 安全運航の徹底および環境保全の推進

- サブスタンダード船排除のための実効ある施策の確立
- 環境負荷の小さい内航船舶へのモーダルシフトの一層の促進

4. 国際問題への適切な対応

- テロ・海賊問題など船舶の安全対策強化への取り組み
- 外航船社間協定に対する独禁法適用除外制度の維持
- カボタージュ制度の堅持

5. わが国商船隊に乗り組む船員の安定確保策、労務問題等への適切な取り組み

- ILO 海事統合条約への適切な対応
- 船員に係る諸制度の改善および国際船員問題等への適切な取り組み
- 日本籍船の配乗要件撤廃

以上決議する。

平成17・18年度役員名簿(平成17年6月15日)

会 長	商 船 三 井	取締役会長	鈴 木 邦 雄 (新)
副 会 長	日 本 郵 船	取締役社長	宮 原 耕 治 (新)

副会長	川崎汽船	取締役社長	前川弘幸(新)
	新日本石油タンカー	取締役社長	神田康孝
副会長(常勤)	日本郵船	取締役	宇佐美皓司(新)
理事(20名)	旭タンカー	取締役社長	菊間邁(新)
	第一中央汽船	取締役社長	野村親信
	イースタン・カーライナー	取締役社長	吉田勝
	八馬汽船	取締役社長	小林宏志
	飯野海運	取締役社長	杉本勝之
	川崎近海汽船	取締役社長	荒木武文
	川崎汽船	取締役社長	前川弘幸
	栗林商船	取締役社長	栗林宏吉
	明治海運	取締役社長	内田和也
	三菱鉦石輸送	取締役社長	白熊邦章
	日本郵船	取締役社長	宮原耕治
	日正汽船	取締役社長	大久保武彦
	日鉄海運	取締役社長	大隅多一郎
	三光汽船	取締役社長	松井毅
	新日本石油タンカー	取締役社長	神田康孝
	新和海運	取締役社長	笈孝彦(新)
	商船三井	取締役社長	芦田昭充
	田淵海運	取締役社長	田淵訓生(元)
	鶴見サンマリン	取締役社長	岩本剛
	鶴丸海運	取締役社長	鶴丸俊輔(新)
監事(3名)	NYKグローバルバルク	取締役社長	川原三郎(元)
	玉井商船	取締役社長	本馬修
	日本造船工業会	常務理事	緑川好浩

鈴木会長挨拶

この度、皆様のご推挙により、会長職を務めることになりました鈴木でございます。何分非力の身ではございますが、皆様のお力添えを賜り、この大任を果たして行きたいと存じます。ご支援、ご協力のほど、何卒よろしくお願い申し上げます。

草刈前会長におかれましては、海運構造改革という大きなテーマに積極的に取り組まれ、トン数標準税制をはじめとする海運税制改正、第二船籍制度の導入、水先制度などの港湾構造改革、外国人船員問題、内航海運活性化といった海運界の重



▲鈴木新会長

要課題の解決に向けてリーダーシップを発揮され、大きな成果を達成されました。なかんずく、水先問題に於いては、水先料金の特別会費による補助金を辞退し、自ら退路を断って改革に臨まれ、補助金に依存しない協会運営体制を確立されました。この2年間のご苦勞、ご尽力、ご功績、そして強力なリーダーシップに対しまして、深甚なる感謝の意と敬意を表したいと存じます。草刈改革に於いて、残念ながらこの2年間で完結しなかった部分については、基本的に私が継承し、私の任期内に達成すべく努力する所存です。

さて、現在、海運業界は、活況を呈する荷動き、好調な市況を背景に、過去に経験したことのない好業績を享受しています。これは、中国による資源輸入の拡大、中国から欧米、とりわけ米国への製品輸出の増大に拠るところが非常に大きく、今後も2008年の北京五輪、2010年の上海万博を控えて、中国経済の成長が続き、海運市況はその下支えによって好況が続くと予想されています。一方で、世界経済を支える米国の双子の赤字の問題、原油などの原料・素材価格の高騰といった不安材料が存在するのも事実であり、また、歴史は繰り返すという教訓も念頭に置くと、先行きを楽観視するばかりではいけないと考えます。

国際競争力の強化と国内の構造改革 (税制改正や水先問題等)

このような状況に於いて、海運業界として、まず取り組まなければならないことは、国際的には税制などの制度間格差の是正による国際競争上のイコールフットイングの実現であり、国内に於いては、水先制度など、高コストの制度の構造改革であります。例えば、前者については、トン数標準税制の導入が喫緊の課題ではありますが、同税制が導入されている国の船社が支払う法人税は我々の何十分の一であり、現在の好業績が続けば、内部留保の差が拡大し、国際競争力上、日本の海運業界が劣位に立たされることが大変懸念されます。また、後者の問題については、海運業界を取り巻く環境が相当のスピードをもって変化していく中

で、旧態依然の制度や体制が未だ残っており、高コストの是正のみならず、必要な制度そのものの維持のための改善は避けて通ることはできません。例えば、水先問題で言えば、料金の是正だけでなく、後継者の育成など、制度そのものが抱える構造的な問題の改善も必要です。海事関係の公益事業についても同様のことが言えます。既に役割を終えたものや、環境の変化等で時代にそぐわなくなったものは、事業を縮小したり、場合によっては廃止することも必要と考えます。

船籍・船員問題

船籍問題については、競争力があり、船主にとって魅力ある我が国船籍制度の実現を目指して、引続き活動していく所存です。全日本海員組合との間で立ち上げた「船員・船籍問題に関する協議会」に於いて、船・機長配乗要件の撤廃、日本人船員（海技者）の確保・育成について基本合意が成立しました。今後は、その合意内容に基づく取組みに着手することが、まず実行しなければならないことと考えます。特に日本人船員（海技者）の確保・育成については、海事産業に於ける将来的な日本人船員（海技者）の不足が予想される中、手遅れになることのないよう船協として何をすべきなのか、もう一度原点に立ち帰って検討する必要があるのではないかと思います。

外国人船員については、船主団体に加え、個別船社も加盟できるアジアを中心とした新しい交渉団体である International Seafarers Employers Group (ISEG) が4月に設立されましたが、その主要メンバーである国際船員労務協会との協力体制を一層強化し、最終的には船員供給国組合との直接交渉というゴールを目指して積極的な活動を行っていく所存です。

内航海運

内航海運関係では、規制緩和を始めとする、経営基盤強化、構造改善のための諸施策にこれまで同様、鋭意取り組んでいきます。また、国内物流という大動脈の基幹輸送モードとして、環境に優

しい内航海運への「モーダルシフトの推進」にも引続き力を傾注していく所存です。

安全運航と環境保全

海運業がライフラインの役割を果たしていく上で、安全運航はその基本となるものです。安全運航の徹底に向けて、サブスタンダード船の排除のための活動も継続していくとともに、船舶の国際規則や基準が適切なものとなるよう国とも協力して国際会議の場で積極的な役割を果たしていく所存です。また、海洋環境保全や地球環境保護については、海難事故や油濁による海洋汚染を防止するために安全運航の徹底を第一義として取り組み、環境保全のための諸課題にも積極的に対応すべく、国内だけではなく、IMOなどの国際会議等の舞台でも当協会の意見を反映させていく所存です。

船舶に対するテロや海賊行為など、船舶の安全航行に脅威を与える国際的な問題については、実効ある対策の整備に向けて、わが国関係当局に積極的な対応を働きかけるとともに、アジア船主フォーラム等の国際的な場を通じて、関係各国への働きかけも行っていきます。

広報の強化

政策要望や税制改正要望等を行う上で、国民が理解を示して我々をサポートしてくれることは極めて重要なことです。そのためには、少しでも多くの国民に海運業をもっと身近に感じてもらうと同時に、国民経済に対して海運が果たす役割に対して関心を持ってもらわなければなりません。残念ながら、海運業は、業界の性格上、一般国民に対する知名度は低いと言わざるを得ません。少しでも多くの国民に海運に対する関心を持ってもらうためには、地道な努力が必要です。我々は、広報活動の重要性を改めて認識し、限られた予算の中ではありますが、効率の良い広報活動を積極的に展開していく所存です。

将来の日本海運のために為すべきこと

最後に、少し中長期的な視点で考えてみたいと

思います。

1970年から2000年までの30年間の世界の海上荷動きと人口の伸びを見てみますと、海上荷動きは25億トンから53億トンへと2.1倍増加、年当たりの平均伸び率は2.5%となっています。人口については、37億人から60億人と1.6倍増加しています。今後も世界の人口は増加し続けるでしょうし、人口大国である BRICs 諸国の経済が発展することも相俟って、これから30年の世界の荷動きは、過去30年間の年平均伸び率の2.5%を上回る増加率で伸張していくことが十分に予想されます。

このような中で、2007年から人口の減少が始まり、製造業の海外移転が引続き進むと予想される日本を発着地とする荷動きが大幅に増加することは期待できません。それ故、我々日本海運が持続的な成長を続けようとするれば、三国間輸送に活路を見出す以外に道はないと言わざるを得ません。

三国間輸送への積極的な取り組みは、今まで以上にグローバル化が進展することを意味します。言い換えれば、船社の海外拠点の拡大、本社機能の一部移管、日本には不寄港の船舶の運航、所有といったことが、今まで以上に進むこととなります。既に、船社にとっての工場である船舶の保有形態、配乗形態については、相当のグローバル化が進んでいます。

将来的にこうした状況がさらに進展することを考えた場合、日本海運に対する支援策として船協は何ができるのか、何をすべきなのか、或いは、国などに何を求めていけばよいのか、少し時間をかけて検討していきたいと考えています。

会長就任に当たり、日本海運の発展に貢献すべく、決意を新たにし、全力を尽くして頑張る所存ですので、関係者の皆様のご支援とご指導を賜りますようお願い申し上げます。

以上

平成17年度事業計画

1. 主要課題への対応

(1) 国際競争力ある外航海運政策の確立

- ① 海運税制の抜本的改革について
- ② 船籍問題について

(2) 水先問題への対応

(3) 船員関係主要課題への対応

- ① 外国人船員問題への対応
- ② ILO 海事統合条約への対応

(4) 内航海運対策

2. わが国海運の競争力強化

(1) 海運企業関係の税制改正および財務問題等への対応

- ① 平成18年度税制改正への対応
- ② 外国税に関する諸問題への対応
- ③ 海運企業の経理・財務問題への対応

(2) 規制改革の推進

(3) 政策金融の確保等海運関係予算への対応

3. 船員問題への対応

(1) 海員組合との政策フォーラムへの対応

(2) 船員保険への対応

(3) 国際船舶に乗組む外国人船員に対するわが国海技資格等取得促進

4. 環境問題への取り組み

(1) バラスト水排出規制問題への対応

(2) 地球温暖化防止に関する諸問題への対応

(3) 海洋汚染防止に関する諸問題への対応

(4) 海上災害防止対策

(5) 大気汚染防止に関する諸問題への対応

(6) 円滑なシップ・リサイクルに向けた取り組み

5. 国際問題への対応

(1) アジア船主フォーラム (ASF)

(2) 外航船社間協定に対する独禁法適用除外制度

(3) コンテナ保安対策強化への対応

(4) WTO 海運自由化交渉等への対応

(5) 各国海運政策への対応

(6) OECD における海運・造船問題

(7) 二国間問題

(8) 内外関係機関等での活動

6. 法務保険問題への対応

(1) 国際油濁補償基金の見直しに関する検討

(2) IMO 法律委員会への対応

7. 港湾問題への対応

(1) 港湾計画策定等への対応

- ① 交通政策審議会港湾分科会
- ② スーパー中枢港湾政策

(2) 港湾料金の適正化等

(3) 港湾諸手続き等簡易化への対応

- ① 真のワンストップサービス実現への対応
- ② Sea-NACCS 利用率の促進

(4) 港運関係 Joint Report (対 FMC) への対応

(5) その他

- ・ ISO/TC104 (貨物コンテナ) 国内委員会関連業務
- ・ 国際貨物コンテナ所有者コード管理業務

8. 船舶の安全性確保への取り組み

(1) 新構造基準に関する諸問題への対応

(2) 貨物の安全な積み付け、運送に関する問題への対応

(3) 船橋設備に関する問題への対応

(4) 船用燃料油規格への取り組み

(5) ポート・ステート・コントロール (PSC) への対応

9. 船舶の航行安全対策への取り組み

(1) 海事保安問題への対応

(2) 海賊問題への対応

(3) マラッカ・シンガポール海峡の航行安全問題への対応

(4) 羽田空港再拡張に伴う航行安全問題への対応

(5) 国際紛争に伴う船舶の航行安全問題への対応

(6) その他

10. 調査広報活動の推進

(1) オピニオンリーダー・マスコミ向け広報

(2) 一般向け広報

(3) 会員向け広報

(4) 海運等に関する統計資料・情報の収集と整理

11. その他の活動

(1) CSR (企業の社会的責任) への取り組み



●国際会議レポート●

1 電子海図情報表示装置の搭載義務化は見送られる —IMO 第51回航行安全小委員会(NAV51)の様態—

IMO（国際海事機関）の第51回航行安全小委員会（NAV51）が、2005年6月6日から10日までロンドンのIMO本部において開催され、電子海図情報表示装置（ECDIS）の搭載義務化、航海記録装置（VDR）性能基準の改正、分離通行帯の指定等について審議が行なわれた。

