

船協海運年報

1999

日本船主協会

概況	1
----	---

1. 海運政策

1・1 海運対策の推進	3
1・2 国際船舶制度	4
1・3 海運関係分野の規制緩和の一層の推進	8
1・4 船舶解撤問題	19
1・5 1999年度海運関係予算	19
1・6 1999年度海運関係税制改正	21
1・7 外国における船舶所得等に対する課税状況	23
1・8 当協会会員会社の1997年度設備資金借入状況	31

2. 国際関係

2・1 アジア海運との協調関係の強化	33
2・1・1 アジア船主フォーラム	33
2・1・2 第8回日韓船主協会会談	48
2・2 外航海運事業者間協定に対する独禁法適用除外制度に係わる海上運送法の一部改正	49
2・3 米国海運政策	51
2・3・1 1998年米国外航海運改革法（Ocean Shipping Reform Act of 1998）	51
2・3・2 米国新規運航補助法	53
2・4 EU海運政策	54
2・5 その他諸国の海運政策	55
2・6 OECD海運問題	58
2・6・1 OECD海運委員会の動き	58
2・6・2 OECD造船協定問題	60
2・7 IMOの活動	61
2・8 当協会が加盟する主要国際団体の1998年度の活動	62
2・8・1 CENSA	62
2・8・2 ICS	62

2・8・3 ISF	62
-----------------	----

3．法務保険

3・1 海事法務関連問題	65
3・1・1 油濁補償問題.....	65
3・1・2 船主の第三者責任等に係る金銭的保証の提供.....	67
3・1・3 海難残骸物除去に関する条約案.....	68
3・1・4 バンカーによる汚染に関する賠償.....	68
3・1・5 船舶のアレストに関する国連外交会議.....	68

4．物流システム

4・1 情報システム化の推進と貿易手続きの簡易化問題.....	71
4・1・1 次期 Sea-NACCS の開発状況	71
4・1・2 港湾関係諸手続きの簡易化・EDI化問題の現状.....	73
4・2 ISO等への対応	73
4・2・1 ISO/TC104(貨物コンテナ)等への対応	73
4・2・2 国際貨物コンテナ所有者コード(BICコード)に係る国内登録機関事務局業務について	77
4・2・3 背高海上コンテナ委員会.....	77

5．港湾関係

5・1 国際港湾関連	83
5・1・1 米国港湾サービスユーザーフィー制度法案について.....	83
5・1・2 スエズ・パナマ運河問題.....	95
5・2 港湾料金関係.....	105
5・2・1 茨城県常陸那珂港における入港料問題	105
5・2・2 わが国主要港湾における港湾諸料金低減への取り組み	110
5・3 港運関係	114
5・3・1 港湾運送事業法に係る規制緩和の動き	114
5・3・2 1999年港湾春闘	119
5・3・3 FMC 制裁措置問題 - 最終規則の撤回.....	122
5・4 港湾整備関係.....	124
5・4・1 港湾審議会の動き	124
5・4・2 「経済・社会の変化に対応した港湾の整備・管理のあり方について」審議への対応	129

5・5	水先関係	134
5・5・1	水先制度の見直し	134
5・5・2	1999年度各水先区の水先人適正員数	136

6．海上安全と環境保護

6・1	海上交通安全対策	139
6・1・1	海上交通安全対策	139
6・1・2	海上交通法規の改正	141
6・1・3	東京湾における VLCC の航行安全対策	142
6・2	船舶の保安対策	144
6・2・1	海賊問題	144
6・2・2	国際紛争に伴う船舶の航行安全対策	145
6・2・3	検疫法の改正	147
6・3	船舶の安全運航対策	150
6・3・1	海上人命安全条約等の改正	150
6・3・2	安全管理システム	153
6・3・3	ポートステートコントロール（PSC）	154
6・3・4	バルクキャリアの安全対策	157
6・4	貨物の積付けおよび安全対策	161
6・4・1	GC コードの強制化	161
6・4・2	タンカーの安全荷役設備	162
6・5	環境保護対策	163
6・5・1	海洋汚染防止条約等の改正	163
6・5・2	油汚染事故への対応	164
6・5・3	大気汚染防止問題	166
6・5・4	バラスト水排出規制問題	167
6・5・5	その他の環境保護対策	170
6・6	船舶の建造および保船、機関管理対策	175
6・6・1	船舶検査の改善	175
6・6・2	コンピューター2000年問題への対応	176
6・6・3	船用燃料油対策	178
6・7	海上無線通信の改善	181
6・7・1	通信関係法規	181

6・7・2	GMDSS	182
6・7・3	電気通信サービス	182

7．船員労働

7・1	混乗の拡大に伴う船員対策	185
7・1・1	近代化船の現状	185
7・1・2	外国人船員対策	187
7・1・3	船員の雇用対策	188
7・1・4	海技資格取得教育	188
7・1・5	日本船員福利雇用促進センター（SECOJ）の活動	189
7・1・6	開発途上国船員研修受入事業	191
7・2	船員の確保と教育問題	193
7・2・1	日本人船員の確保・育成	193
7・2・2	船員の教育訓練	193
7・2・3	GMDSS 資格	195
7・3	船員関係法規	197
7・3・1	船舶職員法の一部改正	197
7・3・2	船員関係法規の一部改正	199
7・3・3	電波法の一部改正	200
7・3・4	船員職業安定法改正への対応	201
7・4	船員の社会保障制度	201
7・4・1	船員の社会保障制度の概況	201
7・4・2	船員保険制度の改革	202
7・5	労働協約の改定	204
7・5・1	船主労務団体の現状	204
7・5・2	1999年度労働協約改定交渉	205
7・6	乗組員の安全および災害防止対策	206
7・6・1	船員災害防止実施計画	206
7・6・2	洋上救急事業	207
7・7	船員の健康管理および福利厚生	207
7・7・1	船員の健康管理体制	207
7・7・2	船員の福利厚生	207

8 . 内航海運

8・1	内航海運の概況	209
8・2	1998年度の内航海運対策	212
8・3	1998年度以降5年間の内航適正船腹量	212
8・4	内航海運暫定措置事業	213

9 . 調査および広報

9・1	調査関係	217
9・2	広報活動	218
9・2・1	政策広報	218
9・2・2	会員向け、学校・学生向け広報	219

日本船主協会の現状

1 .	日本船主協会の現状	223
2 .	第51回通常総会	223
3 .	役員一覧（1999年4月1日現在）	225

付 資料

船協海運日誌	231
日本船主協会会員名簿	239

概 況

1998年の世界経済を見ると、米国経済は株価の史上最高値を更新するなど好調を持続し、欧州経済も総じて堅調に推移する一方、我が国経済は、バブル経済崩壊と金融不安の後遺症から未だ脱却し得ず、厳しい状況に終始した。また、一昨年来の通貨危機や政情不安により低迷が続いたアジア経済は、輸入の減少により貿易収支に改善が見られたものの依然として内需の縮小により景気が低迷した。

貿易量について見ると、1998年の世界の海上貿易量は50億7,000万トン、このうち日本発着貨物は、輸出が1億91万トン、輸入が7億3,022万トンの合計8億3,000万トンとなっており、世界の海上貿易量に占める割合は16.4%と前年度より微減しているものの依然として大荷主国の地位を占めている。

このような状況の中、1998年のわが国外航海運は、定期船部門においては米国向けを中心に輸出往航貨物荷動きが増加したものの、輸入復航荷動きは一層の落ち込みを見せ、往復航のインバランスが一段と拡大した。また、不定期船・タンカー部門においても、日本およびアジア域内における経済不振から荷動きも低迷し、依然として厳しい状況が続いている。

船腹面で見ると、1998年央の日本商船隊は1,970隻、6,625万総トンで、うち日本籍船は168隻（14隻減）、1,169万総トン（5.6%減）となっており、外国用船・仕組み船が中心の傾向は益々増大している。

当協会は、ボーダーレスな市場において世界の海運会社と伍して国際競争をしていくためには、自由な企業活動を行う上で障壁となっている我が国特有の諸規制や高コスト構造改善のために、グローバルスタンダードの視点に照らして国内法制・税制等の改善が不可欠として、関係方面と協議を行いその早期改善に努めている。

官労使での長年の検討課題である国際船舶制度については、改正船舶職員法が1998年5月に成立し同制度の円滑な運用のための承認制度に係る通達が1999年6月に出されるなど、国際船舶における日本人船・機長2名配乗制度の実現に向けて動き出すこととなった。また、同年6月に40年間わが国の港湾運送事業の根幹をなしてきた事業免許制と認可料金制の廃止をうたった審議会答申がなされ港湾の活性化を目指す規制緩和が進められたかたわら、米国連邦海事委員会も一昨年に日本の港湾労使慣行の事前協議制度などを問題として邦船3社に対して課した制裁措置を1999年5月に撤回するなど一定の成果が収められつつある。

しかしながら、世界単一市場で国際競争を行っている外航海運企業においては、諸外国と同等の競争条件にたち活動できることが必須であり、引続き社会・経済の実態に合わなくなった法制を抜本的に見直し、自由な企業活動を阻害する各種規制の撤廃・緩和に努力を傾注していくことが求められる。

他方、国内物流の大動脈である内航海運は、1967年より30年余りにわたり実施してきたスクラップアンドビルド制度を柱とする船腹調整事業を廃止し、解撤等交付金制度と建造等納付金制度を柱とする内航海運暫定措置事業を1998年5月に導入した。

鉄鋼、石油、セメントなど産業基幹物資の大半を輸送している内航海運にとって、わが国のバブル経済崩壊後の構造的不況の中における、生産量の減少および荷主企業の合併・物流提携の進捗等が更なる輸送需要の減少をもたらす極めて厳しい環境にあるが、暫定措置事業が進められる過程において構造改善を進め、基幹輸送機関としての重要な役割を果たして行かなければならない。

1

海運政策

この章のポイント

- ・国際船舶への日本人船・機長2名配乗体制実現に向けて外国人承認制度の具体的な運用方法が固まる。
- ・当協会は国際的に同等の競争環境を実現するため、関係省庁に規制緩和を要望。
- ・1999年度税制改正において、船舶の特別償却制度が現行のまま2年間延長。

- 1・1 海運対策の推進
- 1・2 国際船舶制度
- 1・3 海運関係分野の規制緩和の一層の推進
- 1・4 船舶解撤問題
- 1・5 1999年度海運関係予算
- 1・6 1999年度海運関係税制改正
- 1・7 外国における船舶所得等に対する課税状況
- 1・8 当協会会員会社の1997年度設備資金借入状況

1・1 海運対策の推進

1996年3月、海運造船合理化審議会海運対策部会が開催され、最近における国際経済環境の変化を踏まえた外航海運のあり方について国際競争力強化のための方策を幅広く検討することとなった。これを受け、同部会の下部機構として小委員会が設けられるとともに、審議を円滑に進めるため、日本船員福利雇用促進センター（SECOJ）に国際船舶制度推進調査委員会（委員長：谷川久成 蹊大学教授）が設置された。

海造審、海造審海運対策部会小委員会、SECOJ 国際船舶制度推進調査委員会の委員は官・労・使・マスコミで構成されており、外航海運をめぐる具体的な課題を整理し、その解決策につき鋭意検討を行ってきた。当協会は当初よりこれらの審議に参画し、諸外国と同等の競争条件を達成するべく、船主意見の反映に努めた。

これらの検討結果を踏まえ、1997年5月30日、「新たな経済環境に対応した外航海運のあり方について」と題した報告書が海運造船合理化審議会によっ

てとりまとめられた。（「船協海運年報1997・1998」参照）

同報告書は、企業の自主的努力を第一義とし、国による施策とあいまって国際競争力を確保していくことが必要であるとのスタンスに立ち、国際船舶制度を中心とした今後の海運政策の方向性を示したもので、予算要求、税制改正とともに、船員関連を中心とした諸法制の見直し、規制緩和推進計画など海運政策全般に反映されている。

海造審報告に盛り込まれた施策のその後の措置・検討状況を概括すると、資料1-1のとおりとなる。

〔資料1—1〕 海造審報告（1997年5月）の施策とその後の措置・検討状況（1999年7月1日現在）

項 目	1997年5月海造審報告	措置および検討状況等
船 舶 税 制	特別償却及び圧縮記帳制度は海運政策の重要な柱。 また、登録免許税、固定資産税の特例措置の拡充を推進。	1998年度末が適用期限となっていた船舶の特別償却制度は、2000年度末まで適用期限を延長。 国際船舶に対する税制措置 ・1999年度税制改正により、登録免許税の軽減措置（本則4/1000を1/1000に軽減）の対象に船齢5年未満の船舶を追加したほか、国際船舶の範囲を見直した（1999年度末が適用期限）。 ・固定資産税の軽減措置（1/15）は2001年度分まで適用。
船 員 税 制	実現可能な方策についてさらに検討。	官労使で構成される海運関連税制勉強会において船員税制につき検討するも、具体化には至らず。
日本人船員の確保・育成策	官労使が協力して、若年船員を対象として、実践的な教育訓練スキームの早期確立。	国際船舶制度に係る教育訓練スキームとして、若年船員養成プロジェクトが1998年10月よりスタート（第1期訓練生は13名）。 外航船員就労対策事業費補助金として、1998年度に引き続き、99年度予算においても同額の8,600万円が認められた。
政策金融の充実	官民の役割分担に配慮しつつ、所要資金の確保、弾力的運用に努める。	開銀融資の運用が弾力化され、ドル建て融資が可能となった。
国際船舶の配乗体制、外国人船員の資格等	国際船舶にあつては、船長及び機関長は日本人であることを原則。また、船員の就労体制、養成期間を考慮すれば、それに応じた予備員、養成船員が必要。 国際船舶について、日本人船長・機関長2名配乗体制で運航できるよう、その他の職についての外国人船員に対する海技資格付与等の実施に向けて検討。	1999年5月、改正船舶職員法施行。これにより、国際船舶に乗り組む外国人船員に日本の海技資格を付与するための法的裏付けがなされたが、当協会は、国際船舶における船・機長2名配乗体制の実現には外国人船員が船員法・電波法上の資格を容易に取得できるような制度の創設が不可欠であるとし、関係省庁に働きかけを行っている。
そ の 他	わが国外航海運の国際競争力の確保、高コスト構造の是正の等の観点から、阻害要因を除外していくことが必要。	政府は、1998年度を初年度とする「新たな規制緩和推進3か年計画」を推進。 当協会としても、未解決事項の実現に向け、更なる規制緩和・撤廃を要望している。

1・2 国際船舶制度

1997年5月の海運造船合理化審議会報告「新たな経済環境に対応した外航海運のあり方」に盛り込まれた施策のうち、国際船舶における日本人船長・機関長2名配乗体制の実現および日本人船員の確保育成策に関しては、SECOJの「国際船舶制度に係る教育訓練スキーム及び外国人船員に対する海技資格の付与の方法に関する検討会」（座長：加藤俊平東京理科大学教授）で検討が行われた。これら施策の進捗状況は以下のとおりである。

1. 国際船舶における2名配乗体制

1998年5月に改正船舶職員法が成立し、外国人船員に対する資格付与のための法的裏付けがなされた

（「船協海運年報1998」参照）

当協会がかねてより、国際船舶の2名配乗体制へ円滑に移行するためには、外国人船員の配乗繰りの面から早期に相当数の外国人船員に承認が行われる必要があるとの認識の下、実用的な承認制度の創設を強く求めてきた。

運輸省は改正船舶職員法が施行される1999年5月20日に向けて承認制度の具体的な運用（通達）を検討してきたが、関係者間の調整に若干時間を要したため、5月20日までに通達の内容が固まるには至らなかった。しかし、当協会の働きかけに応じ運輸省が調整を行った結果、6月11日に承認制度に関する二つの通達、「国内海事法令講習実施要領」および

「就業範囲の指定」が発出された。

両通達は資料1—2のとおりである（届出様式等は省略した）。

この通達が発出されたことによりSTCW条約の締約国が発給した資格を持つ船員を承認する制度の骨格が固まったが、日本人船・機長2名配乗を円滑に実施するためには、船舶職員法上の承認制度の他、船員法上の資格および電波法上の資格を付与する制度の整備が必要である。

当協会は、船員法・電波法上の資格を外国人船員が容易に取得できる制度が確立されるよう運輸省ならびに関係省庁に働きかけを行っているところである。

2. 若年船員養成プロジェクト

国際船舶制度に係る教育訓練スキームとして、若年船員養成プロジェクトが1998年度に歳出予算8,600万円を得て開始された。

本プロジェクトの第1期訓練生13名は1998年10月から2ヵ月間の座学を経て、シミュレータによる乗船前訓練の後、12月から1999年2月にかけて当協会会員船社が提供した訓練船において順次乗船訓練に入った。1999年6月現在、体調を崩して下船した訓練生1名を除く12名が乗船訓練中である。

本プロジェクトは、3級海技士試験（口述試験）の受験資格を有する者を対象として2年間の訓練期間中に座学前期2ヵ月・後期6ヵ月、乗船訓練12ヵ月を通じ、即戦力として活躍できる能力を身につけた若年日本人船員を養成することを目的とするものである。

当協会は、本プロジェクトは乗船訓練によって上級資格取得に必要な乗船履歴をつける場であり、船社からの船舶の提供がなければ成り立たないプロジェクトであることを踏まえ、2名配乗体制を推進する上での現実的対応として、応分の協力を行っていることとしている。

〔資料1—2〕 国内海事法令講習に関する通達

1 講習の指定基準

国内海事法令講習の指定は、次の基準に適合するものについて行う。

(1) 講習機関

次の要件に該当する者（以下「講習機関」という。）が行う講習であること。

ア 管理及び維持運営の方法が確実であること。

イ 国内においては公益法人等であり、国外においてはこの通達に定める基準により公益的運営を行うものであること。

（注）なお、講習機関は公益法人か否かという形式的基準ではなく、上記ア及びイの基準に照らし適切かどうかを実質的に判断して行うこととする。

(2) 管理者

次の要件を備えた管理者（国内海事法令講習の運営を直接管理する地位にある者をいう。以下同じ。）を置くものであること。

ア 25歳以上の者であること。

イ 過去2年以内に国内海事法令講習修了証明書の発行に関し不正な行為を行った者又はわが国若しくは講習機関がある国の法の規定に違反し、懲役若しくは罰金の刑に処せられ、その執行を終わり、若しくは執行を受けることがなくなった日から2年を経過していない者（以下「欠格者」という。）でないこと。

ウ 国内海事法令講習の運営の管理に係る事務の処理を的確に遂行できると認められる者であること。

エ 日本の海技資格（一級海技士（航海）又は一級海技士（機関））を有する者であること。

オ 管理者として必要な知識及び経験を有し、かつ、人格識見共に優れた者であると認められる者であること。

カ 管理業務を長期継続的に行うことが契約により明らかになっていること。

(3) 講習内容

1. 海 運 政 策

3に定める実施基準に従い実施される講習であること。

(4) 講習会場

3(4)に定める講習会場を使用して行われる講習であること。

(5) 講師

3(5)に定める要件を満たす者が講師となる講習であること。

(6) 終了証明書

必要履修科目を受講し、終了試験に合格した者のみに国内海事法令講習修了証明書が発行されるものであること。

(7) 受講料

徴収される受講料が適正な額の講習であること。

(8) その他

原則として、受講者のうち一部について部外からの応募を認めること。

2 講習の指定手続

(1) 提出書類

国内海事法令講習の指定を受けようとする者は、講習機関の名称、代表者の氏名、所在地等の必要事項を記載した申請書及び添付書類を運輸大臣に提出しなければならない。

(2) 添付書類

申請書には、次に掲げる書類を添付しなければならない。

ア 代表者の氏名、生年月日、国籍及び経歴を記載した書類

イ 管理者の氏名、生年月日、国籍及び経歴を記載した書類並びに管理者が受有しているわが国の海技免状の写し

ウ 講師の氏名、生年月日、国籍及び経歴を記載した書類、各講師が担当する課程及び科目を記載した書類並びに受有しているわが国の海技免状、締約国資格受有者承認書又は締約国資格証明書の写し

エ 施設の沿革、組織及び設備の概要を記載した書類

オ 講習に使用する教室の状況（教室数、教室毎の面

積及び受講可能人数）を記載した書類

カ 設置者の定款等事業の内容を記載した書類

キ 初年度の具体的な講習計画を記載した書類

(3) 審査及び指定書の交付

運輸大臣は、講習の指定申請があったときは、申請の内容を審査し、指定基準に適合するものに対して指定を行い、指定書を交付する。

3 講習の実施基準

国内海事法令講習は、講習機関が次により適正に実施するものとする。

(1) 講習対象者

次に該当する者のみを対象とする講習であること。

ア 締約国資格証明書を受有すること。

イ 船舶職員法第23条の2に基づき、運輸大臣の承認を受けようとする者であること。

(2) 講習の種類

講習は次の各号に掲げる種類とする。

ア 一等航海士課程

イ 二・三等航海士課程

ウ 一等機関士課程

エ 二・三等機関士課程

(3) 講習の内容及び時間数

ア 講習は講師による講義を主体とした講習による。

イ 講習の種類に応じ履修科目及び時間数は次のとおりとする。

単位：時間

履 修 科 目	講 習 時 間			
	一 等 航 海 士 課 程	二・三 等 航 海 士 課 程	一 等 機 関 士 課 程	二・三 等 機 関 士 課 程
海上交通安全法	12	8		
港 則 法	12	8		
船 舶 職 員 法	3	2	3	2
船 舶 安 全 法	1		1	
船 員 法	9	6	9	6
合 計	37	24	13	8

(注) 日本籍船等において一定の乗船履歴を有する者については、別紙の基準を適用することができる。

(4) 講習会場

講習会場は、次の要件を満たすものでなければならない。

- ア 施設は、講習機関が所有し又は契約等により使用できること。
- イ 静穏な環境を整え、講義を行うのに十分な広さと机など適切な設備を有していること。
- (5) 講師
- 講師は、次の要件を備えた者とし、講習を適正かつ確実に実施できるだけの講師数が確保されていることを要する。
- ア 次のいずれかに該当する者であること。
- a 日本の海技資格（一級海技士）を有する者
- b 締約国資格受有者承認証を有する者（一等航海士又は一等機関士の就業範囲の指定を受けた者に限る。）
- c その他 a 又は b に準ずる者
- イ 講師として必要な知識を有し、かつ、講習機関の長が講師として適当な人格識見を有すると認められた者であること。
- ウ 欠格者でないこと。
- (6) 教科書
- 運輸大臣が適当と認める教科書を用いて講習を行わなければならない。
- (7) 終了試験
- ア 講習機関は、修得状況を確認するため適当と認められる方法により修了試験を実施するものとする。
- イ 講習機関は、修了試験実施後 2 週間以内に修了試験の結果を国内海事法令講習修了者一覧表及び国内海事法令講習修了試験結果報告書により運輸大臣に報告するものとする。
- 4 その他
- (1) 講習実施計画の作成等
- ア 講習実施計画等の作成等
- 講習機関は、毎事業年度の講習実施計画を作成し、当該事業年度の開始前に運輸大臣に届け出なければならないものとし、これらに変更があったときも同様とする。
- イ 申請の内容の変更等
- 講習機関は、申請書又は添付書類の記載事項に変更があったときはその内容を、変更があった日から 1 月以内に運輸大臣に届けなければならない。
- ウ 実施状況の報告
- 講習機関は前年度の国内海事法令講習の実施状況について、毎年度終了後 1 月以内に運輸大臣に報告しなければならない。
- (2) 講習の廃止
- ア 講習機関は、指定を受けた国内海事法令講習を廃止しようとするときは、当該廃止を予定する日の 3 月前までにその理由を付して運輸大臣に指定の解除の届出をしなければならない。
- イ 講習機関は、前項の届出を経て指定を受けた国内海事法令講習を廃止したときは、当該指定に係る指定書を運輸大臣に返納しなければならない。
- (3) 指定の取り消し等
- ア 運輸大臣は、国内海事法令講習が指定基準に適合しないと認めるときは、その指定を取り消すものとする。
- イ 運輸大臣は、必要な限度において、講習機関に講習事務について報告させ又はその職員に講習機関の事務所に立ち入らせ、講習事務の状況若しくは帳簿類その他物件を調査させ又は関係者に質問させることができるものとする。
- (4) その他
- 講習機関において出題される修了試験問題は、当分の間、事前に運輸大臣に届出るものとする。

就業範囲の指定に関する通達

船舶職員法第23条の2の規定に基づき、STCW 条約の締約国が発給した条約に適合する資格証明書（以下「締約国資格証明書」という。）を受有する者は、運輸大臣の承認を受けて船舶職員になることができることとなった。

運輸大臣は当該承認をする際には、承認を申請する者が受有する締約国資格証明書で乗り組むことができることとされている船舶及びその船舶において行うことができることとされている職務の範囲内で、船舶職員として乗り組むことができる船舶及び船舶における職の範囲を指定することとされている。

承認に当たっての就業範囲の指定は、承認証上の記載によって行うこととなるが、具体的運用は次のとおりとする。

なお、承認を受けた者の配乗は国際船舶であって海外に貸渡したものに限定することとされており、その旨雇入契約の公認の際に確認することとしている。

1 対象船舶

国際航海に従事する日本籍船（Japanese registered ships engaged on International Voyage Only）

2 就業範囲

指定を受けようとする者が受有する資格に対応して、一～三等航海士、一～三等機関士の6種類の就業範囲を指定するものとする。船長又は機関長の職務については就業範囲として指定しない。締約国の資格に対応した就業範囲は次のとおりとする。

(1) 甲板部

締約国資格証明書の資格		就業範囲
MM(Master Mariner)	船 長	一等航海士 二等航海士 三等航海士
CM(Chief Mate)	一等航海士	二等航海士 三等航海士
2 M(Second Mate)	二等航海士	二等航海士 三等航海士
3 M(Third Mate)	三等航海士	三等航海士

(2) 機関部

締約国資格証明書の資格		就業範囲
CME(Chief Marine Engineer)	機関長	一等機関士 二等機関士 三等機関士
2 ME(Second Marine Engineer)	一等機関士	二等機関士 三等機関士
3 ME(Third Marine Engineer)	二等機関士	二等機関士 三等機関士
4 ME(Fourth Marine Engineer)	三等機関士	三等機関士

1・3 海運関係分野の規制緩和の一層の推進

政府は、行政改革の一環としてわが国経済社会の抜本的な構造改革を図り、国際的に開かれ、自己責任原則と市場原理に立脚した自由で公正な経済社会を作り上げていくため、規制緩和推進計画を策定し、同計画に沿って規制緩和を推進している。1995年3月31日に閣議決定された当初の「規制緩和推進計画」は1997年度末に終了しており、現在は1998年度を初年度とする新たな「規制緩和推進3か年計画」が推進されている。

規制緩和の推進母体としては、当初、行政改革委

員会の下に規制緩和小委員会（1994年12月～1997年12月）が設置されていた。その後1998年度を初年度とする新3か年計画において行革推進本部の下に規制緩和委員会が設置されたが、1999年4月、政府は、同委員会を規制改革委員会と改称し、狭い意味での規制に加え、規制改革の推進に密接に関連する補助金・税制等（参入規制は緩和・撤廃されたが、公的な補助金や税等を財源とする事業が継続されているために規制緩和の効果が十分発揮されていないもの等）を新たに検討対象とした。

当協会は、こうした政府の取り組みに対し、当初より海運関係分野での規制緩和要望を行ってきた。その背景には、ボーダーレスな市場において諸外国の海運企業に劣らぬ経営効率を達成するための努力を行っている日本の外航海運企業にとって、わが国特有の諸規制や高コスト構造が自由な企業活動を行う上で大きな障壁となっている現実がある。グローバル・スタンダードに照らして国内法制・税制等を改善し、諸外国との競争条件を同等のものにする、いわゆるイコール・フットイングを実現するため、当協会は、1995年3月から1999年3月までの間、再要望も含め計8回にわたり、運輸省をはじめとする関係省庁に要望書を提出している。

1998年度以降の当協会の取り組みは、次のとおりである。まず、会員全社に対し1998年8月に実施したアンケートの回答を基に関係各委員会にて検討、取り纏めを行い、11月30日に運輸大臣および政府の規制緩和委員会委員長（宮内義彦オリックス社長）に38項目からなる要望書を提出した。（資料1・3参照）翌1999年1月18日付「運輸省の規制緩和推進3か年計画の改定作業状況（中間公表）」において措置困難や引き続き検討とされた項目の中から業界として早急な規制緩和を求めるものとして、3月15日、当協会は運輸大臣に対し、船員保険の被保険者資格の見直しをはじめとする10項目につき再要望を行った。（資料1・4参照）

さらに、経団連も規制緩和要望を取りまとめていることから、1998年9月、経団連に対し、次の9項目を経団連要望に盛り込むよう要請した。

- ・ 港湾運送事業に係る規制の見直し
- ・ 輸出入・港湾諸手続きの簡素化・情報化
- ・ 日本籍船への日本人船長・機関長2名配乗体制の確立
- ・ 特定の港（函館、京浜、大阪、神戸、関門、長崎、佐世保）における船舶の夜間入港、移動およびけい留制限の撤廃・緩和船員保険の被保険者資格の見直し
- ・ 船員職業紹介事業等の許可

- ・ 航海実歴認定制度の改善
- ・ 船舶不稼働損失保険の海外付保の自由化
- ・ 石油類および化学物質等を運送する船舶の入港・荷役制限の緩和

これを受け、10月20日、経団連は当協会が要望した9項目全てを盛り込んだ規制緩和要望「経済再生に向け規制緩和の推進と透明な行政運営体制の確立を求める」を政府に提出した。1999年1月中旬に各省庁が発表した中間公表を受け、経団連は2月2日、「規制緩和に関する再要望」を取りまとめた。本再要望は、政府の対応が不十分と判断される事項の中から、経団連が特に緊急度の高いものとして49項目を取り上げ関係省庁の早急な対応を求めたもので、当協会が要望した輸出入・港湾手続きの簡素化・情報化と港湾運送事業に係る規制の見直しの2項目も盛り込まれている。

これらの要望を受け、政府は、3月31日、「新たな規制緩和推進3か年計画」の改定を閣議決定した。当協会要望のうち、今回の改定により新たに規制緩和の対象となった項目は、日本船舶の要件の見直し（船舶法の一部改正）など6項目であった。また、同計画策定時（1998年3月末）より規制緩和の対象となっているが措置が1999年度以降となるものとして港湾運送事業に係る規制や日本籍船への日本人船長・機関長2名配乗体制などの7項目が、同計画策定時には盛り込まれなかったものの1998年度に措置された事項として2項目が盛り込まれている。（資料1・5参照）

従来、年度末の計画改定に盛り込まれなかった事項は、次年度改めて要望しない限り、措置困難等とされたままであったが、1999年4月に改組された規制改革委員会は、年度末の改定に盛り込まれなかった事項についても継続して検討していくとしている。当協会は、今後とも、要望事項の早期実現に向けて働きかけを行っていくこととしている。

〔資料1-3〕 海運関係規制緩和要望項目

1998年11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
徴収根拠を明確にした上で、適正化を図る。
- ② 外貿埠頭公社の埠頭等貸付料の適正化
料金設定方法（個別原価主義による）を見直し、より弾力的で国際競争力のある料金設定を可能とする。
- ③ 港湾運送事業法の見直し
需給調整規制による事業免許制度・価格規制の廃止。
- ④ 通関・保税業務をはじめとする輸出入・入出港手続き全般の簡素化と EDI・ペーパーレス化（詳細は、別紙参照）

2. 国際船舶への日本人船長・機関長2名配乗体制の確立

国際船舶における原則日本人船長・機関長2名配乗体制については、外国資格受有者の承認制度の創設を含む船舶職員法改正法案が1998年5月の通常国会で可決、成立した。1999年5月の同法施行後、2名配乗体制に円滑に移行するため、実用的な外国人船員の承認制度が必要。

3. 船舶所有者の制限の見直し

日本籍船を保有するための企業の取締役の国籍制限（全員が日本国籍でなければならないとの船舶法第1条の規定）は、国際的な企業提携や外国人取締役の登用等を行う上での制約となっているので、制限の見直しが必要。

4. 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については、原則として船員法に規定する船員ではなくなるため、船員保険被保険者資格を失うこととなる。この場合、現在は1年以内に当該事業主が日本船を所有する旨の確約書を提出することにより、資格継続を可能とする措置が講じられているが、このような特例によらず、例えば船員法上の船員の範囲の見直し、船員保険法の特別加入制度の創設等により船員保険の被保険者資格を継続できるよう制度の見直しが必要。

例えば、船員職業紹介事業等の許可の要望とも関連するが、有料の労務供給事業を船員職業安定法上で認め、同事業を営む事業主の雇用する船員については、外国籍船に雇い入れされる場合も含めて、船員法に規定する船員として法律上位置づけることにより、船員保険の被保険者資格を付与する等、船員労働制度の抜本的見直しが必要。

5. 船員職業紹介事業等の自由化

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

II. 実務上改善を要する項目

< 船員関係 >

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

乗船履歴の見直しについては、条約要件並みに短縮する方向にあるものの、適用される船舶のトン数区分が条約要件と一致していないので、将来的には整合性を図る必要がある。過渡的には、新しい規則の下で、従来の乗船履歴をどのように認定するか等の問題発生が予想され

るので、これらの問題も含めて検討。

2. 国際船舶制度の拡充に伴う外国人船員の船員法関係資格の取得容易化

国際船舶における船機長2名体制を実現するためには、外国人船員の所持する海技免状の追認に加え、日本籍船に義務付けられている船員法関係資格を外国人船員が取得する必要がある。したがって、外国人であってもこれら資格を容易に取得できるよう措置すること。

3. 沖縄航路就航船の船長資格の緩和および船舶料理士資格者配乗の免除

5,000G/T以上の近海区域就航船の船長資格としては、一級海技士（航海）が要求されている。しかしながら、沖縄航路にあっては、労働環境、航路環境などの主要条件は、実質的に沿海区域を航行する船舶とほとんど変わらないと考えられる。したがって、沿海区域就航船と同様、船長資格を三級海技士（航海）にするとともに、船舶料理士資格者の配乗を免除するよう特例措置を実施する。

4. テンダーボートの船長と母船（旅客船）の法定船舶職員の兼任

母船の法定船舶職員（航海士・機関士）が、テンダーボートの操縦に必要な海技従事者の資格を受有していれば、テンダーボート船長として指揮できるよう兼任を認めることが必要。

5. 外航船に乗船する業者、家族の出国手続きの緩和

外航船に乗船して出国する場合、便乗していく業者、スタッフあるいは家族本人が出入国管理事務所に出向けば手続きができるよう措置願いたい。現状では、日本代理店のアテンドおよび事前申請が必要となっている。

< 船舶無線関係 >

1. 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の周期は、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の終了後3

年以内とされているが、船舶局での就労体制は陸上無線局とは異なり、乗下船を繰り返しているのが実態であり、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。船舶局におい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必要がある。

2. 主任無線従事者・無線従事者選（解）任届の簡素化

船舶無線局の免許人は無線従事者を選（解）任した時は遅滞なくその旨を郵政大臣に届出ることとされているが、船舶局の無線従事者は頻りに選解任が行われることから、本届出の簡素化を図る。例えば、船長を免許人の代理として、無線従事者を選解任した時は、責任を持って所定の様式に記録しておき、無線局検査の際に同記録を提出することとする。

3. 義務船舶局等の無線設備に関する操作規定の見直し

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

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

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

5. GMDSS 機器の検査、整備を本船上でできるよう措置する。

条約証書更新に伴う救命設備（EPIRB、SART、双方向無線電話）の検査・整備については、本船スケジュールや経済的負担および陸揚中の事故等を考慮し、本船上での検査も可能となるよう措置が必要（既に実証実験は終了しているので速やかな実現を要望する）。

1. 海 運 政 策

6. インマルサット船舶地球局の免許人指定の見直し

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

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

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

< 検査関係 >

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

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

< 港湾・海務関係 >

1. 液化ガスタンカー（LPG 船、LNG 船）に対する「海上防災マニュアル」の保持義務の廃止

ISM コードが1998年7月から強制化されたが、大型液化ガスタンカーを運航する船社は既に ISM コードに従

って「安全管理マニュアル」を作成し、JG の証書を取得している。「安全管理マニュアル」には、事故発生時の対策や緊急時対応訓練も規定されているので、「海上防災マニュアル」を廃止することが必要。

2. 危険物積載船の入港および荷役に際しての危険物貨物の数量制限の緩和

入港および荷役に際し危険物貨物の数量制限が行われているが、当該貨物は国際条約に基づき安全かつ適正に収納され、発災時の危険性も考慮し十分な間隔をもって積み付けられており、その上さらに、危険物すべてを総量で規制する必要性は見られない。岸壁の立地環境の変化および危険物貨物の扱い・管理の向上等を勘案し、これを見直すことが必要。

3. 危険物を積載したコンテナ船の夜間入港および夜間荷役の制限の緩和

IMO Class 1、7 および他の高度危険物を積載している船舶の夜間入港および IMO Class 1、7 の夜間荷役が原則禁止されているが、航行援助施設の充実と航海機器の進歩および港湾施設の近代化と荷役技術の進展等現状の港湾の安全性の確保に鑑み、夜間がより危険であるとする特段の理由がないことから、これらを可能にすることが必要。

4. 大型船の夜間入港制限の撤廃または緩和

現行の夜間入港に係る制限を撤廃ないし緩和すべきである。現状では、朝夕に入出港船が集中して非効率的である。また、会員会社の船舶が主に就航する各国の港では夜間入港の制限は見られず、特殊なケースとしての夜間着積の制限がある程度であるため、わが国においてもこれを緩和することが必要。

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

航行指導等による書面での通達は出ていないが、現実的には浦賀水道を航行する15万総トン以上の船舶は、04：00から08：00間の北航および16：00から20：00間の

南航を制限されているため、出入港時間が制約され、スケジュール調整などにより大きな経済的負担を被ることもある。特に、現在規制の対象となっていないVLCC等の船型であっても、今後はダブルハル船として建造されることとなるため15万総トンを超えることとなる。この結果、これまで規制対象外であったものがより安全な構造を採用したために規制対象となる矛盾を生ずるとともに、操縦性能には特に変化がないことから、規制の廃止或いは載貨重量トン数の採用等その基準の見直しが必要。

6. 大型タンカーの東京湾への入湾に係る手続きの迅速化

22万載貨重量トンを超える大型タンカーは、安全対策確約書を提出することにより東京湾に入湾している。しかし、特に26万載貨重量トンを超えるタンカーに関する確約書の処理には相当の日数を要しているため、確約書処理手続きの迅速化が必要。

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に委ねている。わが国では当該1ヵ月延長を認めていないが、外国政府の発給した1ヵ月延長の証書も認めていない。当該証書は国際条約に基づき政府が発給するものであり、有効性を認められるべきである。

<水先関係>

1. 航海実歴認定制度の改善

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

2. 航海実歴認定制度に関する申請手続きの統一化

航海実歴認定を受ける際に運輸局に提出する書類を統一し、簡素化を図る。

<保険関係>

1. 船舶不稼働損失保険の海外付保の自由化

船体保険同様、日本籍船の不稼働損失保険についても、

海外付保を自由化する。

<その他>

1. 洋上売船手続きの簡素化

本邦を出港後、輸出契約が成立した中古船舶を外国において引き渡す（洋上売船）場合、輸出承認を受ける必要のない一般商船については、引き渡しが行われたことを確認するための引き渡し議定書、抹消済船舶原簿謄本、(社)日本海事検定協会または(財)日本海事協会の当該船舶にかかわる立会確認報告書の提出を廃止、または事後の輸出報告のみとする等手続きの簡素化が必要。

2. 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

マルシップ外航客船に乗り組む外国人船員に係る乗員上陸許可について、当該船舶が30日を超えて本邦の港の間を就航することが予定されている場合には、(出入国管理法第16条第2項にいう)1年間の数次乗員上陸許可を受けることができず、申請日より15日間の上陸許可が2回までしか申請できない。したがって、上陸許可申請が新たに受け付けられるよう一度外国航路に就航しない限り、当該船舶に乗り組む外国人船員は、長期間にわたり上陸ができない状態となっているので、こうした場合にも数次乗員上陸許可を認めるか、上陸許可期間を延長することなどにより船員の労働環境を改善することが必要。

3. 船舶国籍証書の検認手続きの簡素化

概ね6年毎に義務付けられている検認手続きにおいて、役員全員の国籍を確認するため住民票の提出（提示）が求められているが、住民票の有効期間を3年程度にすることなどにより、簡素化を図ることが必要。

4. 日本籍船でのカジノの自由化

日本籍船は、現行刑法の適用範囲であるため、公海上にあっても船舶所有者または運航者は、船内に財物の賭けを伴うカジノを設置した場合は、賭博開帳罪に、またカジノに参加した乗客は賭博罪・常習賭博罪に問われる。

1. 海 運 政 策

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、日本籍船でのカジノの運営が非合法とならないよう刑法を改正するか、それが困難である場合は、カジノ遊戯の結果に応じて商品の提供ができるよう風俗営業等の規制および業務の適正化に関する法律を改正する。

5. 外国貨物である船用品の積み込み申告等の手続き簡素化

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

6. 国際船舶の海外譲渡等の事前届出期間の短縮

日本籍船の確保策として本届出が義務づけられているが、手続き期間中の経済的リスク（為替差損、船価の低下等）が伴うことになるので手続き期間の短縮が必要。

7. 船舶の登記及び登録制度の一本化

登記と登録の二元的制度の下で手続きが複雑になっているため、事務の合理化がはかれるよう一本化が必要。

8. 船舶の建造許可に当たっての手続きの簡素化

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

9. 公用航海日誌の記載方法の弾力化

STCW CODE/A-VII/2（当直体制）PART 3-1（航海当直の原則）により、船舶の航行状況、航海設備の点検など記録すべき事項が規定されている。また、SOLAS条約でも、III/R19 5（緊急時の訓練）、V/R19-2（操舵装置の試験）などで航海日誌への記録すべき事項が規定されている。現在は、船員法で定める航海日誌とは別に、これら条約要件を満足しPSCに対応するための航海日誌を用意し、英語による記載を行っているため二度手間となっているので、船員法に定める航海日誌への英文による記載を認めることが必要。

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

（別紙）

通関・保税業務をはじめとする輸出入・入出港手続き全般の簡素化と

EDI・ペーパーレス化に関する具体的内容

<通関行政関係>

1. 保税業務全般の簡素化（現物主義の廃止等）とペーパーレス化
2. 輸出入手続きの簡素化とペーパーレス化
 - ・積・卸コンテナ一覧（コンテナ条約関連）提出義務の廃止
 - ・BOAT NOTEの提出義務の廃止
 - ・輸出申告許可を事後報告とする
 - ・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
- ・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
- ・仮陸揚げ手続きの簡素化
- ・マニフェスト提出前の積卸承認申請書の廃止

（植検関係）

- ・内地港抜港に伴う接続港での仮植検の廃止乃至手続き簡素化
- ・植検対象貨、内航船接続時の積替届けの廃止

（入管関係）

- ・別添報告書についての代理店の署名を認める（現在

は船長署名)

3. EDI化・ペーパーレス化に対応した関税法などの法規改正

<入出港手続き関係>

〔資料1-4〕

運 輸 大 臣
川 崎 二 郎 殿

平成11年3月15日

社団法人 日本船主協会

平成10年度末の規制緩和推進計画の改定についてお願い

拝 啓 時下益々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10年度末に予定されている規制緩和推進3か年計画の改定につきましては、平成10年11月30日付弊輸にて、海運関係分野の規制緩和の一層の推進をお願いしているところではありますが、その後、平成11年1月18日付『運輸省の規制緩和推進3か年計画の改定作業状況(中間公表)』におきましては、当協会から要望いたし

1. 入出港時に提出する各種書類の簡素化・EDI化等
 - ・ワンストップサービスの実現
 - ・EDI対象メッセージの統一及び各コードの標準化
 - ・入出港時に提出する各種書類提出方法の簡便化

ました多くの事項に対し、前向きなご検討をいただいたことに深く感謝申し上げます。

しかしながら、同中間公表においては現段階では措置困難や引き続き検討とされた項目も多数あり、それら項目の実現については今後ともご尽力お願いいたしますとともに、業界として早急をお願い申し上げたい項目を別紙の通り取り纏めましたので、更にご検討の上、一層の規制緩和を推進下さるよう重ねてお願い申し上げます。

敬 具

(別紙)

I. 制度上改善すべき項目

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)

- ④ 通関・保税業務をはじめとする輸出入・入出港手続き全般の簡素化とEDI・ペーパーレス化
(中間報告における取扱:措置済・措置予定)