概要は次のとおりである。

1. ECDISの搭載義務化に関する審議

前回 NAV50（2004年7月開催）において、より一層の航行安全や環境保全の促進を図るためには、ECDIS利用の促進が不可欠であるとの意見が出される一方、問題点として、ECDIS利用時のバックアップとしての紙海図の在り方、利用促進のための搭載義務化についても指摘された。このため、これらについて、ノルウェーを中心とするコレスポンデンスグループ（CG）が詳細を検討し、今次会合に報告することとなっていた。

しかしながら、事前に公表されたCG報告書では、今後数年間で電子海図（ENC）は十分に整備され

るとして、新造船は2010年以降、既存船は段階的に2012年までにECDISの搭載義務化を定める SOLAS条約規則改正案を提案していることが判明した。

これに対し当協会は、ICS（国際海運会議所）の関連委員会やわが国国内のIMO対応委員会などで、ECDISの有用性は認識しているものの、提案された搭載期限までにソフトウェアであるENCが十分に整備される保証がないまま、ハードウェアであるECDISのみを義務化することは時期尚早である等の意見を主張した。その結果、ICSは当協会意見を全面的に支持することを表明するとともに、日本からも、当協会意見に沿ったコメント文書がIMOへ提出されることとなった。

今次会合の全体会議における最初の審議では、ECDIS強制化を全面的に支持する国や、搭載義務化にあたっては客観的な指標を用いた評価が必要であるとする国、また、日本のコメントを支持する国など様々な意見が出されたものの、現在のENC刊行状況に鑑みて、義務化の議論については行な

わないこととされ、作業グループへ検討事項が指示された。

作業グループで詳細が検討された後、全体会議で同グループの検討結果が報告されたが、その報告書には搭載義務化のための規則改正案が含まれていたことから、当初の指示事項に反するとして当該部分の削除を要請する国と、作業グループは義務化についてではなく、その可能性について議論しただけであるとして同報告書を支持する国とに議場は二分され、議論は大いに紛糾した。

最終的には議長提案により、NAVとしての最終報告書には両者の意見を併記しつつ、作業グループ報告書に載せられた搭載義務化に関する規則改正案は、NAVでの未承認事項として削除することで各国合意し、作業グループ報告書は承認された。

主な承認事項は以下のとおり。

- ① 高速船への ECDIS 搭載義務化のための規則改正案
- ② 一般貨物船について、ECDIS 使用による安全性向上と費用対効果を解析するための、適切な総合安全評価 (FSA: Formal Safety Assessment) の実施
- ③ ECDIS の性能要件として勧告されている紙海図の使用について、その定義を明確にするための規則脚注の改正案

2. 航海データ記録装置 (VDR) および簡易航海データ記録装置 (S-VDR) 性能基準の改正

新造船および旅客船への VDR 搭載は2002年7月1日から適用開始となっているが、これまで発生した大多数の海難事故は沈没までには至らないため、事故原因調査のために利用される VDR 記録データは、船上において VDR 本体から直接抽出される機会が多くなっている。

しかしながら、現行の VDR 性能基準は、沈没した船体からカプセルを回収し、それを陸上施設において解析することを前提として規定されているため、データの記録方法や様式等は特に標準化されておらず、また、外部へのデータ取り出しのための接続口を装備しない機種も搭載されているこ

とから、船上でのデータ抽出作業に支障が生じていることが、関係機関より指摘されていた。

審議の結果、上記機能は事故調査のためには是非とも必要であるとされ、記録データの抽出機能および再生機能を VDR/S-VDR 本体に装備することを勧告するサーキュラーを早急に回章することが承認された。

また、同サーキュラーの回章後、ある程度の準備期間を経た上で、新しく搭載される VDR/S-VDR には、記録データ抽出機能および再生機能に係る改正性能基準を適用することも合意され、今次会合において急遽新性能基準案が策定されるとともに、来年5月開催予定の第81回海上安全委員会 (MSC81) へ採択のため報告されることとなった。

3. その他

(1) 旅客船の安全

氷海域のような遠隔地を観光目的で航行する旅客船が増加していることから、このような海域を航行する旅客船が、当該海域の特殊性を認識して、適確に危険を予測することができるような航海計画が策定されることが必要であるとして、「遠隔地を航行する旅客船のための航海計画ガイドライン」案が策定され、本年11月開催予定の第24回 IMO 総会へ採択のため報告されることとなった。

(2) 「クラス B」AIS の開発

SOLAS 条約により搭載が義務付けられている船舶自動識別装置 (AIS) は、国際電気通信連合 (ITU) により、「クラス A」として使用周波数や性能基準等の技術的要件が規定されているが、海難事故防止の観点から、非 SOLAS 船*の AIS 普及を促進するために、現在、国際電気標準会議 (IEC) において、「クラス A」よりも簡易な規格の「クラス B」の開発が進められている。しかしながら、「クラス A」に採用されている通信方式には特許が設定されており、「クラス B」で同じ通信方式を採用した場合は、特許使用料に関する問題が生じるため、別の通信方法が採用されることとなった。そのため、両通信方法

の互換性を検証する必要がある等、「クラスB」の規格は未だ検討中の段階である。

今次会合では、「クラスA」および「クラスB」の互換性が優先されるべきであるとする意見が出される一方、特許使用料の観点からコストの安い方法で普及させるべきとの意見も出され、結論には至らなかった。最終的には、非 SOLAS 船用に、機能を絞った低価格で、かつ「クラスA」とも調和して運用できるものを至急開発できるように、ITU、IEC その他の関係機関の作業に、各国が積極的に参加するよう要請することが合意された。

*非 SOLAS 船：国際航海に従事する300GT 未満の全ての船舶(旅客船を除く)、および国際航海に従事しない500GT 未満の貨物船。

(3) ガリレオ受信機の性能基準

現在、欧州連合 (EU) は EU 版 GPS システムである「ガリレオ」の開発を進めている。IMO ではこれを、IMO が所掌する世界規模の無線航行システムの一つとして位置付け、特に船舶向けの受信機については、その性能基準の開発状況を報告するよう、IMO の会合にオブザーバーとして参加している欧州委員会 (EC) に要請している。

今次会合では、ガリレオに関するコレスポネンスグループ代表であるフランスより、ガリレオ受信機の性能基準は、自船の位置/速力等

を表示する通常機能 (Open Service) と、信号不良等による位置喪失時の警報機能 (Safety of Life Service) の2種類あることが説明され、2008年のガリレオ運用開始までに各メーカーが受信機を供給できるよう、これら2つの性能基準を一つにまとめ、2006年までに最終化する予定であることが表明された。

審議の結果、EC の上記提案に協力するため、「船上におけるガリレオ受信機性能基準」案の検討を新たな作業項目とし、来年6月改正予定の NAV52 で同性能基準の最終化を図ることが合意された。

(4) バラスト水交換時の船橋視界確保

2004年12月開催の MSC79 において、洋上においてバラスト水を交換する場合、SOLAS 条約で規定される船橋の前方視界距離が一時的に確保できない状況となる問題が指摘され、同会合での審議の結果、バラスト水交換作業が条約規定に抵触しないように同規則を改正することが承認された。また、今回の NAV51 において同規則改正案を技術的な観点から検討することとされていた。

審議の結果、同規則改正案に特にコメントはなかったことから、その旨が MSC81 へ採択のため報告されることとなった。

(海務部：宮坂)

●●● 内外情報 ●●●

1 水先制度抜本改革 新制度の具現に向けてステップアップ —水先制度のあり方に関する懇談会報告等について—

1. 「水先制度のあり方に関する懇談会報告」

去る、2005年6月24日、第11回水先制度のあり方に関する懇談会 (座長：杉山武彦一橋大学学長、以下「懇談会」) が開催され、新たな水先制度の指針となる「水先制度のあり方に関する懇談会報告」が取りまとめられた。

国土交通省海事局長の私的懇談会である同懇談

会は、水先制度全般についてのあり方に関する検討を行うため2004年3月より審議を開始するとともに、水先区に係わる問題等を専門的に審議するため懇談会の下部機構として「水先区・強制対象船舶の範囲のあり方部会」(部会長：加藤俊平東京理科大学教授、以下「部会」) を設置し、審議も併せて行い、2005年4月1日、第10回懇談会におい

て、水先制度の見直しに向けた「中間とりまとめ」を行っていた（本誌2005年4月号P.14、5月号P.16参照）。

その後、6月17日開催の第7回部会において、部会の最終報告が取りまとめられたことを踏まえて、第11回懇談会において、本報告が最終報告として策定されたものである。

本報告は先の中間取りまとめに、「水先制度の意義・経緯等」、「水先制度の課題」および「部会報告」を盛り込んだ内容となっている（【資料1】参照）。

（本報告の全文については、次のhttpにて閲覧が可能である：http://www.mlit.go.jp/kaiji/mizusaki/mizusaki_.html）

2. 交通政策審議会に対する諮問について

所要の法案を2006年の次期通常国会に提出し、

制度的措置を行った上で、平成19年4月からの実施を目指すことが適当であるとの本報告を受けて、国土交通省は水先制度の抜本改正に向けて、7月22日に交通政策審議会海事分科会（分科会長：三村明夫日本鉄鋼連盟会長）を開催し、「水先制度の抜本改革のあり方について」を諮問した。

海事分科会は答申案を検討するため、部会を設置し7月28日より具体的な検討を開始することとしている。

当協会より同分科会および同部会に鈴木会長が参加し、引続き水先制度の抜本改革へ向けて、意見反映を行うこととしている。

なお、同分科会・部会は、本年の秋頃を目途に審議を進めることとしている（【資料2】参照）。

（企画部：佐藤）

【資料1】

「水先制度のあり方に関する懇談会報告」

1. 懇談会報告（抜粋）

I. 水先制度の意義・経緯等

省略

II. 水先制度を取り巻く諸課題

II-1. 安全確保・環境保全と水先業務の責任ある遂行の確保の必要性

水先制度の目的は、安全運航に必要な知識・技能を有する水先人による水先業務の的確な実施を確保して、船舶交通の安全等を確保し、併せて海洋環境の保全を図ることにある。ひとたび、海難事故が発生した場合には、人命及び財産の損失、海洋汚染等に対して多大なる影響を及ぼすこととなるものであり、水先業務の重要性は、21世紀に入った今日においても些かも変化がないばかりか、危険物船を含めた船舶の大型化、船舶交通の輻輳化、海洋環境保護の必要性の高まり等からすると、益々重要なものとなっている。

このような中で、現行の水先規制が水域の事情に対応した的確な規制になっていないのではないかとといった観点や、事故を起こした船をきょう導していた水先人が業務を続けるなど、業務の責任ある実施を確保すべきではないかといった観点からの見直しの必要性が提起されてきたところである。

II-2. 港湾の国際競争力向上と業務運営効率向上の必要性

四辺を海に囲まれ、エネルギーや食料等の物資の多くを海外に依存しているわが国において、その経

済諸活動等を支える海上輸送の安全で安定的な輸送の確保を図ることは重要な課題であり、一方、台頭著しい近隣アジア諸国の港湾との関係におけるわが国港湾の国際競争力の向上や船舶運航経費などに係るコスト低減への要請が高まっている。

このような中で、水先制度についても、船舶交通の安全及びこれを通じた海洋環境の保全等に向けた水先業務品質の向上や、コスト低減を通じた水先業務運営の効率化・透明化等による利用者サービスの向上がより求められているなど、その状況は大きく変化している。

水先料については、港湾諸コストに占める割合は、統計にもよるものの4%程度であるとも言われているが、省令で全国一律の基準により定められている料金制度、水先人の報酬水準等のあり方について、コスト削減努力が促されていない、業務運営の内容が不透明であるといった観点から見直しの必要性が提起されてきたところである。

II-3. 水先人供給源不足の到来への対応の必要性

現在の水先人の供給源は専ら外航船長経験者であるが、近年における日本人船員の減少に伴い、外航の船長及び航海士の年齢別の人数は、現行の水先人の新規就業年齢の平均値である55歳を境に著しい減少傾向にある。

このデータを基に、今後の外航船長及び航海士の年齢構成を推計すると、水先人になろうとする者の年齢である54歳の人数は、今から4年後の平成21年度には26人程度となり、仮に全員を水先人の供給源として確保しても、現状の水先業務の維持に必要な30名を下回ることとなるとともに、それ以降はより一層深刻な供給源の枯渇状況に陥ることになると推計される。

これらを踏まえると、このまま推移すれば、数年後には水先人の供給源が枯渇し、水先業務の実施体制に支障を及ぼすことが明らかとなりつつあるため、こうした状況の対策を講じることが緊喫かつ重要な課題となっている。