平成11年10月の港湾における出入港の行政手続きのEDI化により措置予定となっているが、当協会の主たる要望であるワンストップサービスは同時には実現しないことから、引き続き要望したい。

4. 船員保険の被保険者資格の見直し

(厚生省の中間公表における取扱:その他)

運輸省および社会保険庁(医療保険福祉審議会・船員保険専門委員会)ともに本件見直しの必要性を認識して

いると理解しているので、引き続き強力に要望したい。
なお、中間公表における厚生省の説明には「船員法の改正が必要」とあるが、船員法の改正に限らず船員の就労実態に合った制度の創設等も含めて被保険者資格を継続できるよう、制度の見直しを検討願いたい。

II. 実務上改善を要する項目

<船員関係>

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

(中間公表における取扱:措置困難)

「結果として規制の強化につながるようになるため、実施は困難」とあるが、当協会は一時的な規制強化にならないよう、経過措置の導入等も考慮に入れて、今後の検討を要望したものである。

なお、1995年STCW条約第I/15規則において、1997

1. 海 運 政 策

年2月1日以前に発給された海技免状に示されたトン数制限の書換えに係る経過規定の適用も考慮願いたい。

3. 沖縄航路就航船の船長資格の緩和および船舶料理士資格者配乗の免除

(中間公表における取扱:措置困難)

「遠洋航海に長期間従事することも十分想定される」ことから緩和措置は困難とあるが、同じ運輸省の説明にもある通り、「5,000G/Tクラスの近海区域を航行する船舶は、高速化及び大型化が十分図られている」ことから、同じ近海区域でも航海期間の短い「沖縄航路に限定」した緩和措置を検討願いたい。

<港湾・海務関係>

2. 危険物積載船の入港および荷役に際しての危険物貨物の数量制限の緩和

(中間公表における取扱:措置困難)

危険物の荷役許容量については日本海難防止協会の委員会で合意され1974年に規則として制定されたものであり、今日までの貨物のコンテナ化、危険物規則の度重なる発展的改正、および危険物を収容する容器の進化等を勘案し、荷役許容量を見直すべきである。

なお、現在日本海難防止協会で行われている「船積み危険物の性状・荷役許容量等に関する調査研究委員会」においても同様の意見が出されている。

危険物積載船舶が危険物船舶運送及び貯蔵規則(以下危規則)に基づき船舶の安全を確保することは、港内の安全及び秩序を維持することと密接に関係しており、国際的には同規則の基となっているIMDGコードに基づき、危険物積載船は危険物運送のための安全対策を実施し諸外国の港に入港している。

一方、日本に寄港を予定している船舶については、港則法に基づき危険物積載量が制限されているが、船舶の安全性が危規則及びSOLAS条約等国际規則に基づき確保されている以上、安全性について検討すべき事項は、危険物積載量ではなく荷役時のハンドリング技術および岸壁に一時的に置かれる危険物の総量であり、今日の荷役時のハンドリング技術の向上とコンテナ化等による危

険物貨物の速やかな搬出状況を考慮すれば、その数量制限の緩和は可能であると考えるので、標記要望について再度検討願いたい。

3. 危険物を積載したコンテナ船の夜間入港および夜間荷役の制限の緩和

IMO Class1,7の危険物の夜間荷役

(中間公表における取扱:措置困難)

中間公表には「夜間は周囲の状況を把握しにくいいため、荷役に当たり昼間と同様の安全性が得られたい」とあるが、コンテナパースにおいては、危険物積載の有無にかかわらず夜間荷役作業の安全性の確保のため照明装置により必要な照度を確保しており、その照度を確保することを前提とすれば夜間の周囲の状況把握は昼間と差異はなく、標記要望については再度検討をお願いしたい。

また、貴省は「引火性危険物及び核分裂性物質等の一部については、追加的安全対策を講じることを条件に許可している」と回答しているが、港湾及びその周辺地域、そして船舶の安全確保のための安全体制については、昼夜の区別なく海上保安庁の監督のもと、地方自治体、船舶およびターミナル等関係者が一体となった体制で確保されるべきである。

<水先関係>

1. 航海実歴認定制度の改善

(中間公表における取扱:措置困難)

日本船舶および日本船舶を所有することができる者が借り入れた外国船舶(期間よう船を除く)以外の船舶は安全上問題があるとの理由で措置困難としているが、上記以外の船舶が上記船舶と比べ安全上問題があるとは考えられないので、引き続き要望したい。

<その他>

3. 船舶国籍証書の検認手続きの簡素化

(中間公表における取扱:措置困難)

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

が必要である。住民票の有効期間の延長はその一案であったが、船舶法改正の動向なども勘案しつつ、簡素化への検討をお願いしたい。

同法により膨大な書類の提出が必要となっていることから、協定の発効を待たずに手続きの簡素化を行うことが必要である。

8. 船舶の建造許可に当たっての手続きの簡素化
(中間公表における取扱: 措置済・措置予定)

「協定発効後、可及的速やかに建造許可制度の抜本的見直しを行えるように、検討・準備作業を行っている」とされているが、協定が発効に至るかは不透明であり、

10. 船舶運航事業者の提出する報告書・届出等の簡素化
(中間公表における取扱: その他)

「日本船主協会で具体的な要望内容を確定していただいた上で、改めて対処する」とされているので、貴省担当部署に具体的な要望内容を提出する。 以上

【資料1-5】 新たな規制緩和推進3カ年計画(改定)(1999年3月31日 閣議決定)

事 項 名	措 置 内 容	実 施 予 定 時 期			備 考	当初計画との関係	所管省庁
		平成10年度	平成11年度	平成12年度			
①無線局の検査	GMDSS無線設備(海上における遭難防止及び安全のために条約により設置が義務付けられている無線設備)の船上での検査を可能とする。	措置済 11年3月 31日	-	-	実証実験結果に基づき、一定の条件下に船上検査を可能とすることとし、運用上の要件等をガイドラインとして公表	継続	郵政省
②GMDSS無線設備の陸上保守	GMDSS無線設備(海上における遭難防止及び安全のために条約により設置が義務付けられている無線設備)の陸上保守による点検間隔(6か月毎)の延長の可能性について検討し、平成11年度中に結論を得て、これに基づき必要な措置を講ずる。		11年度 (結論)			新規	運輸省 郵政省
③船舶局の指定周波数	船舶局の周波数について、割当可能な周波数を一括して指定する方式を導入する。		11年度			新規	郵政省
④社会・行政の情報化	(b) 申請・届出等手続の電子化及びワンストップサービスの推進 行政機関に対する国民等からの申請・届出等手続について、着実に電子化を行う。真正性・原本性の確保が必要な添付書類等を含む手続については、別途作成する電子文書の原本性の確保方策等に係る基本的考え方を踏まえ、電子化を進める。 特に、ワンストップサービスの実施に向け、各種の行政手続について、原則として平成12年度までにインターネットを活用した行政手続の案内・教示、申請書等様式の提供を行うとともに、手続自体のオンライン化を進める。	10年度以降逐次実施			電子文書の原本性の確保方策等については、総務庁が主催する民間有識者等で構成する研究会での検討等を踏まえ、平成11年度を目途に基本的考え方を取りまとめる。	継続	各省庁
⑤港湾運送業に係る規制	現行の事業免許制(需給調整規制)を廃止し許可制に、料金認可制を廃止し届出制にすべきであること、同時に港湾運送の安定化等を図るための各施策の実施及び検討が必要であること等を内容とする平成9年12月の行政改革委員会最終意見の内容にしたがって、必要な措置を講ずる。 このうち主要9港については、選考して12月中に規制緩和の実施を目指すべきであること等を内容とする10年12月の運輸政策審議会港湾運送小委員会の中間報告を踏まえ、11年6月を目途に同審議会の最終答申を得て、必要な措置を講ずる。		11年6月 目途 (答申)		港湾運送事業者間で港湾労働者の融通が円滑にできるような新たな仕組みについては、平成11年度早期に中央職業安定審議会港湾労働部会において検討結果を取りまとめ、必要な措置を講ずる。(労働省)	継続	運輸省

1. 海 運 政 策

事 項 名	措 置 内 容	実 施 予 定 時 期			備 考		所管省庁
		平成10年度	平成11年度	平成12年度			
⑥臨時船舶建造調整法による船舶建造に係る規制の見直し	商業的造船業における正常な競争条件に関する協定の発効後、可及的速やかに臨時船舶建造調整法の改廃を含む建造許可制度の抜本的見直しを行う。		協定発効後可及的速やかに			継続	運輸省
⑦日本船舶の要件の見直し	取締役の全員が日本国民である会社でなければ日本船舶を所有できないこととしている現行の要件を緩和し、代表取締役の全員及び取締役の3分の2以上が日本国民であれば日本船舶を所有できることとする。	法案提出済	11年度（実施）		第145回国会に船舶法の一部を改正する法律案を提出する。	新規	運輸省
⑧夜間入港規制	許可が必要な船舶の基準（総トン数500トン以上）の緩和について、学識経験者、海事関係者等の意見を聴きながら、引続き検討を行う。	10年度（検討）	11年度～12年度（引き続き検討）			継続	運輸省
⑨安全対策確約書の処理手続迅速化	東京湾に初入港する載貨重量トン26万トン以上の大型タンカーに関する安全対策確約書の処理手続の迅速化を図る。		11年度（実施）			新規	運輸省
⑩浦賀水道航路航行制限の見直し	15万トン以上の船舶に対しラッシュ時を避けて浦賀水道航路を通航するよう指導していることについて、所要の検討を行い結論を得る。		11年度（結論）			新規	運輸省
⑪日本籍船への日本人船長・機関長2名配乗体制	日本人船長・機関長2名配乗体制の確立のため、船舶職員法の一部改正を行ったところであり、今後はこれに基づき、外国の資格証明書を有する者に対する承認制度を実施する。	10年5月（法律改正・公布）	11年5月（施行・実施）		船員職業安定法及び船舶職員法の一部を改正する法律	継続	運輸省
⑫乗船履歴	履歴限定の解除に必要な乗船履歴及び海技従事者国家試験の受験に必要な乗船履歴について、平成10年2月の海上安全船員教育審議会の答申及び国際条約との整合性を踏まえつつ検討を行い、短縮化する。	措置済 11年2月1日	-	-	運輸省令	継続	運輸省
⑬外国人船員の船員法関係資格取得の円滑化	日本人船長・機関長2名配乗体制の確立のため、危険物等取扱責任者等船員法関係資格について、外国人船員の資格取得を円滑化するための見直しを行う。		11年度（実施）			新規	運輸省
⑭航海実歴認定制度に関する申請手続の統一化	水先法（強制水先制度）における航海実歴認定の申請の際に地方運輸局長等に提出する認定申請書及び航海実歴書の記載事項を証明する書類の添付について、その運用の統一化・簡素化の方針の更なる周知・励行を図るため、各地方運輸局等に対して指導を徹底した。	平成11年2月5日					運輸省
⑮液化ガスタンカーに対する「海上防災マニュアル」の保持義務の廃止	大型液化ガスタンカーについて、平成9年7月の船舶安全法施行規則の一部改正により、事故発生時の対策等が記載された「安全管理手引書」の備え付けが義務付けられたことから、「安全管理手引書」に記載されている内容等を勘案し、液化ガスタンカーの「海上防災マニュアル」を廃止した。	平成11年3月25日					運輸省

1・4 船舶解撤問題

1. 船舶解撤に伴う環境問題

1998年中頃より、欧米においては環境保護の観点から船舶解撤問題が取り上げられており、特に欧州では、海運業界に対し、環境保護団体（グリーンピース）により、スクラップ施設（特にインド亜大陸）の劣悪な労働環境、環境汚染に抗議するキャンペーンが展開された。また、ノルウェーなどからは、国際海事機関（IMO）などの国際機関においてグローバルなレベルで検討を行うよう問題提起がなされ、1999年6月に開催されるIMOの海洋環境保護委員会（MEPC）において検討が開始されることとなった。

一方、国際海運会議所（ICS）では、解撤ワーキンググループ（後にシップ・リサイクリング・グループと改名）を設置し、解撤によって生じる有害廃棄物が海洋環境および労働者に重大な影響を与えていることについて、海運業界として今後どのように対応をしていくか、また関係業界・政府等との協働体制の構築など、様々な観点から検討を行い、当協会も本グループに参画した。

2. バーゼル条約

上記に関連して、船舶解撤を目的とした船舶の国境を越えた移動がバーゼル条約（正式名称は“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”。廃棄物処理を適正に行う能力のない国に依頼し、その結果、受け入れ国の環境が破壊されることのないよう、国際的に協調した取組みを定めたもの）の適用を受けるか否か、という問題が顕在化した。本条約では、対象となる有害廃棄物を幅広く取り上げており、この中には船舶の構造上必然的に含まれている物質（アスベスト、PCB等）も対象となっているため、仮に同条約が厳格に適用された場合、必ずしも解撤を目的とする船舶移動が禁止される訳ではないが、煩雑な輸出認可手続きが必要となることが予想される。

わが国政府（主管官庁：通産省、環境庁、厚生省）は、船舶解撤を目的とした船舶の国境を越える移動は、バーゼル条約の適用を受けるとの立場を採っており、当協会としては、船舶解撤が同条約の適用を受けることになれば、船舶の解撤促進に支障をきたすこととなり、解撤されるべき老朽船がマーケットにとどまり、かえって海洋環境面に重大な影響を及ぼす恐れがあるとして慎重な対処が必要である旨運輸省に対し申し入れを行った。

本条約の適用については、その影響が広範囲に及ぶことから、各国は慎重に対応しており、来年度以降IMOと同条約事務局が連携の下、環境面から見て適切な船舶解撤方法についてのガイドライン作成等について検討が行われる。

1・5 1999年度海運関係予算

運輸省および厚生省は、1998年8月末に1999年度予算概算要求事項を決定し、大蔵省に対して要求を行い、折衝を開始した。

その後、12月21日に大蔵原案の内示があり、復活

折衝を経て12月25日の閣議で政府案が決定された。（通常国会にて審議後、1999年3月17日に予算成立）

そのうち、海運関係予算の概要は以下のとおりである。

1. 外航海運対策の推進（資料1—6参照）

(1) 歳出予算

① 外航船員就労対策事業費補助金

国際船舶への船長・機関長の2名配乗体制の導入を円滑に実施し、国際船舶制度を推進するため、若年船員の早期養成・確保に向けた座学研修や乗船実習などに8,800万円を要求し、8,600万円と決定された。また、1998年度に引き続き、国際船舶制度の円滑な実施、拡充を目的とする調査費について400万円を要求し、要求とおりとなった。

(2) 財政投融资（日本開発銀行融資）

海運事業者が貿易物資の安定輸送のために投資する外航船舶、外航船員研修所、貿易物資用倉庫、外航コンテナターミナル等の設備を融資対象に368億円、物流基盤整備枠全体で450億円を要求した。これに対して、日本開発銀行と北海道東北開発公庫が11年10月をめどに統合されることから、海運向け融資は既存の物流基盤整備枠から鉄道、航空、流通などをあわせた大枠である「交通・物流ネットワーク」の中で対応することとし、同枠全体で3,970億円とされた。

なお、LNG船および超省力化かつ基幹輸入物資輸送船舶については融資比率60%が維持され、二重構造タンカーについても融資比率が60%が明記されることとなった。

〔資料1—6〕 1999年度外航海運関係予算

（単位：百万円）

区 分	1998年度 予算額	1999年度		
		要求額	決定額	
歳出 予 算	外航船員就労対策事業費補助金	102	92	90
	(1) 若年船員養成プロジェクト	86	88	86
	(2) 国際船舶制度推進事業費補助	16	4	4
財政 投 融 資	貿易物資安定供給	物流基盤整備枠全体で450億円	36,821	交通・物流ネットワーク枠全体で3,970億円

（注）1998年度予算額は5月の1次補正予算、11月の3次補正予算により1,150億円に拡充

2. 運輸施設整備事業団関係（資料1—7参照）

運輸施設整備事業団は、内航海運の体質改善を図るため、近代的経済船の建造、内航貨物船の改造、国内旅客船の整備等を促進することとし、事業計画予算（契約可能額）768億円、支出予算（支出可能額）768億円を要求し、事業計画予算643億円、支出予算647億円とされ、支出予算の資金調達は財投資金は378億円、自己資金269億円となった。

3. 船員対策関係（資料1—8参照）

(1) 一般会計

船員雇用関係としては、日本船員福利雇用促進センター（SECOJ）が行う船員雇用対策事業に5,500万円、国際的な漁業規制や本州四国連絡橋の供用による離職船員への給付金が4億4,100万円、これに前出の外航船員就労対策事業費8,600万円、総額で5億8,200万円となった。

このほか、ODA（政府開発援助）の一環として実施している「開発途上国船員養成受入れ事業」は、研修生67名とし、7,200万円と決定された。

(2) 船員保険特別会計

船員保険特別会計のうち、船員雇用対策関係は、外国船船員派遣助成金をはじめ、技能訓練事業費、技能訓練派遣助成金等、SECOJへの補助金として5億8,800万円とされたほか、未払い賃金の立て替え払いに要する経費等合計で6億2,900万円となっている。

〔資料1—7〕 1999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）

事 項	1998年度 予算額	1999年度	
		要求額	決定額
事業計画	754	775	643
(1) 国内旅客船整備	149	140	140
(2) 内航海運の体質改善	590	623	401
(3) 船舶改造等融資	15	12	12
支出予算	747	768	647
(1) 国内旅客船の整備	152	143	132
(2) 内航海運の体質改善	580	613	503
(3) 貨物船改造等融資	15	12	12
資金計画	747	768	647
(1) 財投資金	475	465	378
(2) 自己資金	272	303	269

〔資料1—8〕 1999年度船員関係予算

(単位:百万円)

区 分		1998年度	1999年度		備 考	
		予算額	要求額	決定額		
一 般 会 員 計 (運輸省)	I	1. 船員離職者職業転換等給付金 (1) 漁業関係 (2) 海運業関係	171 (103) (68)	596 (243) (353)	441 (118) (323)	本州四国連絡橋の供用による離職船員等へ支給 外国船主に雇用される離職船員に支給 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に必要な知識・技術を修得させる 海陸共通の各種技能資格を取得させる 漁業離職者が内航船に乗船する場合に有効となる資格を取得させる
		2. 船員雇用促進対策事業費補助金 (1) 外国船就職奨励助成 (2) 内航転換奨励助成 (3) 技能訓練助成 (4) 船員職域拡大訓練助成 (5) 内航転換訓練助成 (6) 離職高齢船員活用対策助成	56 (18) (9) (7) (16) (3) (3)	55 (16) (11) (9) (15) (4) (0)	55 (16) (11) (9) (15) (4) (0)	
		3. 外航船員就労対策事業費補助金 うち国際船舶職員緊急養成事業費補助	86	88	86	
		II 開発途上国船員養成への協力	80	72	72	
	小 計	393	811	654		
船員 保 険 特 別 会 計		船員等の就職促進に要する経費 雇用安定対策事業に要する経費 船員雇用促進対策事業費補助に要する経費 センター管理費 技能訓練事業費 雇用安定事業費	16 25 646 (83) (122) (441)	16 43 622 (84) (100) (439)	16 25 588 (79) (100) (410)	就職促進手当 未払賃金の立替払 ・ 陸上転換職業訓練 280名 105名 外国船船員派遣助成金 666名 650名 技能訓練派遣助成金 ・ 陸上転換職業訓練 280名 105名
		小 計	687	680	629	

(注) 四捨五入の関係で末尾の計が合わない場合がある。

4. その他

モダリティの政策支援を検討するため、新規

に内航海運活性化に資する課題解消のための事業推進調査費1,600万円を要求し、要求とおりとなった。

1.6 1999年度海運関係税制改正

1999年度税制改正について当協会は、1998年9月開催の定例理事会において、1998年度末に期限切れを迎える船舶の特別償却制度の延長などを中心とした税制改正要望重点事項を決定し、政府・国会関係への要望活動を開始した。(資料1—9参照)

1999年度の税制改正については、極めて深刻な状況に陥っている国内企業の業績低迷や景気対策のための所得税、法人税率の引き下げによる税収不足が見込まれている中、大蔵省・自治省は特定の政策目的のために設けられている租税特別措置の大幅な縮減の方針を固め、大企業向けの措置を全廃するほか、

中小企業向けの措置も大幅に縮減する方針などが示された。その後、11月27日には船舶の特別償却制度の廃止をはじめ、既存の特別措置の大幅な縮減を内容とする整理・合理化案が提示された。

このため、当協会は政府・国会関係方面に対し、現行税制の中で唯一ともいえる海運税制である船舶特別償却制度が日本商船隊の国際競争力を維持する上で重要な役割を果たしており、船舶に対する様々な税制優遇措置を講じている諸外国と比べ、特別措置を含めても不利なものとなっていること、国際競争を行う上で少なくとも同制度が絶対に必要である

1. 海 運 政 策

ことを訴えるなど、既存税制の存続について強力に要望活動を展開した。

その結果、12月16日、自民党税制調査会の1999年度税制改正大綱において、当協会の主張が認められ、船舶の特別償却制度については現行内容のまま存続することとなった。海運関係税制については概略次のとおりである。

(1) 船舶等の特別償却制度

- ・船舶の特別償却については、外航近代化船、内航近代化船、二重構造タンカーとも現行内容で2年間延長された。
- ・船員訓練設備の特別償却については、特償率16/100(現行18/100)とされた。

(2) 国際船舶の登録免許税の軽減措置

現行制度(軽減税率1/1000)の対象の拡充として、海外から譲渡を受けた船齢5年未満の船舶についても対象とすることとなった。

(3) 脱特定物質対応型設備促進税制

- ・特別償却については、特償率16/100(現行18/100)とした上、2年間延長された。
- ・固定資産税の課税標準の特例については、現行内容で2年間延長された。

(4) その他(対象の拡大等)

- ・国際船舶の登録免許税の軽減措置、固定資産税の課税標準の特例措置の対象に、日本人船長・機関長2名配乗の船舶(承認船員が乗り組んでいる船舶)が追加された。
- ・内航海運暫定措置事業への移行に伴い、内航船舶から減価償却資産への買い換え特例(圧縮記帳制度)の対象船舶に砂・砂利専用船、コンテナ船、RO/RO船など全ての暫定措置事業対象船が追加された。ただし適用は中小企業事業者でかつ転廃業者の所有船舶に限られる。

【資料1-9】1998年度海運関係税制改正重点要望事項

【海運企業関係事項】

1. 船舶の特別償却制度の延長

本制度(外航近代化船18/100、内航近代化船16/100、二重構造タンカー19/100)は、平成11年3月末をもって期限が到来するが、省力化・技術革新に対応した日本船籍の整備や、合算課税を受ける海外子会社の保有船舶を含む日本商船隊の国際競争力を維持するため、本制度を延長すること。

また、内航海運の経営基盤強化および海洋汚染防止の観点から、内航海運と二重構造タンカーについても本制度を延長すること。

2. 国際船舶に係る登録免許税の軽減措置等の拡充

諸外国に比べ割高な日本籍船の取得・保有に係る諸税の軽減を図り、国際船舶の国際競争力強化に資するための本軽減措置(本則税率4/100を1/1000)は、現在新造船にのみ適用されているが、海外からの船舶買い戻しを促進するため、本措置の対象船舶に海外から譲渡を受けた船舶を追加すること。

さらに、国際船舶の定義について見直しを行い、新た

に追加される国際船舶についても同様の税制上の特別措置を適用すること。

3. 脱特定物質対応型設備の特別償却制度・固定資産税の課税標準の特例の延長

本特例措置は、平成11年3月末をもって期限が到来するが、世界的に環境保護対策が推進されるなか、オゾン層破壊の防止を図るため、特定フロン等の代替物質を使用した冷蔵・冷凍コンテナを取得した場合、その冷凍設備の特別償却制度(償却率18/100、固定資産税の課税標準に係る特例措置(4/5))を延長すること。

【企業全般に係る事項】

1. 法人税および地方税の税率引き下げ

わが国の法人所得税は諸外国と比べ著しく高い水準にあり、企業の活力低下、産業の空洞化を招いている。このため企業の国際競争力改善のため実効税率を国際水準並に引き下げること。

2. 特定外国子会社に係る留保金課税の改善

わが国海運企業の多くは、船員費はじめとしたコスト

削減のために海外子会社を設立しているが、これは租税回避を目的としたものではない。しかしながら、現行制度では海外子会社の欠損を無視し利益のみを親会社に合算させるという、租税負担の公平性を欠いたものになっている。このため、課税の適正化を図るとともに、企業活動の多様化に対応するため、下記制度の早期導入を図ること。

- ・ 連結納税制度（直接・間接保有100%の特定外国子会

社を対象に含む）の早期導入連結納税制度の早期導入が認められない場合は、次善の策として以下の改善を図ること。

- ・ 課税対象保留金額の計算上、同一国の同一業種の特定外国子会社（便宜置籍国の仕組船会社等）については全ての子会社の損益を通算する。
- ・ 適用除外の非適用業種から「船舶の貸与」を外す。

1・7 外国における船舶所得等に対する課税状況

国境を越えた企業活動が行われることによって、居住地国と源泉地国等複数の異なる国家主権・課税主体が同一の所得に対し課税を行ういわゆる国際的
二重課税の問題が発生する。このような二重課税は、企業等の国際活動および投資に対する阻害要因となるため、経済のグローバル化の進展とともにその排除の必要性が高まっている。

租税条約は、両締約国の一方の国の居住者が、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の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。

OECD（経済協力開発機構）では、人、商品、技術、資本等の国際的な交流を円滑化することを目的に、最も典型的な税務問題である所得等に対する課税の扱いについて、モデル租税条約を策定、これをベースに加盟国は一方の相手国との間に二国間条約もしくは協定を締結している。1999年1月1日現在、わが国と二重課税排除のための租税条約もしくは協定を締結している国は44カ国である。（資料1—10参照）

さらに国連においても、このOECD条約をベースとした先進国／発展途上国間の国連租税条約モデ

ルを策定している。

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

当協会は、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、課税実態の調査を行うと共に、会員各社の各国への配船実績も併せ把握・整理し、参考に供している（資料1—11・12参照）。本調査は1998年9月現在の当協会会員会社134社を対象に実施したもので、1997年度に外国への配船があった会社は43社、そのうち外国における納税実績があった会社は28社、1997年度の納税国は28カ国、納税総額は16億8,024万円となった。

さらに国際的な課税問題が生じた場合には、欧州・日本船主協会評議会（CENSA）等と連携し、必要に応じて運輸省に対して政府レベルでの対応策を取るよう要請している。

【資料1—10】 租税条約リスト

(1999.1.1現在)

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

国 名	条約(等の名称)	署名年月日	発効年月日	適 用	船舶・航空機等条項 船...船舶 空航空機
18 エジプト (アラブ連合)	所得税条約	1968.9.3	1969.8.6	1969.8.6以降終了の事業年度より	船・空相互全免
19 ベルギー	所得税条約	1968.3.28 1988.11.9	1970.4.16 1990.11.16	1970.12.31以降終了の事業年度より	船・空相互全免
20 オーストラリア	所得税条約	1969.3.20	1970.7.4	1970.7.1以降開始所得年度より	船・空相互全免
21 オランダ	所得税条約	(原)1970.3.3 ① 1992.3.4	(原)1970.10.23 ① 1992.12.16	1970.1.1以降開始課税年度より 1993.1.1以降開始課税年度より	船・空相互全免
22 大韓民国	所得税条約	1970.3.3	1970.10.29	1970.1.1以降開始課税年度より	船・空相互全免
23 ザンビア	所得税条約	1970.2.19	1971.1.23	1971.1.1以降開始課税年度より	船・空相互全免
24 スイス	所得税条約	1971.1.19	1971.12.26	1971.1.1以降開始課税年度より	船・空相互全免
25 フィンランド	所得税条約	(原)1972.2.29 ① 1991.3.4	(原)1972.12.30 ① 1991.12.28	1972.1.1以降開始課税年度より 1992.1.1以降開始課税年度より	船・空相互全免
26 イタリア	所得税条約	(原)1969.3.20 ① 1980.2.14	(原)1973.3.17 ① 1982.1.28	1973.1.1以降開始課税年度より 1974.1.1以降開始課税年度より	船・空相互全免
27 スペイン	所得税条約	1974.2.13	1974.11.20	1975.1.1以降開始課税年度より	船・空相互全免
28 アイルランド	所得税条約	1974.1.18	1974.12.4	1974.4.6以降開始課税年度の所得税 1974.4.1以降開始事業年度の法人利 潤税及びその日に現に継続中の事業年 度の残存期間の法人利潤税	船・空相互全免
29 ルーマニア	所得税条約	1976.2.12	1978.4.9	1978.1.1以降開始課税年度より	船・空相互全免
30 旧チェコスロヴァキア	所得税条約	1977.10.11	1978.11.25	1979.1.1以降開始課税年度より	船・空相互全免
31 フィリピン	所得税条約	1980.2.13	1980.7.20	1981.1.1以降開始課税年度より	船・空40%軽減
32 ハンガリー	所得税条約	1980.2.13	1980.10.25	1981.1.1以降開始課税年度より	船・空相互全免
33 ポーランド	所得税条約	1980.2.20	1982.12.2	1982.1.1以降開始課税年度より	船・空相互全免
34 インドネシア	所得税協定	1982.3.3	1982.12.31	1983.1.1以降開始課税年度より	船・空相互全免
35 中華人民共和国	所得税協定	1983.9.6	1984.6.26	1985.1.1以降開始課税年度より	船・空相互全免
36 旧ソ連	所得税条約	1989.1.18	1986.11.27	1987.1.1以降開始課税年度より	船・空相互全免
37 バングラディシュ	所得税条約	1991.2.28	1991.6.15	1992.1.1以降開始課税年度より	船国内法による課税額の50%又は 収入の4%のいずれか少ない方 空相互全免
38 ブルガリア	所得税条約	1991.3.7	1991.8.9	1992.1.1以降開始課税年度より	船・空相互全免
39 ルクセンブルグ	所得税条約	1992.3.5	1992.12.27	1993.1.1以降の源泉徴収及び同日以 降開始課税年度より	船・空相互全免
40 イスラエル	所得税条約	1993.3.8	1993.12.24	1994.1.1以降開始課税年度より	船・空相互全免
41 トルコ	所得税条約	1993.3.8	1994.12.28	1995.1.1以降開始課税年度より	船・空相互全免
42 ベトナム	所得税協定	1995.10.24	1995.12.31	1996.1.1以降開始課税年度より	船・空相互全免
43 メキシコ	所得税協定	1996.4.9	1996.11.6	1997.1.1以降開始課税年度より	船・空相互全免
44 南アフリカ	所得税協定	1997.3.7	1997.11.5	1998.1.1以降開始課税年度より	船・空相互全免

(注1)(原)は当初の条約、①②③はそれぞれ第1次、第2次、第3次の補足改訂を示し、(全)は全面改訂を示す。

(注2)アメリカとの間には、上記の所得税条約のほかに相続税条約(1954.4.16署名、1955.4.1発効)が存在する。

(注3)イギリスとの原条約には、フィジー、モントセラット及び英領ヴァージン諸島の諸地域にも拡大適用される。

(注4)旧チェコスロヴァキアとの間の条約は、チェコ、スロヴァキアそれぞれとの間で引き続き適用されることが確認されている。

(注5)旧ソ連との間の条約は、ロシア、キルギス、グルジア、タジキスタン、ウズベキスタン、ウクライナ、トルクメニスタンそれぞれとの間で引き続き適用されることが確認されることが確認されている。

【資料1—11】 外国における船舶所得に対する課税状況一覧表（1997年度 納付実績）（単位：千円）

〔付表I〕

	国 名	課 税 対 象 運 賃	納税額（Income Tax等）		還付金額	納税額順位	Income Tax等 対運賃比（%）	納税社数
			（当年度分）	（過年度分）				
ア ジ ア	北 朝 鮮	16,900	338	0	0	26	2.00	1
	香 港	3,801,063	12,137	257	0	17	0.32	2
	フ ィ リ ピ ン	12,507,528	187,672	2,768	0	3	1.50	12
	マ レ ー シ ア	20,689,847	77,831	14,751	0	8	0.38	12
	タ イ	26,915,668	404,072	133,507	0	1	1.50	17
	ミ ャ ン マ ー	0	0	237	0	29	-	1
	バ ン グ ラ デ ィ シ ュ	1,212,864	48,515	0	0	9	4.00	3
	イ ン ド	28,653,202	258,416	4,065	0	2	0.90	12
	パ キ ス タ ン	2,247,024	179,762	0	0	4	8.00	3
ス リ ラ ン カ	1,965,969	22,326	578	0	14	1.14	4	
中 近 東	イ ラ ン	85,241	4,262	0	0	22	5.00	1
	サ ウ ジ ア ラ ビ ア	1,114,980	34,004	0	0	11	3.05	3
オ セ ア ニア	バ プ ア ニ ュ ー ギ ニ ア	3,422,953	82,150	33,748	0	6	2.40	12
	ソ ロ モ ン 諸 島	571,031	28,552	6,219	0	13	5.00	7
中 南 米	バ ナ マ	96,827	2,904	0	0	23	3.00	3
	コ ス タ リ カ	4,435	1,330	0	0	24	29.99	1
	ハ イ チ	756	76	0	0	27	10.05	1
	ド ミ ニ カ	216	5	0	0	28	2.31	1
	ベ ネ ズ エ ラ	4,676,942	77,939	0	7	7	1.67	2
	コ ロ ン ビ ア	1,319,864	40,210	0	0	10	3.05	3
	パ ラ グ ア イ	383,409	13,419	0	0	16	3.50	1
	エ ク ア ド ル	913,490	4,568	0	0	21	0.50	3
	ベ ル ー	34,781	696	0	0	25	2.00	1
	チ リ	596,354	29,818	0	0	12	5.00	1
	グ ア テ マ ラ	415,769	16,631	0	0	15	4.00	3
ア フ リ カ	ナ イ ジ エ リ ア	4,181,397	124,521	0	0	5	2.98	1
	ケ ー ン ヤ	382,324	10,705	0	0	19	2.80	2
	タ ン ザ ニ ア	515,244	11,722	0	0	18	2.28	2
	ガ ー ナ	331,778	5,661	38,573	0	20	1.71	1
	合 計 / 平 均	117,057,856	1,680,242	234,703	7	-	3.67	28

（注）本表は、当協会会員会社からの調査回答のうち、納税実績のあった28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。

〔資料1—12〕 国別配船会社一覧表（1997年事業年度）

[付表Ⅱ]

配船国 海運会社名	ア ジ ア										中 近 東																								
	インドネシア	韓国	カンボジア	北朝鮮	シンガポール	スリランカ	タイ	台湾	中国	バングラデシュ	パキスタン	フィリピン	ブルネイ	ベトナム	香港	マレーシア	モルディブ	アラブ	イスラエル	イラン	イオマール	カタール	クウェート	キプロス	サウジアラビア	シリア	中東	トルコ	バルレーン	ヨルダン	レバノン				
アクトマリタイム																																			
有村産業																																			
旭海運																																			
旭タンカー																																			
第一中央汽船																																			
イースタン・カーライナー																																			
八馬汽船																																			
日之出汽船																																			
出光タンカー																																			
飯野海運																																			
インターエイシアライン																																			
乾汽船																																			
関汽外航																																			
川崎近海汽船																																			
川崎汽船																																			
京北海運																																			
国華産業																																			
共栄タンカー																																			
三菱鉱石輸送																																			
エム・オー・シーウエイズ																																			
ナカタ・マツコーポレーション																																			
浪速タンカー																																			
ナビックスライン																																			
日本郵船																																			
日産専用船																																			
日正汽船																																			
日鉄海運																																			
エヌケーケー物流																																			
商船三井																																			
三光汽船																																			
新和海運																																			
昭和海運																																			
昭和シェル船舶																																			
昭和油槽船																																			
太平洋海運																																			
太平洋汽船																																			
東朋海運																																			
東海商船																																			
東興海運																																			
東京マリン																																			
東京船舶																																			
東京タンカー																																			
雄洋海運																																			
配船会社合計	15	32	27	3	2	22	7	27	27	28	3	7	23	7	25	22	29	4	1	15	5	6	1	12	11	14	16	2	20	5	2	6	9	7	4
納税会社合計	13	0	0	0	1	0	4	19	0	0	3	3	12	0	0	2	12	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	

注) 印...配船および納税 ○印...配船のみ

1. 海 運 政 策

配船国 海運会社名	ア フ リ カ																																											
	アル ジ エ リ ア ラ	エ ジ プ ト	エ リ ト リ ア	エ チ オ ピ ア	カ ナ リ ア	カ ボ ヴェ ル デ	ガ メ ル ナ	ガ ン ボ ビ	ガ ン ボ ビ	ガ ン ボ ビ	ケ ニ ヤ	コ ン ゴ																																
アクトマリタイム																																												
有村産業																																												
旭海運																																												
旭タンカー																																												
第一中央汽船																																												
イースタン・カーライナー																																												
八馬汽船																																												
日之出汽船																																												
出光タンカー																																												
飯野海運																																												
インターエイシアライン																																												
乾汽船																																												
関汽外航																																												
川崎近海汽船																																												
川崎汽船																																												
京北海運																																												
国華産業																																												
共栄タンカー																																												
三菱鉱石輸送																																												
エム・オー・シーウエイズ																																												
ナカタ・マッココーポレーション																																												
浪速タンカー																																												
ナビックスライン																																												
日本郵船																																												
日産専用船																																												
日正汽船																																												
日鉄海運																																												
エヌケーケー物流																																												
商船三井																																												
三光汽船																																												
新和海運																																												
昭和海運																																												
昭和シェル船舶																																												
昭和油槽船																																												
太平洋海運																																												
太平洋汽船																																												
東朋海運																																												
東海商船																																												
東興海運																																												
東京マリン																																												
東京船舶																																												
東京タンカー																																												
雄洋海運																																												
配船会社合計	5	3	8	1	2	2	0	3	4	3	1	4	3	4	0	3	3	0	2	1	0	1	1	3	0	0	3	2	4	4	1	0	2	1	3	15	3	1	5	6	6	0	2	
納税会社合計	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

注) 印...配船および納税 ○印...配船のみ

1. 海 運 政 策

配船国 海運会社名	北米	中 南 米																	配船国・地域総合計	納税国・地域総合計																										
	アメリカ メキシコ カナダ	アルゼンチン	アンティグア	アイルランド	ウルグアイ	エクアドル	エルサルバドル	ガイアナ	キューバ	グアテマラ	グレナダ	コスタリカ	パナマ	ジャマイカ	セントクリストファー	セントビンセント	セントルシア	トリニダード			トバゴ	ドミニカ	ニカラガ	ホンジュラス	ベネズエラ	ホンジュラス	マルチニク	メキシコ	リーワード諸島	ウインドワード諸島																
アクトマリタイム																													2	0																
有村産業																													1	0																
旭海運																													2	0																
旭タンカー																													12	0																
第一中央汽船																													46	5																
イースタン・カーライナー																													16	2																
八馬汽船																													12	1																
日之出汽船																													20	2																
出光タンカー																													16	0																
飯野海運																													35	0																
インターエイシアライン																													6	2																
乾汽船																													6	0																
関汽外航																													5	2																
川崎近海汽船																													12	5																
川崎汽船																													95	11																
京北海運																													15	3																
国華産業																													3	0																
共栄タンカー																													14	0																
三菱鉱石輸送																													1	1																
エム・オー・シーウエイズ																													11	4																
ナカタ・マッココーポレーション																													8	0																
浪速タンカー																													4	0																
ナビックスライン																													35	3																
日本郵船																													127	19																
日産専用船																													44	0																
日正汽船																													22	5																
日鉄海運																													15	1																
エヌケーケー物流																													2	0																
商船三井																													117	21																
三光汽船																													88	3																
新和海運																													28	5																
昭和海運																													37	4																
昭和シェル船舶																													19	1																
昭和油槽船																													7	1																
太平洋海運																													9	0																
太平洋汽船																													3	1																
東朋海運																													5	2																
東海商船																													15	1																
東興海運																													18	3																
東京マリン																													25	5																
東京船舶																													14	6																
東京タンカー																													15	1																
雄洋海運																													6	0																
配船会社合計	2220	9	2	2	4	7	2	0	0	4	2	5	8	4	1	2	2	2	1	1	4	4	2	1	0	3	2	4	3	2	7	2	1	1	0	4	8	8	2	1	1	2	1	1	993	-
納税会社合計	0	0	0	0	0	3	0	0	0	3	0	1	3	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0	3	1	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	-	120			

注) 印...配船および納税 ○印...配船のみ

1・8 当協会会員会社の1997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、1997年度の借入状況についても129社（1997年10月1日現在）を調査対象

とし、該当船舶を有する報告会社79社について集計を行った。（資料1—13参照）

合計（表1）を見ると、1997年度末借入残高は、

【資料1—13】1997年度設備資金（船舶関係）借入状況調査

（表1）合計

（単位：千円）

借入先	借入金 1996年度末 借入残高	1997年度 新規借入額	1997年度 返済額	1997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(%)	1996年度末	1997年度末	
政府金融機関	日本開発銀行	247,145,213	38,426,486	46,416,300	239,155,399	7,989,814	3.2	52.9	51.6
	北海道東北開発公庫	19,038,780	5,250,000	2,838,069	21,450,711	2,411,931	12.7	4.1	4.6
	中小企業金融公庫	0	180,000	19,100	160,900	160,900	0	0.0	0.0
	商工中金	3,952,525	181,000	629,560	3,503,965	448,560	11.3	0.8	0.8
	その他	10,432,203	2,213,038	959,535	11,685,706	1,253,503	12.0	2.2	2.5
計	280,568,721	46,250,524	50,862,564	275,956,681	4,612,040	1.6	60.0	59.6	
市中金融機関等	長期信用銀行	53,554,669	14,128,046	13,988,990	53,693,725	139,056	0.3	11.5	11.6
	日本興業銀行	32,612,318	8,715,633	7,741,285	33,586,666	974,348	3.0	7.0	7.3
	日本長期信用銀行	20,738,733	5,412,413	6,215,613	19,935,533	803,200	3.9	4.4	4.3
	日本債券信用銀行	203,618	0	32,092	171,526	32,092	15.8	0.0	0.0
	都市信用銀行	60,625,036	19,509,426	18,624,176	61,510,286	885,250	1.5	13.0	13.0
	地方信用銀行	9,797,741	483,400	1,921,401	8,359,740	1,438,001	14.7	2.1	1.8
	信託銀行	20,682,246	8,207,217	5,940,482	22,948,981	2,266,735	11.0	4.4	5.0
	生命保険	14,076,630	6,042,414	2,958,964	17,160,080	3,083,450	21.9	3.0	3.7
	損害保険	2,401,540	0	1,200,000	1,201,540	1,200,000	50.0	0.5	0.3
	外国債	0	0	0	0	0	0	0.0	0.0
	造船所の延滞	581,676	0	115,884	465,792	115,884	19.9	0.1	0.1
	その他	25,000,073	3,838,466	7,020,785	21,817,754	3,182,319	12.7	5.4	4.7
	計	186,719,611	52,208,969	51,770,682	187,157,898	438,287	0.2	40.0	40.4
合計	467,288,332	98,459,493	102,633,246	463,114,579	4,173,753	0.9	100.0	100.0	
全体に占める割合(%)	100.0	100.0	100.0	100.0	-	-	-	-	

(注) 1. 調査対象129社のうち、該当船舶を有する報告会社79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。