III. 水先制度改革の必要性とその方向

III-1. 水先制度改革の必要性

水先制度の第一の使命は、船舶交通の安全を確保し、また、それを通じて海洋環境を保全すること等であり、かつ、このような水先制度の意義・効果に鑑みると、21世紀に入り、ひとたび事故が起きた場合における海域のみならず、陸域への影響、海洋汚染や大規模火災による地球環境への影響が強く危惧され、安全確保や環境保全を求める声が一層強まっている中で、水先人によるきょう導を義務づける等の所要の規制による安全確保・環境保全を果たすための水先制度の重要性が一層高まっていると言える。

一方、港湾の国際競争力向上と業務運営効率向上の必要性、安全確保・環境保全と水先業務の責任ある遂行の確保の必要性、水先人供給源不足への対応の必要性と言った近年の水先制度を取り巻く状況を踏まえると、船舶交通の安全や海洋環境の保全、港湾機能の維持・向上といった水先制度が有する意義を十分に認識した上で、時代に的確に対応した水先制度とする必要がある。

これらを踏まえ、当懇談会としては、以下に掲げる事項を内容とする、水先制度に関する全般的かつ抜本的な改革を行うことが必要であるとの結論に至った。

なお、現行水先法は、1949年に制定され、1964年に一部改正されて以降40年余りが経過し、この間、強

制対象規定の見直し等を行うにとどまっているところであるが、今般の上記の諸課題の解決に向けた見直しにあたっては、法改正が必要とあれば、その抜本的な改正も躊躇することなく実施し、時代に即した水先制度とすべきである。

Ⅲ－２．水先制度改革の基本理念

1．船舶交通の安全確保、海洋環境の保全、港湾機能の維持・向上

水先制度の目的は、安全運航に必要な知識・技能を有する水先人による水先業務の的確な実施を確保して、船舶交通の安全等を確保し、併せて海洋環境の保全及び港湾機能の維持・向上を図ることにある。

一方、ひとたび、海難事故が発生した場合には、人命及び財産の損失、海洋汚染等に対して多大なる影響を及ぼすこととなるものであり、水先制度の重要性は、21世紀に入った今日においても些かも変化がないばかりか、危険物船を含めた船舶の大型化、船舶交通の輻輳化、海洋環境保護の必要性の高まり等からすると、益々重要なものとなっている。

このため、今般の水先制度の見直しを通じて、より一層の船舶交通の安全確保を図り、併せて海洋環境の保全及び港湾機能の維持・向上を確実に確保できる制度を確立するものとする。

2．利用者サービスとして相応しく港湾の競争力向上にも資する業務運営の確保

(1) 業務運営の透明性・効率性・公平性・合理性の確保

水先サービスの提供は、船舶交通の安全等を確保するという極めて強い公益的性格を有するとともに、水先を利用する個々の船舶にとっては、安全かつ効率的な運航の確保につながる航行支援サービスとなるものである。

さらに、水先サービスの利用が強制されない場合についても、利用者の利用しやすい環境を整備して水先サービスの利用を促進することが、安全の向上等に一層つながるものとなることに留意しなければならない。

このため、利用者の利便向上、負担軽減にも資するよう、透明で効率的な業務運営を図るとともに、業務の公益性に鑑み公平で合理的な制度・運用とすることが必要であり、今般の水先制度の見直しを通じて、水先業務運営について、透明性・効率性・公平性・合理性が確保できる仕組みを確立するものとする。

(2) 社会的責任と安全スキルの向上に向けた自律的遂行体制の確保

公益性の強い水先サービスは、サービス提供者としての社会的責任を確実に果たす形での業務遂行が必要であり、さらに、水先人のスキルの維持・向上を図り、サービスレベルの向上を図ることが強く求められているところである。

このため、今般の水先制度の見直しを通じて、水先業務に係る社会的責務の遂行と安全確保につながる水先人のスキルの維持・向上が確実に図られるよう、水先人の自律的・規律的な業務遂行が確保できる仕組みを確立するものとする。

3．水先人後継者の確保・養成

現在の水先人の供給源である外航船長については、近年、減少傾向にあり、しかも今後は、一層の減

少が見込まれることから、このまま推移すると数年後には水先人の供給に支障が生じることが確実視されている。

このため、今般の水先制度の見直しを通じて、今後とも水先人の供給を長期的かつ安定的に確保するために供給源の拡大・多様化を図るとともに、これに対応して安全レベルの維持・確保に十分留意した水先人の免許、養成等の仕組みを確立するものとする。

4. 規制の合理化

水先人の安全レベルの確保、公正・合理的な業務遂行の確保等のためには、必要に応じて規制によりその実効性を担保することが必要となるが、それぞれの規制のあり方については、官民の役割を踏まえつつ、規制そのものの必要性、規制の目的・効果とその手段としての規制の合理性等を勘案し、的確かつ効率的な業務遂行を促すものとするのが望まれている。

このため、今般の水先制度の見直しを通じて、簡素でわかりやすく合理的な規制を行う仕組みを確立するものとする。

Ⅲ-3. 水先制度改革の具体的方策

1. 水先区・強制水先対象船舶の範囲のあり方について

(1) 基本的考え方

船舶交通の安全等を確保し、併せて海洋環境の保全及び港湾機能の維持・向上を図る上では、水先区・強制水先対象船舶に係る所要の規制を的確に実施することが重要であるが、その規制については、関係水域の自然的条件、船舶交通の輻輳度等の状況、航行安全支援システムの状況等を踏まえ、実際の操船難度や危険度を科学的・実証的に評価しつつ、水先人のきょう導の義務付け等により、当該水域における航行の安全等を確実に確保するものである必要がある。

この場合、船舶交通量の増大、入出港船舶の大型化、危険物輸送の増加、航法不遵守船長の増加等の状況から航行安全確保のための水先規制の拡充強化の必要性が増大する場合には、水先区・強制水先対象船舶の範囲の拡大が考えられる一方、港湾整備の進展、航路事情の改善、船舶技術の向上、航行安全支援システムの整備等、水先規制の縮小の必要性が増大する場合には、当該範囲の縮小が考えられるところであるが、これらの判断は、当該水域の個々の実態を前提として決定すべきものであり、こうした個々の水域事情の実態を無視して、安易に一律の規制をすることは適当ではない。

一方で、水先に係る規制が及ぶ水域においては、船舶の側にとっては水先人の乗船義務等の規制となるものであり、これに対応した経済負担や業務運営に与える制約等が発生するが、人や物の移動、国民経済上において大きな役割を果たす船舶交通についての円滑かつ効率的な運営の確保も重要であることに留意し、規制のあり方としては、必要最小限のものにとどめる等、規制に伴う影響についても十分に配慮しなければならない。

この点は、近年、港湾の諸コスト等の低減を通じた港湾の国際競争力の向上や内航フィーダー輸送の活性化を求められていることから、重要度は一層高まっている。

因みに、今般の制度改革の方向として、以下の具体的方策に掲げるとおり、

- ① 業務運営主体の法人化
- ② 業務運営に係る透明化措置
- ③ 料金規制の緩和（省令料金から認可料金制へ）

等による業務効率化施策の実施についての必要性を指摘しており、これらの施策の実施によって、業務運営の効率化等が進むものと考えられ、船社にとっては安全規制による一定の水先経費負担が発生するとしても、今般の制度改革による効率効果による経費負担の軽減が期待されることであり、また、港湾トータルで見れば、効果的な安全規制の実施と効率性の向上が調和のとれた形で達成されるものと考えられる。

このようなことから、水先区・強制水先対象船舶の範囲のあり方については、安全確保のための諸規制に伴う経済負担の軽減を図るべく規制運営の効率化につながる形での見直しを行いつつ、規制の対象範囲については、安全確保のために真に必要な範囲に重点化し、最小限の規制的手法によって安全確保を最大限に達成するとの考え方に立脚した合理的な規制とすることが適当である。

さらに、規制運営の効率化の観点からは、簡素でわかりやすい規制であることも重要であり、規制対象範囲の設定は、客観的・具体的で、要件の特定が容易である形で行われることが重要である。

なお、海外との規制対象範囲の差異を問題視し、わが国の水先制度について、対象水域や強制水先対象船舶の範囲を拡大し、規制の厳しい海外との整合を図るべきであるとの考え方も提示されているが、以上のような認識に立つ場合、規制の合理的なあり方としては、国際的な動向等は考慮に入れつつ、個々の水域ごとにその実態を踏まえて判断し決定することが重要である。大正15年(1926年)に締結された海港ノ国際制度ニ関スル条約においては、各国が独自に水先の範囲を定めることとされたところであり、各国の水先の範囲の定め方等を参考にしつつも、基本的には自然的な条件、船舶の交通状況、船舶の安全運航に対する支援状況などを踏まえ、わが国固有の事情に即した現実的な制度となるようにすることが望まれる。

一方で、経済負担の軽減のみを理由に、規制の対象範囲の縮小を全国ベースで単純に行うことも、安全制度として適当ではなく、それぞれの水域における水先規制が安全上必要か否かの個別の判断を抜きにして、一律の規制緩和として水先規制の対象範囲を縮小するという考え方も適当ではない。

なお、水先規制を行う必要がある場合においても、規制のあり方としては、必要最小限の範囲にとどめるとともに、料金規制の緩和等規制運営の効率化に努めることが重要である。

また、強制水先対象船舶の範囲についても、以下の具体的施策で触れるとおり、船舶の大きさを基本的な要素としつつも、船舶の大きさのみで一律の範囲を決定するとの考え方にとらわれず、多様な考え方によるアプローチを付加し、真に強制水先対象船舶として相応しい範囲とすることが必要である。

(2) 水先区の範囲について

1. 水先区の範囲の取扱いについて

水先区の範囲（強制水先区の範囲を含む。以下同じ。）のあり方の検討に当たっては、「水先区の設定の考え方（別紙1：省略）」及び「水先区の範囲のあり方に関する検討の視点（別紙2：省略）」を踏まえ、個々の水域事情等を把握して個別具体的に検討する必要があるため、全国の水先区等における水域事情の状況等についての調査を実施（別紙3：省略）し、これらを踏まえて検討した結果、現行水先区の範囲を変更する合理的かつ積極的根拠は見あたらず、現時点において、当該変更

をすべきことを断定する結果には至っていない。

ただし、水先区及び類似水域の実態把握については、引き続き関係者の努力の下で鋭意進めることが適当であり、その結果を適切に評価し、見直しの必要があると判断されるものについては、今後予定される制度改革の時期にとらわれることなく、適時適切に対処することが適当である。

また、機能的に一体的な港湾内であって、水先区と類似水域とが混在し、港則法の港域と水先区の区域との範囲が著しく不一致となっている水域についても、同様に対処することが適当である。

2. 水先区の設定等の柔軟な見直しの仕組みについて

従来の水先区の設定等に当たっての手続きは、具体的な実態把握を実施し、また、現地関係者等の意見も聞きながら慎重な手続きを経て検討されていたため、実際に措置されるまでに数年間要する状況となっており、また、長年見直しが行われておらず硬直的との指摘もなされている。

このため、港湾施設整備状況や船舶交通状況等の水域事情の変化に併せ、機動的かつ効率的に水先区の設定等の検討の仕組みを構築することが適当である。

水先区の設定等の検討の仕組みの基本的な考え方は以下のとおりとし、今後、これをもとにその具体化に向けた検討を進めることが適当である。

【機動的・弾力的に水先区の設定等を行うための仕組み】

○当該水域を水先区化・強制化する等の検討については、まずは当該水域を熟知する関係者（港湾管理者、港長、水先人、荷主、海運会社、関係海技者、関係官庁等）により検討することが現実的かつ適当であり、また効率的であるため、これらの現地関係者による協議会の設置を推進することとする。

（当該協議会においては、一定のメルクマールの下による当該水域の強制水先対象船舶の範囲等の検討や、強制水先対象船舶の範囲変更後のフォローアップなども協議の対象にすることも考えられる。）

○同協議会においては、「水先区の設定の考え方」及び「水先区のあり方の検討の視点」等を踏まえつつ、当該水域の地理的自然的状況や船舶交通の状況等に関する客観的データの収集等を行った上で検討を進めるものとする。

また、同協議会の適切な活動の確保等の観点から、一定期間ごとの定期的な開催も視野に入れるとともに、検討結果の公表等にも努めることが望まれる。

○同協議会の成案が得られたものは、収集したデータ及び検討状況等を添えて、国等に申し入れを行い、国等においては、これを受けて水先区化等の要否についての結論を早期に出すものとする。

なお、国においては、当該水域の安全性や他の水域との整合性、規制の合理性・妥当性等を総合的に勘案して判断することになる。この場合、水先法の趣旨を踏まえ、国の判断が必要な事項（例えば強制水域の設定等、影響が大きい事項の場合）については、審議会にも諮りつつ慎重に検討する必要があるものの、その他の事項（例えば任意水先区の区域の拡大・縮小等、簡易な見直しの場合）については、審議会の審議を簡略化する等、機動的かつ効率的に措置できる仕組みとする。（なお、審議会の審議を要する場合にも、現地協議会の成案を踏まえ、効率的な審議に努めることが望ましい。）