（表2）開銀融資船（外航）

（単位：千円）

借入先	借入金 1996年度末 借入残高	1997年度 新規借入額	1997年度 返済額	1997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(%)	1996年度末	1997年度末	
政府金融機関	日本開発銀行	236,820,241	32,248,565	44,356,300	224,712,506	12,107,735	5.1	71.9	71.2
	北海道東北開発公庫	0	0	0	0	0	-	0.0	0.0
	中小企業金融公庫	0	0	0	0	0	-	0.0	0.0
	商工中金	0	0	0	0	0	-	0.0	0.0
	その他	0	0	0	0	0	-	0.0	0.0
計	236,820,241	32,248,565	44,356,300	224,712,506	12,107,735	5.1	71.9	71.2	
市中金融機関等	長期信用銀行	32,174,692	10,525,648	9,868,883	32,831,457	656,765	2.0	9.8	10.4
	日本興業銀行	17,277,361	6,018,235	5,372,301	17,923,295	645,934	3.7	5.2	5.7
	日本長期信用銀行	14,874,963	4,507,413	4,489,490	14,892,886	17,923	0.1	4.5	4.7
	日本債券信用銀行	22,368	0	7,092	15,276	7,092	31.7	0.0	0.0
	都市信用銀行	32,600,202	10,328,403	11,447,450	31,481,155	1,119,047	3.4	9.9	10.0
	地方信用銀行	328,395	300,000	313,285	315,110	13,285	4.0	0.1	0.1
	信託銀行	12,189,951	3,062,434	3,939,553	11,312,832	877,119	7.2	3.7	3.6
	生命保険	5,431,500	3,190,000	1,621,800	6,999,700	1,568,200	28.9	1.6	2.2
	損害保険	500,000	0	448,000	52,000	448,000	-	0.2	0.0
	外国債	0	0	0	0	0	-	0.0	0.0
	造船所の延滞	0	0	0	0	0	-	0.0	0.0
	その他	9,353,380	2,300,000	3,777,122	7,876,258	1,477,122	15.8	2.8	2.5
	計	92,578,120	29,706,485	31,416,093	90,868,512	1,709,608	1.8	28.1	28.8
合計	329,398,361	61,955,050	75,772,393	315,581,018	13,817,343	4.2	100.0	100.0	
全体に占める割合(%)	70.5	62.9	73.8	68.1	-	-	-	-	

1. 海 運 政 策

前年度に比べ0.9%減の4,631億円となっている。このうち政府系金融機関は2,760億円（対前年比1.6%減）であり、市中金融機関等は1,872億円（同0.2%増）となっている。借入先の構成は、日本開発銀行への依存度が全体の約52%を占め、次いで都市銀行および長期信用銀行3行への依存度がそれぞれ全体の約25%となっている。

次に、外航向け開銀融資船(表2)を見ると、1997

年度末借入残高は、前年度末に比べ4.2%減の3,156億円となったが、全体に占める割合は68.1%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(表3)を見ると、1997年度末借入残高は前年度に比べ10.6%増の1,362億円となっており、改装・買船等、その他融資(表4)の1997年度借入残高は、前年度に比べ23.1%減の114億円となっている。

(表3) 開銀融資船(外航)以外の新造船

(単位:千円)

借入先	借入金 1996年度末 借入残高	1997年度 新規借入額	1997年度 返済額	1997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(%)	1996年度末	1997年度末
政府金融機関	8,406,572	6,177,921	1,870,800	12,713,693	4,307,121	51.2	6.8	9.3
日本開発銀行	19,038,780	5,250,000	2,838,069	21,450,711	2,411,931	12.7	15.5	15.8
北海道東北開発公庫	0	0	0	0	0	0	0.0	0.0
中小企業金融公庫	3,715,300	181,000	560,200	3,336,100	379,200	10.2	3.0	2.5
商工中金の他	10,189,540	2,213,038	873,749	11,528,829	1,339,289	13.1	8.3	8.5
計	41,350,192	13,821,959	6,142,818	49,029,333	7,679,141	18.6	33.6	36.0
市中金融機関等	19,821,615	3,249,898	3,173,245	19,898,268	76,653	0.4	16.1	14.6
長期信用銀行	14,594,377	2,344,898	1,960,904	14,978,371	383,994	2.6	11.9	11.0
日本興業銀行	5,045,988	905,000	1,187,341	4,763,647	282,341	5.6	4.1	3.5
日本長期信用銀行	181,250	0	25,000	156,250	25,000	13.8	0.1	0.1
日本債券信用銀行	23,927,455	8,757,023	4,703,732	27,980,746	4,053,291	16.9	19.4	20.6
都市銀行	8,022,296	0	1,234,904	6,787,392	1,234,904	15.4	6.5	5.0
地方銀行	7,798,515	5,144,783	1,589,849	11,353,449	3,554,934	45.6	6.3	8.3
信託銀行	6,548,740	2,652,414	949,404	8,251,750	1,703,010	26.0	5.3	6.1
生命保険	1,901,540	0	752,000	1,149,540	752,000	39.5	1.5	0.8
損害保険	0	0	0	0	0	0	0.0	0.0
外国債	581,676	0	115,884	465,792	115,884	19.9	0.5	0.3
造船所の延払他	13,140,061	842,000	2,748,156	11,233,905	1,906,156	14.5	10.7	8.3
計	81,741,898	20,646,118	15,267,174	87,120,842	5,378,944	6.6	66.4	64.0
合計	123,092,090	34,468,077	21,409,992	136,150,175	13,058,085	10.6	100.0	100.0
全体に占める割合(%)	26.3	35.0	20.9	29.4	1,046,927	1.6	-	-

(表4) その他(改装・買船)

(単位:千円)

借入先	借入金 1996年度末 借入残高	1997年度 新規借入額	1997年度 返済額	1997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(%)	1996年度末	1997年度末
政府金融機関	1,918,400	0	189,200	1,729,200	189,200	9.9	13.0	15.2
日本開発銀行	0	0	0	0	0	-	0.0	0.0
北海道東北開発公庫	0	180,000	19,100	160,900	160,900	-	0.0	1.4
中小企業金融公庫	237,225	0	69,360	167,865	69,360	29.2	1.6	1.5
商工中金の他	242,663	0	85,786	156,877	85,786	35.4	1.6	1.4
計	2,398,288	180,000	363,446	2,214,842	183,446	7.6	16.2	19.5
市中金融機関等	1,558,362	352,500	946,862	964,000	594,362	38.1	10.5	8.5
長期信用銀行	740,580	352,500	408,080	685,000	55,580	7.5	5.0	6.0
日本興業銀行	817,782	0	538,782	279,000	538,782	65.9	5.5	2.5
日本長期信用銀行	0	0	0	0	0	-	0.0	0.0
日本債券信用銀行	4,097,379	424,000	2,472,994	2,048,385	2,048,994	50.0	27.7	18.0
都市銀行	1,447,050	183,400	373,212	1,257,238	189,812	13.1	9.8	11.0
地方銀行	693,780	0	411,080	282,700	411,080	59.3	4.7	2.5
信託銀行	2,096,390	200,000	387,760	1,908,630	187,760	9.0	14.2	16.8
生命保険	0	0	0	0	0	-	0.0	0.0
損害保険	0	0	0	0	0	-	0.0	0.0
外国債	0	0	0	0	0	-	0.0	0.0
造船所の延払他	2,506,632	696,466	495,507	2,707,591	200,959	8.0	16.9	23.8
計	12,399,593	1,856,366	5,087,415	9,168,544	3,231,049	26.1	83.8	80.5
合計	14,797,881	2,036,366	5,450,861	11,383,386	3,414,495	23.1	100.0	100.0
全体に占める割合(%)	3.2	2.1	5.3	2.5	0	-	-	-

2

国際関係

この章のポイント

- ・第8回アジア船主フォーラムを、当協会の主催にて、1999年5月24日に東京で開催。
- ・外航船社間協定に対する独禁法適用除外に係わる海上運送法の一部改正が、1999年7月23日より施行。
- ・個別S/Cの締結を可能とするとともに、その内容を非公開とすることなどを骨子とする1998年米国外航海運改革法が、1999年5月1日より施行。

- 2・1 アジア海運との協調関係の強化
- 2・2 外航海運事業者間協定に対する独禁法適用除外制度に係わる海上運送法の一部改正
- 2・3 米国海運政策
- 2・4 EU海運政策
- 2・5 その他諸国の海運政策
- 2・6 OECD海運問題
- 2・7 IMOの活動
- 2・8 当協会が加盟する主要国際団体の1998年度の活動

2・1 アジア海運との協調関係の強化

2・1・1 アジア船主フォーラム

アジア船主フォーラム（ASF：Asian Shipowners' Forum）は、1992年に第1回年次総会を当協会の主催で開催して以来、アジア7地域（日本・韓国・中国・台湾・香港・ASEAN・オーストラリア）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会合を重ねている。

ASFは上記年次総会に加え、6つの委員会（通称、「6-S」委員会：トレード安定化委員会、船員委員会、船舶解撤委員会、航行安全委員会、船舶保険委員会、ASF恒久事務局設置検討委員会）が原則として毎年の年次会合の間に夫々の中間会合を一回開催し、積極的な活動を行っている。各委員会の構成および夫々の委員会への当協会代表は、資料2-1の通りである。

1. 第8回アジア船主フォーラム 東京総会

題記会合は、1998年5月24日、当協会の主催（議長：当協会河村会長）により東京で開催された。これは、昨年5月の第7回ASF（於：豪州）を以って上記ASFメンバーである7地域の船主協会による議長の回り持ちが一巡したため、再び当協会が主催することとなったものであり、今回はアジア地域から85名の代表が出席した。各船協からの出席者は資料2-2の通りである。

今回の総会では、限られた時間を有効に活用し効率的な議論を行なうとの観点から、特に本会合に先立ち各委員会の個別早朝会合を設定し、本会合で委員長より発表される各委員会の活動報告について最終確認等を行った。

本会合では、先ず林幹雄運輸政務次官が今回総会の開催に際し川崎二郎運輸大臣からの祝辞を代読した後、河村ASF議長が開会の辞を述べた。その中で、河村議長は、ASFは議長国の回り持ちが2巡目

2. 国際関係

に入り、今やアジア海運を代表する声として世界の海運関係者の中で認識されるまでに成長し、2000年に向けて一層の発展が期待されること、また、アジア海運業界にも影響を及ぼす最近の問題として、(1) 米国港湾サービスユーザーフィー (Harbour Services User Fee) の導入に対する反対表明、(2) WTO 次期サービス自由化交渉において海運分野への GATS (サービス貿易に関する一般協定) ルール適用についての合意の必要性、(3) パナマ運河返還に係る同運河の管理運営、特に安全面、効率性、コスト競争力に関する信頼性維持の必要性について言及した。その後、各委員長が夫々の中間会合や当日の早朝会合の結果等を報告し、アジア船主間の相互信頼の一層の緊密化と共存共栄にむけた率直且つ建設的な意見交換が行なわれた。これらについての総会の合意事項は共同声明(資料2-3)として採択された。その概要は以下の通りである。

(1) WTO2000

1999年末までに開始されることとなっている WTO サービス貿易自由化交渉において、海運サービス分野への GATS (General Agreement on Trade in Service: サービスの貿易に関する一般協定) ルール適用が合意され、各国船社の自由かつ構成的な活動を保証する基盤が形成される必要がある、ASF は、WTO における海運サービス交渉を支持する。

(2) 米国港湾サービスユーザーフィー

米国における港湾浚渫、開発、運営および維持費用を商船運航会社等に負担させようとする法案については、ASF は、世界の海運業界はもとより他の業界とも一丸となって強く反対する。

(3) パナマ運河

ASF は、1999年12月31日を以って同運河が米国よりパナマ本国へ返還されることに留意し、同運河の管理運営、特に安全面、効率性、コスト競争力に関し、今後とも信頼性が維持されることが重要であることにつき全会一致で合意した。

(4) トレード安定化

ASF は、1999年3月15日に上海で開催された同委員会第6回中間会合で採択された了解事項を承認し、STC の目的は、率直な情報と意見の交換を通じてアジア海運業の持続的かつ健全な発展を促進することであり、また、アジア船社間の公正な競争や、相互の信頼と協力を醸成するものであることを再確認した。また、上記目的を達成するため、アジア海運業の企業基盤の健全性の回復と自立力を確立する必要があることにつき、広く関係者の理解を得ていくことを STC の当面の課題の一つとすることに合意した。

(5) 船員問題

ASF は、「船員の訓練および資格証明ならびに当直の基準に関する国際条約」(STCW 条約) の1995年改正 (STCW 95) 第 I / 7 規則の要件に従い、1999年中に提出予定である台湾を除くすべての ASF メンバー国主管庁が、「ホワイトリスト」入りのために IMO (国際海事機関) 宛に情報を提出していることに留意した。また、ASF は、1998年10月12日に東京で開催された同委員会第4回中間会合で採択された声明を支持し、ITF (国際運輸労働者連盟) の TCC (Total Crew Cost) Benchmark rate の引上げ提案に断固反対することを確認した。

(6) 船舶解撤

ASF は、船舶解撤は海運業の健全なサイクルのためだけではなく、海洋環境保護と航行安全にとっても不可欠なものであることを認識し、更にアジアおよび世界の海運業界は、解撤を促進するための適切な方策を検討すべきことを認識した。また、ASF は互いの理解と協力を深めるため、解撤業界との今後の一層の対話を期待する。

(7) 航行安全

ASF は、航行安全委員会の経過報告に留意し、(1) 船舶に対する海賊および武装強盗集団、(2) 密航者、(3) バルクキャリアの安全性、(4) ISM コード、(5) 全世界的な海上救難および安全システム (GMDSS)、(6) ポートステートコントロール (PSC)

(7)電子機器と2000年問題について夫々の姿勢を再確認した。特に、2000年問題について、ASFは、全ての海運関係者に対し「2000年問題の適切な対応のためのコード」に関するIMOサーキュラーNo 2121に従い、これを実行することを強く要請する。

(8) 船舶保険

ASFは、アジア地域における船舶保険機構創設に関する活動がアジア船主の本質的なニーズに合致するものであることに留意し、全会一致でこのプロジェクトを承認した。また、船員の死亡および傷害にかかわる裁判管轄および補償の問題について、船員委員会と船舶保険委員会の両議長名で、本問題への懸念を表明するとともに状況説明を求める旨、フィリピン政府に出状したことに留意し、第8回ASF議長からも迅速な対応がとられるようフィリピン大統領に出状することで一致した。

(9) ASF 恒久事務局

ASFは、現在行われている議長国と事務局の回り持ち制がうまく機能していることに留意し、当面は現在の運営方法を継続していくことを合意した。

次回第9回会合は、2000年5月に韓国で開催されることとなった。

2. アジア船主フォーラム (ASF) トレード安定化委員会 (STC) 第6回中間会合

ASFの6つの「S」委員会の1つであるトレード安定化委員会 (STC) は、その第6回会合を1999年3月15日、中国上海市で開催した。会合にはSTC委員長である生田正治当協会副会長(商船三井社長)を含めASFメンバー船協から17名の代表が参加し、当協会からは、以下5名が参加するとともに、当協会企画調整部がSTC事務局として出席した。

(STC委員長)

生田 正治 当協会副会長(商船三井社長)
谷川 明 新和海運社長
田中 道生 日本郵船 専務取締役
佐藤 博之 商船三井 常務取締役
目良 悟朗 川崎汽船 取締役

会合では、まずSTCの活動方針について意見交換を行い、STCの目的は「率直な情報と意見の交換を通じてアジア海運業の持続的かつ健全な発展を促進することであり、また、アジア船社間の公正な競争や、相互の信頼と協力を醸成するものである」ことを再確認した。

トレード安定化の問題については、定期船部門、バルク・タンカー部門について夫々のトレードの現状報告に引き続き、意見交換が行われた。定期船部門では、アジア経済危機によるアジア発着およびアジア域内トレードでの貨物／コンテナのインバランスが、船社経済にますます悪影響を与えていることが報告され、トレード安定化に向けた更なる努力の必要性和各メンバーが参加している各種フォーラムの活動を支持していくことが確認された。バルク・タンカー部門では、今回初めて参加した谷川明当協会常任理事(新和海運社長)から、船腹需給関係が大幅に崩れ厳しい状況にあるとの現状報告が行われた後、市況サイクルにより条件さえ整えば、いずれは回復するとの展望が示され、安全かつ安定的な輸送を維持するため、定期船部門同様にトレードの安定化が必要であることが再確認された。

最後に、資料2-4の了解事項 (Note of Understanding) を採択して会合を終了した。

3. アジア船主フォーラム船員委員会第4回中間会合

船員委員会第4回中間会合は、1998年10月12日、東京で開催された。本会合は、1997年11月の第3回会合(於：マニラ)に続くもので、会合にはASFメンバー船協およびアジア地域の船員教育訓練機関から26名の代表が出席した。当協会からは、豊田芳

2. 国際関係

務委員会副委員長他4名が、また AMETIAP (アジア太平洋地域船員教育訓練機関連盟) を代表して大矢航海訓練所教授が参加した。

本会合の最大のテーマであった、改正 STCW 条約の導入問題については、全ての ASF メンバー国が「ホワイトリスト」入りのための情報を1998年8月1日の期限内に IMO 宛提出したことを確認するとともに、同条約導入のための対応状況について、各国代表から報告がなされた。また、これに関連し、インストラクター供給のための IMO/AMETIAP 間の協力体制が進められていることが報告された。

また、将来の有資格船員の不足への対応、ITF (国際運輸労働者連盟) の一方的な賃金の引上げ問題等共通の問題について意見交換が行われ、これらを盛り込んだ共同宣言 (資料2-5) が採択された。

4. アジア船主フォーラム (ASF) 解撤委員会第2回中間会合

アジア船主フォーラム (ASF) 解撤委員会第2回中間会合が1999年3月1日、台湾・台北において開催された。本中間会合は、1998年2月23日に開催された第1回中間会合の共同コミュニケに基づき、海運業界と解撤業界が意見交換するため、解撤業界の代表をオブザーバーとして招き開催されたもので、台湾・香港・インドネシア・日本・韓国の合計5カ国の船主協会代表者のほかオブザーバーとしてインド・ベトナムの解撤業者が参加した。また、当協会からは ASF 解撤委員会副委員長である堀副会長の代理として当協会外航船舶解撤促進特別委員会小林一夫幹事ほか参加した。同会合で採択された共同声明は資料2-6のとおりである。

インドより参加したのは、インド西部のグジャラート州の Gujarat Pipavav Port Ltd (GPPL) で、これはわが国の海外経済協力基金 (OECF) による円借款 (約70億円) では初の船舶解撤事業で、1999年末の操業を予定している。特徴としては、従来のビーチ方式ではなくドック方式により解撤を行い、年間8隻の VLCC 解撤能力を有するとともに、高度

な技術を活用し、スピーディーな作業を実現することに焦点をあてている。解体した鉄板は再加工することなくできる限り高品質の製品に再生し、年間約30万トンの生産量を予定している。さらにドック、ヤード、関連設備などにおいては、環境汚染物質を完全にコントロールすることにより、安全性と環境面に十分配慮された施設となっているとの説明があった。

一方、ベトナムから参加したのは Danang Ship-breaking and Steel Co Ltd (DSSCO) で、1993年にベトナムと外国企業の間で設立されたベトナム初の解撤会社で、日正汽船がプロジェクトリーダーとして携わっている。特徴としては、アフロート式 (岸壁に横付けする) により解撤を行い、これまでに17隻の解撤を行った。また伸鉄工場では、年間約2万トンの棒鋼を生産している。環境問題については、定期的に当局の検査を受けるなど非常に厳しい基準が設けられているとの説明があった。両施設に対し出席者からは、現在欧米で船舶解撤に関する環境問題が高まりをみせている中、このような環境面に配慮した施設は大変歓迎すべきものであるとのコメントがよせられた。

また、参加各国における船舶解撤の取り組みの現状と見通しについて説明が行われ、当協会からは、現在の解撤動向、今後の解撤能力不足から生じるであろう問題点、環境問題、今後の取り組み等について説明を行った。さらに、香港からは中国の解撤事情について報告があった。それによると1998年第4四半期の初めに中国政府は17.5%の VAT (付加価値税) を廃止した。その結果中国は解撤事業に再び参入し、9月/10月に VLCC を含む合計12隻のスクラップ船が購入された。しかしながら資金力や国内経済の低迷など不確かな要素もあり、今後の動きを注視していく必要があるとしている。

5. アジア船主フォーラム航行安全委員会第5回中間会合

題記委員会は、我国をはじめ、香港、韓国、中

国、台湾およびシンガポールなどアセアン諸国5カ国の船主協会の参加により、1998年11月30日シンガポールにおいて開催された。

本委員会では、継続して協議されてきた船舶の航行安全に関する、ポートステートコントロール（PSC）海賊行為、そして密航者に関する事項に加え、同年12月7日から11日の間にロンドンで開催された国際海事機関（IMO）の第70回航行安全委員会（MSC70）で議題となった、バルクキャリアの安全問題及び同年12月1日から発効したマラッカシンガポール海峡における強制船舶通報制度に関する沿岸3国からの一部改正提案について事前に協議するとともに、昨年7月1日に発効した国際安全管理コード（ISM CODE）、本年2月1日から発効する海上における遭難及び安全に関する世界的な制度（GMDSS）および船舶の搭載機器に関するコンピューターの2000年問題について審議された。主な審議結果は次の通り。

(1) バルクキャリアの安全問題（Bulk Carrier Safety）

バルクキャリア海難を防止するためにIMOで1997年に採択されたバルクキャリアの安全に関する海上人命安全条約第12章（SOLAS X II章）を支持するとともに、沈没したダービシャー号の船体の潜水艇海難調査結果に基づくバルクキャリアに関する一般的な安全評価結果をもとに、英国からMSC70にバルクキャリアの安全に関し提案された、①ハッチカバーおよびそのコーミングの強度、②乾舷および船首高さ、③船首楼を含む予備浮力、④ハッチカバー及び船首構造の荷重を減少させるための運航方法の見直しについては、その評価手法はすべてのバルクキャリアには当てはまらず時期尚早であると合意した。また、SOLAS X II章の採択時に引き続きMSCで検討する事項となっていた、二重船側構造および長さ150m未満のバルクキャリアへのSOLAS X II章の適用については安全性の面からその必要性はなく支持しないことを合意した。

(2) ISM CODE の発効

1998年7月1日から旅客船、タンカー、バルク一等の船舶に対し強制化されたISM CODEについて、予想以上に当該船舶への適用が世界的に早かったことを指摘するとともに、ISM CODEに要求されない事項までもPSCで指摘されたとの多くの報告に対し、PSC検査官にISM CODEに即し統一した検査を実施するよう強く要請していくこととした。

また、2002年7月1日にISM CODEが強制化されるその他の船舶については、期限前にISM CODEに則った安全管理システムが導入されるよう船主に対し働き掛けを行うことを合意した。

(3) GMDSS の発効について

SOLAS条約により1999年2月1日から強制化されるGMDSSについて、期限までに要求される当該設備を搭載するとともに、船員の訓練及び資格証明並びに当直基準に関する条約（STCW）に基づき、緊急時にGMDSS機器を適切に操作できる乗組員を確保することを船主に強く求めていくこととした。

(4) PSC について

PSCの概念と更なる国境を超えた地域内の統一したPSC体制を支持する一方で、一部のPSC検査官が権力を利用し不当な検査が行われたとの報告に対し、公正なPSC検査基準への統一化とPSC検査結果に関する情報の効果的な交換を可能にする世界的なPSC体制の確立を強く求めることとした。

(5) 船舶搭載設備機器のコンピューター2000年問題について

船舶に搭載される設備機器に関するコンピューター2000年問題については、コンピューターによる日付処理機能を有するか、またはマイクロチップによりその機能を有する場合にその問題の発生が考えられるが、その効果的なテスト方法が明らかになっていないばかりか、その製造元でさえその対応について明らかにできない等問題が多くあ

2. 国際関係

ることから、直ちに国際船級協会等を中心とし、設備機器製造者及び供給者、および船主団体等が協力して各設備機器の対応状況に関するデータベースを作成することを強く求めることとした。

(6) マ・シ海峡における強制船舶通報制度

本強制船舶制度は、1998年12月1日から強制化されることがIMOで採択されたが、船舶搭載設備機器にコンピューター2000年問題が発生し、海難が発生した場合のマ・シ海峡沿岸三国への影響を考慮し、沿岸三国から通狭各船からの通報内容に2000年問題への対応状況を加える一部改正提案がMSC70に出されたことについて協議し、各船舶搭載設備機器の2000年問題適応を事前に認知することは困難なことからその実効性が疑わしく支持しないことを合意した。

(7) 海賊問題について

国際商業会議所国際海事局（ICC International Maritime Bureau）の海賊行為に関する1998年第三四半期の報告によると、海賊発生件数は上半期に比べ減少傾向にあることを指摘する一方で、世界における海賊発生件数に占めるアジア海域における発生割合が依然高いこと、および最近ハイジャックされた後、中国の海南島に連行されたペトロレンジャー号がマレーシア船主協会の会員会社が所有する船であったことから、実効性のある海賊対策について積極的に議論を行い、海賊が多発する沿岸国の警察機関に対し、国境を超えた情報の交換と警備捜索体制の確立を強く求めていくこととし、本年2月3日から5日の間シンガポールで開催される予定のIMO主催の海賊セミナーに積極的に参加し実効性のある安全対策が生まれるよう、自国政府に働き掛けることを合意した。

(8) 密航者問題について

密航者が発生した場合の関係当局および船主等の適切な対応を規定し問題の早期解決を促進するため、IMO第20回総会（1997年11月）で採択されたガイドラインが、依然多くの国の国内法に取り入れていない状況を指摘し、早急にすべての国

が国内法に取り入れ、船主が容易に密航者を本国に送還できる体制が構築されることを強く求めるとともに、容易に船舶に密航者が侵入することを防止のために、港湾当局等に対し、厳重に監視することを強く求めることとした。

また、IMOで密航者問題に対する適切な早期対策を策定するため、現在IMOから船主に対し要請されている密航者に関する情報提供については、積極的に協力することを合意した。

6. ASF 船舶保険委員会第5回中間会合

題記会合が1999年3月8日に香港で開催され、会合には中国、台湾、日本、韓国、香港（議長）の各国船主協会およびFASA（アセアン船主協会連合会）代表（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）が出席した。

当協会からは保険幹事会小野代表幹事（日本郵船法務保険グループ保険チーム長）及び山下常務理事・関連業務部長が出席した。

今回の議題は①アジア保険市場の設立、②P&I関連事項等であった。各議題の検討結果は以下の通りであった。

(1) アジア市場の設立

ASF船舶保険委員会コンサルタントより、これまでの経緯等について説明が行われた後、アジア保険市場創設に向けて新たな構想が提案された。

同提案は、新たな保険会社を設立せず、既存の欧米日本等の保険会社の出資により香港に新たにシンジケートを設置し、ASF保険委員会コンサルタントが香港シンジケート（1隻当たりのてん補限度額=5,000万米ドル）の利用を促進すること、ASF各国の保険会社に同シンジケートへの参加を呼びかけるというものである。また、ASF保険委員会コンサルタントの経費は香港シンジケートが負担し、ASFは負担しないものとする。

船舶保険委員会は、同提案がアジア地域の保険市場設立の本質的な要件に合致していることに同

意し、1999年5月に東京で開催予定の第8回 ASF 会合に対し同提案を支持すべきことを勧告することになった。

(2) P&I 関連事項

議長より、船員の死亡・障害に対する補償については雇用契約に規定されているにもかかわらず、最近のフィリピン船員の訴訟がパナマの法律に基づいて起こされた例について報告が行われた。

船舶保険委員会は、世界の外航船員の20%がフィリピン人船員であり、フィリピン人船員に係るこの種の訴訟に歯止めをかけるため、ASF からフィリピン政府及びパナマ政府に対し意見書を提出することとした。

船舶保険委員会は上記等を盛り込んだ共同コミュニケ（資料2-7）を採択して終了した。

〔資料2-1〕 ASF "6 - S" 委員会および当協会代表

99年5月24日現在

委員会名	委員長	事務局	当協会代表	役職名(会社/船協)
トレード安定化委員会 Stabilization of Trade Committee	生田 正 治	日本船主協会	生田 正 治 (同委員会委員長)	商船三井 社長(日本船主協会 副会長)
船員委員会 Seaman's Committee	Li Shanmin	香港船主協会	河 村 健太郎	日本郵船 社長(日本船主協会 会長)
船舶解撤委員会 Scrapping Committee	C. S. Chen	台湾船主協会	堀 憲 明 (同委員会副委員長)	商船三井 会長
航行安全委員会 Safe Navigation Committee	Lua Cheng Eng	ASEAN 船主協会 連合会(シンガポ ール船主協会)	五月女 眞 彦	第一中央汽船 社長
船舶保険委員会 Ship Insurance Committee	George S. K. Chao	香港船主協会	新 谷 功 山 下 秀 明	川崎汽船 社長(日本船主協会 副会長) 日本船主協会 常務理事
恒久事務局設置検討委員会 Standing Committee for the Crea- tion of an ASF Permanent Office	河 村 健太郎	日本船主協会		

〔資料2-2〕 第8回 ASF 東京総会 出席者

: ASF 委員会委員長 : 各船協代表団長

船 協	参加者氏名	役 職	会 社 名
ASA 豪州船主協会	John E. Lines	Managing Director	ANL Container Line Pty Limited
	David J. Sterrett	Managing Director & CEO	ASP Ship Management Pty Ltd.
	John Campbell	General Manager Ship Management Services	BHP Transport
	Neil Chambers	Policy & Operations Manager	ASA
CSA 中国船主協会	Gao Weijie 高	Vice President	COSCO
	Wu Zhongxiao	Vice President	China Shipping(Group)Co.
	Zheng Xuezhong Dong Ming	Secretary General General Manager of Management Division	CSA COSCO
	Li Shanmin 李 善敏	General Manager	COSCO Manning Corp.
	Yang Shicheng	Deputy General Manager of Transportation Div.	COSCO
	Ni Shaoling	President	China Shipping Japan Co. Ltd.
	Zou Hui(Ms)	Deputy Managing Director	China Business Marine Co.
	Lu Xiaozhong	Vice President	Minsheng Shipping Co.
FASA ASEAN船主協会連合会	Lin Huisheng(Ms)	Deputy Manager	Fujian Shipping Co.
	Firdaus Wajjdi(Dr)	Chairman	FASA
	Daniel Tan	Secretary General	FASA

2. 国際関係

船 協	参加者氏名	役 職	会 社 名
FASA - FSA フィリピン船主協会	Carlos C. Salinas	President	Philippine Transmarine Carriers Inc.
	Eduardo U. Manese	EVP & COO	Magsaysay Lines Inc.
	Bibiano Reynoso IV	CEO	Aurora Shipping Inc.
	Vicente S. Oca(Capt.)	President	Naess Shipping Philippines Inc.
FASA - INSA インドネシア船主協会	Hadi Surya	President Director	PT. Berlian Laju Tanker
	H. Soenarto	President Director	PT. Gurita Lintas Samudra
FASA - MASA マレーシア船主協会	Dato' Hj Mohd Ali Hj Yasin	Managing Director	MISC Bhd
	Nik Mohd Zain(Dr)	Executive Chairman/CEO	Nepline Bhd
	Dzulkifly Mohd Zain	Director	MISC Bhd
	Mohamad Bustami Yahaya	Director, Liner Australasia	MISC Bhd
	Hasnan Anuar(Capt.)	Manager	MISC Bhd
	Lim Leng Pin	Managing Director	Wawasan Pan Asia Alliance Sdn. Bhd.
	Muhamad Azmi Alwi	General Manager	Nepline Bhd
FASA - SSA シンガポール船主協会	Pal N. Andresen	General Manager	Barber Ship Management Sdn. Bhd.
	Lua Cheng Eng	Deputy Chairman & Group President	Neptune Orient Lines Ltd.
	Chan Tuck Hoi	Executive Vice President	Regional Container Lines Pte. Ltd.
	Patrick Phoon	Director	RTW Shipping(s) Pte Ltd.
	Chiang Hai Ding(Dr)	Economic Advisor	Neptune Orient Lines Ltd.
TSA タイ船主協会	Peter Chew	Managing Director	IMC Shipping Co. Pte. Ltd.
	Sumate Tanthwanit	Managing Director	Ngow Hock Co., Ltd.
	Bhumindr Harinsuit	Managing Director	Harinsuit Transport Co., Ltd.
VSA ヴェトナム船主協会	Chanet Phenjati	President	Jutha Maritime Public Co., Ltd.
	Tran Van Lam	Director	Vietnam Ocean Shipping Co.
	Ha Duc Bang	Director	International Labor Cooperation Co.
HKSOA 香港船主協会	Do Viet Trieu	Director	Sai Gon Shipping Co.
	James Hughes-Hallet	Chairman	John Swire & Sons(HK) Ltd.
	Andrew Y. Chen	Managing Director	Grand Seatrade Shipping Agencies Ltd.
	Daniel Bradshaw	Partner	Johnson Stokes & Master
	Arthur Bowring	Director	HKSOA
	George S. K. Chao	Deputy Chairman & President	Wah Kwong Shipping Holdings Ltd.
	Peter Cremers	Chairman	Anglo-Eastern Ship Management Ltd.
	Gilbert Feng	Assistant Director	HKSOA
	Robert A. Ho	President	Fairmont Shipping(HK) Ltd.
	Kenneth Koo	Group Managing Director	Tai Chong Cheang Steamship Co(HK) Ltd.
JSA 日本船主協会	James Milne-Home	Consultant	HKSOA
	河村健太郎	社長	日本郵船
	生田正治	社長	商船三井
	新谷 功	社長	川崎汽船
	堀憲明	会長	商船三井
	谷川 明	社長	新和海運
	五月女 眞彦	社長	第一中央汽船
	田中 道生	専務取締役	日本郵船
	佐藤 博之	常務取締役	商船三井
	目良 悟朗	取締役	川崎汽船
	豊田 耕治	常務取締役	日本郵船
	戸高 眞一	企画グループ調査役	日本郵船
	増田 信雄	理事長	日本船主協会
	和田 敬司	専務理事	日本船主協会
園田 裕一	企画調整部副部長	日本船主協会	

船 協	参加者氏名	役 職	会 社 名
KSA 韓国船主協会	SooHo Cho 趙 秀鎬	President	Hanjin Shipping Co. Ltd.
	Yung-Woo Yoon	Senior Executive Vice President	Hyundai Merchant Marine Co. Ltd.
	Jin-Bang Lee	Executive Vice President	Korea Line Corp.
	Byung-Mu Yoo	President & C.E.O.	Pan Ocean Shipping Co. Ltd.
	Dong-Hyuk Lee	President	Korea Marine Transport Co.
	Youn-Jae Lee	President	Heung-A Shipping Co. Ltd.
	Doo-Chan Chang	President	Korea Special Shipping Co. Ltd.
	Chang-Hong Park	Secretary General	KSA
	Hae-Yong Cheong	Director	KSA
NACS 台湾船主協会	Steve S. S. Lin 林 省三	Chairman	Evergreen Marine Corp.(Taiwan) Ltd.
	T. H. Chen	Chairman	Yangming Marine Transport Corp. Ltd.
	Chwen Shi Chen 陳 純熙	President	U-Ming Marine Transport Corp.
	John Y. K. Peng	Chairman	Chinese Maritime Transport Ltd.
	George Hsu	Vice Chairman	Evergreen Marine Corp.(Taiwan) Ltd.
	Shih Ching-Chi	Vice President	Taiwan Navigation Co., Ltd.
	Lee Mun-Chi	Vice Chairman	Uniglory Marine Corp.
	Chen Teh-Sheng	President	Wan Hai Lines Ltd.
	Kuen-Mu Chen	Vice President	China Steel Express Corp.
	Chen Chin-Shyen	President	Ta-Ho Maritime Corp.
Bob H. L. Hsu	Secretary General	NACS	

【資料2-3】第8回アジア船主フォーラム東京総会 共同声明

1999年5月24日，東京

1999年5月24日、東京において第8回アジア船主フォーラム（ASF）が開催され、アジア7地域から85名の船主協会代表が出席した。

今回の会合は、1992年にASFが組織されて以来、8回目の会合であった。ASFはアセアン（インドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイ、ベトナム）、豪州、中国、香港、日本、韓国、台湾の7つの船主協会によって構成されている。

ASF総会は、1992年に日本船主協会の主催により第1回会合が東京で開催されて以来、メンバー船主協会の回り持ちによって年1回開催されている。今回の会合は、その回り持ちが成功裏に一巡し、再び日本船主協会の主催により開催された。

発足以来、ASFは、世界の海運関係者の中で、アジア船主の声を代表するフォーラムとして認識されるまでに成長した。こうした状況の中、ASFは21世紀に向けてその存在を高めていくことが期待される。

第8回ASFはアジア海運業界の共通利益に関わる様々な問題を（以下の通り）検討した。

WTO 2000

ASFは、複数のメンバー国／地域がWTO（世界貿易機関）に加盟申請を行っていることに留意し、こうした加盟申請を全面的に支持することを合意した。

1999年末までに開始されることとなっているWTOサービス貿易自由化交渉においては、海運サービス分野へのGATS（サービスの貿易に関する一般協定）ルール適用が合意され、各国船社の自由かつ公正な活動を保証する基盤が形成される必要性があり、ASFは、WTOにおける海運サービス交渉を支持する。

米国港湾サービスユーザーフィー

米国における港湾浚渫、開発、運営および維持費用を商船運航会社等に負担させようとする法案に関し、これ

2. 国際関係

は、莫大なコストを船社にユーザーフィーとして転嫁しようとする提案であり、ASFは自らを含む世界の海運業界はもとより他の業界とも一丸となって、強く反対すべきであることで一致した。

パナマ運河

ASFは、パナマ運河が本年12月31日を以って米国よりパナマ本国に返還されることに留意した。ASFは、パナマ運河が世界海上貿易上果たしている重要な役割に鑑み、同運河の管理及び運営、特に安全面、効率性、コスト競争力に関し、今後とも信頼性が維持されることが重要であることにつき全会一致で合意した。

トレード安定化

トレード安定化委員会（STC）は、第6回中間会合を1999年3月15日、上海で開催した。

ASFは上海で採択されたSTCの了解事項を承認した。

了解事項において、STCの目的は、率直な情報と意見の交換を通じてアジア海運業の持続的かつ健全な発展を促進することであり、また、アジア船社間の公正な競争や、相互の信頼と協力を醸成するものであることを再確認した。

ASFは、上記目的を達成するため、円滑な国際貿易の発展を支える手段として高品質な輸送サービスの提供を継続するために、アジア海運業の企業基盤の健全性の回復と自立力を確立する必要性があることにつき広く関係者の理解を得ていくことをSTCの当面の課題の一つとすることに合意した。

ASFは、定期船およびバルク／タンカー双方において、トレード安定化に向けた更なる努力が必要であることを認識した。特に、定期船部門では、夫々の船主協会のメンバーが参加しているフォーラムによる努力を支持していくことが望ましいとされた。また、安全かつ安定的な輸送を維持するため、航行安全に係る国際規則を全ての船社が遵守するとともに、市場からサブスタンダード船を排除するよう最大限の努力を行っていくことが極めて重要であることを確認した。

ASFは、上記の点に留意し、STCがアジアの海運業

界が直面している様々な困難につき、最大限の理解を得るための努力を継続し、更なるトレード安定化を実現すべく互いに協力していくことを承認した。

船員

船員委員会は、その第4回中間会合を、1998年10月12日東京で開催した。

ASFは、「船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約」（STCW条約）の1995年改正（STCW 95）第I／7規則の要件に従って、本年中にレポートを提出予定としている台湾を除く全てのASFメンバー国主管庁が「ホワイトリスト」入りのためにIMO（国際海事機関）宛てに情報を提出していることに留意した。

ASFは、有資格職員が深刻に不足する可能性について憂慮するとともに、いくつかのメンバー船主協会が、効果的な船員確保の手段の見直しと、継続的な船員の雇用維持を図るための調査プロジェクトを実施していることを歓迎し、これに留意した。アジア諸国が世界中の船舶に多数の船員を供給しているとの観点から、ASFはアジア諸国が、安全および環境保全の面で責任ある船舶運航のために必要な要件に適合した、十分に訓練された職員の健全かつ安定的な供給を確保するための作業を継続すべきことを合意した。

ASFは、船員委員会が他の地域機関および国際機関との良好な関係を構築したことを歓迎した。また、ASFは、船員委員会がアジア太平洋地域の船員のための質の高い海事教育訓練の構築を促進するための活動を継続し、これら機関との能動的な結びつきを更に構築すべきことを合意した。

さらにASFは、船員の痛ましい死亡や障害事故についてなされるであろう裁定内容が不透明であることを憂慮し、この重要な問題について、船舶保険委員会との密接な作業を継続して行うべきことを合意した。

船員委員会の声明を支持し、ASFは、ITF（国際運輸労働者連盟）のTCC（Total Crew Cost）Benchmark rateの引上げ提案に断固反対することを確認した。

船舶解撤

船舶解撤委員会は、その第2回中間会合を1999年3月1日に台北で開催した。

ASFは、船舶解撤は海運業の健全なサイクルのためだけでなく、海洋環境保護と航行安全にとっても不可欠なものであることを認識した。更に、アジアおよび世界の海運業界は、解撤を促進するための適切な方策を検討すべきであることを認識した。また、ASFは互いの理解と協力を深めるため、解撤業界との今後一層の対話を期待するものである。

同時にASFは、いくつかの解撤ヤードの労働環境の問題については、関係業界との協調の可能性を求めながら取り組んでいく必要があることを留意した。

船舶解撤委員会は引き続き積極的に活動を継続していくことで合意した。

航行安全

ASF航行安全委員会は、その第5回中間会合を、1998年11月30日にシンガポールで開催した。

ASFは航行安全委員会の経過報告に留意し、次の諸問題への姿勢を再確認した。

・船舶に対する海賊および武装強盗集団

ASFは、船舶に対する海賊および武装強盗事件が全世界で増加したことを憂慮するとともに、アジア海域で発生した多くのハイジャック事件に留意し、海賊が多発する沿岸国の警察機関に対し、透明性のある海賊事件の捜査を強く要請するとともに、沿岸国の海軍および海上警察による当該海域における頻繁なるパトロールによって監視と相互協力体制を強化することを強く要請した。

・密航者

ASFは、IMOガイドライン「密航者問題を適切に解決するための責任の分担のためのガイドライン（決議）」が早急にすべての国の国内法に取り入れられ、船主が密航者を容易に送還できる適切な手順が構築されることを強く要請する。さらに全ての政府および港湾当局等に対し、船舶での密航が容易にできないよう厳重なる監視を強く要請する。

・バルクキャリアの安全性

ASFは、1997年に海上人命安全条約第12章を採択し、バルクキャリアの海難を減少しようとするIMOの努力を全面的に支持するとともに、航行安全委員会はIMO海上安全委員会での本件に関する検討の経過と進展について引き続き見守って行くべきことを合意した。

・ISMコード

ASFはISMコードの実施を全面的に支持する。一方、第一段階として本コードの強制化が高い適応率で1998年7月1日より首尾よく発効したことに留意するとともに、第二段階として2002年7月1日から本コードが強制化される船舶を所有する者に対し、その期限に十分余裕のある時期までに安全体制を確立することを奨励した。さらにASFは、ISMコードに関する全てのPSCが、IMOの暫定ガイドラインに則って実施すべきであることを合意した。

・全世界的な海上救難および安全システム（GMDSS）

ASFは乗組員のGMDSS機器の操作に関する問題点に留意した。ASFは乗組員が理解し易く、また簡単に操作できるように、供給者および製造者がすべてのGMDSS機器をさらに統一化および標準化することを支持する。また、GMDSS機器の誤操作を防止するため、乗組員が機器に精通するよう訓練することが強く求められる。

・ポートステートコントロール（PSC）

ASFはPSCの概念を引き続き支持する一方、多くのPSC覚え書き（MOU）が合意されることに留意し、すべてのPSCは、IMOのガイドラインに則って統一された検査内容で実施されることを強く要請する。また、度重なるPSCの実施と本船に対する不要な遅延を防止するため、寄港国間での効果的な情報交換がなされるべきであるとした。

・電子機器と2000年問題

2000年問題は、機器のテストとその問題の対処、またその適応性の評価のための標準的な方法が十分に判明していない複雑な問題であることから、ASFはすべての船主に対し、システムが誤作動した場合、適切に対応できるよう危機対応手順を再評価することを強

2. 国際関係

く求めた。また、ASFはすべての海運関係者に対し、“2000年問題の適切な対応のためのコード”に関するIMOサーキュラー No. 2121に従いこれを実行することを強く要請する。

船舶保険

船舶保険委員会は、その第5回中間会合を1999年3月8日に、香港で開催した。

船舶保険委員会は、アジア地域における船舶保険機構創設に関する活動について報告した。ASFは、この活動がアジア船主の本質的なニーズに合致するものであることに留意し、全会一致でこのプロジェクトを承認した。ASFは、また、コンサルタントが保険業界と協力して、このプロジェクトを引続き推進・発展させることを期待するものである。

ASFは、欧州委員会と国際P&Iグループとの間の議論が解決を見たことについて留意し、関係業界の関与とともに、ASFの本議論への参加がこのような満足の良い結果につながったものと認識した。

ASFは、タンカー以外の船舶による油濁の脅威に対して、OPA90のような解決を図ろうとするカリフォル

ニア州の動きについて重大な懸念を表明した。ASFは、すべての政府が独自のかつ一方的な法制ではなく国際的に合意された条約に従うことを訴えるものである。

船舶保険委員会は、船員の死亡及び障害に係る裁判管轄および補償の問題について報告した。ASFは、船員委員会と船舶保険委員会の両議長名で、本問題についての懸念を表明するとともに、状況説明を求める旨、フィリピン政府に出状したことを留意した。ASFはまた、全メンバーを代表して第8回ASFの議長からも、迅速な対応がとられるようフィリピン大統領宛に出状することで一致した。

ASF 恒久事務局

ASFは、現在行なわれている議長国と事務局の回り持ち制がうまく機能していることに留意するとともに、当分の間は、現在の制度を維持していくことを合意した。

第9回 ASF

ASF開催地を回り持ちする慣例に従い、第9回ASFを2000年5月に韓国で開催する旨の韓国船主協会の提案を受け入れた。 以上

〔資料2-4〕

1999年3月18日、東京で発表

了 解 事 項

アジア船主フォーラム (ASF)

トレード安定化委員会 (STC)

第6回中間会合 (上海) にて採択

アジア船主フォーラム (ASF) トレード安定化委員会 (STC) 第6回中間会合は、ASFの7メンバー船協代表 (17名) が出席し、1999年3月15日に中国上海市で開催された。出席者は添付の通りである。

出席者はまず、世界経済動向並びに各メンバー船協が属する地域や国の経済状況の概観について情報と意見の交換を行った。また、前回の会合以降世界中で進展しているアジアを中心とする各コンテナ・トレードや不定期船・専用船の現状につき報告があり、又、何らかの形で

海運業に影響を及ぼすと思われる最近の各国海運規制動向についても意見交換が行われた。更に、今後のSTCで議論の対象とすべき問題の範囲と方針につき意見を交換し、従来同様以下の点を今後の活動方針として再確認した。

(活動方針)

STCの目的は、率直な情報と意見の交換を通じてアジア海運業の持続的かつ健全な発展を促進することであり、また、アジア船社間の公正な競争や、相互の信頼と協力を醸成するものである。

STCの当面の課題の一つは、円滑な国際貿易の発展を支える手段として高品質な輸送サービスの提供を継続するために、アジアの海運業の企業基盤の健全性の回復

と自立力を確立する必要性があることにつき、広く関係者の理解を得ていくことである。

また、メンバーは、トレード安定化の問題に関し、以下の諸点についても意見交換を行った。

- (1) 定期船トレードにおいては、アジア経済やその通貨の混乱によって引き起こされたアジア発着及びインターエイシア・トレードでの貨物とコンテナのインバランス増大の船社経済に与える悪影響がますます増大していることを懸念し、トレード安定化に向けた更なる努力が必要であることが確認された。また、夫々の船主協会のメンバーが参加しているフォーラムによる努力を支持していくことが望ましいとされた。
- (2) バルク／タンカー部門においても、安全かつ安定的な輸送を維持するため、定期船部門同様にトレードの安定化が必要であることを再確認した。また、ISMコードやSTCW条約等の国際規則を全ての船社が遵

守するよう最大限の努力を行っていくことが極めて重要であることも確認した。更に、海洋環境保全の観点からも市場からサブスタンダード船を排除することが非常に重要であることも確認された。

- (3) 最近、アジア地域において極めて深刻な海賊行為の脅威が増大しつつあるとの認識から、尊い人命や船舶・積荷等の貴重な財産を守るため、アジア地域の関係政府機関に対し、一層の注意を喚起する努力を不断に行っていくことで一致した。

勿論、ASF・STC は特定航路や特定問題につき意見を集約する場ではなく、広汎にアジア海運を取り巻く諸問題につき率直に情報と意見を交換し相互理解を深めることを目的としているが、前掲の諸点に留意し、アジアの海運業界が直面している様々な困難につき、相互理解を一層深めるための努力を継続し、更なるトレード安定化を実現すべく互いに協力していくことを全員で確認した。

〔資料2-5〕 アジア船主フォーラム船員委員会第4回中間会合共同宣言（仮訳）

（1998年10月12日 於：東京）

アジア船主フォーラム（ASF）船員委員会第4回中間会合が、1998年10月12日（月曜日）東京に於いて開催された。この会合は日本船主協会（JSA）の好意により手配されたものである。

会合は、COSCO Manning Corporation の Managing Director である Li Shanmin 氏が議長を務め、ASF 船員委員会の持続的な熱意と団結は、中国、香港、日本、韓国、台湾および ASEAN 船主協会（FASA）よりインドネシア、マレーシア、フィリピンおよびベトナムの各船主協会が出席したことに表れている。委員会は、アジア太平洋地域船員教育訓練機関連盟（AMETIAP）および中国、台湾の船員学校からの参加を歓迎し、ASF 船員委員会によって取組まれている多くの活動に対して、船員教育訓練業界が多大な支援を引き続き進めていく意向を歓迎した。

アジア諸国による STCW95条約の導入は、本会合における主要な議論点の一つであった。委員会は、1998年8月時点で、来年報告書を提出予定の台湾を除く全ての出席国の主管庁が「ホワイトリスト」入りのために既に

IMO 宛て報告書を提出していることを歓迎した。

委員会は、地域内の訓練基準向上のためのアイデアを交換するために、ISF、インタータンコ等の機関と積極的な連携を展開および維持していくことを合意した。

委員会における議論点についての効果的なフォローアップを行うため、次回の中間会合までに検討を行い、今後の方針と取組むべき課題を特定するために作業グループ（WG）を設置することを合意した。第一段階の検討を行う WG は、ILO 最低賃金、STCW95条約導入、最小安全配員および船員訓練に関する問題に取組むために設置される。

委員会は、ILO 第180号条約および STCW95条約に規定される、全ての船員に対する労働時間、休憩時間について議論した。

委員会は、アジア諸国政府が STCW95条約で要求される訓練記録要件を受入れていることを歓迎した。

委員会は、世界中において有資格船員の不足が増大していることを深く懸念するとともに、持続的な船員の供給を図るための効果的な採用手段を見直すために、数メ

2. 国際関係

ンバーによって幾つかの調査事業が現在実施されていることを歓迎した。

日本の AMETIAP 代表が、AMETIAP の最近の活動を委員会に伝えるために招請された。AMETIAP 代表は、船員教育訓練機関のインストラクターに対して教育学上の訓練を施す必要性を提案するための共同事業に関して、IMO との協議が現在進められていることを報告した。この事業は、IMO の援助を得て、AMETIAP 主導によりすすめられている包括的な計画を導入するための第一段階として意図したものであり、そうすることによってアジア太平洋地域における船員教育の水準は全般的に引き上げられる。この計画は ASF の関与によって大いに強化されるだろう。

委員会は、ASF と AMETIAP の関係が引き続き発展していくことを望むものであり、それが、アジア太平洋地域の船員教育訓練の発展を正に後押しするであろう。これら教育訓練に係る多くの問題への ASF - AMETIAP 共同事業の取組みは非常に歓迎されるべきものであるという認識で一致した。ASF と AMETIAP 間の強調の一環として、香港船主協会に Assistant Director である Mr. Gilbert Feng は ASF の代表として本年の AMETIAP 年次総会に出席する予定である。

委員会は、ITF TCC 基準賃金の引き上げとその対象を自国籍船 (National Flag) に拡大しようとする ITF の提案に強く反対することを議論の上、合意した。

委員会は、各メンバーが自国の主管庁と接触し、ポートステートコントロール (PSC) 要件の統一的な適用が域内ばかりでなく IMO レベルでも図られるよう働きかけることを要請した。

アジア船主の主張をより大きくするために、委員会は、バングラディッシュ、インド、パキスタンおよびスリランカ等の ASF に加入していないアジア諸国の代表が、オブザーバーとして次回会合に出席するよう要請することを合意した。

ASF 船員委員会は、自主的かつ非営利を目的とした組織である。船員委員会の主たる目的は、共通の訓練基準を確保、維持し、アジア船員の供給の安定性を促進するとともに配乗、訓練に関する新しい国際海事規則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。

ベトナム船主協会は、1999年11月の第2週にホーチミン市において第5回中間会合を開催することを申し出、委員会により感謝をもって受け入れられた。委員会は、東京における第4回中間会合を開催した日本船主協会および河村健太郎会長の好意に感謝の意を表した。

【資料2-6】アジア船主フォーラム解撤委員会第2回中間会合 Joint Statement

アジア船主フォーラム (ASF) 解撤委員会第2回中間会合が、1999年3月1日に台北において、日本、韓国、香港、インドネシア、台湾の各地域からの代表が参加の下、開催された。

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

同会合のメンバーは、日本船主協会がインド (GPPL) およびベトナム (DSSC) の船舶解撤業界代表者の参加を手配したことについて謝意を述べた。さらに現在建設中で1999年末に操業を開始するグジャラートの解撤施設について、環境保護に配慮した施設であるとして、これを歓迎した。同会合は、船舶解撤業界は早急に環境保護に配慮する必要があるとの考えを表明した。

同会合では友好的な雰囲気の中、海洋環境および航行

安全を目的としてサブスタンダード船を排除するための解撤の重要性を強調し、率直かつ建設的な意見交換が行われた。

各国代表者の報告についての検討およびインドとベトナムから今回の会合に参加した解撤業者による夫々の事業概要説明の後、同会合は、船舶解撤は海運業の健全なサイクルだけではなく、海洋環境保護と海洋安全にとっても不可欠なものであるとの結論に達した。アジアと世界の海運業界は、環境保護に正当に配慮しつつ解撤を促進するための方策を早急に講じるべきである。

同会合は、世界の解撤能力の拡大に向けて互いの理解と協力を深めるため、解撤業界との今後一層の対話を期待した。

ASF は、技術面と財政面での助成を与えること、お

よび新しい地区に同様の施設への出資を奨励するために、
解撤施設を有する各国政府からのより良い理解と協力を

育む必要がある。

以上

〔資料2-7〕 アジア船主フォーラム船舶保険委員会第5回中間会合 共同コミュニケ

1999年3月8日

ASF 船舶保険委員会第5回中間会合が、1999年3月8日（月）香港で開催された。

会合には中国、台湾、日本、韓国、香港の各国船主協会および FASA（アセアン船主協会連合会）代表（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。

1996年5月に香港で開催された第5回 ASF 会合以来、船舶保険委員会はアジアにおける船舶保険市場設立の可能性について調査を行ってきた。ASF は、アジア保険市場の発展は ASF メンバーにとって地元船主固有のニーズを満たす柔軟性および対応の機敏さを促し、またアジアの損害統計や保険トレンドに関する情報の改善およびアジア海運業界の声を船舶保険の世界に伝えるものであると長い間認識してきた。

1997年5月にシンガポールで開催された第6回 ASF 会合で、フィージビリティスタディの結果がコンサルタントにより提出された。しかしながら船舶保険マーケット低迷により、代替案が1998年5月にブリスベンで開催された第7回 ASF 会合で提出された。同会合において ASF は代替案の原則を支持し、コンサルタントに対してその運営の詳細について検討し、提案ができるように保険業界の関係者と共同で作業を進めるよう求めた。

アジアにおいて重要な役割を担う船舶保険市場創設に向けての保険業界の作業の詳細について、コンサルタントは船舶保険委員会に説明を行った。同委員会はその進展を歓迎し、議論の後、提案がアジア地域の保険市場への本質的な要件に合致していることに同意した。

保険市場への保険業界からの参加予定者が周知された後、同委員会は1999年5月に東京で開催予定の第8回 ASF 会合に対して同会合において ASF としてプロジェクトを支持すべきことを勧告することにつき全会一致で同意した。船舶保険委員会はコンサルタントに彼が行った作業に対し祝意を示し、プロジェクトを促進し改善す

るための作業を継続するように求めた。

同会合では、EU 委員会と国際 P&I グループ間での議論の進捗状況および商業保険者による確定保険料制度の動向についての最新状況を含む P&I に関する様々な進展状況が報告された。確定保険料と P&I 相互保険の何れが好ましいかは表明されなかったが、船舶保険委員会はより競争的な市場を歓迎した。船舶保険委員会は EU 委員会との間の競争に関する議論および責任制限問題が満足のいく解決をみたことについて留意した。

他の P&I 問題について、船舶保険委員会はサブスタンダード船を減少させるものとして海事債権に関する船主責任についての IMO ガイドライン案への支持を表明した。しかしながら、船舶保険委員会はガイドラインは任意のものであるべきことを勧告した。会合は国際 P&I グループ推奨による B/L 提示無しでの貨物引き渡しの際の保証状の標準書式の変更点について留意した。

船舶保険委員会は船員の死亡・障害に対する船員による訴訟問題の憂慮すべき最近の動きおよびそれらによる船主責任保険料への影響について留意した。船員およびその家族への公正かつ合理的な和解の原則を支持する一方、船舶保険委員会は競合する裁判権問題を解決するために国際および国内法による基準を求めた。また船舶保険委員会は船主のリスクがてん補されるように、合理的な和解の水準を設けるように船員供給国に求めた。船舶保険委員会は ASF 船員委員会と共同で本問題について作業を行うこととなる。

2000年問題は ASF 航行安全委員会において検討されている。船舶保険委員会は、保険の対応の観点から懸念を抱いている。船舶保険委員会は商業保険者および P&I 保険者による電子データ認識条項、すなわち2000年問題への種々の取り組みについて検討を行った。同会合は、機器メーカーは自社の機器が2000年問題に対応していることを必ずしも保証することはできないことに留意した。

2. 国際関係

船舶保険委員会は船主は2000年問題対応の調査に際して自身が相当なる注意を払ったことを示す適切な記録を保持すべきこと、陸上及び海上での2000年問題に関連する期間をカバーする危機対応計画が更新されることを確認すべきことを勧告した。また、船舶保険委員会は2000年問題をカバーするために様々な保険者によって提供され

た条項は危機的な日時が過ぎた後には、削除されるべきことを勧告した。

船舶保険委員の次回会合は、1999年11月の今後同意される日に開催される。

以上

2・1・2 第8回日韓船主協会会談

日韓両国船主協会の一層の友好関係促進を目的として、1988年より開催されている日韓船主協会会談の第8回会合が、1999年5月25日、当協会の主催により東京で開催された。

会談には、当協会から河村会長をはじめ8名、韓国船主協会からは趙会長以下9名が出席した（資料

2-8 参照）。

会合では、両国海運業界の最近の動き、および両国共通の国際海運問題等について友好的な雰囲気の下、率直且つ建設的な意見交換が行なわれた。

両協会は、今後もこの会談を継続していくこととし、次回会談を2000年に韓国で開催することが合意された。会談で採択された共同声明は資料2-9の通りである。

〔資料2-8〕 第8回日韓船主協会会談出席者

< 日本側出席者 >

氏名	役職名(会社/船協)
河村健太郎	日本郵船社長 (日本船主協会会長)
生田 正治	商船三井社長 (日本船主協会副会長)
新谷 功	川崎汽船社長 (日本船主協会副会長)
堀 憲明	商船三井会長
増田 信雄	日本船主協会理事長
和田 敬司	日本船主協会専務理事
戸高 眞一	日本郵船企画グループ調査役 (日本船主協会会長秘書)
園田 裕一	日本船主協会企画調整部副部長

Byung-Mu Yoo	President & C.E.O., Pan Ocean Shipping Co. Ltd. (韓国船主協会副会長)
Dong-Hyuk Lee	President, Korea Marine Transport Co. (韓国船主協会副会長)
Youn-Jae Lee	President, Heung - A Shipping Co. Ltd. (韓国船主協会副会長)
Doo-Chan Chang	President, Korea Special Shipping Co. Ltd. (韓国船主協会副会長)
Chang-Hong Park	Secretary General, KSA (韓国船主協会)
Hae-Yong Cheong	Director, KSA (韓国船主協会)

< 韓国側出席者 >

氏名	役職名(会社/船協)
SooHo Cho	President, Hanjin Shipping Co. Ltd. (韓国船主協会会長)
Yung-Woo Yoon	Senior Executive Vice President Hyundai Merchant Marine Co. Ltd. Hyundai Merchant Marine Co. Ltd.
Jin-Bang Lee	Executive Vice President Korea Line Corp.

〔資料2-9〕 第8回日韓船主協会会談 共同声明

1999年5月25日

1. 日本船主協会（JSA）と韓国船主協会（KSA）は、1999年5月25日に、東京で第8回日韓船主協会会談を開催した。これは1996年の第7回会談（於：韓国・釜山）に続くもので、友好的な雰囲気の下、率直かつ建設的な意見交換が行われた。会談の出席者は添付の通りであった。
2. 会談では、法制や政策の変更を含む両国海運の現状と展望について意見交換が行われ、高品質な輸送サービスの提供を継続していく上で、両国海運の持続的かつ健全な発展のために相互の信頼と協力関係をさらに増進していくことが合意された。
3. 会合では、両協会と世界海運にとっての共通問題に関する様々な動きが討議された。WTO（世界貿易機関）の枠組みにおける海運サービス自由化交渉については、自由かつ公正な外航海運活動の基盤を確保するため、交渉の開始を支持することで一致した。また、OECD MTC（海運委員会）等国際機関における関係業界を含めたサブスタンダード船対策についての議論を考慮しつつ、航行安全と環境保護に対する要請が強くなっている中、サブスタンダード船の排除を積極的に推進していくべきことが認識された。
4. 両協会は、1999年5月1日に発効したOSRA（米国外航海運改革法）による1984年海運法の改正に関連し、米国トレードを取り巻く商業環境の変化について留意した。両協会は、また、米国における港湾浚渫、開発、運営および維持費用を商船運航船社に負担させようとする法案に関し、両協会は、莫大なコストを船社にユーザーフィーとして転嫁しようとするこの提案に対しては、世界の海運業界は、同ユーザーフィーの影響を受ける他の業界と共に強く反対すべきであることで一致した。
5. さらに競争法を含む欧州海運政策の今後の動向にも注視していくことが再確認された。
6. 両協会は、アジア地域において発生している海賊事件や武装強盗集団の深刻な度合いに重大な懸念を表明し、尊い人命や船舶・積荷等を含む貴重な財産を守るため、アジア地域の関係政府機関に対し、一層の注意を喚起するあらゆる努力を行っていくことで一致した。
7. 双方は、事務局間の人材交流プログラムや日韓船員問題共同研究会を通じ、両協会の緊密な関係を維持していくことを再確認した。
8. 双方は、次回会合を2000年に韓国で行うことで合意した。

2・2 外航海運事業者間協定に対する独禁法適用除外制度に係わる海上運送法の一部改正

外航船社間協定等に対する独占禁止法適用除外制度については、98年3月31日に閣議決定された「新たな規制緩和推進3ヶ年計画」において「海上運送法に基づく海運カルテル（外航）については、適用除外制度に係る手続き規定を整備することとし、改正法案を平成11年の通常国会に提出する」こととされた。

これにより、外航船社間協定に対する現行の適用

除外制度の存続は引き続き認められたが、協定が不当に競争制限的ではないか等についての審査手続きを整備することとなった。

これを受け、運輸省は海上運送法を改正すべく、当協会、外国船舶協会、日本荷主協会等関係者と協議しつつ、以下を骨子とする改正法案を作成した。同改正法案は個別法に基づく独禁法適用除外カルテル等制度の見直しに係る一括整理法案に盛り込まれ、

2. 国際関係

99年2月16日の閣議決定を経て国会に提出され、99年6月15日に成立し、99年7月23日に施行された(概要以下の通り)。今後、協定が以下運輸大臣の変更・禁止命令基準(a)~(d)の各号に適合しない場合は同命令を受けることとなり、運輸省はこれら基準の運用指針を別途作成し、同指針に基づいて協定の審査を行うこととしている。

当協会は、法案作成の過程において、運輸省と密接に連絡を取りつつわが国海運業界の意見反映に努めた。

[海上運送法一部改正の概要]

運輸大臣の変更・禁止命令基準の創設(第29条)
協定は次の各号に適合しなければならない。

- (a) 利用者の利益を不当に害さないこと
- (b) 不当に差別的でないこと
- (c) 加入及び脱退を不当に制限しないこと
- (d) 協定の目的に照らして必要最小限度であること

上記各基準については、別途規定の審査運用指針に基づき判断される。

独禁法適用除外対象範囲の整理(第28条)

適用除外を認めることが不適切である場合を規定する第28条但書を次の通りとする。

- (a) 不公正な取引方法を用いるとき
- (b) 「一定の取引分野における競争を実質的に制限することにより利用者の利益を不当に害することとなるとき」(＊)
(＊)旧法の規定は「...により、不当に運賃及び料金を引き上げることとなるとき」
- (c) 公取委が運輸大臣に対する処分請求を行った旨の公示を行ったあと運輸大臣が当該処分請求に応じないまま1ヵ月が経過したとき

届け出対象となる協定の地理的範囲(第28条第4号)

往復航とも届け出。

報告徴収、立入検査の外国船社への適用(第24条・25条)

従来、第42条(外国人に対する適用除外)によって邦船のみに適用されていた報告徴収・立入検査権限を、協定審査に必要な場合に限り次の通りとする。

- ・報告徴収(第24条)を協定加入・非加入を問わず全ての外国船社にも適用(協定非加入外国船社については、当該航路に協定が存在する場合のみ)
- ・立ち入り検査(第25条)を協定加入外国船社に適用。

外船社に対する罰則の適用

従来は外船社に対し罰則が適用されなかったが、今回の法改正により協定届出義務違反、報告徴収義務違反、協定についての変更・禁止命令違反等に基づき外船社に対する罰則を適用する。

以上

2・3 米国海運政策

2・3・1 1998年米国外航海運改革法 (Ocean Shipping Reform Act of 1998)

1998年米国外航海運改革法 (OSRA: Ocean Shipping Reform Act of 1998) が、1998年10月14日に成立した。OSRA は、1984年米国海運法改正および1920年商船法第19条の一部改正を骨子としている (資料2—10: 米国外航海運改革法の骨子)。その後、本法は、米国連邦海事委員会 (FMC) が施行細則を決定し、1999年5月1日から施行された。

本法の成立により、1984年米国海運法改正問題は3年半越しで終結に至った。これは、米国の有力荷主団体の全米産業運輸連盟 (NITL: National Industrial Transportation League) が、1995年1月、第104議会 (会期1995年~1996年) 開会と同時に、1984年海運法のみならず FMC (Federal Maritime Commission) 船社間協定に対する独禁法適用除外をも廃止する内容の改定案 (Shipping Deregulation Act of 1995) を発表し、海運の大幅な規制緩和を議会に働きかけたことが契機となっている。しかしながら、米国内の港湾関係者を初め日本を含む各国海運業界からの強い反対もあり、第104議会会期中の立法化は実現せず、1997年1月より開催された第105議会において、上院 Hutchison 議員が、今回成立した OSRA の法案である S 414を1997年3月に提出し、NITLをはじめとする関係者間で10ヶ月にわたる再修正の調整が行なわれた後、1998年4月21日に上院本会議で無修正で可決された。この時点での S 414の内容は、関係者間でのギリギリの妥協案であり、これ以上の変更に踏み込んだ内容が下院から提出された場合にはこの微妙なバランスが崩れ、第105議会中の成立が危ぶまれる声もあった。しかし、夏期休会直前の1998年8月4日、下院が一部修正の後に S 414を可決し、再び夏期休会明けに上院で審議さ

れ、10月1日に無修正で通過の後、同月14日の大統領署名により成立した。

当協会は、1984年海運法改正問題が具体化した1995年当初から、その改正案の内容が現行法に比べ船社と荷主のパワーバランスを大幅に荷主寄りのものであることから各国の船主協会等と共に一貫して「1984年海運法維持」という立場をとり、特に改正案中の個別 S/C の完全非公開* については、これが北米航路での運賃競争を一層激化させるとの懸念から強い反対姿勢を示してきた。しかしながら、3年余りの間に改正法案の内容を先取りした形で実態が変化し、一部航路の特定品目について限定的に個別 S/C を認める動きも見られる等、マーケットでのルールが不明確になってきたため、OSRA 成立の時点では、実務上のルールが統一され、不安定要素が一つ消えることによりマーケットがより一層活性化されることが期待されるとの立場をとった。

(*) 1984年海運法でも個別 S/C は認められていたが、各同盟の規約で禁止することが可能であったため、事実上個別 S/C は実施されていなかったのに対し、S 414は、同盟がメンバー船社の個別 S/C 締結を禁止してはならない旨明示した。

また、OSRA の施行により、米国航路配船船社は同盟の枠に囚われず荷主と単独で S/C 交渉を行うことができると共に、内陸発着地、運賃、サービス・コミットメント等、S/C のうち重要な部分については契約当事者以外には非公開とすることができるようになった。これは、まさに OSRA の目的の一つに言及されている“placing a greater reliance on the marketplace”を反映するものと考えられる。こうした状況の変化を踏まえ、北米航路では、99年

5月以降 ANERA（極東・東南アジア／北米運賃協定）が休眠状態となる一方、TWRA（北米復航運賃協定）が解散し、船社・荷主の関係は、従来の同盟の枠組みを基本としたものから、個別船社ベースの対応へと変化している。

このように、米定期航路を取り巻く環境は、形式的には伝統的な「コモンキャリアッジ」(Common Carriage：同盟タリフ／協定により同一の運賃／サービス等を全ての荷主に差別なく提供する公共性の高い輸送システム)が維持されてはいるものの、実質的には「コントラクトキャリアッジ」(Contract Carriage：個別S/Cにより夫々の荷主毎に異なる運賃／サービス等を個別船社が相対で契約する輸送システム)が主流となってきたと言え、これが船社経営や中小荷主の運賃にどのような影響を与えていくかが注目される。

また、FMCは、1999年5月1日からのOSRAの施行に向け、施行細則を策定するため資料2の各項目について細則案を発表し、夫々の案に対する関係者コメントを踏まえた上で最終細則を承認した。

同細則案に対しては、欧州・日本船主協会評議会(CENSA)、OCWGA(Ocean Carrier Working Group Agreement)等船社団体を始め各方面から、特に、船社間協定の届出に関する施行細則案(Docket # 98 - 26)、自動タリフシステムに関する施行細則案(Docket # 98 - 29)、サービスコントラクトに関する施行細則案(Docket # 98 - 30)について、OSRAの意図する規制緩和、手続き簡素化が反映されておらず、過度に硬直的であるとのコメントが多く寄せられたため、原案は大幅に修正された。

しかしながら、1920年商船法第19条の改正(FMCによる取締の対象となる外国船社の慣行に、運賃設定を含めることを明記)に係る施行細則(Docket # 98 25)については、民間船社の基本的商業行為である運賃設定にFMCが介入する恐れがあるとして、CENSAから、かかる行為が海運法違反であることが証明されない限り、同条による外国船社の運賃設定に対する取締は行なわないことを施行細則に明記

するようFMCに強く申し入れていた。しかし、FMCは、改正前の同法19条における外国船社の「慣行」には、運賃設定を含むことが想定されており、今回の改正はそれを明記しただけで取締権限の拡大ではなく、すなわち、実質的には1984年海運法と変わらないとの見方を示し、原案通り施行された。これに対し、当協会は「運賃設定」という文言を挿入したことによって、船社の運賃設定行為への政府介入権が明確にされ、同条項が恣意的に外国船社に適用さ

【資料2—10】 <1998年米国外航海運改革法の骨子>

I 1984年海運法改正

1. サービス・コントラクト(S/C)

- (イ) 個別S/C認可。同盟は、個別船社のS/C締結を制限してはならない。
- (ロ) 個別S/C、協定S/CともにFMCに秘密扱い(confidential)をもって届出し、基本的事項(essential terms)の一部(仕出／仕向地の港湾名区域、品目、最低貨物量、契約期間)のみを公示する。それ以外の内容(内陸発着地、運賃、Service Commitment等)は非公開とする。
- (ハ) サービス・コントラクトの基本要件は、同様な状況にある全ての荷主に対し利用できるようにしなければならないとする従来の"me-too"権利は廃止。

2. Independent Action (IA)の事前通告期間を10日間から5日間へ短縮する。

3. 船社間グループは、米国陸上運送業界とInland Rate Servicesについて交渉を行なうことができる。

4. FMCは独立機関として存続する。

5. FMCへのタリフ届出を廃止し、代わりにインターネット上で公示する。

II 1920年商船法19条一部改正

19条(運輸長官およびFMCによる法令作成権限)の一部改正により、外国船主による運賃設定が米国海運に不利益を生み出している場合には、事態を是正するための規則を作成する権限がFMCに新たに認められた。

れた場合には差別的な取扱を受ける可能性もあることとして、
ことから、引き続き今後の同条項の運用を注視してい

〔資料2—11〕 1998年米国外航海運改革法：FMC 施行細則について

Docket No..	施行細則案の内容	Final Rule (最終施行細則)
# 98 21	Miscellaneous Amendments to Rules of Practice and Procedure : FMC の運営／執行に関する規則について	99年2月3日、原案のまま承認。
# 98 25	Amendments to Regulations Governing Restrictive Foreign Shipping Practices, and New Regulations Governing Controlled Carriers : 外国船社の不当な行為(1920年商船法第19条等)およびコントロールド・キャリアについて	99年2月3日、原案を一部修正後、承認。
# 98 26	Ocean Common Carrier and Marine Terminal Operator Subject to the Shipping Act of 1984 : オーシャン・コモン・キャリアおよびマリン・ターミナル・オペレーターの協定について	99年2月25日、原案を修正後、承認。但し、Ocean Common Carrier” の定義、FMC に届出る協定内容、協定の変更については、本細則とは別途に細則が策定されることとなった。
# 98 27	Marine Terminal Operator Schedules : マリン・ターミナル・オペレーターのレート、規則、慣行の設定について	99年2月3日、原案を一部修正後、承認。
# 98 28	Licensing, Financial Responsibility Requirements, and General Duties for Ocean Transportation Intermediaries : 外航輸送中間業者のライセンス取得、資力証明および一般義務について	99年2月25日、原案を修正後、承認。
# 98 29	Carrier Automated Tariff System : 自動タリフシステムについて	99年2月18日、原案を修正後、承認。
# 98 30	Service Contract : サービス・コントラクトについて	99年2月25日、細則を暫定的に承認し4月1日まで関係者からのコメントを再度受け付けた後、4月22日に最終細則を承認。

2・3・2 米国新規運航補助法

1996年10月8日に成立した米国の Maritime Security Act of 1996は、1996会計年度(1995年10月1日～1996年9月30日)をもって新規契約がうち切られた運航差額補助(ODS=Operating Differential Subsidy)に代わるものであり、その目的は、MSP(Maritime Security Program)により、緊急事態において国防省が徴用できる「米国船員を配乗した米国籍商船」を確保することにある。本プログラムは、こうした米国籍船の運航差額補助として、最高47隻までの米国籍船に毎年1億ドル(約130億円)を支給する10年間の計画で、現在、米国船社10社の運航する47隻がその対象となっている。(資料2—12参照)

MSPの目的は、近代的かつ効率的でさらに軍事的有用性の高い商用乾貨物船を緊急時に国防の用に供することができるよう確保すること、国際取引に

おいて競争力のある米国籍船を維持すること、そして、十分かつ高度な海事知識と忠誠心を有するアメリカ市民である船員を確保し、平時・非常事態ともに米国政府の所有する戦略的海上輸送船や米国商船に配乗できるよう備えることとされており、その予算は、現在、1隻あたり年額210万ドル(約2億7,300万円)と定められている。

また、外国籍船から米国籍へのflag-inもMSPの重要な要素である。米国籍となった外国籍船は、1996年の開始以来これまでに12隻にのぼり、全て船齢10年未満の船舶であった。これに加えて、3隻の船齢5年未満のコンテナ船がMSP関連法により米国籍となっている。

〔資料2-12〕 MSP 対象船舶

社名	船名	船型			
			FOBC	LYKES NAVIGATOR	CONT
			MAERSK	MAERSK CALIFORNIA	CONT
			MAERSK	MAERSK COLORADO	CONT
ASM	APL KOREA	CONT C11	MAERSK	MAERSK TENNESSEE	CONT
ASM	APL PHILIPPINES	CONT C11	MAERSK	MAERSK TEXAS	CONT
ASM	APL SINGAPORE	CONT C11	OSG	OVERSEAS JOYCE	CAR CARRIER
ASM	APL THAILAND	CONT C11	SEA - LAND	SEALAND ENDURANCE	CONT D9J
ASM	PRESIDENT ADAMS	CONT C10	SEA - LAND	SEALAND DEFENDER	CONT D9J
ASM	PRESIDENT JACKSON	CONT C10	SEA - LAND	SEALAND QUALITY	CONT ACV
ASM	PRESIDENT KENNEDY	CONT C10	SEA - LAND	SEALAND PERFORMANCE	CONT ACV
ASM	PRESIDENT POLK	CONT C10	SEA - LAND	SEALAND INTEGRITY	CONT ACV
ASM	PRESIDENT TRUMAN	CONT C10	SEA - LAND	SEALAND ATLANTIC	CONT ACV
CENTRAL GULF	GREEN LAKE	CAR CARRIER	SEA - LAND	SEALAND INNOVATOR	CONT D9J
CENTRAL GULF	GREEN POINT	CAR CARRIER	SEA - LAND	SEALAND EXPLORER	CONT D9I
CENTRAL GULF	GREEN BAY	CAR CARRIER	SEA - LAND	SEALAND PATRIOT	CONT D9J
CROWLEY	SEA LION	CONT/RORO	SEA - LAND	OOCL INSPIRATION	CONT ACV
CROWLEY	SEA WOLF	CONT/RORO	SEA - LAND	OOCL INNOVATION	CONT ACV
CROWLEY	SEA FOX	CONT/RORO	SEA - LAND	NEWARK BAY	CONT ACV
FABC	TILLIE LYKES	CONT	SEA - LAND	NEDLLOYD HOLLAND	CONT ACV
FABC	TYSON LYKES	CONT	SEA - LAND	GALVESTON BAY	CONT ACV
FARRELL LINES	ENDEAVOR	CONT	SEA - LAND	SEALAND LIBERATOR	CONT D9J
FARRELL LINES	ENDURANCE	CONT	WATERMAN	SAM HOUSTON	LASH
FARRELL LINES	ENTERPRISE	CONT	WATERMAN	STONEWALL JACKSON	LASH
FOBC	LYKES LIBERATOR	CONT	WATERMAN	ROBERT E. LEE	LASH
FOBC	LYKES DISCOVERER	CONT	WATERMAN	GREEN ISLAND	LASH

2・4 EU 海運政策

・クオリティ SHIPPING キャンペーン

海運の質を引き上げ、サブスタンダード船を排除することを目的とし、欧州においては EU 委員会主導で題記キャンペーンが推進されている。この一環として同委員会 DG 7 (運輸総局) コミッショナー Neil Kinnock は、98年12月14日に英国政府主催で開催された "International Seminar on Substandard and Quality Shipping" において、クオリティ SHIPPING に向けた行動原則を定めた憲章案 (Maritime In-

dustry Charter on Quality) を発表し、海運関係団体に署名を求めることを表明した。

この一環として、99年6月21日～22日にオランダ政府主催で政府関係者、関係民間団体参加の下開催された "Mare Forum99" (於：アムステルダム) において同憲章への署名のためのセッションが行われた。これに対し ICS (国際海運会議所) はクオリティ SHIPPING を推進し、サブスタンダード船を排除する考え方自体は支持するも、同憲章はその解釈に

不明確な部分が少ないため同 Forum においては署名を保留した。なお、Forum において憲章に署名した団体は以下の通り。

AWES, BIMCO (Baltic International Maritime Council), CEFIC, CESA, EC Association for Shipbrokers and Agents, ECSA (European Community Shipowners' Associations), ESPO, FEP, FONASBA (Federation of National Associations of Shipbrokers and Agents), IACS (International Associations of Classification Societies), IPTA, ITF (International Transportationworkers' Union), IPTA, INTER-TANKO (International Association of Independent Tanker Owners), ESMA, The Hellenic Association

当協会はサブスタンダード船排除促進の観点から、欧州におけるかかるキャンペーンの動向にも引き続き注視していくこととしている。

・海運競争政策の動向

EU 規則 No 4056/86では、同盟に対する EU 競争法からの包括適用除外が認められているが、EU 内陸運賃の共同設定について適用除外を認めないとする EU 委員会と適用除外を主張する船社との間で

1994年以来欧州裁判所における係争が継続している。また、1998年に同委員会は TACA (Trans Atlantic Conference Agreement : 大西洋航路同盟協定) の活動が EU 競争法 (支配的地位の濫用の禁止) 違反であるとして、TACA 加盟船社に対し高額の罰金支払い命令を行う等、EU 委員会の同盟/船社間協定に対する厳しい姿勢が示された。

このような状況の中、EU 委員会は規則 No 4056/86の運用に係るガイドラインを作成中であることが伝えられている。これは、同委員会と船社間の長年の対立関係に終止符を打つべく両者間での非公式な合意を踏まえたものであるとされており、その中には内陸運賃共同設定の廃止等が含まれている模様である。

また、コンソーシアに対する EU 競争法からの適用除外を規定する EU 規則 No.870/95が2000年4月に失効するため、EU 委員会は同規則の見直しを行っており、その改正案が1999年夏に公表されるとの情報もある。

当協会は、EU におけるこれら海運競争政策の動向について、CENSA 等を通じ情報収集に努めた。

2・5 その他諸国の海運政策

諸外国における海運政策に関し、「海運自由の原則」を阻害する恐れのある政策、および自国船保護のため特定の貨物について自国籍船の使用を義務づける貨物留保政策や、自国籍船を利用する荷主に対する優遇税制等について、当協会は CENSA 等の民間機関や、わが国運輸省を通じ善処を求めている。

これら措置に関する98年度の主な動きは以下の通りであった。

1. 中国

1998年12月21日、中国政府は同国トレードに就航

する外航 (コンテナ) 船社を対象に以下を主な内容とする海運規制案 (Draft Regulation for Registration of International Sea Freight Container Bills of Lading and Filing of Sea freight Rates) を公布し、99年1月15日までに内外の関係者からのコメントを求めた。(同コメント期限については、その後99年1月末までに延長された)

- ① B/L 登録の義務付けおよび当局による年1回の評価 (evaluation)
- ② 運賃 (タリフ運賃および協議運賃) 届出の義務付けおよび当局による事前承認 (assessment)

2. 国際関係

- ③ 届出運賃の公開および遵守義務付け。
- ④ 運賃及び付帯条件の同様な状況にある他の荷主への適用義務付け(いわゆる me - too right)。
- ⑤ 中国船社に対する外国政府による差別的措置があった場合の当該外国船社への対抗措置。
- ⑥ 運賃管理等を行う公的機関(service organization) の設立。
- ⑦ 当局による検査(inspection) および罰則規定。

これに対し、同規制案は国際的な規制緩和の潮流に逆行し、自由な外航海運活動を阻害するとの観点から、各国政府、海運業界、荷主業界等から一斉に反対の声があげられた。当協会も本規制案の内容(特に上記①②)が日本の海運業界にも重大な影響を及ぼすものであることから、99年1月14日に運輸省外航課長宛要望書を提出し、中国当局に対する政府レベルでの働きかけを求めているところ、99年1月20日に日本政府(在中日本大使館)より、中国交通部に対しかかる規制の導入に反対の意見表明が行われた。

また、CENSAは99年1月13日に中国交通部に対し、規制案への反対、および同政府との協議を申し入れる内容の意見書を提出した。その他、日中海運輸送協議会、EU委員会、米国海事局(MARAD: Maritime Administration) NITL等関係者から相次いで交通部に対し反論が寄せられた。

このような動きの中、中国交通部は規制案において「B/L/運賃の内容を評価/承認する意図はない」との見解を示しているとの情報も伝えられたが、当協会としても純粋な商行為に対する不必要な政府介入に反対する観点から今後も状況を注視することとしている。

2. タイ

99年3月、タイにおいて①マーケットシェアの規制(75%以下に規制)②物品・サービス価格等の共同設定の禁止等を骨子とした独占禁止法に相当する Trade Competition Act が国会を通過した。(大統領

の署名を得た後発効)

これに対し、同 Act が海運に適用されることについての CENSA からの懸念表明を受けた CSG は米国と共同で、「海運に対する独禁法の一括適用除外が国際的慣行となっていることを踏まえ、タイも同様の法制を検討すべき」との主旨のデマルシェを99年5月7日にタイ政府に提出した。

本件につき、当協会は運輸省と連絡を取りつつ CENSA を通じ邦船社の意見反映に努めた。99年6月現在、同 Act は発効していないが、外航船社間協定に対する独占禁止法適用除外維持の観点から今後もその動向を注視していくこととしている。

3. ブラジル

ブラジルでは、新海運法(9 A32号)が1997年に発効し、第2船籍である REB 籍が創設され、同船舶の貨物の運賃部分に対し輸入税を免除する税制優遇措置が導入された。

ブラジルの場合、輸入税以外にも多種多額の税金が課税されるが、運賃に対する輸入税が免除されただけでも REB 籍船は他籍船と比べてコスト競争力面でかなり優位になる。実際に、北米/南米航路には REB 籍船が配船されているため、同航路における米国船社の損害は多額なものとなっていた。このため米国は、同税制が差別的政策であるとして、98年10月より REB 籍船が米国に入港する際のトン税の免税措置を撤廃した。

このような米国の措置を受けて、ブラジルは、98年11月、同国政府貨物輸送に従事する米国船社に対しケース毎にウェーバー(*1)取得を義務づけ、これを取付せずに輸送された貨物に対し多大な従価税を課す対抗措置を決定し、60日の猶予の後、発動することとしていた。米国は、同措置が、96年の米・ブラジル二国間協定違反であるとして、FMC 制裁措置を検討していたが、99年2月24日~25日に米・ブラジル二国間海運協議が開催され、両国間の関係修復が試みられた。

同海運協議の結果、REB 籍船に対する優遇税制

については、これをとりやめ、代替措置として REB 籍船に直接補助金を支給する方法が検討されることとなった。また、ブラジル政府貨物の輸送については、米国船のウェーバー取得義務を撤回し、また、外国船積みの同国政府貨物に対する従価税（米国船に対する課税は、FMC の強い反対により現在差し止められている）も廃止される方向で検討されることとなった。一方米国は、ブラジルへの対抗措置として撤回していた、同国籍船に対するトン税免除措置を復活させることに同意した。

REB 籍船は、日本を含む極東航路には配船されていなかったため邦船社に対する直接的な損害は発生しなかった模様であるが、同船に対する優遇税制が存続する限り将来的な懸念は残っていた。したがって、今回、米・ブラジル間の二国間海運問題が、REB 籍船への優遇税制の撤廃のみならず、外国船積みの同国政府貨物に対する従価税が撤廃される方向で事態が收拾に向かっていることは、邦船社にとっても好ましい結果であったと言える。

（*1）ウェーバー：一部途上国は、自国関係航路の外貨貨物を自国船に留保するために外国船の積取制限を設けており、そのような政策の一環として、同国と二国間協定あるいは通商航海条約を締結していない外国船が、同国関係航路で貨物輸送する場合に事前取得が義務づけられている、同航路に同国船が就航していないことを証明する証書。

4. コロンビア

コロンビアでは、97年12月、タリフ届出等を義務付ける Decree 3111が発効し、同国に配船する船社は99年6月までにこれに従うこととされていた。同 Decree は、同国に配船する定期船運航者に対し会社の認可申請、事業許可申請、協定・タリフ届出等様々な行政手続きを要請するのみならず、登録されたタリフ・運賃レートを DiMar（コロンビア海事当局）が変更できる等、政府介入要素の強い内容

となっていた。

このため、CSG（Consultative Shipping Group：先進国運輸担当官会議）は、コロンビア政府に対し善処を求めためデマルシェ（demarche）の提出を検討していたが、同政府が98年8月に Decree 3111に代わる新たな Decree 1611を公布したため、98年10月2日の CSG 会合で再度、Decree 1611に対する同政府へのデマルシェ提出が検討されることとなった。

検討の結果、Decree 1611は、内容的に旧 Decree 3111と大差なく、外国船社はコロンビア船社に比べ比較的高額の保険料が要求されることになる他、同国関係航路では用船による配船を認めない等、旧 Decree には見られない新たな問題点も明らかになったため、デマルシェ提出が合意され、98年12月にコロンビア政府に提出された。

Decree 1611では、コロンビアに配船する船社は、99年6月30日までに会社認可、及び事業許可をコロンビア政府より得なくてはならないこととなっている。デマルシェに対するコロンビア政府の回答は必ずしも明確ではなく、CSG は公式回答を未だ受領していないが、コロンビア政府は、関係者からのコメントを考慮し、99年6月末迄に Decree 1611に代わる新たな簡素化された Decree を公表する見込である。