○なお、以上のような検討の仕組みを構築するにあたって、国の発意により水先区の設定等の検討をすることは否定するものではない。

3. 水先類似行為者に対する能力認定制の創設について

類似行為（水先区以外の水域において行われる水先行為に類似する行為）が行われる水域（以下「類似水域」という。）については、当該水域の事情を踏まえ、「水先区の範囲のあり方に関する検討の視点（別紙2：省略）」に照らし、必要に応じて水先区とすることもあり得るが、それに至らない場合においても類似行為を行う者（以下「類似行為者」という。）に対して届出義務を課し、業務に関し必要な是正命令・勧告等を行う仕組みが考えられ、これについては、水先区以外であるにもかかわらず、国が関与し規制する必要性と合理性、規制の範囲等についての諸課題を整理する必要がある。

一方、類似行為者については、船舶を安全にきょう導するために必要な知識・能力の有無は確認されていないが、類似行為者についてもそうした確認を行うことにより、当該類似水域の船舶交通の安全の向上に寄与することになるとともに、利用者側にとっての利便にも資することになる等、公益上も望ましいものと考えられる。

このため、類似行為者に対して、免許制等の国の厳格な規制にはよらず、民間ベースによって知識・能力の確認を行い、当該確認を受けた者に対して認証し、また、その旨を利用者等に対し公表する仕組みとすることが考えられる。

具体的には、次のような仕組みが考えられるが、類似行為者の知識・能力を確認すること等の必要がある場合には、その具体化に向けた検討を進めることが適当である。

【能力認定制の仕組み】

- 認定範囲 類似行為者として、当該水域における船舶の安全運航に必要な知識能力を確認の上、認定する。
- 認定主体 確認主体は、水先に必要な知識能力を確認する上で必要な能力と識見を有し、かつ、中立公正が担保できる団体等（例えば、今後、創設が予定される水先人の養成教育実施機関が考えられる。）が行う。
- 国の関与 国の関与については、ガイドラインを示す等の環境整備についての支援にとどめ、国自体は認定行為をしない。
- 認定方法等 認定主体は、認定を受けようとする類似行為者の門戸を広く開放し、申請に基づき、試験形式など適当な方法により確認し認定する。

認定者には、当該知識能力を有することの証しとして、認定証を交付するとともに、認定マーク、名称の使用を認めることとする。

なお、能力認定制の具体化に向けた検討をする場合には、実施主体の要件・運営のあり方、認定の方法や求める知識能力のレベル、認定を受けていない者に対する認定証・認定マーク・名称等の

使用制限、詐称・類似名称使用の制限、認定範囲（例えば、料金明示方法等の業務の適正化の面まで含めるか等）、具体的認定の手続き、手数料、認定の有効期間等についての検討を進める必要がある。

(3) 強制水先対象船舶の範囲について

1. 強制水先対象船舶の範囲を表す基本的な要素

強制水先は、地理的自然的条件や船舶交通状況等の特殊な水域事情がより顕著であることに加え、他船や港湾機能、臨海部への影響等も勘案して設定しているが、船舶は大きくなるに従い、他の船舶への影響や人命・財産・環境等への影響も多大となり、また、そもそも一般的に運動性能が低下し、併せて操船困難度も増加することを踏まえると、強制水先対象船舶の範囲を表す基本的な要素としては、船舶の大きさを基本とすることが適当である。

2. 船舶の大きさを表す指標として「総トン数」を採用することについて

「船舶の大きさ」を表す指標として、総トン数又は長さのいずれが適当かの論点については、利用者等のわかりやすさ、操船面等での妥当性、他制度との整合性等の面においていずれにも同様の利点があり、現行の「総トン数」を「長さ」に変更すべきとする決定的な差異は見あたらない。

また、長さを基本指標とする場合には、更に次のような課題が考えられ、これらの課題をクリアすることが必要となる。

- 総トン数には、操船への影響が大きいとされる船舶の風圧面積が一定程度勘案されているが、長さの場合は考慮されていない。このため、長さを採用する場合には、風圧面積の大きい船舶に対して別途の考慮をする必要があるが、その場合、制度として複雑となり、わかりにくくなるおそれがある。
- 長さを採用する場合には、水先法の他の規定についても総トン数から長さに改める必要があると考えられる（例えば免許要件の一つの乗船履歴についての船舶の大きさを「長さ」に変更する場合、現行の船員手帳では証明ができず、船員手帳の様式の変更等が必要となる。）が、それぞれの規定における変更が適当でないおそれがある。
- その他、船舶職員及び小型船舶操縦者法や港則法等の海事法令にも影響を及ぼすおそれがあるが、例えば船舶職員及び小型船舶操縦者法については国際条約との関係上、長さに変更することは困難である。

等

以上を踏まえると、強制水先対象船舶の範囲を示す「船舶の大きさ」を表す具体的な指標については、引き続き、「総トン数」を基本とすることが適当である。

3. 国際総トン数への変更について

現行水先法の「総トン数」は、いわゆる「国内総トン数」であるが、国際的には1969年の船舶のトン数の測度に関する国際条約に基づく「国際総トン数」が使用され、また、国内的にも船舶のトン数の測度に関する法律に基づき「国際総トン数は、主として国際航海に従事する船舶について、その大きさを表すための指標として用いられる」とされている。

水先の利用船舶の大半は、国際総トン数のみを有する外国船舶であるが、これらの水先制度の適用にあつては、一旦、国内総トン数に換算している等、煩雑でわかりにくい状況にあり、こうした実態を踏まえると、いわゆる国内総トン数を国際総トン数に見直す点について、一定の必要性があると考えられる。

このため、強制水先対象船舶の指標について、引き続き総トン数を基本とするにあつては、国際総トン数の採用に向けた検討をすることが適当と考えられるが、国際総トン数を採用する場合には、国際総トン数を有していない内航船の取り扱いをどうすべきか、総トン数に応じて算定される水先料金について如何にすべきか等の課題も発生することになることから、このような諸課題の整理を行った上で検討を進めることが適当である。

4. 強制水先対象船舶の範囲のあり方

1) 「船舶の大きさ」以外に考慮すべき要素

強制水先対象船舶の範囲については、船舶の大きさを基本的な要素としつつも、それ以外の多様な考え方により、真に強制水先対象船舶として相応しい範囲とすることが適当である。

このため、強制水先対象船舶の範囲の確定にあつては、「船舶の大きさ」では十分に反映されない要素についても考慮する必要がある。具体的には、付加すべき要素としての必要性、構成要件の明確性、利用者にとっての簡明性等、合理的で適切な要件を満たすものとして、以下の3つの項目が挙げられる。

○積載物の種類（危険物積載船等）の差異を考慮すべき要素とする考え方

危険物積載船については、万一、海難が発生した場合には自船のみならず、他船や臨海部等における人命・財産・環境への影響が多いため、ハード・ソフトの両面ともに国内的にも国際的にも特別な規制がなされている。

強制水先対象船舶の範囲としても、既に一部の水域においては他の船舶とは異なる扱いをしている等、構成要件の明確さや利用者等のわかりやすさ、実効性の担保等の点でも、強制水先対象船舶の範囲の要素として適当である。

○PSC 指摘対象船、事故・違反船との連動をさせる考え方

航海機器や海図の不備等に関し PSC（外国船舶監督）により指摘を受けた船舶、船舶交通法規に違反し又は事故を起こした船舶の船長は、潜在的にも実際的にも安全航行に支障を及ぼしかねないため、一定期間、強制水先の対象とすることは合理性があると考えられる。

○船長の航海経験等の状況を考慮すべき要素とする考え方

当該水域に不案内な船長は、船舶交通状況や地理的状况等の特殊な水域事情が顕著な水域においては自船のみならず他船の航行の安全及び運航効率に支障を生じさせる蓋然性が高いため、当該水域の航海経験が少ない船長が乗り組む船舶について、強制水先の対象とすることは合理性があると考えられる。

なお、これら各要素についても、それぞれの設定レベルを如何にするのか、個々の船長・船舶について、PSC の指摘の事実、違反・事故をしたことの実事及び当該水域における航海経験の有

無を如何にして確実に把握してチェックするのか等の課題があり、これらの導入にあたっては、そのような課題の整理を行うことが必要であることに留意しなければならない。

2) 具体的な検討の方向

「船舶の大きさ」を基本的要素としつつ、上記1)に掲げる3要素を考慮する場合は、それぞれの要素に係る課題についての精査・検討を行うほか、これら諸要素をどのように組み合わせるか、それぞれの要素の設定レベルを他の要素とのかねあいでもどのようにするか等を総合的に検討し決定することも必要である。

この場合、基準(原則)とするレベルのあり方についての考え方、港湾の水域ごとに異なる自然状況や船舶交通状況等を踏まえたきめ細かな規制と簡素でわかりやすい規制との調和のあり方、積載物の種類の差異、船長の航海経験の多寡等に着眼した規制の合理性やその運用のあり方等について、本規制が安全確保等のための規制であることに留意しつつ、実態や規制の効果等を十分に勘案して検討を深めることが適当である。

このような検討を効果的に進める観点からは、各要素の組み合わせからなる総合的な規制の試案をもとに検討することも考えられるが、いずれにしても、それらを素材としつつ、今後、様々な観点・角度からの検討を行うことが必要である。

(4) 見直しにあたり考慮すべき事項

水先区・強制水先対象船舶に係る制度の見直しを進めるにあたっては、上記(2)及び(3)に掲げる諸課題の検討に併せ、以下の事項についても考慮して進める必要がある。

- 水先区の範囲については、引き続き、関係者の努力の下で、関係水域について調査を進めるなど必要な実態把握に努め、その結果を踏まえ適切に対処すること。また、機動的・弾力的に水先区の設定等を行うための現地関係者の協議会の設置に向けた環境整備を進めること。
- 類似行為者に対する能力認定制について、その需要を把握した上で、その必要性等を十分に見極めて検討を進めること。
- 強制水先対象船舶の範囲については、幅広い意見を聴取するとともに、操船難度や危険度を踏まえ適切かつ合理的な範囲に設定するように努めること。
- 水先区・強制水先対象船舶の範囲の見直しにあたっては、業務量に対応した水先人の確保等、水先業務実施体制の整備にも留意すること。

以下項目2～7については、本誌2005年5月号P.16にてその概要を紹介していることから項目のみを記載する。

2. 水先業務運営のあり方について

- (1) 基本的考え方について
- (2) 水先業務引受主体の法人化等について

3. 水先業務品質管理の向上について

- (1) 水先業務サービスの質の向上を図る必要性
- (2) 業務品質管理、取次窓口業務の適正実施を確実にを行うためのシステムのあり方

4. 水先人の責任及び水先引受法人の責任について

- (1) 船長との関係
- (2) 水先人及び水先引受法人が負う責任

5. 水先業務運営の効率性の向上について

- (1) 業務運営の効率化向上のあり方
- (2) 同一湾内複数水先区のあり方（三大湾内における水先業務の一元化）
- (3) 水先料金規制の緩和（省令料金制度の廃止）

6. 水先を的確に実施するための人材確保について

- (1) 水先人資格要件の緩和及び等級免許制の導入
- (2) 養成教育の充実強化
- (3) 水先人試験制度のあり方

7. 業務量の少ない水先区における業務運営のあり方について

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

Ⅲ-4. 実施時期等今後の進め方

具体的方策の実施については、水先制度に関する諸課題を早急に解決することが求められていることに鑑み、関係者が連携して順次取り組みを進めるとともに、行政当局においては、本報告において整理された内容を踏まえ、更に幅広い関係者等の意見も聴きつつ、その具体化に向けた検討を深度化させ、新たな水先制度を構築することが望まれるものである。

また、法的対応が必要となるものについては、その方向に沿って所要の法案を次期通常国会に提出し、制度的措置を行った上で、平成19年4月からの実施を目指すことが適当である。

なお、具体的方策の実施にあたっては、新制度への移行が円滑かつ確実にされるよう、所要の移行措置・経過措置を設ける必要がある。

【資料2】

交通政策審議会海事分科会 委員名簿（敬称略）

（委員）

圓川隆夫 東京工業大学教授

分科会長代理	杉山雅洋	早稲田大学教授
	松田英三	読売新聞社論説委員
分科会長	三村明夫	(社)日本鉄鋼連盟会長
	山村レイコ	国際ラリーライダー
(臨時委員)		
	荒銀昌治	(社)日本パイロット協会会長
	井出本 榮	全日本海員組合組合長
	落合 誠一	東京大学教授
	河野真理子	早稲田大学教授
	桑島 進	東京海洋大学理事
	小池 博	(社)日本港湾協会客員研究員
	鈴木邦雄	(社)日本船主協会会長
	松浦道夫	(社)日本海難防止協会理事長
	安本博通	船員災害防止協会専務理事

※名簿は五十音順

交通政策審議会海事分科会 部会 委員名簿 (敬称略)

(委員)

	圓川隆夫	東京工業大学教授
	杉山雅洋	早稲田大学教授
	松田英三	読売新聞社論説委員
	荒銀昌治	(社)日本パイロット協会会長
	井出本 榮	全日本海員組合組合長
	落合 誠一	東京大学教授
	河野真理子	早稲田大学教授
	桑島 進	東京海洋大学理事
	小池 博	(社)日本港湾協会客員研究員
	鈴木邦雄	(社)日本船主協会会長
	松浦道夫	(社)日本海難防止協会理事長
	安本博通	船員災害防止協会専務理事