5. インド

インドでは、外貨準備確保政策の一環として外国船社の徴収した CDC（*2）の使途が制限されており、CDC の内、外貨として送金できる額、およびインド国内費用として充当可能な額が規定され、その額を超えて徴収された CDC については全て RBI（Reserved Bank of India）により口座に凍結されている。89年以降の CDC 値上げに伴い、これまでに凍結された CDC の額は莫大な額になっている。

これら外国船社の CDC は、RBI の許可なくして使用できないだけでなく、課税対象とみなされている。一方、インド船社は荷主より徴収した CDC 全

額につき用途を制限されず自由に使用しており、このような RBI の措置が明らかに外国船社に対する差別であることから、当協会は運輸省に事情説明を行い、インド政府に対する働きかけを要望していた。

これと並行して、98年10月2日の CSG 会合(於：ロンドン)で、インド政府に本問題の改善を求めるデマルシェの提出が合意された。当協会は、運輸省を通じインド政府へのデマルシェ提出に対する積極的な支持を表明した。

しかし、その後、インド政府は RBI が凍結している外国船社の CDC を現地通貨での国内用途およ

びコンテナ購入に充当される場合に限り凍結を解除する模様であるとの情報が入ったため、CSG は今後の展開を見守ることとし、当分の間デマルシェ提出は見合せられることとなった。

(* 2) Container Detention Charge : コンテナ内の貨物を期日までに搬出しなかった場合、コンテナの持主(船社)が輸入者(荷主)に課すチャージのこと。

以上

2・6 OECD 海運問題

2・6・1 OECD 海運委員会の動き

日米欧の先進国を中心とする29カ国の間で経済政策問題を取り扱っている OECD (Organization for Economic Co-operation and Development : 経済協力開発機構) では海運委員会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など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、航行安全確保の声が高まる中、OECD では1996年の海運委員会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を引き上げ、サブスタンダード船排除を促進していくために、荷主や金融業界など、海運以外の業界がどのように関与できるかという点を中心に検討を行ってきた。

こうした状況の中、民間業界の意見を聞き、各業界として実行可能な今後の方策を探るためのラウンドテーブル会合が98年9月30日にパリで開催された。

同会合には P&I (船主責任相互保険組合) 荷主、

船舶ブローカー、金融、船級協会、保険等、各業界代表と OECD メンバー政府代表が出席し、CENSA ICS、INTERCARGO (国際ドライカーゴ船主協会) 等の海運団体も参加した。

会合では、サブスタンダード船対策についての各業界の考え方が披露され、会議の概要を議長総括として取りまとめた。今後は OECD 事務局が同総括を下に将来の行動計画案を作成し、98年12月の海運委員会に提出することとされたが、席上、民間側からは PSC (ポートステートコントロール) の結果公表と責任ある旗国の行動が重要という意見が多く出され、この点について政府の前向きな行動を求める声が支配的であった。

議長総括の概要は次の通り。

- ・ P&I は、近々、ISM コード (国際安全管理コード) 取得をメンバー船の条件とする予定。
- ・ 各荷主業界個別の船体検査スキーム (例えば石油業界の SIRE) の有用性を確認。今後各スキーム間や船級協会との連携・情報の交換/集約のあり方を検討する。
- ・ 船舶ブローカーは、サブスタンダード船の用船を防止する上で重要な役割があることを確認。

- ・ 金融業界が船級協会などからの船体情報に容易にアクセスできることの重要性を確認。
- ・ 新規の Quality Ship Index(優秀船リスト)や Integrated Database(総合的データベース)を作ることは、維持管理費用面などかた適当ではないが、既存の情報へのアクセスや相互交換有用性を確認。
- ・ 一方、(たとえば粗悪船リストなどの)各種情報開示が促進された場合、それら情報の法的責任が問題となるので、この点を更に検討する。
- ・ OECD 政府は、PSC の結果と、旗国としての自己評価の公表(IMO 経由)を検討する必要がある。

99年12月4日パリ OECD 本部で開催された OECD 海運委員会においては、上記ラウンドテー

ブル会合の結果を踏まえサブスタンダード海運の排除に関する OECD 海運委員会メンバー国の行動計画をとり纏めた「サブスタンダード海運排除のための行動計画」が採択された(同行動計画概要:資料2-13参照)。同行動計画は、海運に係る業界のサブスタンダード船排除に関する自主的な活動を促進すること、サブスタンダード船排除のために PSC 等に関する情報の交換を促進することを骨子としている。

当協会はサブスタンダード船排除促進の観点から、OECD における検討にあたり、運輸省主催の勉強会に参加すると共に上記の OECD 各会合にも出席し、わが国海運業界の意見反映に努めた。

【資料2-13】サブスタンダード海運排除のための OECD 行動計画(概要)

(98年12月4日 OECD 海運委員会にて採択)

本行動計画の目的は、海洋環境の保全と航行安全に関する技術的問題については、IMO による指導的役割があることを認めた上で、海運関係各業界によるサブスタンダード海運対策の推進を奨励することにある。これら対策は、国内的にもいかなる追加規制を伴ってはならない。

- P&I クラブの役割
 - ・ P&I クラブメンバーであることが第3者責任保険の証明となり得るか否かにつき各国政府と更に検討する。
 - ・ P&I クラブが、ISM コード取得をメンバー船の条件とする予定であることを支持する。
- 荷主業界による船舶検査スキーム
 - ・ 各荷主業界による既存の船舶検査スキームの更なる統合、改善につき議論する。
 - ・ 荷主業界／船級協会／各国政府などの中での情報交換の促進につき議論を深める。
 - ・ 社内 vetting arrangement を持つドライバルク荷主を集め、かかる arrangement の統合につき検討する。
- 船舶ブローカー業界
 - ・ サブスタンダード船の用船を防止する上での船舶ブローカー業界の役割の拡大につき、同業界での Code of

Best Practice の導入も含め議論する。

- ・ 船舶ブローカー業界によるサブスタンダード海運対策を支援するために、特に PSC 情報を始めとする最新情報への同業界からのアクセス向上につき方策を検討する。
- 金融業界
 - ・ 金融業界が船級協会、保険者、PSC 当局からの船舶情報にアクセスできる権利を保有／行使する問題につき、同業界と議論する。
- 情報の透明性
 - ・ 情報の透明性の重要性等の観点から、OECD 海運委員会は全ての関係者が以下の点に留意しつつ最新情報へのアクセスがより可能となる方法を検討する。
 - ・ 一部の情報には所有・財産権があるのでアクセスの促進には、特別な措置が必要となる。
 - ・ 取り敢えず OECD 海運委員会がインターネット上でサブスタンダード海運に特化した情報を公開する。
 - ・ サブスタンダード船に関する情報開示が促進された場合に起こり得るそれら情報の法的責任の問題につき政府間および関係業界と議論する。
 - ・ PSC 結果の迅速な公表および旗国としての自己評価

発表のあり方につき政府間で議論する。(後者の件はIMO 経由)

- 政府内での政策調整

・競争政策が海上保険やP&I保険業界による海上安全対策を妨げることなどのないよう、OECD 政府内の政策を調整する。

2・6・2 OECD 造船協定問題

造船業に対する公的助成の廃止と不当廉売の防止を目的とした OECD (経済協力開発機構) 造船協定は、米国大手造船会社により構成される米国造船工業会 (American Shipbuilders' Association) が1989年に日本、韓国、旧西ドイツ、ノルウェーの造船助成等が不公正貿易慣行にあたるとして米国通商代表部 (USTR) に通商法301条に基づく提訴を行ったことに端を発し、EU、韓国、ノルウェー、米国、日本による5年の協議の後、1994年12月に採択された(「船協海運年報1996」参照)。

わが国は1996年6月15日に批准書を寄託し、EU、韓国、ノルウェーも既に批准しており、同協定の発効は米国の批准を待つのみとなっているが、米国造船工業会をはじめとする米国内反対派の勢力が強くなり、米国の国内実施法案可決が大幅に遅れているため、当初の予定発効日であった1996年1月より約3年半を経てもなお、同協定は未発効となっている。

1. 米国議会の動き

1998年1月に開会された米国第105議会第二会期では、7月21日、上院財政委員会が包括貿易法案に添付された OECD 造船協定実施法案を修正なしで可決したが、中間選挙を控えての時間的制約、包括貿易法案の内容に関する共和党と民主党の対立、スノウ上院議員をはじめとする上院反対派の活動により、同法案は廃案となった。

1999年1月からの第106議会においても、当初は包括的貿易法案に組み込んで上程する予定だったが、貿易法案とは切り離されたため、1999年6月末現在審議予定がたっていない。米国は公式には同協定への支持を表明しているものの、議会での強い反対を受け、同協定の国内実施法案を可決する見込みは非

常に薄いとの見方が強い。

2. OECD 造船部会の動き等

1998年10月21~22日、OECD 造船部会がパリで開催され、OECD 造船協定の米国抜きでの実施の可能性等について検討を行った。米国の批准までの暫定措置として以下の3案が提示されたが、結論は見送られ、次回会合までに各国が国内調整を行い、再び審議することとなった。

- ① 造船協定の放棄
- ② 協定内容の四力国議定書による実施(いわゆる米国抜きでの発効)
- ③ OECD 理事会の決定による実施(法的拘束力のない紳士協定)

同年4月8日、実務者レベルによる非公式の日韓欧造船会議がソウルで開催され、昨年10月の OECD 造船部会で提案された3つの暫定措置について検討を行ったが、結論を得るには至らなかった。また、4月29日、欧州産業相理事会で造船業について議論され、韓国の低船価受注により造船事情が悪化しているとの指摘がなされた。

同年5月31日~6月1日、OECD 造船部会がパリ本部で開催された。本部会は3月中旬に開催予定とされていたが、延期の背景として、韓国の受注急増の影響が大きい欧州では協定の発効よりも政府助成の継続を望む動きがあることに加えて、欧州委員会の議長国であるドイツが政権交代により産業保護政策を打ち出しており、欧州造船業界の足並みが乱れてきたことが挙げられる。

本部会において、米国は国内実施法案が議会を通過するよう最大限の努力をすると表明したが、本部会は造船協定の議論を一時棚上げし、需給問題などのより現実的な問題について議論することとし、世界の造船供給力や需給動向について共通認識を得る

ため、造船所の設備能力・新造船需要予測の算定を行うことに合意した。算定方法は次回部会で決定する。

また、長期プライムレートに連動した市場貸出基準金利（CIRR）は、同協定の発効と同時に現行のOECDの船舶輸出信用了解（固定金利8%）に代

えて導入されることとなっていたが、協定発効の目処がたたないため、これを切り離して導入しようとする日本提案に対しての審議が行われ、作業部会が開催されることとなった。主要な造船国として台頭してきた中国をオブザーバーとして招聘する計画は、2000年まで延期された。

2・7 IMOの活動

国際海事機関（International Maritime Organization = IMO）においては、1998年も引き続き広範な活動が実施された。開催された各委員会等の活動状況は次の通りである。

なお、1999年3月現在の構成メンバーは157カ国、準メンバー2カ国である。

1. 理事会

1998年には、第80回および第81回会合が開催され、決算・予算の審議、各委員会および各条約締約国会議の報告、理事国の選挙、会議文書配布の電子化、事務局就業規則、等が検討された。

2. 海上安全委員会

第70回会合が1998年12月7日から12月11日まで、また、第71回会合が、1999年5月19日から28日まで

開催され、SOLAS条約第V章の改正問題等が審議された。（6・1・2、6・3・1および6・3・4参照）

3. 海洋環境保護委員会

第42回会合が1998年11月2日から6日まで、また第43回会合が1999年6月28日から7月2日まで開催され、船底防汚塗料の規制問題およびバラスト水の排出規制問題等が審議された。（6・5参照）

4. 法律委員会

第78回会合が1998年10月19日～23日、第79回会合が1999年4月19日～23日の日程でそれぞれ開催され、船主の様々な賠償責任を強制保険その他の方法で担保する制度の創設等について審議された。（3・1・2参照）

2・8 当協会が加盟する主要国際団体の1998年度の活動

2・8・1 CENSA

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

1998年度は主に次の問題について活動を展開した。

- (1) 米国関係事項
 - ・米国外航海運改革法（OSRA：Ocean Shipping Reform Act of 1998）施行細則策定におけるFMCへの意見反映
 - ・港湾維持税問題（Harbour Services User Fee）
 - ・外国籍船による米国政府貨物の積取制限問題
 - ・貨物留保制度の見直しに関する米国海事局（Marad：Maritime Administration）への意見書提出
- (2) OECD 関係事項
 - ・サブスタンダード船排除問題
 - ・WTO 次期海運サービス自由化交渉への対応
- (3) EU 競争政策関連事項
 - ・コンソーシア規則870/95の見直し問題
- (4) その他
 - ・中国新海運規制問題
 - ・タイ Trade Competition Act の海運カルテルへの適用問題
 - ・コロンビア Decree1611問題
 - ・インド CDC（Container Detention Charge）の凍結問題

以上

2・8・2 ICS

国際海運会議所（ICS：International Chamber of Shipping）は、CENSA が海運の政策的な問題を扱っているのに対し、主として技術的および法律的な問題を扱っており、IMO に対する民間団体としての機能を有している。1999年1月現在、34カ国の船主協会を基本とする37団体が正会員として加盟しているほか、9つの準会員がある。

1998年度に取り上げられた主な事項は以下の通りである。

- (1) 欧州におけるクオリティ SHIPPING キャンペーンへの対応
- (2) 旗国責任問題（Flag State Responsibilities）
- (3) GMDSS 導入への対応
- (4) 2000年問題への対応
- (5) パルクキャリアの安全性
- (6) 船舶からの排ガス問題
- (7) パラスト水排出規制問題（有害海洋性生物および病原菌の伝播防止）
- (8) 有害船底塗料の使用規制
- (9) IMO 法律委員会への対応

2・8・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うことを目的とする国際船主団体であり、1999年5月現在35ヶ国の船主協会で構成されている。ISF の第103回理事会および1999年度年次総会が、1999年4月28日にオランダで開催された。両会合での主な検討事項は次の通りである。

- (1) 改正 STCW 条約の実施に関する諸問題
- (2) ILO 最低賃金の解釈

- (3) ITF/FOC キャンペーンおよび ISF/ITF 会合
の模様
- (4) ISF EMPLOYMENT CODE の策定
- (5) 死亡および障害を受けた船員の訴訟問題
- (6) BIMCO/ISF 船員国際需給調査

3 法務保険

- この章のポイント**
- ・船客の死傷等の場合の船主の賠償責任に関する強制保険制度等についてのIMOにおける検討の進捗状況。
 - ・新アレスト条約が国連外交会議において採択。

3・1 海事法務関連問題

3・1 海事法務関連問題

3・1・1 油濁補償問題

油濁事故の場合、油濁による損害や清掃費用の賠償については、第一責任者である船主による賠償で不足する分は、荷主が補償する制度が次に示す国際条約により確立している。(資料3-1参照)

- ・69CLC：「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」(貨物としてばら積みの油を輸送している船舶からの油の流出によって生じた油濁損害について、船主の責任につき厳格責任を課す一方で、一定の責任限度額を設定すると共に、これを強制保険で担保することを取り決めた条約)
- ・71FC：「油による汚染損害の補償のための国際基金の設立に関する国際条約」(69CLCにおける船主責任を超える損害について油受取り荷主が拠出する国際油濁補償基金を設立して油濁被害者に対する補償を行うことを定めた条約)
- ・92CLC 議定書(92CLC)：「1969年の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を改正する1992年の議定書」(69CLCにおける船主責任限度額の引き上げ、対象船舶の拡大、適用水域の拡大等を規定する改正議定書)
- ・92FC 議定書(92FC)：「1971年の油による汚染損害の補償のための国際基金の設立に関する国際条約を改正する1992年議定書」(71FCで規定さ

【資料3-1】新旧油濁二条約締約国一覧表

1999年2月現在

国名	69 CLC	71 FC	92 CLC	92 FC	国名	69 CLC	71 FC	92 CLC	92 FC
アンティガ・バーブダ					ルクセンブルグ				
オーストラリア					マレーシア				
バハマ					モルジブ				
バーレーン					マーシャル諸島				
バルバドス					モリタニア				
ベルギー					モリシャス				
ベリーズ					メキシコ				
ブラジル					モンナ				
ブルネイ					モロッコ				
カンボジア					モザンビーク				
カメルーン					オランダ				
カナダ					ニュージランド				
中国(*)					ニカラグア				
コロンビア					ナイジェリア				
コスタリカ					ノルウェー				
コートジボワール					オマーン				
クロアチア					パナマ				
サイプラス					バブアニューギニア				
デンマーク					フィリピン				
ドミニカ					ペルー				
エキュアド					ポロランド				
エジプト					ポルトガル				
赤道ギニア					カタール				
エストニア					韓国				
フィンランド					ロシア				
フランス					セントビンセント				
ガボン					サントメ・プリンシペ				
ガーナ					サウジアラビア				
グアテマラ					セネガル				
グレナダ					セイシェル				
ガイアナ					シエラレオネ				
ホンデュラス					シンガポール				
アイスランド					スロベニア				
インドネシア					南アフリカ				
アイルランド					スベイン				
イタリア					スリランカ				
日本					スウェーデン				
ジャマイカ					スイス				
ケニア					シン				
クウェート					トン				
ラトビア					チュニジア				
レバノン					ツバル				
リベリア					アラブ首長国連邦				
					英国				
					ウルグアイ				
					バナマ				
					パナマ				
					ペルー				
					エジプト				
					イエメン				
					ユーゴスラビア				
					合計	65	41	36	34

出所 運輸省資料(注) 既締約国
 (* 香港特別行政区については、71年基金条約加盟国の地位が与えられている。

れた国際油濁補償基金による補償限度額の引き上げ等を定める改正議定書)

92CLC/92FC は1996年5月30日に発効、わが国ではその内容を盛り込んだ油濁損害賠償保障法の改正法が同日施行された。それ以降、わが国では69CLC/71FC および92CLC/92FC の双方の条約が適用される移行期間にあったが、92CLC/92FC での規定に基づき98年5月15日に69CLC/71FC は廃棄された。

1. 1992年国際油濁補償基金第3回総会・第1回総会及び1971年国際油濁補償基金第59回理事会

題記会合が、1998年10月26日から30日にかけてロンドンにおいて開催された。この会議には56カ国の代表およびIMO(国際海事機関)、ICS(国際海運会議所)、国際P&I(船主責任相互保険)クラブ・グループ等の国際機関の参加があり、わが国からは以下が参加した。

成蹊大学名誉教授 谷川 久
在英日本大使館一等書記官 奈良平博史
運輸省海上交通局総務課油濁保障対策官

澤井 俊
石油海事協会専務理事 常木 徹
当協会常務理事・関連業務部長 山下 秀明

議題は多岐にわたったが、各会議における主要審議内容は以下のとおりである。

① 92年基金総会

1) いくつかの国が拠出金の基礎となる受け取り油量の報告を怠っているため、これの解決策が討議され、たとえば、いくつかの国からは、報告を行わない国に対しては補償金支払いを差し控えることを検討すべきであるとの提案がなされたが、現段階では有効な解決策は存在せず、基金の事務局長が報告を行わない国と接触して、総会の懸念を伝えることが決定された。また、事務局長はこのような国のしかるべき人物に、総会は、報告を行わない個々の国について検討し、しかるべき措置を検討することとなろうと

いうことを伝えることにした。

2) ナホトカ号事件の油濁補償に関しては、1997年の総会で3,000万ポンドを追加拠出することが決定したが、その後、1998年6月、補償金支払いの遅れからこの3,000万ポンドの追加拠出が当面不要と見込まれたため、事務局長はこの旨各国政府に伝えた。日本政府からはかねて補償金額が高くなるため、3,000万ポンドの追加拠出に際し、一国の拠出額に上制限を導入することを求めている。本件について討議の結果、補償金支払いが必要となった際に追加拠出を行うことを確認し、合わせて、3,000万ポンドに対しては上制限を導入することを決定した。

② 92年基金理事会

1998年10月12日現在、ナホトカ号事件に係る補償請求額は合計1億7,000万ポンドに達し、2,480万ポンドが71年基金から支払われているが、これに加えて、船主の保険者であるUKクラブから合計52万5,000ポンドが支払われている現状について報告がなされた。

③ 71年基金理事会

92年基金総会と同様に、受け取り油量の報告を怠っている国に対する懸念の表明がなされたが、特に、現在、71年基金の最大の拠出国となっているイタリアから強い懸念の表明がなされた。討議の結果、92年基金と同様の措置を事務局長がとることが決定された。

2. (財)漁場油濁被害救済基金

漁場油濁被害救済基金は、1970年後半に原因者不明の漁場油濁被害が発生したことにより、1975年1月、立法化による恒久的な救済制度が確立するまでの暫定的な措置として救済金の支給等を行う団体として設立され、産業界はその目的遂行のために財政面での協力を行ってきている。当協会は、運輸省関係拠出団体として1998年度も財政面での協力を行った。

3・1・2 船主の第三者責任等に係る金銭的保証の提供

IMO 法律委員会においては、船主の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を目的とし、第74回会合（96年10月）以来、本事項を主要議題の一つとして検討している。第78回・第79回会合での審議の様子は以下の通りである。

1. IMO 第78回法律委員会での検討

日 時：1998年10月19日～23日

場 所：ロンドン IMO 本部

参加国：参加国62カ国（香港を含む）他 ICS（国際海運会議所）、CMI（万国海法会）、国際 P&I グループ等のオブザーバーが参加。わが国からは以下5名が参加。

成蹊大学名誉教授	谷川 久
在英日本大使館一等書記官	奈良平博史
日本郵船法務保険グループ長	清水 繁
東京海上火災保険海損部	
船舶総括グループ専門次長	井口 俊明
当協会関連業務課長	清野 鉄弥

本会合では本件については、(1)船客クレーム(2)その他一般クレームに係る金銭的保証の提供に分けて検討を行っている。それぞれの検討の様子は次の通りである。

(1) 船客クレーム

船客債権を担保する制度については、運送人に責任保険（例 P&I 保険）を義務づける方法と運送人が各船客に代わって乗船券に傷害保険を付けておくことを義務づける案が出されており、前者を支持する国が多かったが、責任保険との選択ないし補完としての傷害保険の可能性についても引き続き検討することとなった。なお同制度は具体的には「旅客および手荷物の国際海上運送に関するアテネ条約」を改正し、上記主旨の保険条項を盛り込むという方法で導入することを検討している。その他同制度による保険の対象とすべき債権の範

囲（死傷のみか手荷物損害も対象にするか）や責任原則（運送人の責任について現行アテネ条約どおり過失責任に基づくものとするか厳格責任を導入するか）責任制限等についても検討された。

(2) その他一般クレーム

その他クレームを担保する制度については、船主責任制限条約に定める海事債権をカバーする保険（例 P&I 保険）を保持すること等を定める IMO コード案が提出された。同案については全体的な支持があったが、数ヶ国より付保金額を1996年船主責任制限条約の制限金額と同額とすること等について疑問が出され、また、ポートステートコントロールとの関連で本コードの性格を確認する必要性が指摘された。

2. IMO 第79回法律委員会での検討

日 時：1999年4月19日～23日

場 所：ロンドン IMO 本部

参加国：64カ国（香港を含む）他、ICS、CMI、国際 P&I グループなどのオブザーバーが参加。わが国からは以下6名が出席。

成蹊大学名誉教授	谷川 久
在英日本大使館参事官	奈良平博史
運輸省海上交通局外航課第一国際係長	出口まきゆ
日本郵船法務保険グループ長	清水 繁
東京海上火災保険海損部	
船舶総括グループ専門次長	井口 俊明
当協会常務理事・関連業務部長	山下 秀明

(1) 船客クレーム

船客に対する実際の運送人の責任を強制保険でカバーすべきであるという点は大方が合意した。一方契約上の運送人については強制保険を拡大する必要はないとの結論に落ち着いた。強制保険の形態については、運送人に P&I 保険等の責任保険を義務づける方法と運送人が各船客に代わって乗船券に傷害保険を付ける方法のどちらが適当であるかの議論を前回に引き続いて行ったが、大

多数が前者を支持した。

(2) その他一般クレーム

その他クレームを担保する制度として前回の会合で提案されたIMOコード案に関しては、すべての代表がコードの導入に賛成を表明したが、強制化される可能性があるのではないかと懸念を表明する国があり、これはあくまでガイドラインとして勧告的な性格のものであることが確認された。

3・1・3 海難残骸物除去に関する条約案

IMO法律委員会においては、現在、海難残骸物除去に関する条約案（船骸等が船舶航行の障害あるいは海洋環境への脅威となる場合には当該船骸除去の義務を船主が負い、船主がこれを除去しない場合には政府が船主の費用でこれを除去するというもの。また、強制保険によりその費用の回収を担保するという主旨の条約案。）を主要議題の一つとして検討している。第78回・第79回会合での審議概要は次の通り。

1. IMO 第78回法律委員会での検討

海難残骸物除去に関する条約案については、コレスポンスグループより提案された条約草案について条文ごとに各論点の検討を行ったが、ハザードの定義について“海洋環境への重大な物的損害”を含めることについて合意され、また、本条約の地理的適用範囲について排他的経済水域とすることを支持する国が大勢であり方向性が見出されたほか、多くの論点が整理された。

2. IMO 第79回法律委員会での検討

コレスポンスグループから提案された前回の法律委員会における議論を踏まえて修正された条約案を逐条審議したが、主な論点としては、海難残骸物の定義として、単に「難破物」とするのではなく、

「難破物及び船骸」とするのが適当ではないかとの議論がなされ、多数の国が後者を支持したが、さらに検討を続けることとなった。

3・1・4 バンカーによる汚染に関する賠償

IMO法律委員会においては、現在、船舶燃料油による汚染に対する賠償（タンカー以外の船舶による燃料油汚染に対する賠償に関する条約案。本条約案では船舶所有者の厳格責任や、賠償責任を担保するための強制保険に関する規定等を設けている。）を主要議題の一つとして検討している。第78回・第79回会合での審議概要は以下の通り。

1. IMO 第78回法律委員会での検討

バンカーによる汚染に関する賠償については、IAPH（国際港湾協会）より本条約の必要性を支持する旨の意見表明が行われるとともに、米国からは油濁損害に対する同国の強制保険制度について紹介が行われた。また、個別の論点としては、主に船主の定義、責任制限について検討が行われたが、いずれも結論は出ず次回引き続き検討することとなった。

2. IMO 第79回法律委員会での検討

オーストラリア、カナダ、英国等の共同提案国から条約草案が提出され、責任主体となる船主の定義や、強制保険の対象とすべき船舶の基準について検討が行われた。

今後は、共同提案国が今会期での議論を踏まえ、外交会議での審議にかけるための条約草案準備作業を視野に入れつつ作業を進めることとなった。

3・1・5 船舶のアレストに関する国連外交会議

題記外交会議は1999年3月1日から12日までジュネーブの国連欧州本部で開催され、97カ国（香港、

マカオを含む)およびICS(国際海運会議所)、CMI(万国海法会)等のオブザーバー団体が参加した。総会議長は中国の Mr. ZHU Zengjie (COSCO 上級顧問)が務めた。わが国からは下記が出席した。

河田 守弘	在ジュネーブ日本代表部一等書記官
小塚 荘一郎	上智大学法学部助教授
大上 ゆき	在ジュネーブ国際機関 日本政府代表部専門調査員
早坂 剛	川崎汽船経営企画部 船舶業務グループ副部長
清野 鉄弥	当協会関連業務部課長

(1) 採択会議までの経緯

海事請求権を担保するための船舶のアレストについては、現在1952年アレスト条約(以下52年条約)があり、加盟国も70数カ国に達している。しかしながら、船舶アレストの根拠となる海事請求権のリストをアップデートする必要性や、また関係国内法令との抵触等からわが国、米国等の有力国において批准されていないこともあり、1985年にCMIが52年条約の改正案(リスボン草案)を作成した。

さらに、1993年4月に海事先取特権・抵当権条約(MLM条約)が採択されたことから、同条約との整合をはかることの可能性も視野に入れ、1994年以降UNCTADとIMOが共同で船舶アレストの新条約の作成につき検討を行っていきこととなり、今回の採択会議まで過去3回(94年12月、95年10月、96年12月)にわたりリスボン草案を土台に両機関合同の専門家会合を開催し、同条約案の作成作業を行ってきた。第3回の専門家会合で原案(JIGEテキスト)を作り上げたが、船舶アレストの根拠となる海事請求権の範囲、アレストの許容範囲、第三者所有船のアレスト、アレストからの解放のための担保提供等の事項について意見の一致を見ていない部分が少なからずあり、この部分に括弧を付し今回の外交会議に委ねる形となっていた。

(2) 新条約の採択

今回の会議ではこの括弧書き部分を含め、全条項について逐条審議を行った。

主要論点等についての審議概要は次の通り。

- ① 海事請求権の範囲については、例示列举を支持する意見も強かったが、最終的には現行の52年条約と同様、限定列举の方式が採用されることとなった(新条約第1条(1))。ただし、環境損害債権、船骸除去費用、保険料、コミッション・仲介料・代理店料等52年条約でカバーされていなかった請求権が加えられるなど海事請求権の種類がアップデートされ、広げられた。
- ② 航行中の船舶をアレストできるかどうかについては、各国立法裁量に任せるとの妥協が図られることとなり、原案の第2条(3)にあった「船舶はたとえ発航の準備が整いまたは航行中であってもアレストされうる」との文言全体を削除することとなった。
- ③ 船舶のアレストは、当該船舶が債務者所有のものである場合にのみ許容されるのを原則とする(新条約第3条(1)(a))が、この原則に対する例外、すなわち必ずしも債務者所有の船舶ではなくてもアレストできる場合を第3条(1)(b)~(e)で定めた。(b)は当該海事請求権が発生したとき裸用船者がその債務者であり、かつアレストが実行される時点で、その者が当該船舶の所有者または裸用船者である場合。(c)は当該海事請求権が抵当権又はこれに類するもの(a mortgage or a hypothèque or a charge of the same nature on the ship)で担保されている場合。(d)は当該海事請求権が船舶の所有または占有に関係する場合。(e)は海事請求権が海上先取特権によって担保されている場合である。この(e)の海上先取特権については、各国国内法による先取特権は他国によっても承認されうるというのが国際私法の原則となっていることから、結果的に外国法にもとづく海上先取特権もアレストの根拠とされる可能性が生じるが、このことを許容すべきかどうかについて意見が対立した。妥

協の結果、条文の主旨に解釈の余地を残す表現となった。

- ④ 52年条約と同様、アレストの実行時に債務者の所有する船舶 (sister ship) であれば当該請求権が発生することとなった船舶でなくてもアレスト可能である (新条約第3条(2))。新条約では債務者が海事請求権発生時に船舶賃借人、定期用船者、航海用船者のいずれかであったときでも、アレスト実行の時点でその者の所有に属する船舶に対するアレストが許容されることを明示した (同第3条(2)(b))。なお、英国より海事請求権の義務者により実質的にコントロールされている船舶 (associated ship) もアレストの対象とすべき旨の提案があったが、採用されなかった。

- ⑤ 担保提供によるアレストからの解放に関して、特別の合意が存在しない場合は、その担保は当該船舶の価格を超えないこととされた (新条約第4条(2))。

- ⑥ 新条約では、裁判所は、アレストの申立て人に対し担保を提供する義務を課することができる旨の条項が盛り込まれた (第6条)。専門家会合と同様、本外交会議でもこの担保提供義務を必要的なもの (The court shall...) とするよう改めるべき旨の提案があったが、原案のまま裁判所の裁量に委ねること (The court may) とされた。

- ⑦ 本条約は、10カ国が批准した日から6カ月後に発効することとされた (新条約第14条(1))。

以 上

4 物流システム

この章のポイント

- ・次期Sea-NACCS稼働予定日(1999年10月12日)が決定。
- ・港湾関係諸手続きの電子情報化(EDI化)の進捗状況。
- ・国際貨物コンテナ所有者コードに係る国内登録機関事務局業務について。

- 4・1 情報システム化の推進と貿易手続きの簡易化問題
- 4・2 ISO等への対応

4・1 情報システム化の推進と貿易手続きの簡易化問題

4・1・1 次期 Sea-NACCS の開発状況

Sea-NACCS (Sea-Nippon Automated Cargo Clearance System: 海上貨物通関情報処理システム)とは、海上貨物の通関手続きを迅速かつ的確に処理するため、1991年10月、大蔵省関税局・税関、通関業界、銀行業界により開発された官民共同利用の情報処理システムのことである。Sea-NACCSは、一連の税関手続きのうち輸出入関係業務および保税関係業務を処理対象業務とし、大蔵省の認可法人である通関情報処理センターにより運営されており、99年度中の更新・稼働が予定されている(次期 Sea-NACCS)。次期 Sea-NACCSでは対象業務は船社(代理店)関係業務に拡大され、海運業界も参加対象業種となっている。

1. 「次期海上システム開発推進協議会」の検討状況

1996年3月に設置された「次期海上システム開発推進協議会」は、同年11月に次期 Sea-NACCSの基本仕様等を確定し、1997年12月の第3回会合でその対象業務詳細仕様・EDI基本仕様・運用時間・民間利用料金体系等を確定し、また1998年5月にはEDI詳細仕様が確定した。(「船協海運年報1998」参照)

1999年4月に開催された第4回会合では、次期

Sea-NACCSの民間利用料金及び稼働予定日(同年10月12日)等が承認され、次期 Sea-NACCSに関する全ての検討が終了した。

なお、上記内容の詳細については通関情報処理センターホームページからダウンロードが可能となっている。(http://www.naccs.go.jp)

2. 当協会の対応

次期 Sea-NACCSの稼働により、輸出入貨物に係る一連の税関手続きの大幅な省力化・迅速化が期待される。特に船社関連業務に関しては、税関に係る入出港届・積荷目録等の提出事務、とん税および特別とん税納付事務の効率化、船舶・積荷目録情報の共通管理による事務処理の効率化、UN/EDIFACT採用による国際EDIの促進、B/L作成事務の効率化等が可能になる。

当協会では次期 Sea-NACCSの検討にあたり「次期海上システム開発推進協議会」に代表委員を派遣し海運業界の意見反映に努めた。

特に次期 Sea-NACCSの民間利用料金については、当協会は上記の第4回次期海上システム開発推進協議会に先立ち、次年(2000年)度以降の利用料金引き下げの要望書を外国船舶協会と連名で通関情報処理センター宛に資料4-1の通り提出し、同センターより資料4-2の通り回答を得た。

〔資料4-1〕 次期 Sea-NACCS 利用料金の見直しについて

1999年 3月17日

通関情報処理センター

理事長 瀧島 義光 殿

社団法人 日本船主協会
会長 河村 健太郎
外国船舶協会
副会長 B. T. ラット

次期 Sea-Nacccs 利用料金の見直しについて

次期 Sea-NACCS 開発に当たり、私共海運業界に係わる輸出入業務及び港湾諸手続きのペーパーレス化、更にワンストップサービスの実現に向け港湾関係の情報システム化推進に、一方ならぬご尽力を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、次期 Sea-NACCS での船会社・CY 対象業務の根幹となる定期船航路が低運賃・高コストの圧迫のもと赤字経営を余儀なくされております。各定期航路船社は、生き残りを賭けて人員削減等大幅なコスト削減を進めると共に運賃修復にも必死に取り組んでおりますが、港湾料金に代表される日本の高コストが依然として船社経営改善の障壁となっております。日本のオペレーションコストの高さが、船社経営を圧迫すると共に、港湾の効率的な物流を阻害するものとして、従来より日本港湾の規

制緩和・諸手続きの簡素化・港湾諸費用の削減を関係省庁・団体に継続して訴え続けております。

かかる状況下で、貴センターによる次期 Sea-NACCS 稼動コスト削減効果を期待しておりますが、本年1月末に提示戴いた NACCS 利用料金(案)について、依然として割高感を禁じ得ません。更に、コスト負担増を理由に参加者が減少したり、荷動量が予想より減少した場合には、次期 Sea-NACCS 参加のメリットが減殺され、かつ現状の料金算定方法では利用料金の値上げが懸念されます。

つきましては、次期 Sea-NACCS の利用料金に関し、次の通り要請致しますので、ご配慮賜りたく、何卒宜しくお願い申し上げます。

- (1) 次年度以降の NACCS 利用料金の値下げに向けて、国費負担割合の見直し及び料金算定根拠となる入力者負担を出力者負担へ変更した上での CPU 負荷比率の見直し等、抜本的な変更も含めて、見直しを実施戴きたい。
- (2) 海外の税関システムとの対比において、NACCS 利用料金がいかなるものか利用者として正確に理解する要あり、その料金算定方式について、貴センターと船社関係者の合同勉強会を開催して戴きたい。以上

〔資料4-2〕 次期「Sea-NACCS の利用料金の見直し」に係るご要請について(回答)

平成11年 3月29日

社団法人 日本船主協会

会長 河村 健太郎 殿

外国船舶協会

副会長 B. T. ラット 殿

通関情報処理センター

理事長 瀧島 義光

「次期 Sea-NACCS の利用料金の見直し」に係るご要請について(回答)

次期海上貨物通関情報処理システム(次期 Sea-NACCS)の開発に当たりましては、貴両協会及び会員各位にご協力を頂き、厚く御礼申し上げます。

さて、標記のことについて、本年3月17日付文書にて

2点につきご要請を頂きました。

当センターは次期海上システム料金の策定に当たり誠心誠意検討を行ってきたところです。

従いまして、ご指摘頂きました点については、今後も引き続き、可能な限りご利用者のご意見に耳を傾けつつ、検討を行っていくことには変わりがないことを申し上げます。

また、当センターと船社関係者との「合同勉強会」を開催することについては他の業界への波及を考えると如何かと存じますが、一方、海外の税関システムに関する料金について皆様方からセンター側が教示頂いたり、必要とあらば当センターの考え方をご説明する機会を持つことはやぶさかでないことをお伝えします。

3. 今後のスケジュール

通関情報処理センターは1999年10月のシステム稼働に向けて、7月中旬より4つのフェーズに分け総合運転試験を実施することとしている。

4・1・2 港湾関係諸手続きの簡易化・EDI化問題の現状

1. 港湾管理者・港長に係る入出港手続きのEDI化の検討状況

近年、アジア諸国をはじめとする海外主要港において、入出港手続きにおける各種書類のペーパーレス化・EDI（電子データ交換）化が急速に進展している。しかしながら、わが国においてはこれらの書類を各港湾管理者・港長・税関等にそれぞれ書面で提出している状況にある。このうち、税関関係手続きについては、1999年10月から次期Sea-NACCSが稼働予定である。（4・1・1参照）

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

安庁・主要8大港の港湾管理者等と共同で研究会を設置し検討を開始した。（「船協海運年報1998」参照）

その後、運輸省は1998年4月に「港湾EDI開発会議」を新たに設置し、1999年11月に開催された同開発会議においては、港湾諸手続きの電子情報化（EDI化）の進め方が承認され、港湾EDIサーバーの設置、1999年10月の稼働が決定された。

現在、港湾管理者・港長への入出港関連手続きは、書面（持参あるいはFAX）での届け出が基本となっているが、運輸省港湾局・海上保安庁が船社や代理店などの申請者と港湾管理者・港長を結ぶ港湾EDIサーバーを設置することにより、1999年10月以降はUN/EDIFACT（United Nations/Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transport：行政、商業及び輸送のための電子データ交換に関する国連規則）やWeb（インターネット技術を利用した通信方法）による届け出が可能となる。

当協会は、上記での検討に参加し海運業界の意見反映に努めた。また「港湾EDI開発会議」にも参加し、引き続き海運業界の意見反映を行っていくこととしている。

4・2 ISO等への対応

98年3月31日付で（社）日本コンテナ協会が解散し、その受託事業の一部として、ISO/TC104（貨物コンテナ）に係るわが国国内審議団体事務局業務及びこの移管に付随して、国際貨物コンテナ所有者コード（BICコード）に係るわが国国内登録機関事務局業務が同年4月1日付で当協会に移管されている。

その事業概要は以下の通りである。

4・2・1 ISO/TC104（貨物コンテナ）等への対応

(1) ISOの概要

ISO（International Organization for Standardization：国際標準化機構）は、1947年に創立された全世界的な非政府間機構（本部：ジュネーブ）であり、国際連合及び関連国連機関並びに国連専門機関における諮問的地位を有している。

ISOの由来：

ISOの名称は、機関名の頭文字から採ったものではなく、ギリシャ語の「相等しい：isos」という意味から採用されたものである。この“isos”は、英語においても例えば、“radioisotope”（ラジオアイソトープ：放射性同位元素）や“isometric”（大きさや容積が等大の）の接頭語である“iso”の語源でもある。

4. 物流システム

構成メンバーは各国毎に代表的標準化機関1機関のみが参加可能であり、参加国は120ヶ国から成り立っている。ISOの目的は製品やサービスの国際交流の容易化、知的、科学的、経済的活動分野における国際間協力の促進であり、組織内には約190の専門委員会(TC: Technical Committee)があり、設置順に委員会番号が付番された上で、対象分野毎に審議を行なっている。(資料4-3参照)

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

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

(2) ISO/TC104(貨物コンテナ)の概要について

当協会が、国内審議団体事務局業務を引き受けたISO/TC104は、ISOの中で104番目に設置された専門委員会、32ヶ国の正規加盟国(いわゆるPメンバー:業務に積極的に参画し、規格投票に対する責務及び可能な限り会議に参加するもの)及び24ヶ国のオブザーバー加盟国(いわゆるOメンバー:オブザーバーとして業務に参画するもの。意見提出/会議出席の権利を有する)を有し、貨物コンテナ、特に海上コンテナに関する専門用語の定義、規格、仕様、試験方法及び付番等に関する標準化を審議している。

TC104については、日本コンテナ協会が、昭和42年6月にJISCより国内審議団体として承認されて以来、これまでISO等の国際会議に代表を派遣し、わが国の意見反映に積極的に努める等世界的なコンテナリゼーションの中で、ISOを中心とするコンテナの規格の国際標準化作業に積極的に取り組み、国内外における標準化の進展に寄与

してきた経緯がある。

一方、当協会は、移管に伴い、国内審議団体業務を遂行する検討組織として、98年4月1日付を以って、「日本船主協会ISOコンテナ委員会」を協会内部に発足させた。

本委員会は、コンテナを扱う当協会加盟船社を中心にして、コンテナやコンテナ関連機器製造メーカーをはじめ、学識経験者及び関係省庁との合同会合としたもので、規格案に対する迅速な対応を求められることから、当協会常設委員会組織の下部機構とはせず、一個の独立した委員会として、その事務局業務を当協会が提供しているものである。

所掌事項は「(旧)日本コンテナ協会の検討組織であった「技術委員会/ISO小委員会」及び「同委員会/JIS小委員会」の事項を引継いでおり、具体的には下記の通りである。

- 1 ISO/TC104のわが国における国内対策委員会としての業務及び対ISO/TC104関連業務
- 2 コンテナ所有者コードの国際登録業務(対BIC)
- 3 その他、ISO/TC104国内審議団体業務として適切と思われる事項

TC104の傘下には現在、3つのSC(Sub-Committee 1、2、4。SC3は解散)と、さらにその下部組織として、WG(Working Group)があり、現在、案件として検討中のものは以下の通りである。また各SC及びWGの委員長等担当事務局は資料4-4の通りである。

- 1 TC104(事務局:“米国規格協会”(ANSI: American National Standards Institute)本部: ニューヨーク)

各SCにおける案件に対する総合的な意思決定機関として機能する。最近では、TC104文書を各加盟メンバーに対してE-mail等による電子ベースで送付する方策の確立に向けて、そのフィージビリティスタディーが開始されており、加盟メンバーに対して、その受け入れの可

否につき照会があった。このため、当協会は事務局本体の情報インフラが一応整い、受け入れ可能な体制になったことを踏まえ、ISO コンテナ委員会で審議し、これに賛成することとした。

また、以下の各 SC で検討された案件としてダブルスタックトレインにコンテナを固縛する際、ツイストロックを用いる旨の規格案、及びコンテナのシールを電子化し、ターミナルへの搬出入の際にシール切断の有無を識別するための規格案につき、これらを TC104 の今後の検討課題とすべきかどうかに関する投票が行なわれているところである。

2 SC 1 (事務局: “フランス規格協会”: AF-NOR (Association Française de Normalisation)): 一般貨物コンテナ (General purpose containers) 所掌

SC 1 は、下記 3 つの WG の上部組織として機能する。

ア) WG 1: General cargo containers

ISO 規格 (ISO3874) では、コンテナの種類別、貨物の有無により、様々な吊り上げ方法を規格化している。

コンテナを上方に吊り上げる時、荷役作業上の安全性を確保し、かつコンテナに対する損傷も最小限に押さえる方法はコンテナ上面の 4 つのコーナーフィッティングにそれぞれホックを引っ掛け、4 つ同時に垂直に吊り上げる方法 (垂直吊り上げ方式: Vertical Lifting. 自動スプレッダーが最適) が最適とされている。

一方、4 つのコーナーフィッティングのそれぞれにホック及びスリングを用いて、コンテナ上方の 1 点に集中させて吊り上げた場合 (非垂直吊り上げ方式: Non Vertical Lifting: NVL) コンテナ本体に水平/垂直とは異なる別方向の応力が加わるため、ホックの外れ、スリングの切断、コンテナの著しい損傷等の原因となり、作業安全上も好ましいものではないため、ISO 規格ではこれらの荷役方法を極めて限られた範

囲でしか認めていない。

しかしながら、自動スプレッダー等の荷役機器は高価であるため、取り扱い個数がさほど多くない国 (特に発展途上国) においては上記 NVL による作業が半ば公然と行われており、またコンテナ本体もそれなりの扱いを見越してある程度の強度を保った設計基準で製造されている背景もあり、事故件数も特に多いものとはなっていない。

こうした実情を踏まえ、米国より、現在、ISO 規格で禁止されている NVL を、作業の安全性の確保を大前提として、ある一定の条件を基にこれを規格化 (緩和) しようとする提案が出されている。

しかしながら、わが国の NVL に関する考え方は、ア) コンテナの規格上、許容される最大強度を超えて、なお設計上安全を保てる限界まで利用した荷役方法は ISO の精神に合わないこと、イ) 作業上、危険性を内包していることは明確であること、ウ) 米国提案にある「安全性を確保する条件」に曖昧な点があること、エ) 実務上、この種条件が世界的に担保されるとは到底考えにくいこととして、当初より NVL の規格化に反対の立場を採用してきた経緯がある。

当委員会は、SC 1 / WG 1 会合が 98 年 10 月、ロンドンにおいて開催されることを契機に、上記趣旨をわが国意見として取り纏め、会合にコメントとして提出した。

会合以降、提案に関する SC 1 内の具体的な検討作業は、行なわれていない。

イ) WG 2: コンテナの荷役方法と固縛方式 (Handling and securing)

現在、特に懸案となっている検討課題はない。

ウ) WG 3: ストラドルキャリアーの走行安定性の確保に関する運動方程式

ストラドルキャリアーがコンテナ貨物を輸送中か否かで、その走行安定性は異なる。

特にスローブを垂直に上降する場合、及び十

分速度を落とした旋回運動の場合は問題は生じないが、スローブに沿って平行移送する場合やある程度の速度を保ったまま、若しくは小さな回転半径で旋回する場合は、走行の不安定性、延いては転倒事故に繋がる恐れがあるため、風力／風向、走行タイヤの摩耗度、サスペンションの劣化度合、移送コンテナの種別、スローブの角度、旋回半径等キャリアーの移動に影響する諸条件を係数として、安定的な走行を確保する為の運動方程式を規格化した案件が、99年3月に最終投票を迎え、現在、国際規格として発表待ちの段階にある。わが国からも、WGレベルでの検討会合に積極的に参加し、意見反映を図った。

3 SC2：特殊コンテナ (Specific purpose containers) 担当

ア) WG1：冷凍冷蔵コンテナ (Thermal containers)

ISO10368では、コンテナの冷凍冷蔵ユニットを船舶のブリッジで遠隔監視・制御するための通信プロトコルを規格化している。

本規格は1992年に策定され、ISO規則によると、5年ごとの見直し対象の規格とされている。

97年10月に北京でTC104総会が開催された際に、本規格については規則に従って見直すことが望ましいこと、また本作業の担当をSC2が行なうことが決議されている。

このような総会決議を受けて、SC2は98年10月にロンドンで会合を持ち、本件の見直し作業をWG1の担当とすることを決定した。

WG1では、見直しには時期尚早との意見も出されたが、北京会合の決議は、その結果として必ずしも改正を伴うものではないこと、またこの種装置は依然開発段階にあるが、5年毎の作業計画の見直し満了まで保留しておくのは利点がないこと等の意見が出され、作業を行なうこととなった。また、ユニットにトラブルが発生した折りにユニット製造メーカーの製造方法

の差により必要な修理情報が得にくいとの理由から、ユニットに関する関係データを一元的に管理する「中央登録機構 (Central Register)」の設置が提案され、当面、そこで管理するデータとしては「製造業者の名称」及び「機器型式」とするが、追加データがあれば補足することとなり、次回会合までに持ちよることとなった。

なお、次回SC2/WG1会合は6月下旬に開催の予定である。

イ) WG4：タンクコンテナ (Tank containers)

タンクコンテナを鉄道輸送する際、貨物操車場において貨車の入れ替え作業中に起きる「突放」によってタンクコンテナに不必要な衝撃が加わることから、コンテナの長手方向に対する衝撃試験を規格化する作業が継続して行なわれている。

旧コンテナ協会時代に委員会内部にタンクコンテナに関する専門家がいなかったこと、SC2のPメンバーであり、投票権・意見反映の機会は確保されていることから、本WGの参加資格をPメンバーからOメンバーに変更した経緯がある。

一方、当協会委員会においてもタンクコンテナに関する事情は同じであることから、的確な意見反映を図ることは難しいと判断されたため、(旧)日本コンテナ協会流通委員会危険物部会の有志が集まり、98年4月に任意団体として発足した「日本危険物コンテナ協会」の全面的な協力を得て、当委員会の意見の策定を図っている。

4 SC4：

ア) WG1：コード、識別及びマーキング (Coding, identification and marking)

ISO6346では、コンテナの所定の位置にコンテナ番号や所有者コード、類別記号等コンテナの識別の為の情報を、見易い位置に長期間判読可能な措置を講じた上で、付すことを義務付けているが、現在、本WGは特段喫緊に対応を要する課題も無く、活動は停止している。

イ) WG 2 : AEI (Automatic Equipment Identification) for containers and container related equipment

現在、コンテナのドアを封印するシールバンドと電子モジュールとを一体化させたいいわゆる「電子シール」に関する規格案が提案されており、WG ベースで検討が進んでいる。

これは、コンテナ輸送の過程で発生する「荷抜き (pilferage)」の防止、コンテナの動静把握、監視の容易化を目的とし、FM 変調方式による電波発信機能を持たせた電子シール及び至近距離でデータを読み取るための制御コントローラー並びにコミュニケーションセンター間で用いる無線通信プロトコルの標準を定めようというもので、例えばシールの長さやモジュールの大きさ等筐体の寸法等の規格化を狙ったものではない。

無線で送信・認識される情報として、現在はコンテナシールの状況 (status. すなわちシールが切断されているか否か)、シール番号及びコンテナ番号、シール製造業者 ID の他に、オプションとして船社名、発港名、着港名等が提案されている。

提案者は PSB (Singapore Productivity and Standards Board (シンガポール生産性標準会議)) である。

電子シールの効果として、PSB は、ア) 物流全般を管理する業務の効率性、生産性の改善努力により、通関・ターミナルオペレーター間のコンテナ情報に関する EDI 化が促進されること、イ) 港間競争のための港湾管理者の課題として、船社に対して船舶運航のコストセーブに繋がることや業務の正確さのアピールの必要性があり、そのため現在、これらの作業を人手に頼る労働集約的作業となっていた部分を情報システムへ置換可能となって具現化できるとしている。

以上のような検討作業が進展する中で、当委員会

は、船社の考えを中心に意見を取り纏めた結果、シールに盛り込むべき情報は、シールの切断の有無とシール番号の 2 点のみに絞るべきであるとの結論に至り、来る 7 月下旬の WG 2 会合において、当委員会意見を開陳することとなった。

4・2・2 国際貨物コンテナ所有者コード (BIC コード) に係る国内登録機関事務局業務について

上記の ISO6346 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) に対して行なわなければならない旨を定めている。

(旧) 日本コンテナ協会は、1993 年 10 月より日本登録機関 (National Registration Organization : NRO) 業務を引き受けていたことから、当協会が ISO 国内審議団体業務の移管とともに、現在、NRO 業務を引継ぎ、遂行している。

4・2・3 背高海上コンテナ委員会

いわゆる背高海上コンテナ (長さ 40 フィート、高さ 9 フィート 6 インチ型) をわが国国内で輸送する場合には、道路交通法等法規制の関係から、通行経路を指定した上で輸送許可が付されることとなっている。

そこで (旧) 日本コンテナ協会では、流通委員会内陸輸送部会が中心になって、それらの指定経路の取り纏め及び警察庁、建設省等の関係省庁との連絡を行ってきたところであるが、協会の解散に伴い、これら業務の遂行については当協会を初め、全日本トラック協会等関係業界団体並びに運輸省関係課を構成委員とする題記官民合同委員会を組織し、継承することとなった。

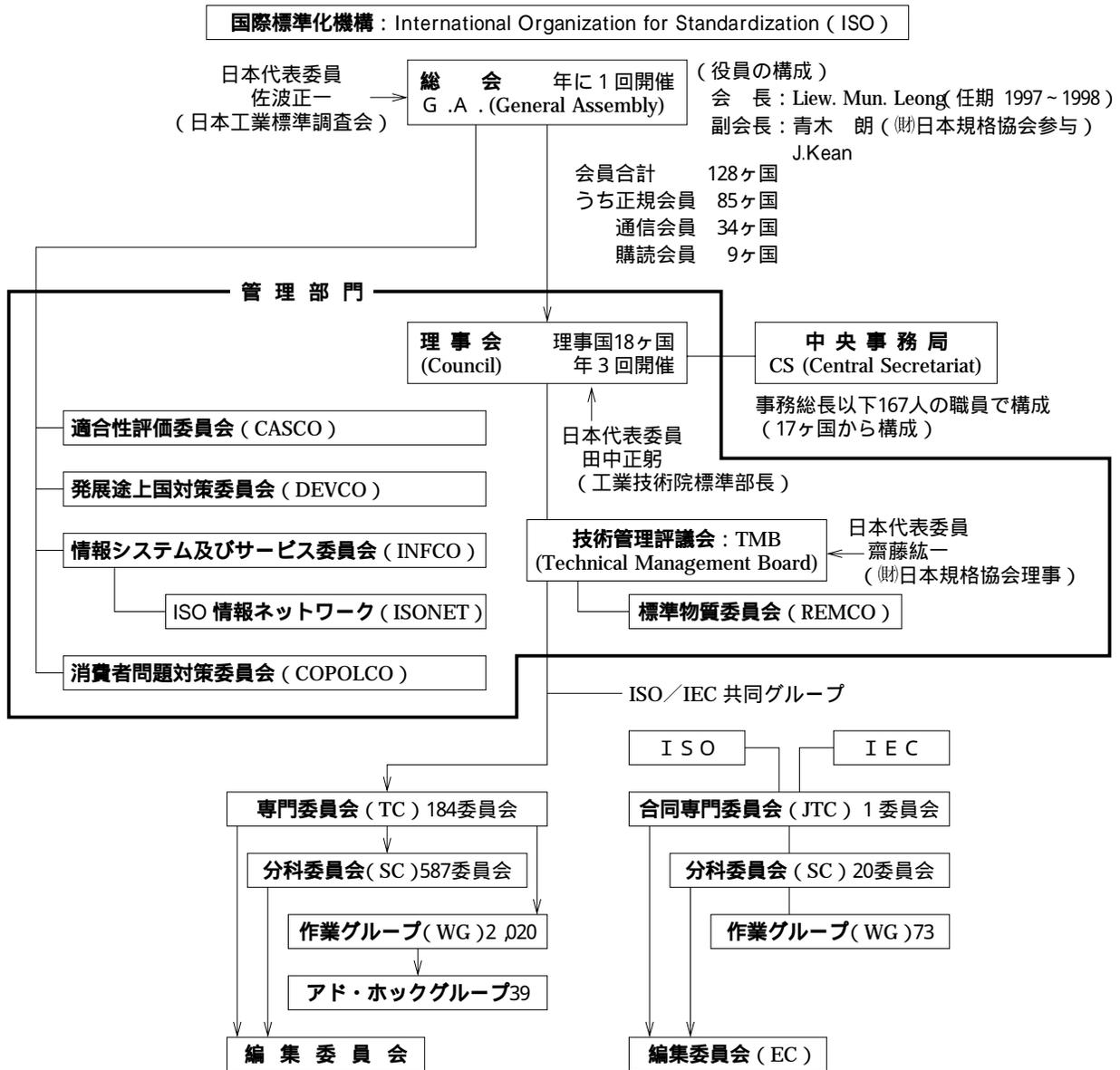
4. 物流システム

本委員会の委員長は当協会が引き受けており、また通行経路の取り纏め業務は全日本トラック協会が引き受けている。

委員会の目的及び業務並びに委員会を構成する関係業界団体は〔資料4 5〕の通りである。

なお、本委員会発足以降、指定された通行経路は400ルートを超えており、さらに高速道路のトンネル部分に係る通行規制の緩和ともあいまって、今後とも指定経路数はますます増加するものと予測される。

〔資料4—3〕 国際標準化機構 (ISO) 機構図 (1998年1月現在)



ISO の組織

総会 (General Assenbly, GA)

総会は、ISO の主要役員並びに会員団体が指名した派遣代表者からなる会合で、通信会員及び購読会員はオブザーバーとして出席することができる。

原則として総会は毎年 1 回開催される。その議事日程の中には、特に ISO 年次報告に関する活動、ISO 長期戦略計画と財務事項、及び中央事務局に関する財務監事の年次財務状況報告が含まれている。

総会は、政策開発委員会と呼ばれるすべての会員団体及び通信会員に開放されている諮問委員会を設置できる。

適合性評価委員会 (CASCO) Committee on Conformity Assessment

CASCO は、会員団体には P メンバー又は O メンバーとして、また通信会員に O メンバーとして参加できるよう、開放されている。

P メンバー：59カ国 O メンバー：29カ国

(参加国数は ISO Memento1997による。以下同じ)

委任事項

- ・規格又は技術仕様に対する製品、工程、サービス、及び品質システムの適合性評価方法の検討。
- ・製品、工程、サービスの試験、検査、認証並びに品質システム、試験研究所、検査機関、認証機関、及びそれらの運用の評価、と受諾に関する国際的な規格及び指針の作成。
- ・国及び地域レベルの適合性評価システムの相互承認及び受諾、並びに試験、検査、認証、評価、及び関連目的のための国際規格の適切な使用の促進。

消費者問題対策委員会 (COPOLCO)

Committee on Consumer Policy

COPOLCO は、会員団体には P メンバー又は O メンバーとして、また通信会員に O メンバーとして参加できるよう、開放されている。

P メンバー：35カ国 O メンバー：35カ国

委任事項

- ・消費者が標準化による恩恵を受けるための援助方法

と、国及び国際標準化への消費者の参加を増進させる方法の検討。

- ・消費者の情報、訓練及び保護を標準化の観点から促進。
- ・消費者参加に関する経験の交換、消費者分野における規格の実施、国及び国際標準化における利害関係上の質問、に関するフォーラムの準備。
- ・消費者の利益に関係する業務を行っている他の ISO 機関との連帯の維持。
- ・権限内においてその他の活動又は研究を実施。

発展途上国対策委員会 (DEVCO) Committee on Developing Country Matters

DEVCO は、会員団体には P メンバー又は O メンバーとして参加できるよう、開放されている。

P メンバー：59カ国 O メンバー：29カ国

委任事項

- ・標準化及び関連分野(品質管理、度量衡、認証など)における発展途上国の要望及び要求事項の認識、及び必要に応じてこれらの要望及び要求事項を発展途上国が確定するための援助。
- ・これらの要望及び要求事項を確立し、それらを満足するため発展途上国への援助方法を勧告。
- ・発展途上国における標準化及び関連活動のあらゆる面を討議するための、さらに先進国と発展途上国間並びに発展途上国間同士の経験交換のための、フォーラムの提供。これらは国連専門機関、IEC、その他の ISO 政策開発委員会と密接な連絡を持って行われる。
- ・上記事項について総会への助言。

地域連絡官 (Regional Liaison Officers)

地域連絡官は、理事会によって名誉職として指名される。地域連絡官は、ISO の重要性を説明し、またその地域における ISO の代弁者として活動し事務総長を補佐する。

地域連絡官は DEVCO 議長の諮問委員会を構成し、この目的のため年 1 回召集される。

4. 物流システム

情報システム及びサービス委員会 (INFCO)

Committee on Information Systems and Services

INFCO は、会員団体にはPメンバー又はOメンバーとして、また通信会員にOメンバーとして参加できるよう、開放されている。

Pメンバー：63ヶ国　Oメンバー：19ヶ国

委任事項

- ・ ISONET の総会として活動すること、並びにその立場から ISONET 憲章に述べられた目的の促進。
- ・ 規格、技術基準、及び関連事項について情報センター活動の調整を援助。
 - 規格及び関連情報の分類と索引、情報処理のための共通システムを勧告。
 - 個々の情報センターやネットワーク全体の業務の中での国際規格使用の奨励。
 - センター間の知識や経験の交流促進及び情報担当職員の訓練奨励。
- ・ 他の国際的な情報ネットワークとの有益な関係の育成。
- ・ 規格、技術基準及び関連事項についての科学的、技術的情報の編集、保管、検索、応用、普及、及び促進に関係した上記及び他の事項の総会への勧告。

ISO 情報ネットワーク (ISO Information Network)

ISO 情報ネットワーク (ISONET) は、一貫した情報システムへの ISO 会員の情報センターと中央事務局の ISO/IEC 情報センターの連結により、規格及び規格に類する文書に関する情報の国際的及び国内的な交流を調整及び組織化する。(85ヶ国が参加)

ISONET 運営委員会は、ISONET の最高執行機関である。議長及び委員会メンバーは、INFCO により指名され、議長指名は ISO 理事会により正式に認められる。

理事会 (Council)

ISO の運営は、主要役員及び18の選ばれた会員団体からなる理事会によって決定される。

理事会は、財務監事、12の TMB メンバー及び政策開

発委員会の議長を指名する。理事会は、中央事務局の年間予算も決定する。

1998年1月からの理事会メンバー18会員団体は次の通りである。

AFNOR	フランス	(1998)
ANSI	米 国	(1998)
BIS	イ ン ド	(1999)
BSI	イギリス	(1999)
DIN	ド イ ツ	(1998)
EOS	エジプト	(1998)
ICONTEC	コロンビア	(1998)
IRAM	アルゼンチン	(1998)
JBS	ジャマイカ	(1999)
JISC	日 本	(1999)
SAA	オーストラリア	(1999)
SAZ	ジンバブエ	(1998)
SCC	カ ナ ダ	(1999)
SIS	スウェーデン	(1999)
SNZ	ニュージーランド	(1998)
SNV	ス イ ス	(1999)
TCVN	ベトナム	(1998)
TSE	トルコ	(1999)

* () は、任期。

理事会の議長は、会長がそれを選択する場合は会長が、そうでない場合は副会長 (政策担当) が努める。

技術管理評議会 (TMB) Technical Management Board

理事会で指名された議長及び12名のメンバーで構成する。技術管理評議会の事務局は、中央事務局内に置く。

委任事項

- ・ ISO の組織、調整、戦略企画、及び専門業務の計画に関するすべての事項について、理事会へ報告並びに関連ある場合の助言。
- ・ ISO 専門活動の新分野に対する提案の審査、及び TC の設置及び解散に関するすべての事項についての決定。

【資料4-4】ISO TC/104 (Freight Containers) 各 SC、WG 関係者

各 会 合	役 職	氏 名	所 属 先
TC104	Chairman	Mr. Michel T. Bohlmann	Sea Land Services, Inc. New Castle, U.S.A.
	Secretariat	Ms. Marisa Topping	ANSI : American National Standard Institute New York, U.S.A.
SC 1 : (General purpose Containers)	Chairman	Mr. Michel Hennemand	BV : Bureau Veritas Paris, France
	Secretariat	Ms. Annie Gouet	AFNOR : Association française de normalisation Paris, France
WG 1 : (General Cargo)	Convenor	Mr. Michel Hennemand	(同 上)
WG 2 : (Handling and Securing)	Convenor	Mr. Hans. E. Gustaffson	SIS : Standardiseringen i Sverige (Swedish Standards Institution) Stockholm, Sweden
WG 2 : (Handling and Securing)	Secretariat	Mr. Lennart Persson	SMS : Svensk Material & Mekanstandard (Swedish Material and Mechanics Standards) Stockholm, Sweden
WG 3 : (Straddle Carriers for Freight Containers, Stability Calculation)	Convenor	Mr. Udo. Mehlberg	Port of Tacoma Tacoma, U.S.A.
SC 2 : (Specific purpose Containers)	Chairman	Mr. Edmund J. Brookes	The Chamber of Shipping London, U.K.
	Secretariat	Mr. Brian Such	BSI : British Standards Institution London, U.K.
WG 1 : (Thermal Containers)	Convenor	Mr. Rebert Heap	CRT : Cambridge Refregigeration Technology Cambridge, U.K.
	Secretariat	Mr. Brian Such	(同 上)
WG 4 : (Tank Containers)	Convenor	Mr. Robert E. Fossey	Containers & Pressure Vessels Ltd. Monaghan, Ireland
	Secretariat	Mr. Brian Such	(同 上)
SC 4 : (Coding, Identification and communica- tion)	Chairman	Dr. Cristoph Seidelmann	DIN : Deutsches Institut für Normung e.V. (the German Institute for Standardization) Berlin, Germany
	Secretariat	Mr. Walter Sicks	FAKRA : Der Normenausschuß Kraftfahrzeuge Frankfurt, Germany
WG 1 : (Visual markings and their coding)	Convenor	Mr. Edmund J. Brookes	(同 上)
WG 2 : (AEI for containers and container related equipment)	Convenor	Mr. Goh Hock Nguan	PSB : Singapore Productivity and Standards Board Singapore
	Secretariat	Mrs. Barbara Bok	PSB : (同 上)
WG 3 : (Communication and terminology)	Convenor	Mr. Michael Arrow	IICL : Institute of International Container Lessors New York, U.S.A.

【資料4-5】「背高海上コンテナ委員会」について

1. 目的及び設置

- (1) 背高海上コンテナの国内輸送に関し、交通の安全の確保のため、官民共同で必要となる安全対策を検討し、推進するとともに輸送経路のとりまとめ業務を行うことを目的として「背高海上コンテナ委員会」(以下「委員会」という)を設置する。
- (2) 設置年月日 平成10年3月24日

2. 業 務

委員会は、次に掲げる業務をつかさどる。

- (1) 背高海上コンテナ輸送の確保のため輸送許可に付される条件及び指導事項について関係者が遵守するよう指導を徹底するなど安全対策を検討、推進すること。
- (2) 関係業界団体のとりまとめを行い、関係行政機関との窓口となること。
- (3) 輸送経路を取りまとめること。
- (4) その他背高コンテナ輸送の安全の確保のため必要な

4. 物流システム

事項。

3. 委員会の構成

- (1) 委員会は、委員長及び委員をもって構成し、委員長は関係業界団体である委員の互選による。
- (2) 委員会は、次の関係業界団体及び運輸省で構成する。
 - (社)日本船主協会
 - (社)全日本トラック協会
 - (社)日本荷主協会
 - (社)日本インターナショナルフレイトフォワードーズ協会

外国船舶協会

日本海運貨物取扱業会

運輸省海上交通局外航課

運輸省自動車交通局貨物課

- (3) 委員会は、必要があると認めるときは、上記以外の者を委員会の会議に参加させることができる。

4. 事務局

- (1) 委員会の事務は、委員長の属する団体が行う。
- (2) 輸送経路をとりまとめる事務は、社団法人全日本トラック協会が行う。

5

港湾関係

この章のポイント

- ・米国行政府が発表した港湾サービスユーザーフィー制度法案に対し、CENSA を通じ反対を主張。
- ・パナマ運河のパナマ政府への返還に先立ち、運河委員会と意見交換。
- ・運政審が港湾運送事業の規制緩和に関する最終答申。
- ・1999年5月28日、FMC が日本の港湾慣行の改善を促すために邦船3社に課していた制裁措置規則を撤回。
- ・港湾審に「経済・社会の変化に対応した港湾の整備・管理のあり方について」が諮問。
- ・安教審が1999年7月より横浜港の強制水先対象船型（除危険物船）を3,000トンに引上げる旨の中間答申。

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

5・1 国際港湾関連

5・1・1 米国港湾サービスユーザーフィー制度法案について

[概要と直近の状況]

米国港湾の航路／水路、港湾の浚渫維持費用は、米国から輸出入及び移出入される貨物価格の0.125%を「港湾維持税(Harbor Maintenance Tax : HMT) (注1)」として荷主から徴収し、財務省が管理する「港湾維持信託基金」(Harbor Maintenance Trust Fund)に積み立てられ、単年度毎に議会の承認を経て予算化され、支出される仕組みになっている。

浚渫維持作業を担当する当局は、米国陸軍工兵隊(U.S. Army Corps of Engineers)である。

1998年3月31日、米国連邦最高裁判所が、HMTを輸出貨物に課徴するのは米国憲法に違反(注2)しており、国はこれを輸出業者に返還するよう求める判決を下した。

行政府(財務省及び陸軍工兵隊)は、浚渫維持費用の代替財源を確保するのみならず、新たに港湾改善計画等港湾施設の建設等費用に充当する目的で、現在のHMTの仕組みを全て廃止し、新たに港湾の

直接の利用者の一つである商業船舶から、船種別に純トンをベースにした港湾サービスユーザーフィー(Harbor Services User Fee : HSUF)制度(以下、第1次案)を設ける旨を98年8月下旬に発表した。

しかしながら、これは周囲の強硬な反対と、議会での審議日程の関係から法案には至らず、結局、同年10月、議会の閉会とともに立ち消えとなった。

本件は国家予算の確保という命題を抱えており、行政府は必ず次期第106議会での巻き返しを図るものと強く観測されていたところ、99年5月26日、行政府は、前年に提出したものとほぼ同じ内容の制度に関する法案(以下、第2次案)を議会上程した。

当協会が加盟する国際的な海事団体組織である「日本・欧州船主協会評議会(CENSA : Council of European & Japanese National Shipowners' Associations)」は当初より、そもそも港湾は自国の経済を支える基本的なインフラの一つであり、その維持管理については国家が一元的に責任を有するべきものであること、本ユーザーフィーは業界にとって非常に大きな負担となること、商業船舶のみを対象とした偏向的な制度であること等を主な理由として、こ

れに反対する活動を他関係経済団体とともに強力に推進してきたところであるが、法案として議会上に上程されたことを受けて、現在は CENSA 非加盟船社にも広く呼びかけて、反対グループを結成して、関係有力議員に対する働きかけを強化している。

一方、議員の中にも、港湾の浚渫維持費用は国家の一般財源から賄うべきとする考えがあり、これが法案の形で議会上に上程されている。

99年6月末現在、これら法案は下院運輸・インフ

(注1) 港湾維持税 (Harbor Maintenance Tax : HMT)

- ・1986年に大水深航路の浚渫維持管理費の65%を賄う目的で「米国水資源開発法 (Water Resources Development Act of 1986 : United States Code ; Title 33-NAVIGATION AND NAVIGABLE WATERS, Chapter 36に定めるもの)」で、措置されたもの。
- ・徴収対象は米国への商業貨物で、輸出入/米国内移出入貨物の価格 (FOB 価格) に応じて課徴される。徴収時期は、輸出貨物の場合には米国で積み込んだ時であり、その他の場合には降ろした時とされている。また支払義務者は、輸入貨物にあっては輸入業者が、輸出貨物にあっては輸出業者とされ、その他の貨物の場合には荷主とされている。
- ・税率は導入当初は、0.04%、91年1月1日以降0.125%である。
- ・徴収された費用は、“Harbor Maintenance Trust Fund”に積み立てられる。この“Fund”は米国財務省に設けられ、陸軍工兵隊の管理の下、米国沿岸及び五大湖周辺の港湾で、同隊の行なう航路の運営及び浚渫維持費用に充当される。
- ・アラスカ/ハワイ/米国の漁獲は適用除外。アラスカ原油は適用、等。

(United States Code 第4461条 : Title 26 ; INTERNAL REVENUE CODE, SUBTITLE-D : MISCELLANEOUS EXCISE TAXES, CHAPTER 36 -CERTAIN OTHER EXCISE TAX, Subchapter A : Harbor Maintenance Tax)

ラ委員会で検討予定とされているが、今後の具体的な審議スケジュール等は不明である。

[これまでの経緯]

1995年10月下旬、米国の靴メーカーである U.S. Shoe Corp. が国を相手取って、HMT の違憲性と課徴金の返還を求めている裁判で、米国国際取引連邦裁判所 (The U.S. Court of International Trade) が、現行の HMT を輸出貨物に課徴するのは違憲であるとの判決を下した。

これは、HMT の違憲性に関する司法判断としては、最初のもので、同社の他にも約120の輸出業者/荷主が、個別に同様の提訴を行っていた。

これに対して司法省は HMT を管理する米国陸軍工兵隊 (the U.S. Army Corps of Engineers) の訴訟代理人として、ワシントンの連邦巡回控訴裁判所 (U. S. Court of Appeals for the Federal Circuit) に控訴したが、1997年6月2日、同裁判所も、下級裁判所の判決を確認するとともに、HMT の徴収禁止と既に徴収された税の返還を国に対して命令した。

同年8月には、司法省は最高裁に上訴し、本件は最高裁の場で争われることとなった。

このように HMT の違憲性を巡る論議がたびたび司法の場で取りざたされ、何れも国側の敗訴となる中、1998年1月に、米国の荷主企業及び関係企業約1000社弱で構成する荷主団体である NITL (National Industrial Transportation League) は、最高裁に対して下級裁判所の判決の確認を求める「要請文書 (amicus curiae brief)」を提出した。

一方、HMT の輸入貨物に対する課徴についても、これを GATT 違反として、同年2月、EU/日本/カナダ/ノルウェーが WTO に提訴した。なお、紛争パネルでの協議までには至っていない。

上記の通り1998年3月31日に最高裁が下級裁判所の判決を支持する旨の判断を下し、HMT の輸出貨物部分に係る課徴は違憲であることが確定した。

最高裁判断の拠所は以下の通りである。

(注2)

・米国憲法に、「Article I、Section .9、Clause 5 : “No Tax or Duty shall be laid on Articles exported from any State .” という規定があり、これに違背している。また、HMT を税ではなく、ある種の「利用料」と言えるかという点については、合憲的な「利用料」とは：

- 1 憲法上保障された利益に対して差別的でないこと、
- 2 (サービス、施設を) 平等に利用したものであること、
- 3 徴収過剰でないこと
が要件であり、現行 HMT の場合、これらの要件を満たさない上、
- 4 港湾の利用と浚渫の需要との関係を公正に算定したものに基いていない、
- 5 HMT は従価方式(貨物価格の0.125%)であり、その額の大小は、荷主が享受する港湾サービスと相互関係を持たない、
- 6 浚渫維持と、例えば船舶の大きさやトン数、港での停泊時間、港湾の浚渫を含むサービスの内容等その要因との間に、密接な相互関係が薄い
などと指摘し HMT は違憲である、とした。

なお、本判決を受けた政府は同年4月25日付で輸出貨物に対する課徴を停止(但し、輸入貨物及び国内移出入貨物については課徴を継続)することを決定するとともに、同年5月7日までに国際取引連邦裁判所に荷主が返還申請を提出した場合、その了解後、当該提出日より2年18ヶ月に溯り、還付を受けられることを発表した。

【第1次 Harbor Services User Fee (HSUF) 案の発表】

1998年6月に、クリントン大統領が、HMT の代替制度の検討を行政府に指示している旨、発表し、

同年8月24日、行政府から「HSUF の概要ペーパー」が公表された。

その骨子は以下の通りである。

- ・創設の目的：健全な港湾制度が、強力な国家経済の確保に果たす重要な役割を認識しつつ、その安全性、信頼性かつ効率的な機能を確保する。そのために下記の措置を講じる。

- (1) HMT の徴収及びその受け皿である Harbor Maintenance Trust Fund を廃止する。

そして新たに HSUF を徴収し、さらにその受け皿として Harbor Services Fund を設置し、積み立て上限を現行の5億ドルから9億8000万ドルに引き上げる。

- (2) 支弁目的を以下の通りとする。

- 1 陸軍工兵隊の行なう航路／港湾計画に対する支出の全額
- 2 セントローレンス開発公社の行なう維持・運営事業費用の全額
- 3 Fund の一般管理費用
- 4 航路及び港湾開発計画の建設費用の連邦負担部分の全額
- 5 浚渫作業に係る予備的機材等の維持に必要な追加費用
- 6 利用料の維持管理費用
- 7 年間5億ドルを上限とするバースエリアの浚渫、バルクヘッドの建設・維持。若しくは将来的な港湾計画に係る非連邦当事者に対する預託金(クレジット)等

注1：1～3は現行のHMTの支弁対象となっている。4～7が追加費目として提案されたもの。

注2：維持作業の主なものは、浚渫作業であり、港湾開発計画作業の主なものは航路の増深化であるとしている。

- (3) 徴収方策

- 1 対象を米国内の水路及び港湾施設の「主たる利用者、すなわち商船の船主／運航者」とする。
- 2 徴収基準は、船舶の純トン数(net registered tonnage)を基本に“若干の調整率”(純トン数

に含まれない旅客／貨物スペース)を加えた独自の単位として“VCU”(Vessel Capacity Unit)を設定し、これに基づく基本料率を、各船種毎に以下の通り設定して、米国への「航海」毎に徴収する。

3 料率体系

ア) General Ships (コンテナ船、一般貨物船、その他専ら完成品輸送を目的とする船舶) :

0.60~0.65ドル/1VCU×2.25港×2倍(注3)

イ) Specialized dry bulk ships and barges (穀物、石炭、肥料等乾貨物を契約により若しくは専有的に輸送するもの) :

0.08~0.12ドル/1VCU(一商業航海当たり)

ウ) Tankers and barges (原油、石油精製品等液体貨物を契約により若しくは専有的に輸送するもの) :

0.22~0.30ドル/1VCU(一商業航海当たり)

エ) Cruise ships (旅客を輸送するもの) :

0.06~0.09ドル/1VCU×2倍

(注3)

一般貨物船は米国内において平均2.25港に寄港することと、浚渫需要が他船種より大きいこと、隻数の多さ等のため、最初港と最終港の2回徴収する。旅客船についても同様の理由により最初港と最終港の2回徴収するという趣旨。

[第1次案に対する内外関係者及びCENSAの対応]

本制度案は一般貨物船、特にコンテナ船や自動車専用船等の専ら最終製品を輸送する船舶に対してより高額な料金体系となっていること、その理由として複数港への定時入港や隻数の多寡を挙げているが、浚渫の必要性の理屈付として無理があることを初め、VCUの具体的内容等不明確な点が多い等の理由から、当初より、海運業界を初め荷主業界等の民間業界や港湾管理者からも強い反対の声が挙がった結果、関係業界が幅広く集まって“1998年港湾サービス基金案に反対する期成同盟”(Organizations Against

1998 Harbor Services Fund Proposal)を結成、インターネット等を通じて内外に対して、その意見を主張した。

一方、行政府が発表した「概要ペーパー」のみでは詳細が分からず、また、「VCU」や「航海」の定義が不明確であること、浚渫の必要性を純トン数の多寡に求める背景(喫水と純トン数は関係を持たない)が不明であること、各船種毎に設定されている基本料率と、その船種との関係も不明確であることなどが指摘されていた。

また米議会内部でも利害関係者との十分な事前協議を経ないで法案を上程しようとする行政府の対応を否定的に捉える意見があったこと、「概要ペーパー」の発表時期が8月下旬であり、議会閉会まで期間も残り少ないことから、今会期中の法案上程・成立は難しいとの観測が強かった。

しかしながら、CENSAは、早期の対応が肝要との判断の下、制度案の「概要ペーパー」が発表された直後にワシントンで会合を持ち、海運業界を初め荷主団体等関係経済団体に幅広く呼びかけ、HSUFに反対する期成同盟を結成するとともに制度案の法的検討を初め、経済的影響の試算、関係議員に対するロビーイング活動を開始した。当協会は、これに先立ち、港湾物流幹事会(国際問題担当)を開催した上で、同会合に下記を骨子とする主張を展開した。

[HSUFに対する当協会の基本的考え方]

1. 港湾は、物流インフラの根幹を成す公共施設であり、国家財産的性格を有することから、その整備・運営・維持管理は国家若しくは港湾管理者によってなされるべきであり、従って費用についても基本的には国家予算から全額充当されるべきである。
2. (自国港湾の維持管理費用を)諸外国の船舶にまで過大に負担を強いることは船社経済のみならず国際貿易の拡大を阻害するものであり、自由貿易の促進という世界共通の通商政策に反する。
3. 同様の方策を諸外国が模倣する懸念もあり、世

界海運の健全な発展を阻害する。

4. 現行 Fund の使途を精査し、効率的且つ透明性の高い基金運営をすべき。
5. 上限枠の見直しや現行徴収基準の引き下げも検討すべき。

このような中、9月17日に CENSA 他民間関係団体は、連名で、上下両院の各関係委員会委員長宛てに反対の趣意書を送付した。(資料5 1参照)

こうして、内外の激しい反対運動に遭い、結局、10月20日の第105回米議会の閉会までに HSUF 制度案(第1次案)は法案として上程されず、消滅した。

[第2次 HSUF 案について]

第105回議会で立ち消えとなった HSUF 制度案であるが、本件は国家予算の確保という命題を抱えており、従って、行政府は近いうちに再度代替案を提示してくるだろうとの観測は、常に流れていた。

CENSA としても第105回議会議閉会後も海運業界の考え方等を積極的に議会関係者に対して伝える等の活動を継続していた。

このような不安定な状況の中で、翌年1999年2月1日、クリントン大統領が、第106回議会で2000財政年度予算教書を提出、港湾の浚渫維持及び開発計画に当年度予算として9億5100万ドル(港湾建設/その他関連費用:2.58億ドル、維持/運営費用:6.93億ドル)を要求するとともに2001財政年度以降5年間の予算枠として9億8000万ドル(同:3.00億ドル、同:6.00~6.50億ドル)を上限とする要求に関する説明を議会に対して行ない、そこにおいて、行政府としては依然としてユーザーフィー制度を創設したい意向であることを改めて示した。

一方、議員の間にも、国家経済安全保障上、港湾整備の重要性を認識する意見が巻き起こり、99年3月24日、ボルスキー(Borski)議員及びオバスター(Oberstar)議員より、浚渫維持費用を国家の一般財源から充たさせる旨の法案(H.R. 1260)が議員立法の形で下院に上程され、下院運輸・インフラ委

員会(the House Committee on Transportation and Infrastructure)及び同歳入委員会(the Committee on Ways and Means Committee)において検討が付託されることとなった。またボルスキー議員は関係議員に対して、本法案の支持を求める要請文書(いわゆる“Dear Colleague Letter”)を送付した。

「米国港湾管理者協会(AAPA: American Association of Port Authorities)」は本法案の支持をいち早く表明している。

1. 法案番号: H.R. 1260

(H.R.: House of Representative の略称)

・名称: Support for Harbor Investment Program Act (略称: the SHIP ACT)

正式名: A bill to amend the Internal Revenue Code of 1986 to repeal the harbor maintenance tax and to amend the Water Resources Development Act of 1986 to authorize appropriations for activities formerly funded with revenues from the Harbor Maintenance Trust Fund.

2. 法案の内容

- 1 「内国歳入法」(the Internal Revenue Code of 1986: 連邦税法ともいべきもの)に定める現行港湾維持税の徴収規定を廃止する。
- 2 同税の積み立て先である「港湾維持信託基金」(the Harbor Maintenance Trust Fund)の運用を定める「連邦水資源開発法」(the Water Resources Development Act of 1986)に新規定を追加し、財務長官に対して当該基金からセントローレンスシーウェイの運営と維持費用及び米国国内港湾並びに内陸港湾全てに係る運営と維持費用に必要な支出権限を付与する。

このように関係議員の間からも自国港湾の管理費用について、これを内外の商業船舶のみに求めようとする行政府提案を疑問視する声も挙がる中、同年

4月22日、行政府は「第2次 HSUF 法案」を一般に公表。その中で行政府は、将来、これを議会上程するとした。

HSUF 制度第2次案は、先の第1次案と方向性は大きく変るところは無い。しかし、料率体系には変更が加えられ(資料5 2参照)またコンテナ船及び旅客船については料率算定基礎も他船種とは異なったものとされた。これにより、特にコンテナ船は非常に高額な利用料を課徴されることとなった。(資料5 3参照)

【CSG/US Dialogue 及び HSUF 法案の上程】

上記の通り、利用者に対する非常に高額な負担を強いる制度案が公表された時期とタイミングを同じくして、米国を除く先進国海運担当官で構成するCSG(注4)と米国との協議がワシントンにおいて1999年5月6日~7日に予定され、議題にHSUF制度案が挙がっていたため、当協会は、事前に本会合に出席する運輸省と会合を持ち、本件に関する当協会の基本的考え方は、前年98年の第1次案が発表された際のものとは異なることではないとした上で、下記を骨子として口頭での申し入れを行なった。

- 1 本案は米国港湾の一利用者である商船のみに不合理な経済的負担を課すもので、基本的に反対である
- 2 一部船種(コンテナ船や旅客船)に著しく過大な負担を強いるものとなり不当である
- 3 全体的に不明な点(徴収単位の根拠や料率の正当性、本案の及ぼす経済分析の無さ)が多い
- 4 Dialogue の場で政府としてもこの趣旨で本案に強く反対意見を反映して欲しい。

また、99年5月25日に開催した第8回アジア船主フォーラム総会及び第8回日韓船主協会会談においては、本HSUF制度については海運業界はもとより、他の業界とも一丸となって強く反対すべきであることで認識が一致した旨を共同声明の中に盛り込み、内外にアジア船主の考えを広くアピールした。

因みに当協会が5月下旬に加盟船社にヒアリングを行なう等して、わが国業界への影響額を試算したところ、1年間で約110億円に上ることが判明した。特にコンテナ船の運航による負担額だけで約72億円となる。

(注4) CSG: Consultative Shipping Group (先進国海運担当官会議)

米国を除く先進海運国の海運当局により構成される機関で、米国の保護主義的な海運政策や発展途上国の自国海運優遇政策等に対する先進海運国の対応について協議し、当協会加盟のCENSA意見等を踏まえつつ各方面への意見反映を行なっている。

加盟国: 日本、ノルウェー、スウェーデン、デンマーク、フィンランド、ベルギー、オランダ、イギリス、フランス、ドイツ、イタリア、スペイン、ギリシャ、ポルトガル(14ヶ国)

一方、CENSAは、米国に寄港するCENSA非加盟船社にも幅広く呼びかけ、本法案に反対する船社グループ(Carriers Against Harbor Tax: CAHT)を結成(メンバーは資料5 4の通り)し、一層幅広い反対活動を行なうこととなった。

また1999年5月26日に下院運輸・インフラ委員会の下部組織である“水資源並びに環境問題に関する運輸及びインフラ小委員会”(the Transportation & Infrastructure's Subcommittee on Water Resources & Environment)において、関係者を交えたヒアリングが行われ、CAHT等の利用者団体を初め、NITL等荷主団体もこれに出席し、本法案に基本的に反対であること、法案上程前に行政府は民間側ともしっかりとした協議の場を持つべきこと等を強く主張した。

また海運業界以外でも、上記の「米国港湾管理者協会」(AAPA)を始めとし、NITL、鉄鋼、穀物、農産物等製造業者団体、各個別船社、鉄道事業者等非常に幅広い関係者53の団体・企業連合が、“1999年HSUF反対期成同盟”(Organizations Against 1999

Harbor Services Fund Proposal)(メンバーは資料5-5の通り)を結成し、以下を趣旨とする共同声明を4月23日に発表した。CENSA や ICS もこれに加盟している。

なお、前述の通り同“Organization”は第1次案の際にも同盟を組んで反対している。

HSUF 反対期成同盟の考え方の骨子

- ・期成同盟は、HSUF 案に反対。行政府案は複雑な問題に対する性急過ぎる解決方策である。
- ・民間側の反対により、行政府は第1次案の提出を遅らせることとなった。これは港湾、荷主、船社及び労働組合が一丸となって反対した結果である。
- ・輸出貨物に対する課徴が違憲であっても、現行基金には十分すぎるほどの余剰が発生しているので、財政危機は喫緊の課題ではない。
- ・浚渫維持に対する政府の財政負担責任を投げ出すものである。
- ・港湾の受益者は非常に多岐に亘るにも拘らず、特定の当事者に過大な負担を課すものである。
- ・穀物、石炭等米国輸出貨物の国際競争力喪失に繋がる。
- ・船舶は米国を抜港し、その結果、雇用の喪失、陸上輸送の混雑(環境への悪影響も)に繋がる。
- ・海運業界は、他の利用料等ですでに多大な負担を強いられている。
- ・米国の外国貿易量の95%以上及び同価格の75%以上は港湾を通じており、浚渫維持費用(の充当)には優先順位が与えられるべき

しかしながら、行政府は、ヒアリングの行われたその当日、下院運輸・インフラ委員会 Shuster 委員長及び Oberstar 副委員長名で法案を上程した。概要は下記の通りである。(なお、Oberstar 議員は、浚渫維持費用を国庫から充当する法案(H.R. 1260)を提出した Borski 議員の支持者であるが、これはあくまでも法案上程のための手続きに過ぎず、提出者本人が法案に反対でも特に問題はない。)

- ・議会提出日：99年5月26日
- ・担当委員会：下院運輸・インフラ委員会
- ・提案者(SPONSOR)：Bud Shuster(共和党)下院運輸・インフラ委員会委員長
- ・法案支持者(COSPONSOR)：James L. Oberstar(民主党)同副委員長

[法案の構成等]

法案番号：H.R. 1947

法案の名称：

- ・正式呼称；A bill to provide for the development, operation, and maintenance of the Nation's harbors, and for other purposes.