※ 名簿は五十音順

2 日本籍船の配乗要件および日本人海技者の確保・育成について全日海との基本合意に至る

— 船員・船籍問題労使協議会について —

当協会と全日本海員組合は、2005年3月31日に「船員・船籍問題労使協議会」(以下、「協議会」)を設置、日本籍外航船舶(以下、「日本籍船」)の配乗要件の撤廃および日本人外航船員(海技者)(以下、「日本人海技者」)の確保・育成について基本的な合意に至ることを目指し、議論を重ねてきた(協議会メンバーは【資料1】参照)。

その後、4月19日の第2回協議会を経て、6月13日の第3回協議会において、日本籍船と日本人海技者の減少傾向に歯止めをかけるため、新規に登録される日本籍船について、現行の国際船舶に

適用される船・機長配乗要件の撤廃を国土交通省に申し入れること、日本人海技者の確保・育成については、2006(平成18)年6月末を目処に、他の海事産業関連団体とも共同し実効ある制度づくりに取り組んでいくこと、等が確認された(確認事項は【資料2】参照)。

第3回協議会終了後、草刈当協会会長(当時)と井出本組合長は直ちに国土交通省・矢部海事局長を訪ね、労使間での確認事項について報告した。
(企画部：本澤)

【資料1】

「船員・船籍問題労使協議会」メンバー

※2005年6月13日現在。

日本船主協会

会 長	草刈 隆郎 (日本郵船 代表取締役会長)
副 会 長	鈴木 邦雄 (商船三井 代表取締役会長)
副 会 長	崎長 保英 (川崎汽船 代表取締役会長)
常任理事・船籍問題小委員長	飯塚 孜 (国際エネルギー輸送 代表取締役社長)
理 事 長	福島 義章

全日本海員組合

組 合 長	井出本 榮
中央執行委員・国際汽船局長	平山 誠一
中央執行委員・政策教宣局長	三尾 勝
国際汽船局外航部長	牧添 正信

以 上

【資料2】

確 認 書

日本船主協会(以下、船協という)と全日本海員組合(以下、組合という)とは、平成17年6月13日開催の「船員・船籍問題労使協議会」において、日本籍外航船舶の拡大、外航日本人船員(海技者)の

確保・育成のため、下記の通り確認する。

1. 船協と組合は、日本籍外航船舶、外航日本人船員（海技者）の現状に対する問題意識を共有し、減少に歯止めをかけるため、次の事項に共同して取り組む。

① 今後、新規に登録される日本籍外航船舶について、現行国際船舶に適用される船・機長配乗要件の撤廃を国土交通省に申し入れる。

② 外航日本人船員（海技者）の確保・育成のため、他の海事産業関連団体とも共同し実効ある新たな制度づくりに取り組む。

平成18年6月末を目処に結論を得るよう具体的な検討を行う。

2. 船協と組合は、以下の政策課題の実現に向け検討を行うものとし、具体的な取り組みについては、別途協議する。

① 船員特別税制の創設、社会保障費用の減免等の船員政策の確立

② 海に関する理念法（基本法）の制定

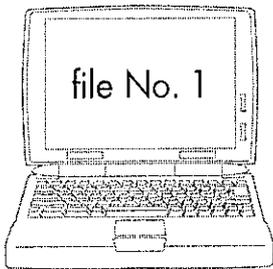
③ トン数標準税制の導入等、先進海運国並の海運政策の確立

平成17年6月13日

船員・船籍問題労使協議会

社団法人 日本船主協会
会長 草刈 隆郎

全日本海員組合
組合長 井出本 榮



国際海事 World~Webから~

— 国際海事機関 **IMO** —



▲ロンドンの本部

名 称：International Maritime Organization
(国際海事機関)

所在地 (本部)：

4 Albert Embankment,
London SE1 7SR United Kingdom

Tel: +44 (0) 2077357611

Fax: +44 (0) 2075873210

HP: <http://www.imo.org/home.asp>

事務局長：Mr. Efthimos E. Mitropoulos
(ギリシャ：2004～)

加盟164ヶ国 (政府レベル) 準メンバー 3 地域

1958年3月に政府間海事協議機関 Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (IMCO) としてロンドンに設置された。1982年5月、IMO に名称変更。海上の安全、セキュリティおよび海洋汚染の防止等、海運に影響する技術的問題や法律的な問題について、政府間の協力を促進するとともに、最も有効な措置の採択や条約等の作成を行っている国連の専門機関。

IMO の主要な懸案事項は安全と海洋汚染防止に関する国際条約や法律を作成することであったが、それらは1970年代後半には完成し、現在は現状に適した改正を行ったり、可能な限り多くの国が批准するよう努めることが主な業務となっている。

< 議決機関 >

* Assembly (総会：2年に1回開催、最高議決機関…全メンバーで構成、予算や検討テーマ等の採択。理事の選出も行なう)

* Council (理事会：総会と総会との間の議決機関、任期2年…日本を始め40ヶ国で構成、総会準備等)

★理事会メンバーは3つの観点から構成されている

- 国際海運サービスを供給している中で最も大きな影響力をもつ10ヶ国 (日本含む)
- 国際海上貿易を行なっている中で最も大きな影響力をもつその他の10ヶ国
- 上記20ヶ国以外で海上輸送等で特別な影響力をもち、主要地域の代表によって選出された20ヶ国

* Committee (委員会：5)

* Sub-Committee (小委員会：9)

< IMO の構成 >



<委員会>

■Maritime Safety Committee (MSC) …海上安全委員会

海上安全に直接影響を与えるあらゆる問題を検討。

最近の主なテーマ

- 新造船建造基準の統一化
- 海事保安問題
- 船舶および航行の安全問題
- SOLAS 条約（海上人命安全条約）関連 等

■Marine Environment Protection Committee (MEPC) …海洋環境保護委員会

船舶からの汚染の防止および管理に関するあらゆる問題を検討、1985年に設置。

最近の主なテーマ

- バラスト水管理
- シップリサイクリング
- 船舶からの海洋汚染防止
- MARPOL 条約（海洋汚染防止条約）関連 等

■Legal Committee…法律委員会

法律問題を検討、トリー・キャニオン号事件後1967年に設置。

最近の主なテーマ

- SUA 条約（海洋航行の安全に対する不法な行為の防止に関する条約等）関連
- 船員問題（船員の傷病死、遺棄船員、事故等における船員の扱い等）
- HNS 条約（危険物質および有害物質の海上輸送に伴う損害についての責任および補償に関する国際条約：未発効）の実施 等

■Technical Co-operation Committee…技術協力委員会

技術協力活動や技術協力プロジェクトの実施に関する問題を検討、1969年に設置

- 海事および港湾保安国際プログラムの継続
- 各種訓練機関への支援 等

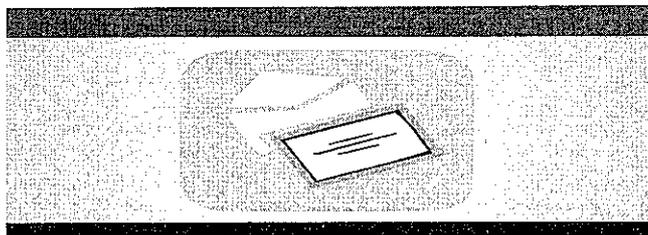
■Facilitation Committee…簡易化委員会

国際海運における貿易手続きに関する問題を検討。1972年設置。

- FAL 条約に付随する諸問題
- 船積み決済の電子化 等

<小委員会> MSC・MEPC の下部組織として専門的な事柄を検討

- Bulk Liquids and Gases (BLG) ばら積み液体およびガス小委員会
- Carriage of Dangerous Goods, Solid Cargoes and Containers (DSC) 危険物・固体貨物およびコンテナ小委員会
- Fire Protection (FP) 防火小委員会
- Radio-communications and Search and Rescue (COMSAR) 無線通信・捜索救助小委員会
- Safety of Navigation (NAV) 航行安全小委員会
- Ship Design and Equipment (DE) 設計設備小委員会
- Stability and Load Lines and Fishing Vessels Safety (SLF) 復原性・満載喫水線および漁船の安全小委員会
- Standards of Training and Watchkeeping (STW) 訓練・当直基準小委員会
- Flag State Implementation (FSI) 旗國小委員会



Washington 便り

MLB の帰還

ワシントンが真夏の太陽のように真っ赤に燃えている。今春、モンリオールから当地へフランチャイズを移した新生 MLB チーム「Nationals」(通称; Nats)がワシントン子を熱狂させる異変が起きている。

歴史を紐解くと、当初 MLB は米国東岸地区がフランチャイズの主流であり、チームの数も限られていた。1950年代後半に「Go west!」のゴールドラッシュの如く西部を目指す東部 NY 地区の有力チームがフランチャイズを加州のロサンゼルスやサンフランシスコへ移籍した。日本人プレーヤーの MLB 進出の礎を築いた野茂投手が最初に所属した LA ロジャース、シーズン最多ホームラン記録保持者ボンズ選手の SF ジャイアンツは NY からの移転組みである。

60年代前半にはワシントンの首都圏も MLB 拡大期時代の流動化の波に洗われた。首都に相応しいチーム名を背負って活躍した「Senators」(上院議員)が中部ミネソタ州へ転出し、現ツインズに名前を変えた。新設の同名チームがその空席を直ぐに埋めたが長続きせず、70年代に入ると今度はテキサス州へ転出し、現レンジャーズとなった。爾来34年間、隣町のボルチモアを本拠とする「Orioles」(オリオールズ)が首都圏の空白を埋めてきた。そんな事情から新生 Nats の誕生は容易ではなかった。

MLB は現在 2 リーグ・3 地区制の下でアメリカンリーグの14チームとナショナルリーグの16チーム、都合30チームの運営組織体である。地区別では東部10、中部11、西部9チームで略均衡している。2002年、経営不振のモンリオール・エクス

ポーズを MLB が1.2億ドルで買収し暫定オーナーとなった。その後、同チームの再生を目指すフランチャイズ問題は幾つかの有力候補地から首都ワシントンへ絞り込まれた。暫定オーナーの MLB と誘致を目論むワシントン関係者や既得権益の侵害を訴えるオリオールズのオーナーとの交渉が難航した。最終段階で DC 議会の誘致検討委員会が MLB との弱腰交渉の汚名を懸けられたワシントン市長主導のフランチャイズ提案に対して再交渉に乗り出した。これを受けた MLB が譲歩する形でワシントンが本決まりとなったのは今シーズン開始間際の春先であった。

Nats は三重苦を抱えて出発した。フランチャイズの移転に成功した MLB は依然暫定オーナーとして留まり、欠損が奉加帳方式で MLB の他球団へツケ回しされるから経費節減に躍起である。NY ヤンキースのような有力選手の獲得は Nats の選手補強には望むべくもなく、選手の年俸総額も30球団中最下位クラスにある。球場はサッカー場の RFK (Robert F. Kennedy) スタジアムを急遽改造。球団を支える肝心のファン層獲得の成否もオリオールズの固い歴史的地盤の中で未知数。苦難の船出をする Nats に明るい未来を描くものは多くはなかった。

物事は計算通り運ばないから面白い。Nats もその例外ではなかった。4月14日、ブッシュ大統領が RFK 球場でホーム開幕の始球式を勤め、新生 Nats の本格的ペナントレースが始まった。最初のホームゲーム三連戦ではアリゾナに三連勝し、その時点で8勝4敗の好スタートを切ったが、エクスポーズ時代のイメージが付き纏い、そのまま快進撃

が持続するという甘い予想をするものはいなかった。4月は24戦13勝11敗、5月は28戦14勝14敗となり、勝率5割台を辛うじて維持した。ところが6月は瞬く間に10連勝の快進撃を演じた。月が終わってみれば26戦20勝6敗と7割6分台の高い勝率を残した。僅か2ヶ月余りでNatsが古いイメージを脱ぎ捨てた瞬間であった。爾来、Natsはナショナルリーグ東部地区の首位を快走している。

地元球団Natsの快進撃の他に、人一倍苦勞をしてMLBに這い上がってきた大家投手がエクスポーズ時代に続きNats残留・活躍する姿に筆者は心地好さを感じていた。不幸にもNatsの6月攻勢の最中に大家投手事件が起きた。大家投手が先発したゲームの4回表にピンチを迎え、Natsのロビンソン監督がマウンドに登った時、続投を望む大家投手の魂とチームの勝利に腐心する監督の思惑との間で激しい火花が散った。野球も組織である以上、管理者が絶対権力者である。大家投手はこの回で降板した。両者の後遺症が大家投手への制裁金と他球団へのトレードを惹起した。大家投手事件の試合からNatsが破竹の8連勝とは何と皮肉な話である。

新チームの発足に当たり球団イメージ戦略をどう組み立てるかが重要だ。首都ワシントンは政治都市だから不偏不党戦略も同じく肝心のポイントである。種々検討の末、Natsのチームカラーは「レッド」に決まった。アウエーのゲームでは「ブルー」主体のユニフォーム着用となった。実はNats「レッド」は共和党カラーと同色であり、Nats「ブルー」は民主党カラーと類似するものである。帽子のロゴは「W」をあしらっている。「W」は Wash-

ingtonの「W」であることは間違いない。しかし、George W Bush大統領のミドルネームの「W」と解釈する向きもあり、その代替として民主党支持者には「DC」のロゴ入り帽子を用意する周到さも見せている。