- ・一般呼称；Harbor Services Fund Act of 1999

法案の構成

- ・前文：法案の目的、提案者氏名等

(前文で、「法案は Shuster 議員(下院運輸・インフラ委員会委員長)及び Oberstar 議員(同委員会水資源・環境小委員会副委員長)が“(行政府の)要請により”提出した」とある。)

- ・第1条：“SHORT TITLE(法案の一般呼称)”

- ・第2条：“HARBOR SERVICES FEE [港湾サービスフィー(の課徴方法等)]”

(この規定は、課徴対象船(commercial vessel)、支払義務者、各船種毎の料率、適用除外、具体的な徴収方策(財務省の所掌とする)、罰則規定や歳入/歳出バランスの定期的調査及び歳入超過の際の料率引き下げ幅の決定権(陸軍の所掌とする)等を定める。)

- ・第3条：“HARBOR SERVICES FUND(港湾サービス基金)”(の創設)

(“基金”の支弁対象費目等)

- ・第4条：“CONFORMING AMENDMENTS(整理条文)”

(第3条の関係で、現行の関連条文を整理するもの)

- ・第5条：“DEFINITION(定義)”

（“ Vessel Capacity Unit (VCU)” は、1 VCU = 1 純トン / 1 総トンとして換算。）

・第6条：“EFFECTIVE DATE（施行日）”
（本年10月1日）

[今後の対策]

本件は、港湾の浚渫維持に係る費用負担の問題であるが、背景には運輸インフラ延いては国家経済インフラとしての港湾の維持管理・運営をどうすべきかという大テーマをかかえているだけに根の深い問題となっている。

当協会は、あらゆる機会を通じてこれに反対する方針であるが、現時点で、本法案の行方は全く見えてこない。

下記の通り、議会の審議日程は決して余裕のあるものではなく、港湾と予算という要素を持っている

こともあり、議会若しくは行政府において、ぎりぎりの調整が水面下で図られた結果、突然、本法案が通過する危険性も決して否定できない。

今後は一層、情報収集を強化し、関係議員への働きかけ等の方策もふくめ、より効果的でかつ迅速な対応を検討してゆくこととしたい。

[第106回議会審議日程] (1999年)

5月28～6月1日（上院は4日）

：休会（戦没者追悼記念日）

7月3～11日：休会（独立記念日）

8月7日～9月7日：夏休み

10月9～11日（上院）：秋休み

10月29日：閉会予定日

以 上

[資料5—1]

September 17, 1998

The Honorable William V. Roth, Jr.

Chairman

Senate Finance Committee

United States Senate

Washington, DC 20510

Dear Mr. Chairman

The Clinton administration is soon expected to forward to Congress a legislative proposal designed to replace the Harbor Maintenance Tax which is used to finance operational and maintenance dredging in our ports. We oppose this controversial proposal.

Last spring, the Supreme Court found the export portion of the Harbor Maintenance Tax to be unconstitutional. Collection of the tax ceased although the import and domestic portions continue to be collected. The tax still being collected more than meets the federal obligation to fund operational and maintenance dredging.

When the decision was handed down, there began a concerted effort among government agencies, including the Army Corps of Engineers and Office of Management and Budget, to design a replacement funding mechanism which would meet legality tests.

The deliberations of the government group took place in executive session for over five months. Fortunately, in mid-August, Dr. Joseph Westphal who had recently been confirmed as Assistant Secretary of the Army for Civil Works, met with several representatives from various segments of the maritime community and indicated that industry would have the op-

portunity to review and comment on the administration's proposal.

On August 31, Sept 1 and 2, a series of three meetings were convened by the Corps, OMB and other government agencies with representatives of ports, carriers, and shippers. Representatives from the organizations listed below attended one or all of the meetings. While appreciating the opportunity to be briefed, we did not participate in the development of the proposal. It should be noted that we received a four page outline of the proposal one week prior to the meeting. The proposal is for a Harbor Services User Fee.

Unfortunately, the proposal does not take into account the impact on any segment of the maritime community, the ability of the U.S. to be a competitor in world markets, nor the consequences on U.S. consumers who are dependent on U.S international trade. During the short review, a number of serious policy questions became evident. These include :

- Is this proposal a user fee or a tax ?
- Dose the proposed Harbor Service User Fee meet the Supreme Court test for constitutionality ?
- Major questions of equity among ports remain.
- The proposal utilizes ship measurement units which are totally new and not recognized by the international maritime community.
- The administration's proposal significantly expands the scope beyond currently authorized purposes.
- Cargo diversion to non-U.S. ports and/or other modes is not addressed.
- Competitiveness effects on U.S. trade, both domestic and international, have not been addressed.

There are many shortcomings in the administration's proposal. Those noted above and others were raised at the meetings ; however, it was stated by the government representatives that in spite of no support for the proposal from the affected industry, the Administration would nevertheless transmit its proporsal to Congress.

Mr. Chairman, the undersigned want you to know that we oppose the administration's proposal. It dose not have our support nor, to our knowledge, is there support from any interested industry participants. While we recognize the need to have navigable waterways to move international commerce, we must proceed to develop a plan that takes into account the views of industry and government together. We are willing to work with the administration, other stakeholders, and members of Congress, during the next Congress to address this very complex issue and develop a plan which makes sense for America.

Sinceraly,

American Association of Port Authorities
Kurt J. Nagle
President & CEO 708/684 - 5700

American Iron & Steel Institute
Andrew G. Sharkey
President

Chamber of Shipping of America
Joseph J. Cox
President & CEO

Council of European & Japanese National
Shipowners' Association
Lars Kjaer
Washington Representative

5. 港 湾 関 係

Great Lakes Maritime Task Force
John D. Baker
President

Lake Carriers' Association & American
Iron Ore Association
George J. Ryan
President

National Grain & Feed Association
Kendell Keith
President

National Industrial Transportation League
Peter Gatti
Director of Policy

National Mining Association
Richard L. Lawson
President and CEO

Transportation Institute
Gerard C. Snow
Director, Government Affairs

* 本状は一例として上院財政委員長宛てに出状したもの。

なお、他の出状先は以下の通り。

- 1 下院：運輸・インフラ委員会 (Transportation & Infrastructure Committee) ; Bud Shuster
- 2 同：資源委員会 (Resource Committee) ; Don Young
- 3 同：歳入委員会 (Ways and Means Committee) ; Bill Archer
- 4 上院：財政委員会 (Finance Committee) ; William Roth
- 5 同：環境公共事業委員会 (Environmental & Public Works Committee) ; John Chaffe
- 6 同：通商科学運輸委員会 (The Committee, Science & Transportation Committee) ; John McCain

【資料5—2】HSUF 第1次案及び第2次案の料率体系の比較

主な項目	第1次案(98年8月24日発表)	第2次案(99年4月22日発表)	備 考
徴収方針 ・対象	米国内の航路及び港湾施設の「主たる利用者、すなわち商業船舶の船主/運航者」	運航者	Report Language では、港湾が提供するサービスについては、荷主も直接的/間接的に特別の利益を享受しているとの認識を示している。
・徴収基準	“Vessel Capacity Unit (VCU)”を徴収単位として設け、これに基づく基本料率を各船種毎に設定して、米国内への「航海」毎に徴収する。	同 左	
・VCUの定義	船舶の純トン数(net registered tonnage)をベースに若干の「調整率(“adjustment” : 純トン数に含まれない旅客/貨物スペース算出の為のもの)」を加えた独自の単位。	船舶の純トン数(net registered tonnage) 但し、コンテナ船及び旅客船については、船舶の総トン(gross registered tonnage)	船種によって、VCUの算出根拠に差を設けた。
・料率体系	<p>① General Ships : 0.60-0.65ドル/1VCU×2.25港(*)×2倍(*) (コンテナ船、一般貨物船、その他専ら完成品輸送を目的とする船舶)</p> <p>② Specialized dry bulk ships and barges : 0.08-0.12ドル/1VCU(一商業航海当たり) (穀物、石炭、肥料等乾貨物を契約により若しくは専有的に輸送するもの)</p> <p>③ Tankers and barges : 0.22-0.30ドル/1VCU(一商業航海当たり) (原油、石油精製品等液体貨物を契約により若しくは専有的に輸送するもの)</p> <p>④ Cruise ships : 0.06-0.09ドル/1VCU×2倍(*) (旅客を輸送するもの)</p>	<p>船種に拘らず3000総トンを超える船舶を対象</p> <p>① General Ships : 1VCU/航海当たり : 2.74ドル 基本率/一利用当たり : 0.609ドル (一般貨物、ブレイクバルク、ネオバルク、コンテナ貨物を輸送するもの)</p> <p>② Bulker ships and barges : 1VCU/航海当たり : 0.12ドル 基本率/一利用当たり : 0.06ドル (穀物、石炭、肥料等乾貨物を契約により若しくは専有的に輸送するもの)</p> <p>③ Tankers and barges : 1VCU/航海当たり : 0.28ドル 基本率/一利用当たり : 0.14ドル (原油、石油精製品等液体貨物を契約により若しくは専有的に輸送するもの)</p> <p>④ Cruise ships : 1VCU/航海当たり : 0.12ドル 基本率/一利用当たり : 0.038ドル (旅客を輸送するもの)</p>	<p>① 対象船舶は左記の通り、3000G/Tを超えるものとなった。</p> <p>② 第2次案では、1VCU当たりの「基本率」と同「航海」当たりの料率との関係が不明。第1次案の係数の考え(*)を適用しているものと推察される。 (*) 25港及び2倍の意味 : 一般貨物船は、米国内において平均2.25港に寄港すること及び浚渫需要が他の船種より大きいこと、隻数が多いこと等のため、最初港と最終港の2回徴収するもの。 旅客船についても同様の理由により、最初港と最後港の2回徴収するもの。</p> <p>③ タンカー/バルカーの算定基準が「商業航海」から「航海」に変更された。</p>
・料率の調整		前年の徴収総額を定期的に見直し、船種毎に以下の調整幅を可能とする。 ① バルカー/タンカー/旅客船 増減幅 : 0.05ドル ② 一般貨物船 : 増減幅 : 0.25ドル	料率の上限/下限幅を定める理由をVCU確定のための調整率から、経済事情によることに変更。
・料率の減額		前年の徴収総額より、当年度予算枠が縮小した場合、当該年度において、HSF上限枠を超えない範囲まで料率を減額しなければならない。	上記調整の場合との関係が不明確。同趣旨か?
・適用除外	漁船、ヨット、軍艦等	① 「米国船舶」(vessels of US)若しくはその外局に属するもの ② 港内船 ③ 米国本土/アラスカ/ハワイ等間の商業貨物輸送で専ら当該地で貨物が利用/消費される場合	政府専用船等を除外する理由として行政府は、これが国家の主権に係わるものであり、行政手続きを省く為と説明。
・徴収タイミング		first port	

【資料5-3】米国港湾サービスユーザーフィー（第2次案）における1寄港当たりの負担額試算

1ドル/120円として換算

負担者	徴収基準	負担額
「Federal ChannelのPrimary Users」特に商船の運航者。	<p>1. 対象船種及び徴収体系 基本料率：Vessel capacity unit (VCU) に基づき、下記フォーミュラで徴収を原則とする。</p> <p>[料率フォーミュラ]</p> <p>① General Ships : VCU/2.74ドル/航海 ② Bulker : VCU/0.12ドル/航海 ③ Tanker : VCU/0.28ドル/航海 ④ Cruise Ships : VCU/0.12ドル/航海</p>	<p>① General Ships : ア) コンテナ船 (3,400TEU積み、約46,271G/T)の場合 約12.68万ドル/隻/寄港(約1,521万円) イ) PCC (5,000台積、約15,000N/T)の場合 約4.11万ドル/隻/寄港(約493万円) ② Bulker(パナマックス型、約23,000N/T)の場合 約2,760ドル/隻/寄港(約33.16万円) ③ Tankers(25万D/W、約72,000N/T)の場合 (約2.16万ドル/隻/寄港)(約242.2万円) ④ Cruise ships(28,717G/T)の場合 (約3,446ドル/隻/寄港)(約41.4万円)</p>

【資料5-4】Carriers Against Harbor Tax メンバーリスト

American President Lines	King Ocean Central America, S.A.
Atlantic Container Line	Libra Navegacao S.A.
Central Gulf	Lykes Lines Limited
Cho Yang Lines (USA)	Maersk Line
Chamber of Shipping of America	Matson Navigation Company
Columbus Line	Mediterranean Shipping Co., (USA) Inc.
COSCO North America Inc.	Mitsui O.S.K. Lines
Council of European & Japanese National Shipowners'	National Shipping Company of Saudi Arabia
Associations	Nordana Lines
Crowley Maritime Corporation	NYK Line
Chilean Line, Inc.	Orient Overseas Container Line
D'Amico Societa di Navigazione S.p.A.	P&O Nedlloyd Limited
Ecuadorian Line	Safmarine Bank Line Limited
Evergreen Marine Corp.	Sea-Board Marine, Ltd.
Farrell Lines	Sea-Land Service, Inc.
Hanjin Shipping	Torm Lines
Hapag-Lloyd (America) Inc.	Tropical Shipping
Hoegh Lines	United Arab Shipping Co.
HUAL, North America	Wallenius Holding Inc.
Hyundai Merchant Marine	Waterman Steamship Corp.
International Chamber of Shipping	Wilhemsen Lines USA
Italian Line	Yangming Marine Transport
K Line America Inc.	Zim-American Israeli Shipping Co., Inc.

【資料5—5】 Organization Against the Harbor Services Fund Proposal メンバーリスト

Agriculture Ocean Transportation Coalition	Lake Carriers Association
American Association of Port Authorities	Maersk Line
American Iron and Steel Institute	Maritime Exchange for the Delaware River & Bay
American Forest & Paper Association	National Association of Manufactures
American Waterways Operators	National Association of Maritime Organizations
APL Limited	National Grain and Feed Association
American Great Lakes Ports	National Industrial Transportation League
Association of American Railroads	National Mining Association
Baltic and International Maritime Council	National Waterways Conference
California Association of Port Authorities	North Atlantic Ports Association
California Marine Affairs and Navigation Conference	Pacific Merchant Shipping Association
Central Culf Lines, Inc.	Pacific Northwest Waterways Association
Chamber of Shipping of America	Passenger Vessel Association
Chemical Carriers Association	The Propeller Club of the United States
Coal Exporters Association of the United States	Puget Sound Steamship Operators Association
Coalition of New England Companies for Trade	Sea-Land Service, Inc.
Council of European and Japanese National Shipowners' Associations	South Atlantic and Caribbean Ports Association
Crowley Maritime Corporation	Steamship Association of Southern California
Ecuadorian Line	Steamship Association of Louisiana
Foreign Shipowners Association	Transportation Institute
Golden Gate Ports Association	Union Pacific Railroad
Hampton Roads Maritime Association	United Fresh Fruit and Vegetable Association
International Chamber of Shipping	U.S. Chamber of Commerce
International Council of Cruise Lines	U.S. Council for International Business
INTERTANKO	U.S. Great Lakes Shipping Association
" K " Line America, Inc.	Washington Council for International Trade
	Waterman Steamship Corp.

5・1・2 スエズ・パナマ運河問題

1 . パナマ運河返還に伴う当協会等とパナマ運河委員会との協議について

パナマ運河のパナマ政府への返還に伴う今後の取り扱いを巡る意見交換をするため、当協会は、国際海運会議所（ICS）と共にパナマに赴き、99年3月18日にパナマ運河委員会（PCC）の代表者と協議を

行なった。

当協会からは和田専務理事が出席し、ICSからはウェストファル・ラーセン会長及びホロックス事務局長が参加した。

パナマ運河委員会からは、アレマン事務総長、コーネリソン事務次長、ヴァスケス財務部長、サボンヘ・マーケティング部長ら、約15人の幹部が出席した。

会議では、冒頭、パナマ運河委員会側より、現在進行中の運河改良プロジェクト及び今後の長期整備計画の検討状況について説明が行なわれた。

1997年及び1998年の通航料値上げによる資金を基に、現在続けられている運河改良工事は2002年の完了を目的としている。主たるものは運河通航のボトルネックとなっているゲイラードカットの拡幅及び対面通航の実施であるが、その他に、タグボート・機関車の代替・新規購入、開門開閉器等の設備・機器の更新及び効率化のほか、D-GPSを使用したトラフィック・マネージメント・システムの導入も行ない、全体として20%の効率化を目指すこととしている。

長期的な整備計画では、第3開門の整備を検討しているが、具体的な内容としては、オーバーパナマックス船型に対応したものとする案、小型船舶のみを対象とする小規模の開門とする案、シンクロリフト利用による陸上輸送でバイパスする案などを検討中である。さらに開門開閉に要する追加的水資源の確保も検討されている。運河通航料金制度に関しては、長期的な運河利用のコミットメントに基づく優遇制度を柱として、全般的なレビューが進められている。

最近、懸案となっている百万ドル以下の損害の賠償に関する運河庁の賠償責任の免除及び船主への付保の義務化の問題については、未だ運河庁としても結論を得ていないとのことであった。（「2. パナマ運河通航船舶に対する責任制限問題」参照）

また、パイロット組合による国際的なキャンペーンの実施に伴い、注目を浴びたパイロットの配乗要件の緩和、早期勤奨退職制度の導入、訓練期間の短縮等の問題は既に全て解決した旨の説明があった。いずれも雇用条件に関する労使問題に過ぎないとの説明であった。

さらに将来的な運河整備計画の策定に際して、利用者の需要動向を把握すべく、三班の調査チームを組織して、欧州、北米、アジアに派遣し、船社、荷主等の意見聴取を実施しているとのことであった。

整備計画ではユーザーの需要変化にも柔軟に対応していくシステムにしたいとのことであった。

1997年の世界運河会議を契機に運河庁に設置することが決った諮問委員会については、15人の委員を委嘱すべく選定作業中である。

当協会からは、今後の運河整備計画が利用者のニーズを踏まえ、地道な計画を策定する方向になってきたことを歓迎する旨の意見を述べた。

しかしながら、長期計画の内容となる第3開門の整備方針、シンクロリフト方式の検討状況、追加的水資源の確保策、料金制度の改訂など多くのファクターが不明確な状況では、今後の見通しが立たず、利用者に不安があるので、作業の目的を明確にするよう求めたところ、料金制度の見直しは1年以内に完了の予定であり、また他のファクターについては2年の目途で作業をしているとのことであった。

当協会より、1～2年後に突然最終方針を通告されるのでは対応が困難である旨申し入れたところ、長期計画の策定の前には、十分にユーザーに対する事前説明、ヒアリング等の措置を取っていく旨の回答があった。さらに計画の段階的实施、代替案を常時用意、有利なファイナンスの活用を含め、需要動向の変化に柔軟に対応してゆく姿勢の表明があった。

また、運河委員会で進めているリストラの効果の帰属先について質したところ、将来の通航料金の値上げの抑制の形で運河利用者への還元を考えたい旨の表明があった。

パナマ運河に関しては、今年の年末の返還を契機に、運河の通航条件がパナマの政治的、経済的状況に大きく影響されることのないよう、推移を見守る必要がある。

また、通航料金制度についても、運河の整備・運営コストをベースとする方式から、よりマーケット性を加味した料金制度への移行も予想され、この面からも今後の方向を注視してゆく必要がある。

このため、当協会としては、各国の船主協会及びICSとも連携し、今後とも定期的に運河委員会と意見交換を行なって運河利用者の立場からの申し入れ

を行なっていくこととしている。

2. パナマ運河通航船舶に対する責任制限問題

1999年12月31日、パナマ運河の管理運営はパナマが継承する。

これに伴い、現在、パナマ運河を管理する「パナマ運河委員会」(PCC: Panama Canal Commission)は解散し、新たに「パナマ運河当局」(PCA: Panama Canal Authority)が発足し、引き続き、運河の管理運営に当たる予定である。

そのため、パナマは、PCAを法的に担保するために1997年6月11日、「パナマ運河当局基本法」(Organic Law of Panama Canal Authority)を制定し、PCAの組織、運営及び運河の航行安全並びに営利事業ならしめるための近代化をその目的とすることを定めた。

現在、PCCは、運河返還後も管理運営がスムーズに引き継がれることはもとより、上記の通り、運河を営利事業ならしめるために様々な措置を検討中である。

その一つとして、98年にPCCはICS(International Chamber of Shipping: 国際海運会議所)に対して、運河を通航中の船舶もしくは旅客に発生した損害の内、100万米ドル未満のものについては2000年1月1日以降、賠償に応じないので、自己手配の損害保険への加入を義務付ける考えがあることを伝えてきた。

従来、PCCは、通航船舶等の損害に対しては、その額の多寡に拘らず(故意又は重大なる過失による場合は減額あるが)、賠償していた。損害賠償に係る扱いについて、PCA基本法によると第63条(第4章第2部: 通航に起因する損害)で、“同運河を通航する船舶、貨物、乗組員もしくは旅客について、PCA本体もしくはその雇用する者の過失により損害が発生した場合、「検査官委員会(the Board of Local Inspector: BLI)」の調査結果に基づき、PCAは速やかに損害の査定及び損害賠償金の支払を行なう”と規定されている。

さらに、同法第64条では、“PCAの責任に係る補償限度額及び条件は、「規則」(“the Regulation”)に定める”とあるものの、具体的な補償限度額は明らかにされていない。

一方、運河を通航する船舶には、水先人の乗船が義務づけられており、通常、彼らはPCCの所属である場合が多く、船上での権限は船長に成り代わり、船舶の安全な通航に要する全指揮命令権に及んでいる。

改正内容(案)を受けたICSは、下記の基本的考えを基にPCCと事務局ベースで協議を進めてきたが目立った改善は見られなかった。

このような中、98年10月5日、「運河保険」の問題でPCC代表者がロンドンの損保会社を訪問した機会を捉え、ICSは同会長の同席の下、保険者/保険ブローカー及び被保険者(船社)で構成されるJHC(the Joint Hull Committee. ICS保険委員会委員長及び副委員長が参画)及び国際P.I(船主責任相互保険)クラブとの4者会合を開催し、本件について、改めて、PCCの考えを問いただしたところ、次のような意見が披露された。

(ICS/PCC/JHC/国際P.I.クラブ4者会合でPCCが説明した内容)

責任制限問題について

(1) 船舶に生じた損害

1 100万ドル未満の損害については、過失の度合いに拘らず補償しない。従って運河を通航する際に船主もしくは運航者に対して、100万ドル未満の損害保険の付保を義務付けたい。補償が100万ドルを超える場合は従前通り、BLIの調査結果に基づき過失に応じてPCCが補償するし、上限も設けない。

100万ドルとした理由は、これを超える補償が過去数年間、生じていないこととその範囲であれば船主等に大きな経済的負担が掛からないと判断したことによるもの。

2 98年の場合、26件の事故が発生したが、損害規模は何れも100万ドル以下であり、全額を

PCC が補償したが、それでも総額は年間約400万ドルに上った。この措置により、節減できる資金は運河の航行安全への投資や調査活動費用に回したい。

(2) 船舶が運河施設等に与えた損害

現在は、過失に応じて無制限／免責無しとしていますが、100万ドルを超える損害については過失の有無に関わらず、PCA が填補する何らかの仕組みを検討している。

このように PCC より改めて、責任制限措置を実施したい意向が示されたため、ICS は、パナマ運河問題に個人的に関心を有し、米議会においても有力な John Breaux 上院議員に対して、パナマ運河通航に係る責任制度の変更については、すべての関係者の意見を十分斟酌した上で米議会が決定するものである旨を PCC に対して強調して欲しい旨の書状を送付した。

しかしながら、PCC は、周囲のこのような要請にもかかわらず、98年10月22日付の米国官報 (Federal Register: FR) に、上記責任制限を主旨とする改正規則案を公告 (the Notice of Proposed Rule Making: NPRM) し、同年11月30日を期限として、関係者からのコメントを求めるとした。

規則改正の内容は、現行のパナマ運河関係を規律する CFR (Code of Federal Register: Title 35-PANAMA CANAL, CHAPTER I PANAMA CANAL REGULATION, PART 117 MARINE ACCIDENTS: INVESTIGATION; CONTROL; RESPONSIBILITY) の中に、新たに第117条第7項 (損害保険; 責任制限及び代位弁済) (Insurance; limitation of liability; subrogation) を設けて、運河利用者 (通航船) に対して100万ドル相当の損害保険の付保を義務付けるとともに、PCC の責任を100万ドル超のものに制限する趣旨を盛り込むものである。

本公告を受けて、CENSA/BIMCO (ボルチック国際海運協議会) / ICCL (旅客船国際評議会) / API (米国石油協会) は連名で、また ICS は PCC とのこ

れまでの関係に配慮して個別に、コメントを PCC 宛てに提出した。

その骨子は以下の通りである。

【ICS のコメント (骨子)】

(総論)

- 1 99年における運河の管理運営の移管が完全に、トラブルフリーであることを望む。そのためには運河利用者の信頼と信用を得ることが不可欠。
- 2 98年における事故件数のほとんどが100万ドル未満の補償額であるから、この種の責任制限措置を設けるとの考えは、結局、特殊ケース以外は責任を負わないことになる。
- 3 損害の全額補償制度と水先人に対する船舶の全指揮命令権の付与とは一体的なもの故、これに制限を加えることは、利用者に大きな疑惑を生じさせるとともに新たな制度の提示と理解する。
- 4 責任制限制度が水先人の技量や能力を減殺するとは考えられないが、船長と水先人の関係は間違いなく、変化しよう。

(各論)

- (1) 自家保険及び免責の扱い、船主の填補範囲を選択するようなアイデアは考えられないのか。
- (2) PCC が船主等に義務付けようとする填補範囲について考慮の余地はないのか。
- (3) PCC が損害賠償の責を負わないのであれば、安全運航の責任に縛られない水先人 (の嚮導) について船主や船長が信頼／満足することができなくなるのではないか。
- (4) 運河施設に対する損傷の責任関係が不明確。船体等の損傷を PCC が填補しないなら、(逆に、船舶等が与えた) 運河施設の損傷が100万ドル未満であれば PCC は求償するべきでない。
- (5) 第三者損害に対する補償範囲が不明確。アンカー中の B 丸に PCC 水先人が嚮導中の A 丸が衝突し、A 丸側に全面的な責任がある場合の責任関係は？また、PCC は A 丸の負うべき責任に制限を設けるか？

(結 論)

今回の提案は、正当性を欠き、また船社、保険者の利益に配慮を欠く。PCC は、もっと時間を掛けて十分検討するべきである。

また当協会も PCC に対して、独自に下記を骨子とするコメントを提出した。(資料5 6参照)
ア) ICS/CENSA コメントの趣旨を、そのメンバーである当協会も強く支持すること

〔資料5—6〕

November 30, 1998

Mr. John A. Mills
Secretary
Panama Canal Commission
1825 I Street, NW Suite 1050
Washington, DC20006-5402

Re : Statement of the Japanese Shipowners' Association

The Japanese Shipowners' Association (JSA) is pleased to submit a comment in connection with the Notice of Proposed Rulemaking (NPRM) issued on Federal Register of 22nd Oct, 1998 as to the amendment to the Code of Federal Register : Title 35 PANAMA CANAL, CHAPTER I PANAMA CANAL REGULATION, PART 117 MARINE : INVESTIGATION ; CONTROL ; RESPONSIBILITY.

JSA is a nationwide organization of shipowners, charterers and operators of Japanese nationality, representing 129 companies, of which purpose is to promote free and fair activity in shipping and to contribute to the sound development of the Japanese shipping industry.

To these ends, JSA engage in research on matters related to maritime transport in the public interest, compiles reports, statistics and other material and submit its findings and opinions to government committees and other organizations.

JSA strongly supports the observations made by the International Chamber of Shipping (ICS) and the Council of European & Japanese National Shipowners' Associations (CENSA) to which JSA belongs as a constituent respectively, and JSA reiterates that the current NPRM should be opposed and reconsidered.

Our recent statistics show that number of vessels which are owned or operated by our member shipping companies which transited the Panama Canal during the period from 1st April, 1997 to 31st March, 1998 amounts to 1, 291, approximately 36 million Gross Tonnage and 35million PCNT, tolls paid being 93 million US Dollars.

We are afraid that if this NPRM is implemented, the operation of such vessels will no doubt be much affected adversely, and cannot afford an additional cost to be incurred under the current severe market situation.

Respectfully submitted,

The Japanese Shipowners' Association

Nobuo Masuda
Director General

イ) 今般の NPRM により、当協会加盟会社の同運河通航船に対して経済的に大きな影響を受けることから、当協会はこれに反対するとともに PCC に再考を求める。

ウ) 今回の責任制限措置による追加的コストの負担は受け入れられない。

その後、当初 PCC が意図していた1999年1月1日以降も本規則(案)を施行する動きは全く見られず、また、4月中旬に一部英国の業界紙が伝えたところによると、PCCは、責任制限の下限額を20万ドルに引き下げていることを考えている旨の報道があったが、8月1日現在進展はない模様である。

3. スエズ運河・パナマ運河通航船実態調査

当協会は、例年8月に会員会社の社船及び用船(外国用船を含む)について、両運河に係る通航実態調査並びに通航料支払実績調査を実施している。(資料5 7~10参照)

この調査は、通航料金等運河を利用する船主、通航者に対する経済的影響が及ぶ場合の対応の一助に資することを目的としている。

1997年度実績調査(スエズ運河については97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97年4月1日より98年3月31日まで)によると、スエズ運河の利用船社は96年が12社であったのに対して97年は14社と増加、これに伴い利用延べ総隻数及び延べG/Tベースでも増加(約15% : 883/1,011隻、約8% : 37,491/40,387千G/T)した。また料率の基本となるスエズ運河純トン数(SCNT : Suez Canal Net Tonnage)も約11%増加(38,008千/42,073千トン)したため、全体の通航料も前年比約17%の増加(172,869千/201,497千米ドル)を記録した。

これを船種別で見ると不定期船部門全体が増加傾向を示しており、欧州向け荷動きの活性化が窺い知れる。タンカーがSCNTベースでは前年に引き続き約27%増(808千/1,025千トン)となり、支払い

通航料も約22%増(6,172千/7,539千米ドル)となった。また前年、通航実績のなかった鉱油兼用船も2隻、8万SCNTトンの実績を残している。一方、前年SCNTベースで約37%の大幅減少を記録したバルクキャリアーは、今年度は一転して約19%の増加(3,765千/4,492千トン)を記録、支払通航料も約27%の増加(10,238千/13,031千米ドル)となった。

また自動車専用船はSCNTベースで約17%増加(18,183千/21,224千トン)し、通航料も同様に約24%増加(74,279千/92,394千米ドル)を示した。

定期船部門では、コンテナ船がSCNTベースでほぼ同水準(14,587千/14,494千トン)となったものの、通航料は約7%の増加(77,096千/82,350千米ドル)を記録した。在来定期船はSCNTベースで約12%の減少(610千/538千トン)となったものの、通航料は微減(4,499千/4,450千米ドル)に留まった。

パナマ運河については97年度は前年と同様に16社、延べ1,291隻の船舶が通航した。利用延べ隻数及び延べG/Tベースは3年連続して減少(約4% : 1,350隻/1,291隻、約6% : 38,372千/35,914千G/T)したため、パナマ運河通航トン数(PCNT : Panama Canal Net Tonnage)ベースでも同様(約9% : 38,598千/35,444千トン)であるが、支払通航料は逆に約11%増(83,313千/92,760千米ドル)となった。

このように通航トン数が前年度に比し、減少したにも拘らず、逆に支払通航料が増加した背景には1997年から段階的に導入された料率の引き上げ(97年1月1日 : 8.2%、98年1月1日 : 7.5%)が主な要因と思われる。

これを主な船種別で見ると不定期船部門のうち、タンカーは延べ隻数がわずかに1隻と前年度比10分の1になったことに伴い、PCNTベース及び通航料が約98%減少(286千/5千トン、654千/12千米ドル)した。

一方、前年に通航実績が全く無かった鉱油兼用船

〔資料5—7〕 スエズ運河通航料支払実績推移

暦年	社数	延隻数	延千G/T	延千D/W	延千SCNT	通 航 料			
						千USドル	対前年比	億円(参考)	対前年比
1989	16	914	25,971	26,281	30,226	118,501	1.2	165	8.9
1990	19	1,128	34,899	33,103	41,993	155,994	31.6	227	38.1
1991	17	1,013	29,706	27,932	33,805	165,146	5.9	224	1.7
1992	13	1,186	36,011	32,587	40,846	198,368	20.1	253	13.3
1993	15	877	29,373	27,940	32,032	173,824	12.8	195	23.0
1994	17	768	27,766	24,278	28,979	143,268	17.6	147	24.8
1995	17	867	36,202	35,185	39,509	173,275	20.9	167	13.6
1996	12	883	37,491	32,909	38,008	172,869	0.2	195	16.8
1997	14	1,011	40,387	36,150	42,073	201,497	16.6	244	25.1

〔資料5—8〕 スエズ運河通航船実態調査(1997.1~1997.12)

	社数	延隻数	延千G/T	延千D/W	延千SCNT	通航料
タンカー	4	97	1,127	1,850	1,025	7,539
鉱油兼用船	1	2	84	139	80	294
バルクキャリアー	10	97	4,873	9,173	4,492	13,031
自動車専用船	4	429	17,058	9,332	21,224	92,394
コンテナ船	3	321	16,335	17,340	14,494	82,350
在来定期船	1	46	670	1,000	538	4,450
その他船舶	3	19	240	316	220	1,439
合計	14	1,011	40,387	36,150	42,073	201,497

注) 1. 1997年暦年の支払通航料を同年平均1ドル=121.00円(銀行間直物相場)で換算すると約244億円に相当する。
 2. 社数は該当の合ったもの。 3. 社数の合計欄の数値は実数である。

〔資料5—9〕 パナマ運河通航料支払実績推移

暦年	社数	延隻数	延千G/T	延千D/W	延千PCNT	通 航 料			
						千USドル	対前年比	億円(参考)	対前年比
1989	19	1,432	32,177	39,424	37,958	76,656	9.4	110	0.7
1990	20	1,488	39,196	39,352	40,591	81,995	7.0	117	5.8
1991	18	1,355	37,125	39,029	39,957	79,922	2.5	107	8.2
1992	19	1,300	31,442	38,536	36,766	76,993	3.7	97	9.5
1993	17	1,204	30,658	35,979	34,634	76,169	1.1	83	14.4
1994	17	1,280	36,530	36,625	36,624	81,000	6.3	81	2.8
1995	19	1,420	40,068	46,343	40,389	87,096	7.5	82	1.2
1996	16	1,350	38,372	40,657	38,598	83,313	4.3	91	11.0
1997	16	1,291	35,914	38,679	35,444	92,760	11.3	114	25.3

〔資料5—10〕 パナマ運河通航船実態調査(1997.4~1998.3)

	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	6	10	5	12
鉱油兼用船	1	2	84	139	67	160
バルクキャリアー	11	629	17,676	27,497	14,805	42,737
自動車専用船	4	290	11,491	4,184	14,828	33,689
コンテナ船	2	89	3,651	3,371	3,099	9,453
在来定期船	1	1	14	7	12	38
その他船舶	4	279	2,992	3,471	2,628	6,671
合計	16	1,291	35,914	38,679	35,444	92,760

注) 1. 1997年度の支払通航料を同年度平均1ドル=122.70円(銀行間直物相場)で換算すると約114億円に相当する。
 2. 社数は該当のあったもの。 3. 社数の合計欄の数値は実数である。

はずが1隻ながら記録を残した。バルクキャリアーでは、PCNTベースでほぼ横ばい(14,937千/14,805千トン)となったものの、通航料は逆に約15%の増加(37,027千/42,737千米ドル)となった。自動車専用船においては、PCNTベースで約6%減(15,836千/14,828千トン)となったものの、通航料は約13%増加(29,870千/33,689千米ドル)した。

一方、定期船部門では、コンテナ船がPCNTベースで約28%減少(4,294千/3,099千トン)にもかかわらず、支払通航料は約5%の増加(9,012千/9,453千米ドル)となった。

4. パナマ運河通航需要レビュー

パナマ運河の将来計画については、1993年、日本・米国・パナマ3ヶ国政府による「パナマ運河2020年の通過貨物・船腹量予測」において、2020年までに15万重量トン型船の通航を可能とする第3ロックを新たに建設するのが適当との提言があり、さらに1997年9月に開催されたパナマ運河国際会議では、欧州系コンサルタントへの委託調査に基づき第3ロックの完成時期を2014年に繰り上げる必要があるとのパナマ政府見解が示されている。

当協会は、パナマ運河当局の通航能力拡大計画に関連し、通航需要の現状や今後の予測、問題点等の観点から、パナマ運河の将来について日本海運界としての見解を纏めることを目的に、(財)海事産業研究所に対し通航需要レビュー調査を委託し報告を受けた。

調査報告では、パナマ運河の最大通航船型を現在の7万重量トン型から15万重量トン型に拡大しても、通航料の増大、滞船、ガソン湖の湯水等の問題があることから、新たに通航可能となる船型の多くがはたしてパナマ運河を利用するかどうか疑問ありと指摘している。また、現在の拡大計画は、将来の通航需要予測となる世界の海上荷動き量や通航船腹量に関し、近年の経済・産業・貿易構造の変化を考慮に入れていない楽観的な予測に基づいていると指摘、拡大計画に対し慎重な対応を求めている。

パナマ運河地帯の管轄権は、1999年末にアメリカ政府からパナマ政府に返還されるが、当協会は、本調査結果を踏まえ、返還後の運河経営と円滑な通航の確保に注視しつつ、日本海運界の意見の反映に努めていくこととしている。

「パナマ運河通航需要レビュー」調査報告書の概要は以下の通りである。

1. 調査目的

1993年にパナマ・米国・日本3国委員会(以下3国委員会)は、世界経済の発展による海上貿易量の増大がパナマ運河の通航量にも反映するとして、運河の能力拡大に関する提案を含む報告書を発表した。

しかし、その後の世界の経済情勢や貿易構造の変化もあって、パナマ運河の能力拡大の必要性について疑問が持たれるようになってきた。

そのため、改めて2020年までの通航船腹量を予測したうえで、問題点などを抽出し、検討する必要性が生じた。

このたび実施された調査の結果報告は、日本海運が今後のパナマ運河の拡大の適否の判断や対応を策定する際、その参考資料として提出されるものである。

2. 調査報告の構成

本報告は、第I章にパナマ運河の通航貨物や船舶の現状、第II章に運河に関連した世界情勢と海運の環境変化を述べ、第III章で2020年までの通航貨物、船舶隻数などを予測した上で、第IV章にて93年に発表された3国委員会調査報告書に対するレビューを纏めた。次いで第V章にわが国産業界の見解を載せ、最終の第VI章において本調査の結論と日本海運としての対応に関する提言を行っている。

3. 報告書の骨子

(1) パナマ運河の通航量について(現状と予測)

1) 現在の通航状況

85年以降、世界の海上荷動量の増大とともに、

パナマ運河の通航貨物量ならびに外航商船の通航量は増加傾向にある。

- i . 北航船（太平洋から大西洋へ）が増加基調にあつて、96年北航と南航はほぼ互角の通航量となっている。
- ii . 北航の空船が増加傾向になっている。
- iii . 一隻当りの平均積高は、年々増大傾向（船型の大型化）にある。
- iv . パナマ通航貨物量は、世界の海上荷動量の約4%、日本発着のパナマ通航貨物量は、この内約20%を占める。また、日本の海上荷動量の4%強がパナマ運河を通航している。

2) 将来の通航量予測

- i . 96年の外航商船の通航船舶隻数は約13,500隻であったが、今後の通航船の増加を予測すると、理論的には2020年には年間約18,650隻程度になるとの試算も行われ得る。
- ii . 一方、今後、通航可能最大船型を現在の70千重量トンから150千重量トンに増大したとしても、予想される通航料上昇との見合いから、運河を利用する新たな潜在需要としての船舶隻数の増加は余り期待されないだろう。
- iii . 日本にとって、南米東岸からの鉄鉱石は、特定の船型により既存の別航路を利用している。したがって、とくに著しい経済的メリットがない限り、改めてパナマ運河を利用することは考えられていない。また米国ガルフからの穀物、日本からの自動車などの輸送に従事しているパナマックス型の船舶は、積地、揚地、そしてロットの関係などから、直ちに150千重量トンのような超大型化へは進まないと考えられる。
- iv . 以上のような種々の要因に加え、1997年以降の運河通航船舶の隻数の落ち込みや、船型大型化傾向などを考慮すると、実際の外航商船の通航需要隻数は、2020年でも約15,700隻程度と見込まれる。

(2) パナマ運河の現在の問題点

99年現在、パナマ運河における問題点はつぎのとおりである。

- i . 運河の閘門の物理的能力などにより、現実的な通航量に限界がある。
- ii . 太平洋側、大西洋側で、滞船することが多い。
- iii . 運河の通航時間は、設計上10時間を要することになっているが、現状は更に10時間程度の通航待時間を要し、結局通航には2倍の時間を要している。
- iv . 年によって、渇水状態となり、通航船に吃水制限が行われることがある。
- v . 99年12月末に米国からパナマに運河の管理権が移譲されるが、この場合、維持管理や安全運航に支障が生じないかとの懸念がもたれている。（パイロットの不足、ストライキ、治安など）
- vi . 問題は近年通航料が値上げされる傾向にあつて、99年現在でも、日本関係の外航船運河利用率は減少傾向にある。

(3) 環境変化

1) 政治環境の変化

- i . 経営主体の交代に伴う運河の防衛や中立制度の維持。
- ii . 運河経営の難しさ、パイロットの育成、賃金の上昇など。
- iii . 運河を利用する船舶の安全運航と安定輸送の維持。

2) 物流フローの変化

- i . コンテナ貨物の北米大陸横断鉄道網の整備によるパナマ運河のコンテナ船通航量の減少。
- ii . 世界のドライ・バルカーはパナマックス型と100千重量トン型以上に二極分化。
- iii . 日本の鉄鋼メーカーの大型専用船化（平均173千重量トン）とブラジル鉄鉱石の安定供給の重要性。
- iv . 現地生産量増大にともなう日本からの自動車輸出の頭打ち。

5. 港 湾 関 係

v . 一般炭の北米西岸からの輸出増大。

3) 中南米諸国の経済構造の変化

i . 北米、中米、南米の域内中小型船による海上貨物輸送量の増大。

(4) 今後のパナマ運河拡大計画への問題

93年の3国委員会調査報告を受けて、パナマ運河委員会（以下 PCC：Panama Canal Commission）は、2000年初頭の通航船の需要増加に対処するため、最大船型150千重量トン型の運河通航を意図した能力増大計画を発表した。しかし最新の情報によれば、この150千重量トン計画は具体化が難しいとされている。一方、今後の増大計画に対しては、つぎのような考慮が必要と考えられる。

i . 99年12月末に米国からパナマへ移管される運河の運営によって、通航料金の値上げ、船混み、濁水や事故による滞船の問題などに起因する通航の不確実性、安全性の確保難などが予想される。これらは日本海運としてとくに考慮しておかなければならない問題である。

ii . 通航船型の大型化を想定した運河の拡大計画に関しては、通航料の値上げは大型船の運河利用隻数の増加を抑止する可能性があり、却って経営を阻害することもありうる。したがって、荷主や運航者としてはこういった点もふくめて慎重に検討する必要がある。

iii . すなわち、日本海運としては、大型船通航可能なための拡大計画に対しては、世界経済の物流の一翼を担っているものの立場からも輸送距離の短縮による効率化および燃費の削減などに現在以上のメリットを見出し得るのかという視点から、長期的観点に立った判断をしてゆく必要があるだろう。