Natsファンには共和党と民主党双方の支持者がいる。球場で真っ赤な「W」のロゴ入り帽子を体の一部のように被っている人は無党派の熱狂的ファンか共和党支持者である。帽子を片手に持つなり、借り物のように帽子を斜めに被る人は先ず民主党支持者と分かるという尤もらしい話が伝えられている。民主党を支持するNatsの熱狂的ファンは「試合が始まればきっちり帽子を被って応援するが、一歩球場の外に出たら絶対Natsの赤い帽子は被らない」という。政治都市ワシントンでしか話題にならない面白い光景だ。

ペナントレースの消化が半ばに差し掛かった7月に入ってもNatsの快進撃は留まるところを知らない。Natsファンは早くもワールドシリーズ決定戦への参加切符を手に入れたような喜びようだ。暑いインディアンサマーの到来と共にNatsカラーがいま真っ赤に燃え上がっている。

Natsのオーナーに名乗りを上げる買収提案が9件も暫定オーナーのMLBに寄せられおり、新しい引き合いはエクスポーズ買収額1.2億ドルに対して3億ドルから4億ドルの範囲に収まり、僅か数年で3倍近い値がついた格好だ。Natsの球団所有権を巡りMLBと買収提案者の攻防がこれから本格化し、場外試合の別の見所となる。

(北米地区事務局ワシントン事務所長

岡 哲夫)

船社／荷主業界が定航海運を巡る諸問題について意見交換 —第3回コンテナ・ SHIPPING・フォーラム開催—

定航海運を巡る最近の国際情勢や今後の需給動向につき、日本発着の定航船社・関係荷主が対話を行うコンテナ・SHIPPING・フォーラム（主催：日本海事新聞社）が、当協会と日本荷主協会の協力の下、2005年6月16日に東京で開催された。3回目となる今回のフォーラムでは、日本・中国・アジアのコンテナ物流の動向等に関して国土交通省海事局、船社、荷主それぞれの代表による講演と意見交換が行われた。（企画部：山上）



▲第3回コンテナ・SHIPPING・フォーラムの様相

「海運統計要覧2005」の発行について

当協会では1970年より毎年、内外の海運に関する諸統計をはじめ一般経済や主要関連産業の各種統計資料を幅広く収録した「海運統計要覧」を作成し、海運関係者はもとより広く一般の方々の参考に供しておりますが、今般2005年版を発行いたしました。

構成は以下の通りとなっています。

【項目】

- | | |
|---------------|-----------|
| I 船 腹 | VI 企業財務 |
| II 船舶の建造と消失 | VII 内航海運 |
| III 海上荷動と海運市況 | VIII 港湾関係 |
| IV 輸送活動 | IX 船員関係 |
| V コンテナ輸送 | X 関連産業の動向 |

なお、本書は1部1,000円（税込、送料別）にて実費頒布致しますので、購入をご希望の方は以下までお問い合わせください。

- 本件に関するお問い合わせ先：

社団法人 日本船主協会 総務部（統計出版担当：高橋（裕））

〒102-8603 東京都千代田区平河町2-6-4（海運ビル）

tel：03-3264-7188 fax：03-5226-9166 E-mail：mem@jsanet.or.jp

（総務部：高橋（裕））

海運統計要覧

2005

日本船主協会

不正薬物の押収量は依然増加傾向

—平成16年版不正薬物・銃砲の密輸入の動向「白い粉・黒い武器レポート」—

財務省関税局監視課は、このほど平成16年の不正薬物および銃砲の密輸入の動向についての報告書「白い粉・黒い武器レポート」をまとめた。

政府は、麻薬、覚せい剤等の不正薬物の青少年層への浸透や、けん銃を使用した凶悪事件の発生が大きな社会問題となっており、昭和20年代後半、昭和50年代後半に続く第三次覚せい剤乱用期にあるといわれているなど極めて憂慮すべき状況下にあるとして、平成10年5月「薬物乱用防止五か年戦略」を策定し、不正薬物に対する強力な取締り、国民の理解と協力を求めるための広報啓発等の施策を推進していた。

しかし、平成10年から15年までの5年間で、覚せい剤の押収量、検挙者数が引き続き高い水準にあり、依然として相当量の覚せい剤が流入しているとみられることから、第三次覚せい剤乱用期が未だ終息してないとの認識に立ち、平成15年7月「薬物乱用防止新5か年戦略」を策定した。

また、政府は、平成15年9月には「世界一安全な国、日本」の復活を目指し、「犯罪対策閣僚会議」を開催し、同年12月に「犯罪に強い社会の実現のための行動計画」を策定、関係省庁が一体となって総合的対策を講じている。

財務省関税局・税関においては、不正薬物・銃砲等の社会悪物品の水際取締りを最重要課題の一つとしており、当協会をはじめ密輸入に利用される可能性のある船舶、航空機、商業貨物等に関係する団体等とも連携し情報収集に努めている。

同報告書によると、平成16年の不正薬物の密輸入については、摘発件数が562件、押収量は覚せい剤・大麻等が1,358kg、錠剤型薬物が42万9千錠となり、依然大量押収傾向が続いている。

また、銃砲については、密輸入摘発件数が4件、押収量が5丁となった。

平成16年の密輸入事犯の主な特徴としては、

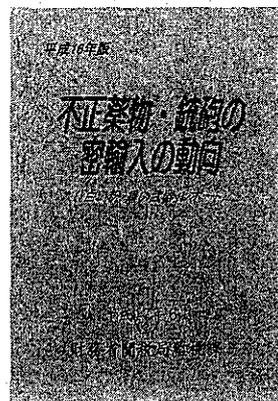
- ① 覚せい剤・大麻等の押収量が2年連続して1トンを超えたこと（過去3番目）
- ② 大麻、MDMA等錠剤型合成麻薬およびコカインの押収量が過去最高を記録したこと
- ③ 不正薬物の摘発件数が平成15年に続き増加したこと（過去2番目）
- ④ 覚せい剤およびMDMA等錠剤型合成麻薬の摘発件数が過去最高を記録したこと

等が挙げられるとしている。

（海務部：宮坂）

関係各位においては、船舶が密輸入に利用される可能性があることにご留意頂くとともに、関連する情報を入手された場合には「密輸ダイヤル(0120-461-961：シロイクロイ)」への通報をお願いいたします。

（担当：宮坂/Tel：03-3264-7177）



主な社会悪物品の摘発実績

種類	年	平成12年	平成13年	平成14年	平成15年	平成16年	前年比
		件	57	42	20	76	103
覚せい剤	kg	886	202	408	327	385	118%
大 麻	件	303	214	276	355	314	88%
	kg	485	797	476	766	888	116%
大麻草	件	217	166	191	233	242	104%
	kg	343	744	261	436	597	137%
大麻樹脂	件	86	48	85	122	72	59%
	kg	143	53	215	330	291	88%
ヘロイン	件	14	11	15	9	3	33%
	kg	6	5	19	5	0	0%
コカイン	件	12	7	12	11	19	173%
	kg	7	18	14	0	83	715倍
あへん	件	5	2	3	2	6	300%
	kg	5	8	2	4	1	27%
MDMA	件	36	45	35	43	54	126%
	千錠	85	118	172	368	401	109%
向精神薬	件	89	96	89	58	63	109%
	千錠	62	90	60	16	27	165%
合 計	件	516	417	450	554	562	101%
	kg	1,389	1,030	918	1,104	1,358	123%
参考(使用回数)	千錠	147	208	233	385	429	111%
	万回	3,261	1,007	1,884	1,597	2,015	126%
銃 砲	件	9	2	8	9	4	44%
	丁	123	21	13	12	5	42%
銃砲部品	件	0	2	3	7	1	14%
	点	0	12	4	13	1	8%

- (注) 1. 数字は摘発ベースのものであり、税関が摘発した密輸事件に係る押収量、他、警察等他機関が摘発した事件で税関が当該事件に関与したものに係る押収量を含む。
 2. 覚せい剤は、覚せい剤及び覚せい剤原料の合計数量を示す。
 3. MDMA等は、MDMA及びMDA等の合成麻薬の合計数量を示す。
 4. 向精神薬の平成13年分には、輸出1件2,031錠を含む。
 5. 使用回数は、乱用者の通常の一回分使用量をもとに換算したものである。(覚せい剤：0.03g、大麻草：0.5g、大麻樹脂：0.1g、ヘロイン：0.01g、コカイン：0.03g、あへん：0.3g、MDMA及び向精神薬：1錠)



2 日本とインドネシアの首脳会談において「海
日 洋問題に関する日インドネシア共同発表」が
 行われ、マラッカ海峡の海賊問題等について
 協力を強化することが謳われた。

6 IMO 第51回航行安全小委員会 (NAV51) がロ
 () ンドンにて開催された。
10 (P. 7 海運ニュース参照)
日

13 国際船級協会連合 (IACS) は、タンカー、バル
日 カーの船体に関する共通構造規則 (CSR) の採
 択・発効スケジュールなどについて合意した。

15 当協会は第58回通常総会を開催した。
日 (P. 1 特別欄参照)

16 国土交通省は、IMOのMARPOL条約附属書IV
日 改正に伴うふん尿等の排出・排出防止設備等
 の規制に係る政令案を公表した。本年8月1
 日施行予定。

16 コンテナ・ SHIPPING・フォーラム (主催：
日 日本海事新聞、協力：当協会・日本荷主協会)
 が東京にて開催された。
 (P. 28 囲み記事参照)

24 国土交通省は、第11回「水先制度のあり方に関
日 する懇談会 (座長・杉山武彦一橋大学学長)」
 を開催し、同懇談会の最終報告を取り纏めた。
 今後は、同懇談会報告に基づき、関係者が連
 携して新制度の具体化に向けた取組みを的確
 かつ円滑に進め、次期通常国会への法案提出
 を目指すこととしている。
 (P. 9 海運ニュース参照)

27 国土交通省は、2004年7月1日現在の日本商
日 船隊船腹量調査結果 (対象265社) を発表した。
 それによると、2000総トン以上の外航貨物船
 は1896隻 (前年比23隻増)、このうち日本籍船
 は99隻 (前年比4隻減) となり、100隻を割り
 込んだ。また、日本籍船のうち国際船舶は91
 隻 (4隻減)、承認船員配乗船は47隻 (14隻増、
 増加傾向) であった。

27 第2回アジア荷主会議 (主催：日本荷主協会)
日 が神戸で開催され、当協会は昼食会を主催し、
 東京船舶・平山社長および当協会園田企画部
 長が出席し、荷主側出席者と対話の機会を得
 た。

27 当協会は、8項目からなる規制改革要望を「規
日 制改革・民間開放推進室」に提出した。



船協だより

公布法令（6月）

- ⑩ 海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律施行令の一部を改正する政令（政令第209号、平成17年6月10日公布、平成19年4月1日施行）
- ⑩ 港湾法施行令の一部を改正する政令（政令第213号、平成17年6月15日公布、平成17年7月1日施行）
- ⑩ 海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律附則第二条等の期間を定める政令（政令第218号、平成17年6月22日公布、平成17年8月1日施行）
- ⑩ 海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律施行令の一部を改正する政令（政令第219号、平成17年6月22日公布、平成17年8月1日施行）
- ⑩ 港則法施行規則の一部を改正する省令（国土交通省令第70号、平成17年6月27日公布、平成17年11月1日施行）
- ⑩ 無線設備規則の一部を改正する省令（総務省令第105号、平成17年6月28日公布、平成17年7月1日施行）
- ⑩ 海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律施行規則等の一部を改正する省令（国土交通省令第74号、平成17年6月30日公布、平成17年8月1日施行）

陳情書・要望書等（6月）

提出日：6月27日
宛先：規制改革・民間開放推進室
件名：海運関係規制改革要望

海運統計

1. わが国貿易額の推移

(単位：10億円)

年月	輸出 (FOB)	輸入 (CIF)	入(▲)出超	前年比・前年同期比(%)	
				輸出	輸入
1990	41,457	33,855	7,601	9.6	16.8
1995	41,530	31,548	9,982	2.6	12.3
2000	51,654	40,938	10,715	8.6	16.1
2001	48,979	42,415	6,563	▲ 5.2	3.6
2002	52,109	42,228	9,881	6.4	▲ 0.4
2003	54,548	44,362	10,186	4.7	5.1
2004	61,182	49,177	12,005	12.2	10.9
2004年6月	5,289	4,146	1,143	19.4	15.5
7	5,308	4,174	1,134	14.3	8.3
8	4,783	4,210	573	10.5	18.5
9	5,463	4,231	1,232	12.4	12.5
10	5,472	4,318	1,155	11.7	12.7
11	5,156	4,557	598	13.4	28.1
12	5,395	4,258	1,137	8.8	11.0
2005年1月	4,412	4,218	194	3.2	11.4
2	4,847	3,757	1,090	1.7	11.4
3	5,776	4,657	1,119	6.1	7.7
4	5,506	4,548	958	7.8	12.8
5	4,796	4,502	294	1.4	18.7

2. 対米ドル相場推移(銀行間直物相場)

年月	年間平均	最高値	最低値
1990	144.81	124.30	160.10
1995	94.06	80.30	104.25
1999	113.91	111.28	116.40
2000	107.77	102.50	114.90
2001	121.53	113.85	131.69
2002	125.28	115.92	134.69
2003	115.90	107.03	120.81
2004	108.17	102.20	114.40
2004年7月	109.36	107.90	112.08
8	110.36	109.15	111.70
9	109.96	109.22	111.20
10	108.92	106.13	111.10
11	104.93	102.40	106.98
12	103.84	102.20	105.28
2005年1月	103.21	102.15	104.57
2	104.88	103.63	105.73
3	105.31	104.10	107.35
4	107.36	105.78	108.68
5	106.91	108.08	104.68
6	108.63	110.40	106.82

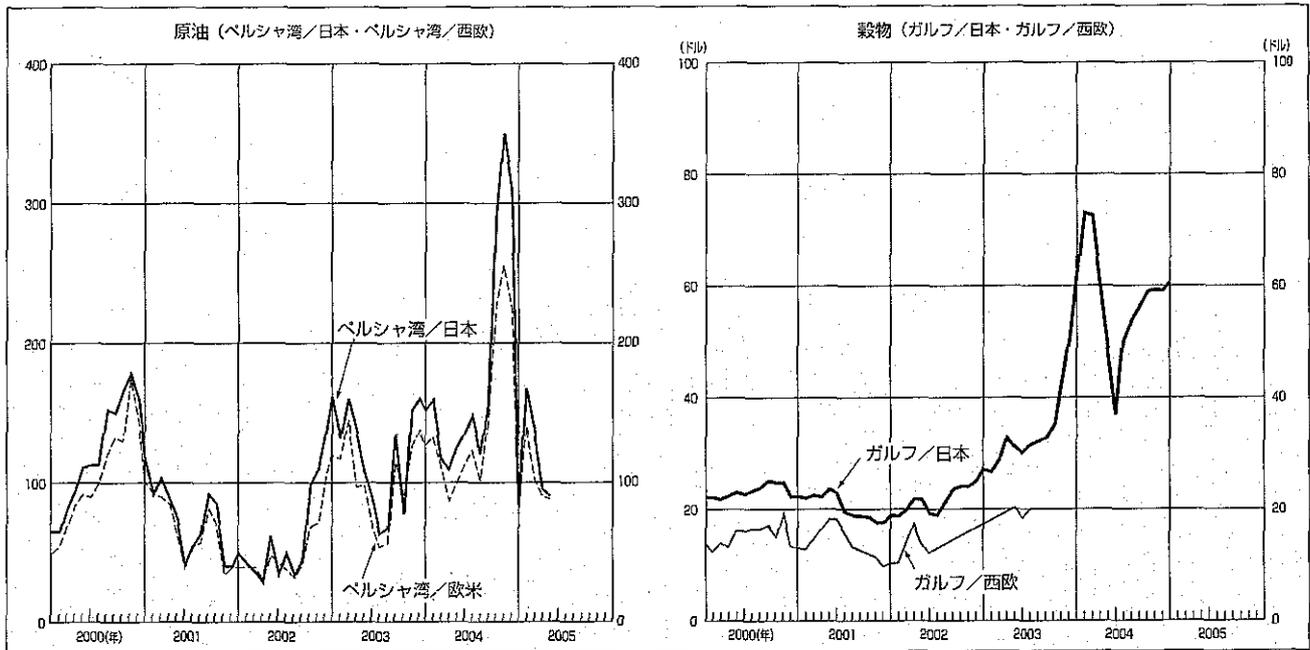
(注) 財務省貿易統計による。

3. 不定期船自由市場の成約状況

(単位：千 M/T)

区分	航海用船										定期用船	
	合計	連続航海	シングル航海	(品目別内訳)							Trip	Period
石炭				穀物	砂糖	鉱石	スクラップ	肥料	その他			
1999	141,321	1,304	150,481	56,184	30,686	3,274	57,309	235	1,709	1,082	149,734	39,581
2000	146,643	2,182	144,461	46,549	26,147	4,576	67,431	198	182	1,551	170,032	45,021
2001	154,005	3,063	150,942	52,324	16,789	7,288	72,177	472	978	914	150,154	38,455
2002	132,269	978	131,291	43,406	15,182	5,853	65,105	442	1,054	249	184,890	50,474
2003	99,655	1,320	98,335	30,722	6,097	3,657	57,001	248	438	172	208,690	81,721
2004	83,398	2,414	80,984	31,875	5,621	700	41,394	596	690	108	250,386	59,906
2004 10	4,721	0	4,721	1,935	546	24	2,090	68	58	0	22,743	6,659
11	4,809	0	4,809	1,510	267	31	2,997	0	4	0	19,318	7,998
12	4,830	0	4,830	2,007	261	45	2,465	50	2	0	17,106	4,576
2005 1	7,510	345	7,165	3,131	297	77	3,600	60	0	0	22,215	4,779
2	5,281	310	4,971	1,977	273	0	2,720	0	2	0	22,311	6,594
3	6,200	600	5,600	3,585	150	14	1,820	0	32	0	24,317	7,773
4	4,322	0	4,322	2,328	170	0	1,820	0	4	0	21,371	5,549
5	6,407	0	6,407	1,828	282	0	4,217	80	0	0	19,684	1,844
6	8,957	670	8,287	3,026	328	0	4,874	55	4	0	16,701	1,902

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



4. 原油 (ペルシヤ湾/日本・ペルシヤ湾/欧米)

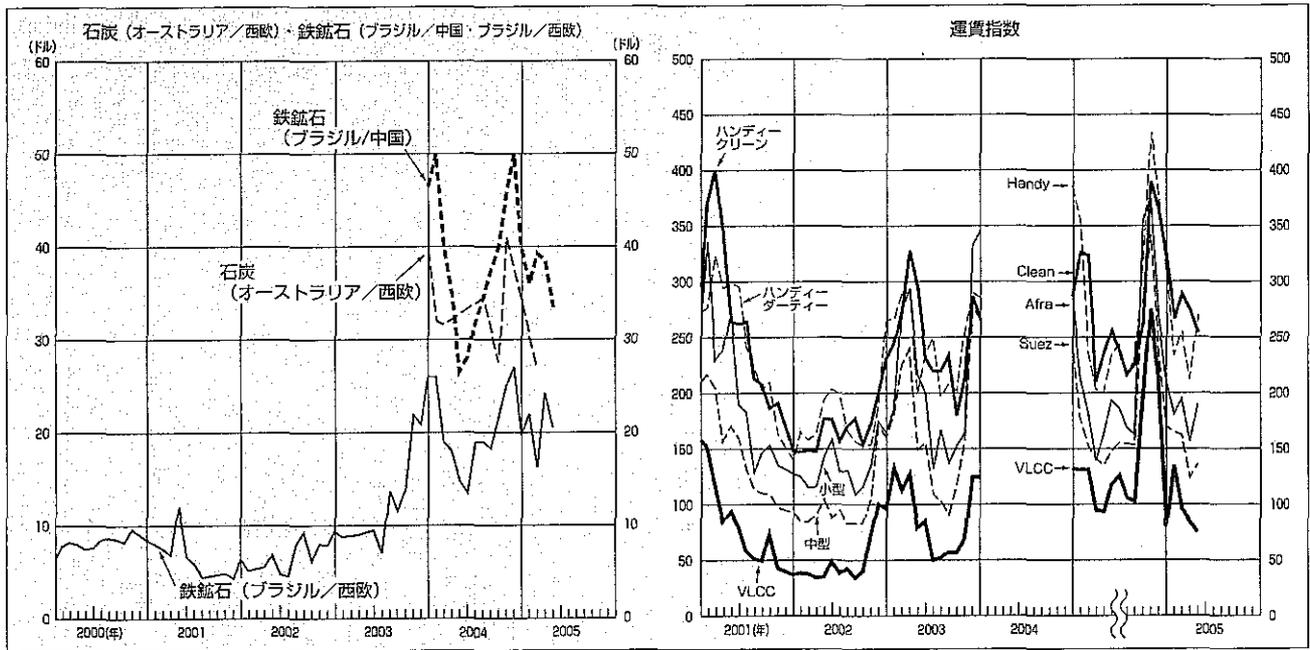
月次	ペルシヤ湾/日本						ペルシヤ湾/欧米					
	2003		2004		2005		2003		2004		2005	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	161.00	102.50	152.50	87.00	85.00	59.50	120.00	75.00	127.50	82.50	77.00	62.50
2	132.50	67.50	159.00	102.50	167.50	75.00	117.50	65.00	132.50	87.50	140.00	112.50
3	160.00	105.00	117.50	70.75	137.50	75.00	145.00	85.00	112.50	60.00	102.50	75.00
4	137.50	52.50	110.00	77.50	96.00	80.00	97.00	45.00	87.50	67.50	90.00	72.50
5	109.50	42.00	125.00	71.25	90.00	62.50	99.00	50.00	100.00	69.50	88.25	62.50
6	90.00	56.00	135.00	114.00	—	—	70.00	52.50	112.50	87.50	—	—
7	63.75	45.00	148.00	120.00	—	—	54.00	42.50	123.00	95.00	—	—
8	68.00	41.00	121.00	97.50	—	—	57.50	40.00	102.50	87.50	—	—
9	135.00	70.00	157.50	83.50	—	—	115.00	50.00	145.00	75.00	—	—
10	78.00	42.50	290.00	156.00	—	—	90.00	47.50	225.00	117.50	—	—
11	152.50	102.50	350.00	265.00	—	—	126.50	75.00	255.00	167.50	—	—
12	160.00	133.75	310.00	85.00	—	—	137.50	95.00	225.00	97.50	—	—

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

5. 穀物 (ガルフ/日本・ガルフ/西欧) (単位：ドル/トン)

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

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



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

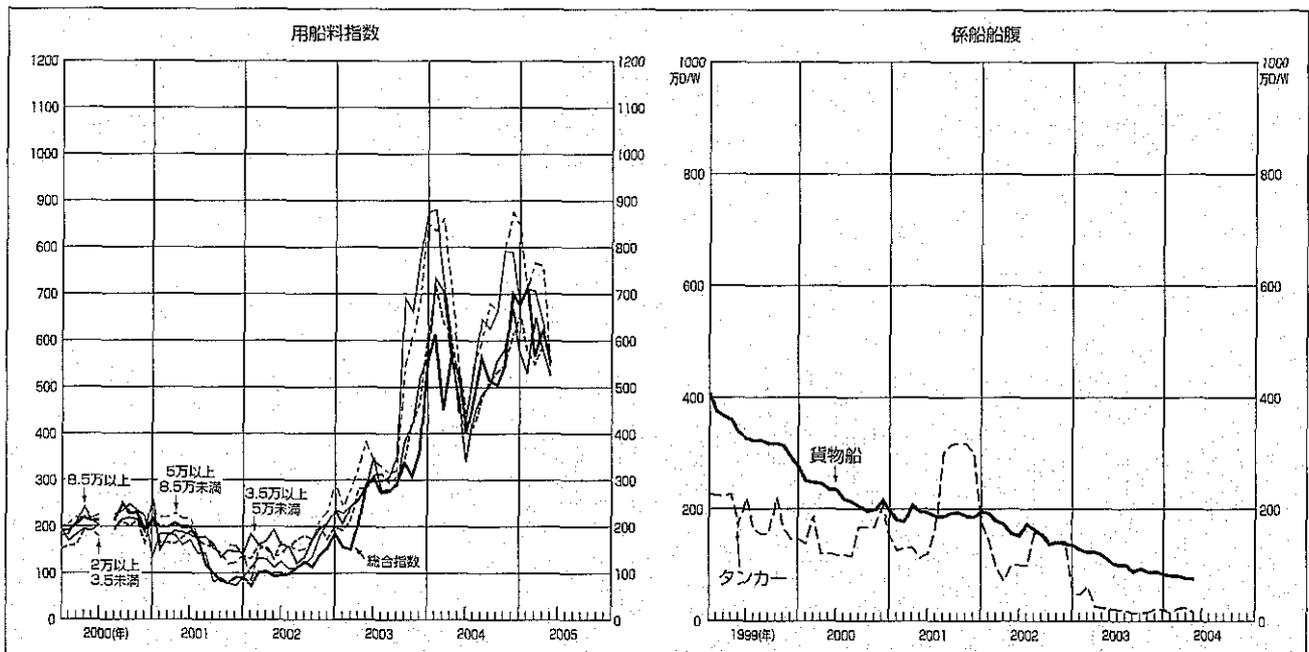
月次	オーストラリア/西欧(石炭)				ブラジル/中国(鉄鉱石)				ブラジル/西欧(鉄鉱石)			
	2004		2005		2004		2005		2004		2005	
	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低
1	39.70	35.00	—	—	46.50	34.00	40.00	12.50	26.00	22.00	19.75	16.00
2	—	32.00	—	—	50.00	35.00	36.00	33.00	26.00	20.75	22.00	17.25
3	—	31.65	27.00	—	40.00	35.50	39.25	34.75	19.00	17.25	—	16.20
4	—	—	—	—	35.00	32.50	38.50	34.00	18.00	15.25	24.25	22.75
5	—	18.30	—	—	26.50	25.00	33.40	21.50	14.75	11.30	20.50	13.25
6	—	—	—	—	28.00	22.90	—	—	13.50	8.25	—	—
7	—	—	—	—	—	32.00	—	—	18.90	16.90	—	—
8	—	—	—	—	34.50	10.20	—	—	19.00	14.90	—	—
9	—	—	—	—	37.55	30.00	—	—	18.25	14.50	—	—
10	—	27.50	—	—	40.00	33.25	—	—	—	—	—	—
11	—	41.00	—	—	45.80	40.00	—	—	—	—	—	—
12	—	—	—	—	50.60	41.80	—	—	27.10	22.50	—	—

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

7. タンカー運賃指数

月次	タンカー運賃指数														
	2003					2004					2005				
	VLCC	中型	小型	H・D	H・C	VLCC	Suez	Afra	Handy	Clean	VLCC	Suez	Afra	Handy	Clean
1	98.6	161.9	165.6	266.3	231.3	133	250	289	386	287	80	170	210	307	322
2	133.3	180.9	186.8	267.1	245.6	132	178	215	355	326	135	165	181	233	267
3	114.0	224.9	275.6	290.0	273.4	132	153	182	238	323	96	162	195	255	289
4	128.6	240.2	294.0	290.0	328.2	96	141	140	204	210	85	124	157	212	274
5	79.8	150.4	217.7	200.0	294.3	95	137	164	201	235	75	137	191	271	253
6	85.4	156.2	200.9	235.0	231.1	119	149	193	233	256	—	—	—	—	—
7	50.6	110.5	132.9	250.0	221.0	127	156	187	243	240	—	—	—	—	—
8	52.8	103.2	167.7	197.5	221.1	107	155	169	219	217	—	—	—	—	—
9	58.4	92.1	138.2	208.9	233.1	103	154	163	229	226	—	—	—	—	—
10	57.9	120.4	153.3	202.0	180.0	195	285	355	320	263	—	—	—	—	—
11	70.4	158.4	164.0	258.3	213.3	276	342	374	433	390	—	—	—	—	—
12	125.5	278.9	332.5	290.0	268.6	216	240	268	378	367	—	—	—	—	—
平均	87.9	164.8	202.4	246.3	246.8	144.3	195.0	224.9	286.6	278.3	—	—	—	—	—

(注) ①2003年までは「Lloyd's Ship Manager」、2004年からは「Lloyd's Shipping Economist」による。②タンカー運賃はワールドスケールレート。③タンカー運賃指数の5区分については、以下のとおり（～2003）④VLCC:15万トン以上 ⑤中型:7万～15万トン ⑥小型:3万～7万トン ⑦H・D=ハンディ・ダーティ:3万5000トン未満 ⑧H・C=ハンディ・クリーン:全船型。(2004～) ④VLCC:20万トン以上 ⑤Suez:12～20万トン ⑥Afra:7～12万トン ⑦Handy:2.5～7万トン ⑧Clean:全船型



8. 貨物船定期用船料指数

月次	2002		2003		2004		2005						
	総合指数	BDI	総合指数	BDI	総合指数	BDI	1.2万~2万	2万~3.5万	3.5万~5万	5万~8.5万	8.5万~	総合指数	BDI
1	89	889	185	1,733	553	4,539	686	656	577	846	680	677	4,471
2	73	915	156	1,669	613	5,290	899	579	531	711	711	715	4,511
3	102	1,073	151	1,802	615	5,122	432	550	650	766	705	565	4,685
4	104	1,085	203	2,081	558	4,635	-	588	580	760	635	624	4,810
5	93	1,034	290	2,317	533	3,452	-	579	526	544	545	552	3,737
6	95	1,035	304	2,135	401	2,762							2,586
7	99	1,005	273	2,238	478	3,971							
8	113	992	276	2,322	562	4,180							
9	125	1,063	294	2,467	514	4,214							
10	114	1,063	337	4,477	503	4,602							
11	140	1,163	309	4,046	544	4,264							
12	154	1,163	360	4,539	701	5,176							

出所：「Lloyd's Shipping Economist」

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

9. 係船船腹量の推移

月次	2003						2004						2005					
	貨物船			タンカー			貨物船			タンカー			貨物船			タンカー		
	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W	隻数	千G/T	千D/W
1	241	1,859	1,958	43	905	1,838	205	1,317	1,350	53	287	489	138	779	830	35	135	209
2	236	1,865	1,911	44	741	1,488	206	1,236	1,279	51	286	490	147	766	813	32	96	142
3	237	1,770	1,791	45	485	940	188	1,156	1,234	56	300	509	137	733	797	33	147	229
4	232	1,687	1,720	44	361	706	181	1,101	1,232	55	163	256	130	670	765	35	148	231
5	224	1,525	1,555	46	525	1,016	175	1,041	1,178	54	145	224	128	640	752	36	103	150
6	215	1,441	1,513	48	527	1,019	168	935	1,057	55	142	218						
7	226	1,556	1,719	48	524	1,014	166	902	1,006	52	131	204						
8	215	1,477	1,633	50	786	1,569	159	900	1,008	50	130	199						
9	213	1,407	1,534	50	784	1,567	146	802	881	47	90	146						
10	203	1,273	1,383	53	709	1,414	155	882	934	43	103	148						
11	209	1,320	1,406	52	706	1,407	138	813	877	38	113	162						
12	207	1,308	1,386	51	705	1,407	138	811	877	39	143	218						

(注) インフォーマ発行のロイズ・インアクティブベッセルズによる。

編集雑感

週末は、川のほとりを歩くことにしている。家の近くに江戸川が流れている。週末になると、近くの上流側の橋から下流側の橋まで6km、行くと戻って来なければならないため、つまり12km歩く。2時間はかかる。ひたすら歩く。ストレス解消法と意気込んでいるわけではないが、汗が出て爽快である。おまけに体重も減るか期待しているが、終わると冷たいビールが待っているため、こちらの効果は一向に上がらない。

田舎だ。埼玉県の東部、国道4号線のバイパスの近く、道路脇に東京から42kmという表示が埋められており、高橋Qちゃんの走る距離である。周りは田んぼで、田植えが終わり、水面の蛙の音がうるさい。バブルの絶頂期に家を手に入れる羽目になってしまい、ここまで来たわけである。因みに、お盆や正月には人通りが増える。隣人に聞けば、帰省の人たちだそう。そんなところなので、同僚に遊びに来いと誘うと、交通費と日当を払え

と言われる。

川のほとりに立つと、北の方向、遠くに日光・男体山、右手に筑波山、左手に富士山が見える。江戸川も相当上流の方で、利根川との分岐点に近い。河川敷にはラグビー場があり、週末は若い選手たちで賑やかになる。某大学の滑空場もあって、白いグライダーが飛び交う。

歩き始めると、この一週間に起きたことを思い出してしまう。たまには楽しいこともあるが、ほとんどは反省ばかりである。人間、なかなか成長しないものだ。それでも、周りの景色の中、水の流れを目に入れると心が和む。美空ひばりさんの歌ではないが、川の流れのように穏やかにこの身を任せていたい心境になる。やれやれ今日も歩き通した。さあ、また一週間頑張ろう。自分に言い聞かせて家に戻る。

日本船主協会 常務理事 梅本 哲朗

編集委員名簿

第一中央汽船 総務グループ次長	加藤 和男
飯野海運 総務グループ広報・IR室	石川 達也
川崎近海汽船 総務部副部長	廣岡 啓
川崎汽船 IR・広報グループ情報広報チーム長	高山 敦
日本郵船 調査グループグループ長代理兼コンテナ・港湾調査チーム長	大高 俊記
商船三井 広報室マネージャー	鹿野 謙二
三光汽船 社長室経営企画課長	遠藤 秀己
三洋海運 総務部副部長	荒井 正樹
新和海運 総務グループ次長 総務・法規保険チームリーダー	森 均
日本船主協会 常務理事	梅本 哲朗
常務理事	植村 保雄
海務部長	半田 收
企画部長	園田 裕一
総務部長	井上 晃
海務部労政担当副部長	山脇 俊介

編集後記

予報によると、今年の夏も昨年ほどではないようですが暑くなるとのこと。暑さは辛いですが、梅雨明け後の夏の到来は毎年ながら嬉しいものです。

さて今月号より国際海事関係機関を紹介する新コーナーも到来？致しました。弊誌では常々国内外の会議レポート等を記事の中心としておりますが、その内容の専門性は勿論のこと、多くの機関（そしてその略語）が存在し、ちょっとしたhelpがあったほうが良いのでは？という素朴な考えから始まったこのコーナー。beginnerの方には理解の手助けに、業界通の方には基本の再確認？とでもなれば幸いです。

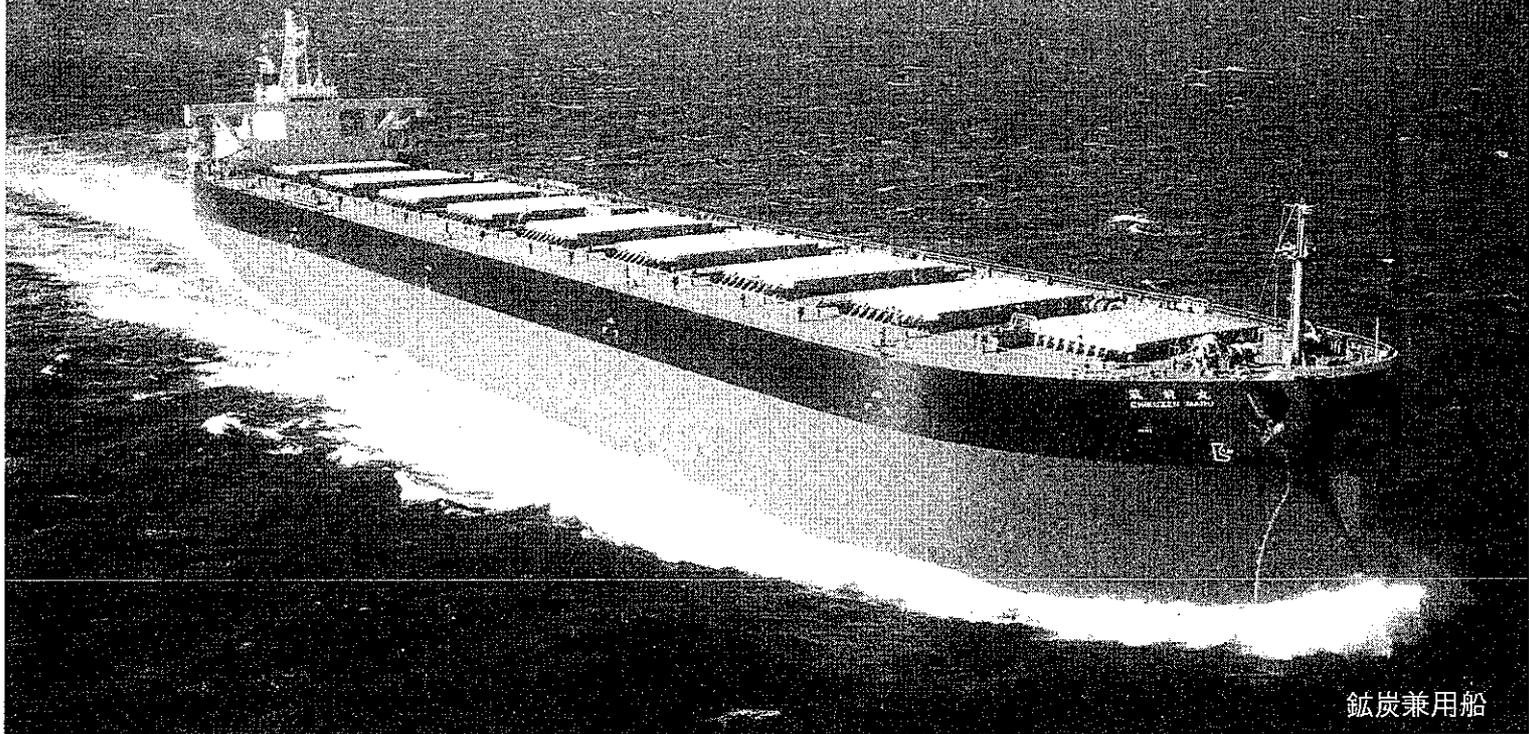
(MN)

せんきょう7月号 No. 540 (Vol. 46 No. 4)

発行◎平成17年7月20日
創刊◎昭和35年8月10日
発行所◎社団法人 日本船主協会
〒102-8603 東京都千代田区平河町2-6-4(海運ビル)
TEL. (03)3264-7181(総務部(広報))

編集・発行人◎梅本哲朗
製作◎株式会社タイヨーグラフィック
定価◎407円(消費税を含む。会員については会費に含めて購読料を徴収している)

日本の経済を支える海運には、 諸外国並みの税制が必要です。



鉱炭兼用船

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

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

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

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

トン数標準税制の導入国

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



—— 船が支える日本の暮らし ——

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