(5) 結 論

i . 現在、パナマ運河を通航する船舶としては、積地や揚地の事情などから、今後も70千重量トン以下の船型が主流であり続ける可能性が高い。

ii . とくに、大型バルカーに関しては、運河拡大の建設費や維持費の増大にともなう通航料の値上げによって、輸送距離の短縮や船型大型化のメリットが減殺され、利用増大に結びつかないおそれがある。

iii . 積地ならびに揚地での港湾事情や輸送する貨物のロットなどの関係から、船型の大型化が経済的効果に結びつくには、運河の大型化以外にも解決すべき多くの問題がある。

(6) 日本海運としての提言

世界経済は、産業構造や貿易輸送の変化によりその成長の伸びは、21世紀においては、それまでほどの伸びが期待できない可能性も高く、日本の輸出入貿易量の伸びも減少することが予想される。

現在においても、運河の通航料のアップが海上輸送コストに著しい影響を与えており、今後更に値上げするならば、通航船はパナマ運河利用そのものの見直し論にもつながる。

したがって、パナマ運河当局に対しては、通航船型の大型化による収入増大を図るよりも、現有設備の改善による通航船効率の向上や安全通航の確保こそが、今後の最重要課題であることを訴えてゆく必要がある。

5・2 港湾料金関係

5・2・1 茨城県常陸那珂港における入港料問題

1. 常陸那珂港のハード面

現在、茨城県は、重要港湾として北から順に日立（ひたち）港、常陸那珂（ひたちなか）港、大洗（おおあらい）港、鹿島（かしま）港の4港を擁している。（資料5 11参照）

このうち、常陸那珂港は、1983年3月に地方港湾から重要港湾に昇格しており、1995年6月、概ね2010年を目標とした長期港湾政策「大交流時代を支える港湾」の中で、全国8地域の中核国際港湾の一つとして、国際海上コンテナターミナルの整備を推進することと位置づけられている。

また、これに伴い、茨城県は1996年3月、同港の物流については2010年を目標として以下の方針を基本とする港湾計画を策定し、それに沿った整備が進められている。

港湾計画の方針

北関東地域の生産・消費活動を支える流通拠点として、周辺港湾、特に東京湾諸港との機能分担を図りつつ、外貿コンテナ輸送の進展等に対処するため、国際海上コンテナターミナルをはじめとした外貿物流機能を強化するとともに、海運へのモーダルシフトの推進、国内海運におけるユニットロード輸送の進展に対応できるよう高能率な内貿埠頭を整備する。

また計画貨物量は、茨城県、栃木県、群馬県の北関東3県の貨物を中心に上記目標年次において、2,600万トン（公共／専用バース：1,790万／810万トン、外貿／内貿バース：2,100万／500万トン）の貨物を取り扱う計画とし、特に外貿コンテナについては1,300万トン（70万TEU）を想定している。

また、直近の施設整備計画として、1998年12月に北埠頭の一部を内貿ターミナルとして暫定供用を開始した他、1999年12月には同埠頭に外貿ターミナル（約5年後にはコンテナ専用とする予定）も供用を開始する予定としている。（資料5 12／5-13参照）

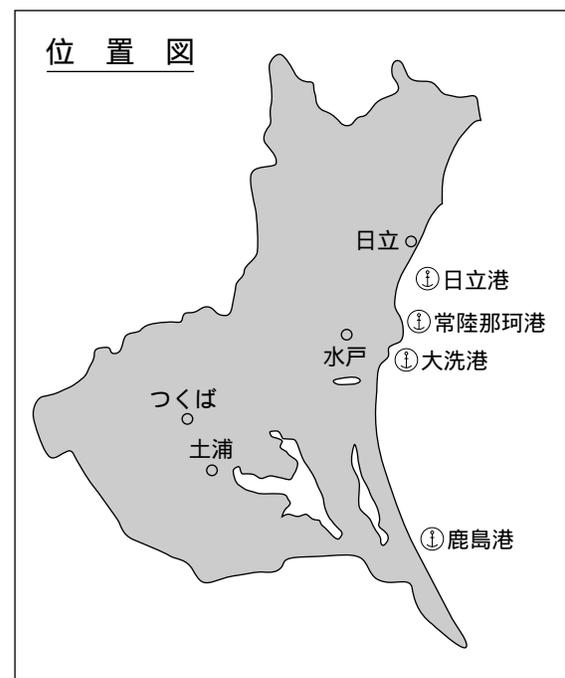
2. 常陸那珂港の入港料の徴収の動き

98年12月には内貿ターミナルの一部が本格的に開港することになったのを機に、港湾管理者である茨城県は「入港料」を設定し、船舶運航者から徴収しようとする動きが見られるようになった。

1998年2月、県より、当協会等関係海事団体に対して、同港の入港料徴収に関して、以下の通りとしたい意向が示された。

- 1 1998年12月に内貿ターミナルの一部が供用開

【資料5—11】



始する。そのため、日立港や鹿島港等県内他港との間で、扱いに不公平が生じないようにする行政的な判断から、現在、これら港に適用されている料率と同じ金額で入港料を設けたい。入港第1船から徴収する。

料率は、入港1回につき、総トン数1トンまで毎に、外航船舶については2円とし、外航船舶以外の船舶については、1円5銭とする。

- 2 その算定基礎 [入港料対象費用負担額、入港船舶の実績(総トン数ベース)]については、県内他港における各実績数値及び実績を基にした見込み数値等を用いることとしたい。
- 3 入港料の徴収に当たっては、1976年1月に港湾局長／海運局長間で合意された文書(「入港料制度の運用について」：港管第20号：資料5 14参照)に定める内容に沿って運用するが、その中で港湾の利用者と地方港湾審議会等の場において十分話し合いを行なうこととされているので、会合を3月27日に開催する予定。その後、県議会の審議を経て条例を改正し、入港第1船から制度を運用したい。
- 4 ついては、本審議会に利用者側より臨時委員2名を推薦して欲しい。

当協会は、入港料については、1954年、港湾法の改正により入港料制度が創設(現行港湾法第44条の2)されて以来、船舶の入港により徴収される「とん税」等と実質的に三重、四重の課税・課徴になっていること等の理由により、その徴収には一貫して反対している。

尚、1973年、港湾法の改正により、新たに港湾環境整備負担金制度が創設(同第43条の5)された。港湾管理者の一部には、これも入港料の一部として船舶から徴収しようとする動きがあった。

当協会等は本負担金制度の徴収にも反対したが運輸省当局の指導もあり、当協会は「入港料制度そのものについては従来通り、反対であるが、港湾環境整備負担金に見合う一部経費(注1)の負担については、港湾管理者の徴収する費目の名称はともかく、

最近の社会通念上、企業の社会的責任の一端を担うものとして、港湾環境整備負担金の船舶運航者からの徴収に応じる」との方針を固め、現在に至っている。

注1) 港湾環境整備負担金の原価に見合う一部経費(いわゆる港湾環境整備3項目)

- 1 港湾公害防止施設及び港湾環境整備施設の建設、改良、維持及び管理の費用
- 2 港湾における泥でいその他公害の原因となる物質の堆積の排除、汚濁水の浄化、漂流物の除去、その他の港湾の保全のために行なう工事の費用
- 3 オイルフェンス及び薬剤(海洋汚染防止法により義務付けられたものを除く)の整備の費用

今回の県側からの意向に対しては、当協会等関係海事団体(日本内航海運組合総連合会、全国内航タンカー海運組合、日本旅客船協会、当協会の4団体)で構成する「港湾施設利用者協議会(事務局：当協会)」で検討した結果、茨城県港湾審議会に臨時委員として、2名(外航より1名、内航より1名)を選出し、下記を骨子とする基本的スタンスを確認した上で、会合に臨んだ。

- 1 (港湾法第44条の2に定める)入港料の徴収については、依然として反対である。

平成8年の総務庁の行政監査において、入港料については、その徴収となる範囲及び内容が不明確であるとの指摘が為されているとともに、現在、運輸省内で入港料、係留施設使用料等港湾の公共料金のあり方に関する検討が行なわれており、このような状況の中での従来の考え(港湾に入港するという事実に対して港湾という営造物利用の対価として回収するもの)に基づく徴収には反対である。

- 2 徴収に当たって、利用者との十分な協議が必要とされているのに、その場が地方港湾審議会

とされるのは、唐突である。

- 3 常陸那珂港は現時点で開業前の段階にあり、入港料率の算定基礎データである入港船舶の実績等が無いからといって他港の実績を傍用して、徴収しようとする考えは納得できない。
- 4 従って、「港湾施設利用者協議会」としては、入港実績等に関するデータが整うまでの間、入港料は徴収しないこととし、その後、改めて利用者側と徴収の是非について協議を行なうべきである。
- 5 わが国の港湾は、全体的に高コストであり、利用者にとって使い勝手が悪く、国際競争力に乏しいとの指摘が利用者を含めて各方面よりある。常陸那珂港は新規に開港する港であり、現在の港湾の管理運営方針等既存の考え方や過去の経緯に捕われることもないし、自由な発想で、真に使い勝手の良い港として運営するべきではないか。他港において入港料等を徴収しているからという理由で、開港前の港にも擬似適用する考えには、納得できない。

審議会会合では、利用者側より、上記の趣旨に沿って強く主張したところ、県議会議員側より、県内他港で既に入港料を徴収している事実がある以上、行政として常陸那珂港 1 港のみを特別扱いすることはできないので、「港湾施設利用者協議会」で是非前向きに検討して欲しいとの強い要請があった。

一方、これに対して再度、利用者側より県はもっと十分な協議を持つべき旨主張したため、論議は平行線を辿った。その結果、議長より、県及び利用者意見を十分調整した上で再審議する継続審議としてはどうかとの提案が為され、双方ともこれを受け入れることとした。

その後、県側と事務局ベースで協議を重ねた結果、県側より内々に下記を骨子とした折衷案ともいえるべき提案があった。

- 1 常陸那珂港の入港料率は、県内他の 3 港（日立港、大洗港、鹿島港）と同一とし、外航船舶については 2 円、外航船舶以外の船舶について

は 1 円 5 銭とする。

- 2 入港料徴収開始時期は、2002 年（平成 14 年）4 月 1 日からとする。
- 3 そのため、1998 年 10 月 13 日に茨城県港湾審議会常陸那珂港部会に上記趣旨を県知事名で諮問の上、答申を得ることとしたい。

県側の基本的なスタンスは、従来と変わっていないが、徴収時期については 98 年 12 月末の一部供用開始後、第 1 船目より徴収せず、約 3 年間、徴収を見合わせることにしている。

以上の県側提案について、港湾施設利用者協議会としての対応を考える時、本件には下記の側面があることも認識している。

ア) 常陸那珂港の入港料が、いわゆる港湾環境整備負担金に見合う性格を有するとの前提であれば、既に当協議会として、費目の名称はともかく他港において認めてきた経緯がある。

イ) 徴収開始が平成 14 年 4 月 1 日と、第 1 船寄港開始より 3 年以上の猶予措置を設けることは、財源確保を第一義とする県側にとってぎりぎりの譲歩と思われること。

ウ) 利用者側が、あくまで同港の入港料徴収反対の主張を展開した場合、そのリアクションとして却って県議会より寄港第 1 船から即刻徴収すべきとの強硬意見が再度出る可能性が高いこと。

以上の諸要素を勘案した結果、同協議会は県側提案をやむを得ないものとして、基本的にこれに応じることとなった。

なお、茨城県港湾審議会常陸那珂港部会には、下記の基本的スタンスを以って会合に臨むこととした。

- 1 昭和 29 年の港湾法改正により制定されたいわゆる入港料制度には現在でも反対である。
- 2 但し、昭和 48 年に制定された港湾環境整備負担金制度に見合う一部経費の負担については、それが入港料という名目であることはともかく、企業の社会的責任の一端を担うものとして、これに協力することとしている。
- 3 従って、今般の入港料は港湾環境整備負担金

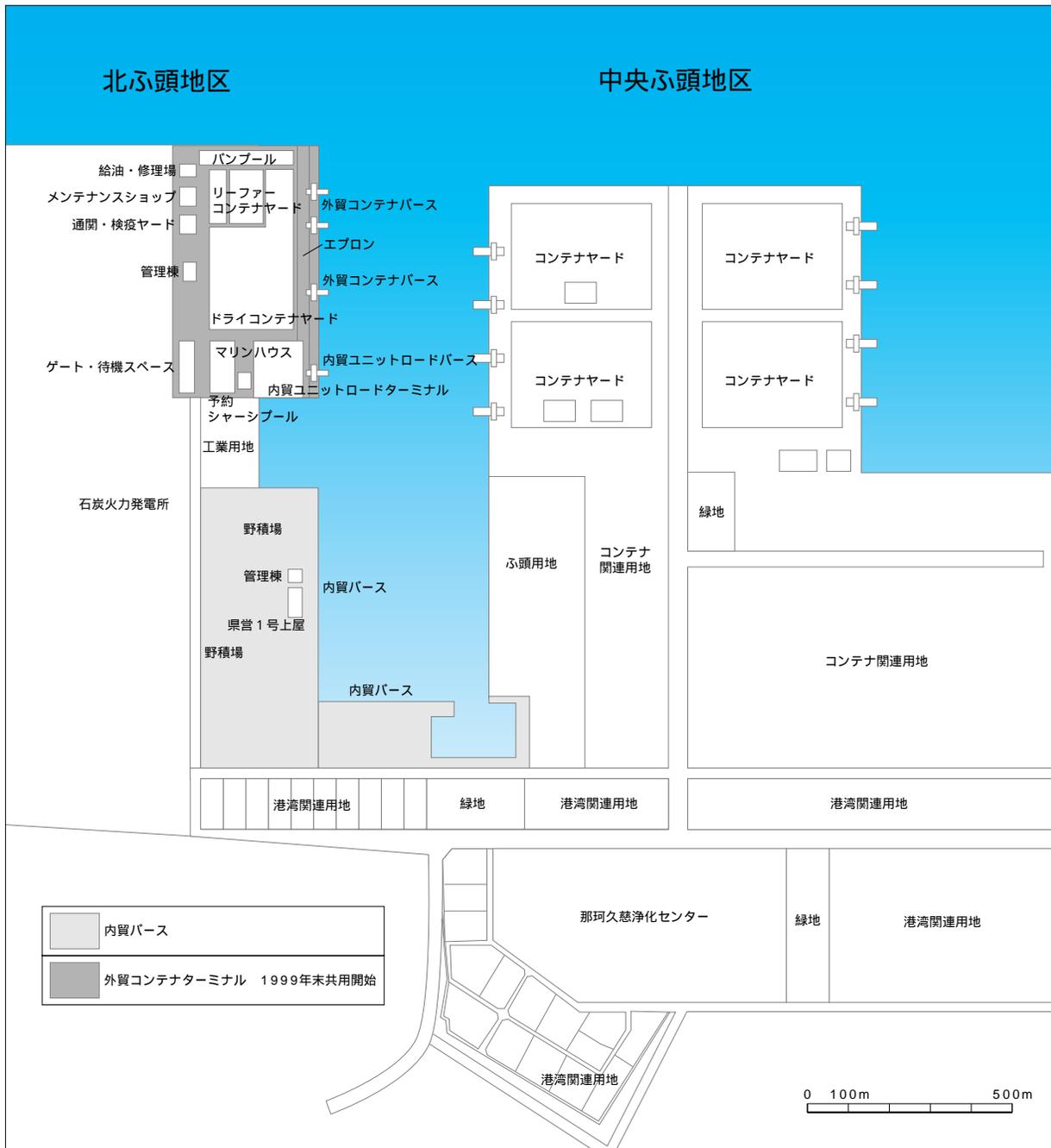
の一部を船舶に求めるものとの了解の下で、平成14年4月1日以降の徴収開始に賛成する。

- 4 但し、県港湾管理者においては、わが国港湾の高コスト構造の是正が叫ばれている中、従来の慣習を踏襲する運営ではなく、真に利用者の利便性やニーズに的確に対応した使い勝手の良

い港湾を目指す努力を進めて欲しい。

部会の席上、県側より、予定している入港料は、港湾環境整備負担金の一部経費を原価としていること、徴収時期を2002年（平成14年）4月1日とした理由として、ア）同港北埠頭の一部供用開始時には、入港料対象施設である「港湾環境整備施設」（注1

〔資料5—13〕



1の施設)がなく、着工は平成14年度を予定していることから、当年度当初に徴収することが妥当であること、イ)県内他港の事例を見ても、開港当初より入港料を徴収した経緯がないこと等の説明があった。

これに対して、港湾施設利用者協議会は、上記基本的スタンスを改めて開陳するとともに、県側提案に賛成する旨を述べたため、本案は承認され、これを以って審議会の答申とされることとなった。

答申を受けた県は「茨城県入港条例」を改正し、同年11月の県議会の承認を得て同27日に公布したが、一部を除き常陸那珂港の入港料の徴収については上述の内容にて、2002年4月1日に施行することとした。

5・2・2 わが国主要港湾における港湾諸料金低減への取り組み

世界経済のグローバル化が進展し、国際的な大競争時代を迎えているわが国経済は、高コスト構造の是正、消費者利益の確保とともにわが国の産業立地競争力の強化が必要との強い認識がある。物流分野についても、コストを含めて国際的に遜色のない水準のサービスの実現が最重要課題となっている。

こうした時代の要請への対応策として、概ね2001年を目途とする「総合物流施策大綱」が97年4月4日に閣議決定された。この中で、国際物流については、国際海上コンテナターミナルの整備・効率的な運営、適切な利用料金の設定方法等に関する検討、港湾運送事業の効率化を目指した需給調整規制の廃止等を含む制度の見直し、日曜荷役の安定的確保等国際水準の稼働の実現、さらには輸出入手続きの情報化・簡素化等が挙げられている。(大綱の関連部分の詳細については「船協海運年報1998」参照)

このような状況下、地方自治体や港湾管理者、各地域の港湾運送事業者等、関係者が共同して、「使いやすい港づくり」に向けて、積極的に検討、実施しようとする動きが見られるようになった。

特に港湾諸料金の低減化の実現については、既に様々な措置が講じられ、また将来的に実施目標として掲げられたものもある。

以下にそれらの取り組み等を概括して、紹介する。

地域レベルにおける取り組み

主要8港を始め、地方港においても、国際競争力の回復等を目的とする様々な措置が実施に移されつつある。内容は、各港湾の周辺地域の実情を加味して、多少の差異はあるものの、全体を大きく整理するとそれぞれ次の課題に取り組むとしている。

〔資料5—14〕

(局長通達)

昭和51年1月9日付港第20号港湾局長通達「入港料制度の運用について」

1.入港料制度の運用にあたり、次のとおり港湾管理者を指導する。

イ 従来入港料を徴収していなかった港湾において新たに入港料を徴収する場合は、入港料制度が創設されて以来今日まで未徴収であったこと等の事情を考慮し、かつ、支払者側の急激な負担増となることを避ける見地から、当面、原則として船舶に係る費用のうち港湾の環境の整備又は保全に係る費用を対象として入港料を算定すること。

ロ 既に入港料を徴収している港湾においては、すでに対象となっている原価項目及び上記費目を基礎として入港料率の見直しを行うこと。

ハ 国内輸送に従事する船舶については、減免措置を講ずること。

ニ 個々の港湾における入港料率の設定又は変更にあたっては、当該港湾の利用者と地方港湾審議会等の場において十分話し合いを行うこと。

2.入港料の算定の基礎となる費用の範囲、港湾経費の全般的な負担関係における船舶の位置づけ等の問題については、今後検討を続ける。

- (1) ハード面：港湾施設の整備、効率的な運営等（コンテナバースの整備と促進、背後道路等港湾関連施設の整備・充実、等）
- (2) ソフト面：港湾サービスの充実等（荷役機械の効率化、365日／24時間オープンの実現、港湾関係諸手続きの簡素化と情報化（物流 EDI の導入）等）
- (3) コスト面：港湾利用に関わるトータルコストの削減／適正化（港湾施設利用料や入港料等の引き下げ／一部免除、等）

以下、各港毎の動きを見てみる。

1 東京港

「東京港振興促進協議会」（会長：坂田昇東京都港湾振興協会会長；97年7月に設立）が主体となり、事業の推進を図っている。

構成は、関係行政機関、港湾管理者、埠頭公社、振興協会、船社、荷主、港運協会、労働組合（港湾、海員）倉庫業、通関業、水先人、トラック業、学識経験者等関係28団体となっている。

同協議会は、論議に当たり、ハード面を中心とした「21世紀へ向けた東京港の整備の促進」（第1課題）とソフト面にウェイトを置いた「国際競争力をもった使いやすい港作りをめざして」（第2課題）とに整理し、去る98年9月、「全体のまとめ」を発表した。

さらにその中に盛り込んだ諸施策を具体的な実施スケジュールを定めた上で、今後、活かしていく為の検討機関として「東京港振興促進協議会／推進委員会」を同年10月に発足させて、作業を行なった結果、99年4月にその検討成果として「アクションプラン」を取り纏めた。

港湾トータルコストの削減の面では、99年度中の事業として、(a)入港料、岸壁使用料の軽減、(b)港湾施設用地（大井埠頭等における荷捌き施設、倉庫施設等）の民間事業者に対する長期貸し付け料の見直しを挙げるとともに、(c)水先料、曳船料、綱取り放し料については、検討組織を

当年度中に設置するとしている。

なお、99年4月1日付にて上記(b)について、平均15%の引き下げが実施された。

2 川崎港

「利用し易い川崎港づくり推進協議会」（会長：木下成一川崎港運協会会長）が99年3月に設立された。関係行政機関、港湾管理者、振興協会を始め、船社、港運業界、水先人、代理店等関係する14団体で構成される。

3 横浜港

横浜港においては、97年6月、横浜市、税関等の関係行政機関、埠頭公社、船主会、港運業界、倉庫業界等26団体が集まって「使いやすい港づくり推進協議会」（会長：藤木幸夫横浜港運協会会長）を設立、さらに下部機構として「施設運営検討部会」、「入出港サービス検討部会」、「港運関係検討部会」、「物流情報化推進部会」の4つの部会を設けた。

本協議会は、「横浜港における国際ニーズに対応した物流サービスの実現」を目指し、基本的な考え方として「利用者ニーズを踏まえた質の高いサービスの提供と港の利用に関わるトータルコストの適正化」を置いた上で、下記4つの検討課題を抽出して、その具体的な実施方策を検討してきた。

- (1) コンテナターミナルの365日、24時間オープンの実現
- (2) 港湾利用に関わるトータルコストの適正化
- (3) 港湾施設の効率的な運営の確保
- (4) 港湾関係諸手続きの簡素化と港湾物流 EDI の早期導入

本協議会は97年9月、実施すべき目標を具体的に示した51項目について、進展状況等を中間的に取り纏める作業を行なった後、その段階で実施可能な施策から順次、実行に移すとともに、さらに港運業の活性化策等につき、論議を深めた結果、98年4月、最終的な取り纏めとして「横浜港を使いやすい港にするた

と等が条件)

- (4) 夜間出港時間の延長(パイロット引き受け時間の延長)(21:00 24:00)

対象:L岸壁及びR岸壁を利用するオープンハッチバルカー

6 神戸港

97年4月に関係行政機関、埠頭公社、同港振興協会、船社、荷主、港運業、倉庫業、労働組合、トラック業、学識経験者等26団体が構成する「神戸港利用促進協議会」を設置し、取り組みを行なっている。

なお、98年7月1日を以って強制水先対象船舶基準が1万G/T以上に見直されているが(「船協海運年報1998」参照)これに伴い、神戸市は、同日付で、下記の条件を満たす船舶を対象に、入港料/岸壁使用料の全額/一部免除(24時間まで)措置を講じている。(実施期間は99年6月30日まで。その後2000年3月末まで延長)

- ・1万総トン未満の船舶で、水先人を乗船させるものに対する入港料・岸壁使用料の免除措置

- (1) 同港内で航行安全確保のために水先人を乗船させた外航船舶
- (2) 同港に入出港する3,000~1万G/T未満の船舶(除く錨地停泊)
- (3) 当該入港の日より起算し過去1年間に、船長の同港への入港回数が当該入港も含め2回以下の船舶
- (4) 船社/代理店より免除申請があった船舶

また、同港に初めて入港する外航船舶に対しても、入港料/岸壁使用料を全額/一部免除(船客の乗降若しくは貨物の積み下ろし以外の時間)する措置も同日付で行なっている。具体的な対象は以下の通りである。

- ・初入港船に対する入港料・岸壁使用料の免除措置

- (1) 神戸港に初めて入港する船舶(国籍変更も含む)

- (2) 外航船舶
- (3) 減免申請があったもの
- (4) 船客若しくは貨物の積み下ろしをするもの

7 博多港

福岡市港湾局、博多港振興協会、船社、荷主、港運業等31団体が組織する「使いやすい博多港づくり協議会」(会長:末藤洋博多港振興協会会長)は97年10月に設立された。

本協議会は、同港の中核国際港湾としての競争力を強化し、より一層の進行を図るため、博多港の関係者が一体となって、使いやすい博多港づくりに取り組むことを目的とした検討を行なうこととなった。

その結果、99年4月1日より、以下のコスト削減措置が講じられている。

- (1) 外航定期航路の船舶を対象に入港料(1G/T:2.6円)の30%割引措置
- (2) 冷凍コンセント使用料の引き下げ(270円/時間 180円/時間)
- (3) ガントリークレーンを2回使用するトランシップ貨物を取り扱った場合、ガントリークレーン使用料を1回の使用につき1本当たり1,200円割り引く

8 北九州港

「北九州港活性化対策検討委員会」(97年12月に設立。港湾管理者、港運協会等で構成)が主体となり、下記の通りの取り組み課題について、検討を行なっている。

- (1) 港湾施設使用料、港湾荷役料金、水先料金、タグボート料金等の港湾費用全体を引き下げる為の具体的方策の検討
- (2) 利用者への高いサービス(港湾荷役の効率化、各種申請手続きの簡素化等)を提供するための具体的方策の検討
- (3) 港湾施設の有効利用に関する具体的方策の検討
- (4) その他

その結果、98年4月1日付でガントリーク

5. 港湾関係

レーンの使用料が10%引き下げられたのに続き、同年7月1日付で一般埠頭の荷捌き地使用料も10%引き下げられた。

9 その他港

・境港（鳥取県／島根県）において、99年5月1日を以って係留施設使用料に6時間制を導入した。（1G/T当たり3円、以後6～12時間：4.5円、12～24時間：6円、以後6時間毎

に1.5円を加算）

・熊本港、八代港（熊本県）において、5月25日を以って係留施設使用料に6時間制を導入。現行は内外航船舶に対して一律24時間まで1G/T当たり4.5円としていたものを、外航コンテナ船対象区分を新設し、6時間制を導入。6時間まで2.3円/G/T、6時間を超え、6時間毎に1.1円を加算するもの。

5・3 港運関係

5・3・1 港湾運送事業法に係る規制緩和の動き

運輸政策審議会は、平成11年6月10日（木）に第13回港湾運送小委員会、及び第4回海上交通部会を開催し、港湾運送事業の規制緩和に関する「最終答申」を取り纏めた。

サービスの効率化とユーザーニーズへの対応改善の観点より港湾運送事業法に関わる規制緩和の早期実施が必要とした平成9年12月の行政改革委員会（行革委）の最終報告並びに平成10年3月に閣議決定された「規制緩和推進3ヵ年計画」の基本方針に基づき、運輸政策審議会・海上交通部会が昨年5月20日に港湾運送小委員会を設置し、その具体的実施策を審議してきたものである。

当協会（港湾協議会代表 坂田昇日本郵船^(株)常任顧問）は、当小委員会の専門委員として当初よりこれに参画、港湾サービスのユーザーの立場から建設的に意見を述べてきた。

各小委員会での審議の様様、答申案の内容・評価などについて以下概括する。

（第1回：平成10年6月16日）

参加委員の知識・理解を深める目的で運輸省海上交通局（事務局）より海外の港湾運送の概況や日本

の港湾運送を取り巻く状況の報告と、港湾労働安定に関する各国の施策について紹介が行われた。また、「我が国の安定的な物流基盤を提供し続ける為に港湾の利便性向上が必要であり、それには港運事業者の経営体質改善を推進する上で必要な規制緩和をはじめ、効率的就労体制を可能とするシステム作り、日曜荷役の安定的実施を含むパースの運用効率向上の諸方策に取り組むことが今後の課題である」との提言がなされた。

（第2回：平成10年7月24日）

船社、荷主、港湾労組を代表する9団体よりそれぞれ意見表明がなされた。

「市場競争原理の導入が港湾運送事業の効率化とサービスの向上を促進する」として規制緩和推進を支持する船社、荷主に対し、港湾労組側は従来の規制緩和反対論を首唱、「労働者の雇用安定化方策検討は中央職業安定審議会（労働大臣の諮問機関、以下中職審）と別個には議論できない。同一メンバーで議論の場を設置すべき。」と主張した為、議論はすれ違いのまま終了した。

しかしながら当協会をはじめ、船社、荷主団体が具体例をあげながら従来に増して強い論調で改善を要求した事が以降の展開に少なからぬインパクトを与えることとなった。

(第3回：平成10年9月8日)

行革委最終意見にある「規制緩和に伴ない懸念される港湾の秩序混乱への防止策」に関し、事務局(運輸省海上交通局港運課)から、「悪質な労務供給事業者参入の防止策」、「規制緩和に伴なう過度のダンピング防止策」の基本方向案が示された。

「悪質な労務供給事業者参入の防止策」についての提案主旨は、規制緩和に伴なって廃止となる「需給調整による事業参入規制」の代替策として「事業者の欠格事由」を再整備・拡充し、更に、「現行業法の下請け制限」を維持すると共に「事業者による労働者保有基準」を引き上げるというもの。

また、「過度のダンピング防止策」としては「トラック事業の緊急調整措置」を参考に安定化策を講じていくというものである。

これらについて2、3の公益委員より「港湾事業の具体的な展望とビジョンに対応した混乱防止策や段階的措置が図られるべき」、「独禁法、公正取引委員会といった、社会一般のシステムや通念で対応できるのではないか」といった主旨のコメントが述べられ、一方、労組側は「事業と雇用の安定が最優先」との従来の主張を繰り返した。

(第4回：平成10月6日)

引き続き、事務局より提案が行われた。主旨は「波動性への対応」が最重要課題であり、「効率的な経営・就労体制の確立」を実現する為には、企業規模の拡大を目的とする集約・協業化の推進が必要、その方法として1合併2協業組合3事業協同組合を促進すべきというもの。

しかしながら席上の委員からは、「技術的に困難」、「業界の実状に照らし非現実的」など提案内容の実現を疑問視する声や「競争制限的であり新たな規制である。」として提案自体に反対する意見が多く、一方、港湾労組側は最近報じられたインドネシア向け支米輸送の入札で港運料金が引き合い項目に含まれた問題に触れ、あらためて規制緩和に対する反

対を表明するなど、それぞれ考えの一致を見ず、次回以降に審議を持ち越すこととなった。

(第5回：平成10年11月5日)

昨年末に行革委最終報告が今後更に検討すべきとした項目の内、「規制緩和の段階的実施策」について、また、第3回小委員会では明示されなかった「事業許可取得要件としての労働者保有基準」の具体的引き上げ幅について事務局より提案があった。

「段階的実施策」については「5大港に加え、荷役量等から見てわが国物流に大きな役割、機能を担っている港(具体的には現在精査中と)について既定の規制緩和策を実施する」とし、「保有基準」は「現行の1.5倍程度」に引き上げるというものであったが、出席委員から「いずれの案も具体的論拠に乏しく、判断基準が不明確」として賛否を留保する声があがり、意見の一致はみられなかった。また、港運事業者側委員は第4回小委員会で提示された事業者の集約化案に対して、「波動性吸収を目的とする作業の共同化は首肯できるが、集約には相当の困難が伴う」と主張した。

(第6回：平成10年12月1日)

これまでの協議を踏まえて以下を骨子とする中間取り纏め案が事務局より示された。

- 1 東京、川崎、横浜、名古屋、大阪、神戸、関門、及び千葉、清水、四日市、博多の各港について事業免許制を許可制に(需給調整規制の廃止)、料金認可制を届出制に改める。
- 2 対象港について常備労働者保有基準を1.5倍程度引き上げる。
- 3 但し、既存の事業者については港湾運送小委員会(小委員会)の最終報告後、3年程度猶予期間を認める。
- 4 事業協同組合に加盟した事業者同士は互いの常備労働者を自己労働者としてカウントできる。
- 5 法第16条(下請け制限)を維持する。
- 6 事業者の欠格事由を拡充する(暴対法違反者

5. 港 湾 関 係

を欠格事由に追加する)。

7 過度なダンピング等秩序混乱の防止策として緊急調整措置を検討する。

8 実施時期は平成12年(2000年)内を目指す。

これに対して、港湾労組代表委員より、「組合の主張が全く反映されていない」と強い反発があり、結論は次回12月8日に持ち越すこととなった。

また、公益委員からは、先行する11港以外の規制緩和スケジュールなど全体の方向づけが必要、あるいは緊急調整措置としては実効性のある具体的な案づくりを、といった指摘があった。

坂田代表は港湾労組側の求めに応じ、あらためて規制緩和に対する認識と船社の基本姿勢についてコメントした。

(要 旨)

「これまで船社や荷主が規制緩和に際し何か具体的に責任を負うとかいうような議論はしていないが、議論を逃がっているわけではない。今後必要に応じて話し合っていけばよいだろう。但し、船社は、円滑な物流に資するという観点から規制緩和の具体策を議論する為に出席しており、ここを団交の席と捉えていない。

そもそも規制緩和は誰かが一方的に損得するというものではない。24時間オープンや日曜荷役も世界的な慣行であって、日本が例外では物流の観点から支障が多い、ということである。交代制といった問題はまず労使で考え、そうした要素を斟酌しながら船社と個々の契約業者とが話し合い効率的な運航スケジュールを決めて行くような姿に今後なっていくべきと考える。」

(港湾労組は同日、規制緩和審議に抗議して5大港等34港で早朝より午前10時まで時限ストライキを行ったほか、関係省庁前での座り込みや集会など全国各地で抗議行動を展開した。)

(第7回：平成10年12月8日)

「審議中に提出された主な意見について、最終答申までに必要に応じ審議を行う」旨を追記した中間

取り纏め案があらためて事務局より提示された。

2時間余り討議の結果、港湾労組代表委員の主張を一部採り入れ、主題を「中間取り纏め」から「中間報告」に変更し、これに伴う表現上の部分修正を加えることで、出席委員の了承を得るに至った。更に、港湾労組代表委員より、労働者の登録制度の導入や、官民の港湾関係者による「港湾運営委員会」設置等の要求を盛り込んだ「中間取り纏め反対意見書」を後日、提出したいとの申し出があり了承した。

外国船舶協会(外船協)代表委員は、「法16条(下請け制限)の定義で行政の裁量範囲が残されており、透明性に欠ける」など批判意見を述べたが、中間報告については原文通り合意するとの意向であった。

(第8回：平成11年2月24日)

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連盟(港運同盟)、全日本港湾労働組合(全港湾)の3団体より各々意見書が提出され、それに沿って審議が行われた。

組合3団体の主張は概ね以下の点に集約される。

即ち、新たに「港湾基本法」を制定した上で、

- 1 国、地方自治体、船社、荷主、港湾運送事業者、労働組合で構成する「港湾運営委員会」を設置し、港湾建設、管理、運営、労働の一元的運営、管理を行う体制を確立する。
- 2 港湾労働者の登録制度を設け、共同就労体制の確立や労働者の必要数の策定、登録労働者以外の就労の禁止、登録労働者の雇用と就労を保障する制度の確立等を図る。
- 3 現在ユーザーが拠出している港湾労働法付加金、港湾労働安定基金、福利厚生分担金を「港湾労働運営基金」として1本化し、料率を増額した上でユーザーより直接納入させる。

というもの。

これに対し坂田代表は、以下の趣旨にて主張した。

- 1 規制緩和は、法の庇護による秩序と安定の維持ではなく、市場原理によって活性化・効率化

に向かわせる政策である。

- 2 従って港湾の運営について一元的に検討する場の必要性を否定するものではないが、「港湾運営の安定(労働関係の安定)」は新たな人為的制度に依存すべきではなく、効率化による業の基盤強化の結果として達成されるべき。
- 3 港湾労働問題は雇用の当事者たる港湾労使が責任を持って解決すべきであり、船社は契約料金の収受を通じた間接的関与しかできない。
- 4 そもそも基金は労使協定に基づく労使間の収益分配の問題である。料金が届出制になった場合は、基金は船社が事業者を支払う荷役作業料金の中から労使協定に基づいて拠出されるべきである。

(第9回：平成11年3月18日)

前回に引き続いて全国港湾、港運同盟、全港湾の3団体より要求のあった「港湾運営の安定化策」について討議を行った。

特に争点となったのは、「港湾労働運営基金」という基金を新設し、港湾作業料金とは別個にユーザーから直接基金に納入させるという労組要求についてである。

坂田代表並びに外船協代表委員は、船社は港湾労働者と雇用関係がなく、労使協定に関与しておらず、作業料金と切り離れた清算には応じられないとの見解を示した。

(第10回：平成11年4月13日)

「米国政府」ならびに「EU」意見書の内容について議論が行われた。

出席委員の反応は「規制撤廃の主張は理解できるが、日本の港運を理解した建設的な意見が見られない」と一様に冷ややかであった。

しかしながら米国政府やEUによる「中間報告」批判は「競争促進策の検討が足りない」という小委員会の進行に対する基本的な不満に起因しており、6月に予定される最終報告に対しこれら諸外国がどう反応するかは注意が必要であろう。

その他、過度なダンピングの防止策として緊急監査制度の創設についての審議が行われた。ダンピングの判定基準や公正取引委員会との法的整合性を含めた関係等、より具体的な検討が必要であるとする意見が出たが、総論として事務局提案に肯定的な意見が多数を占めた。

(第11回：平成11年5月11日)

事務局より、港湾運送の安定化策に追加する主なものとして以下項目が提案された。

- (1) 過度のダンピング防止策についての具体案とその手順
- (2) 港湾労働関係拠出金の原資確保策(荷役料金と拠出金の分割清算方式)
- (3) 欠格事由の拡充と罰則の適用強化案
- (4) 港運事業の効率化、サービス向上を検討する「港湾運送活性化促進協議会」設置

「港湾労働関係拠出金の原資確保策」については、荷主側委員が協力拒否の姿勢を明確に表し、更に公益委員からも1港湾労働者の福利厚生は雇用者である港運事業者自身の問題2別払いを必要とする論拠が不明確3規制緩和が実施に移る過渡期の混乱防止策であるなら時限措置とすべき、などとして否定的な論調が大勢を占めた。

一方、事務局は「本案は規制緩和に伴う労働関係の不安定化の回避策として重要な提案である」と出席委員の理解を求め、更に審議することとなった。

(第12回：平成11年5月27日)

事務局の用意した「港湾運送事業の規制緩和について(最終答申案)」に沿って討議する予定であったが、労組側委員が「議論が尽くされぬうちに最終答申案が提示されるのは納得できぬ」と強く反発、従来の労組側主張を巡って議論が行われた。

一方、拠出金問題に関しては、意見を求められた坂田代表が「事務局案には賛成できない。但し、船社・荷主に対して、規制緩和が行われる港について

3年間に限り現行認可料金の拠出金相当額を荷役料金から分割して清算することの協力を求めるべきか更に審議してはどうか」など提案、荷主側委員からもこれに賛成する意見が述べられた。

(第13回：平成11年6月10日)

港湾運送小委員会に引き続き第4回海上交通部会を開催し、港湾運送事業の規制緩和に関する「最終答申」を了承した。

実施策の骨子は、

『京浜、名古屋、大阪、神戸、関門の5大港及び千葉、清水、四日市、博多港の港湾運送事業の4業種について、需給調整規制を廃止して事業免許制を許可制に、料金認可制を届出制にそれぞれ規制緩和する』というもの。

一方、「効率化を求めれば安定化が損なわれる懸念がある」との行革委指摘を反映し、安定化策として、『労働者保有基準を現行の1.5倍に拡大するとともに、事業者の欠格事由や罰則を拡大強化し、料金の過度な下落(ダンピング)防止措置としては緊急監査制度及び料金変更命令制度』を新設した。

更に、船社・荷主が港湾労働問題の一時的混乱の防止に協力する手段として、『認可料金の構成部分であった労働関係拠出金相当金額を今後の契約料金から分割し、港湾近代化促進協議会(近促協)がユーザーから代理受領する仕組み』を盛り込んだ。

拠出金の分割清算方式への協力について、「規制緩和に伴う一時的混乱の予防」という趣旨からは「時限措置」が当然であるとした船社・荷主の主張は最終的に「3年後に見直す」という条件で決着せざるを得なかったが、「労働関係拠出金の確保は本来的に事業者の責任である」との原則は明確に答申書に記述された。

「運輸省では同答申を受けて直ちに法改正作業を開始、平成12年(2000年)中の改正法施行を目指すとしており、宮崎達彦海上交通局長は海上交通部会の席上、以下内容のコメントを行った。

『不況による雇用不安の中で労働側から強い不満

表明があった。一方、もっと積極的に規制緩和すべしとの意見もあり、全員が納得できる答申でないことは承知している。21世紀におけるわが国の港運を活性化する為に何が最適かという観点からご賛同頂いたものと理解しており、この議論を踏まえて、法改正作業を含め円滑に進めていきたい。』

「自由で公正な市場競争原理と自己責任原則の導入」との規制緩和の趣旨に照らし、全体的に不満の残る部分も多いが、船社、荷主、港湾労組、港運事業者、地方港湾管理者、更には行政自身とそれぞれ異なる立場、利害が錯綜する中で、わが国港運の特異な慣行を裏打ちしてきた「事業免許制」と「認可料金制」という港湾運送事業法の2つの柱を40年振りに見直し、廃止を決定した意味は非常に大きいものと評価すべきであろう。

一方、わが国の長い港湾運送の歴史を背景に醸成、確立されてきた港湾慣行が今回の規制緩和導入決定によって自動的に変化するものではない。あくまでも事業者に対する法制上の保護を一部見直したに過ぎず、今後、料金を含めた利便性の高い港湾運送サービスを如何に実現していくかはユーザーの自覚ある対応に掛かっている。自己責任の原則は船社自身にも問われている。

当初より専門委員として審議に参加してきた坂田代表は、小委員会終了直後のプレスインタビューを受けて以下の通りコメントした。

- 1 拠出金は暫定措置であり時限的であるべきと主張してきたが反論も強く、不本意ながら「見直し」の約束までとなった。(規制緩和によって生じる恐れ、という「仮定」に基づいて恒久的な保護措置を講じる、という論旨はおかしいと主張続けてきた)
- 2 米国が「規制緩和の進展が遅い」と非難するのは理解できるが、一国の社会のシステムを変えていくには時間がかかる。歴史を全て無視して理屈だけでは上手く行かない。米国連邦海事委員会(FMC)から文句がでているからといって労働者はどうでもよいというわけにはいくま

い。

3 日曜荷役、24時間オープンについては労働問題など事情があるが、いつまでもそれを言っていられない。関係者全員が考え方を是正していかないと共倒れとなる。

4 規制緩和が実施されたとしても俄かに料金が下がるということにはなるまい。しかし、国が決定するのではなく、ユーザーと事業者とが自由化の中で、互いに効率化やサービスの改善、あるいは労働問題への配慮など総合的な価値判断で料金決めすることができるようになる。単に「安いかどうか」ということより「ニーズに合ったサービスと料金」が期待できるはず。

5 錯綜する利害の中で妥協し得るぎりぎりのところを皆で話してきたが、これで全て終わったわけではない。改正法が実施に移されることが前提だが、まず事業者など関係者や市場の考え方が変わる。それから(考え方から行為として)市場に浸透してくる。あくまでも出発点である。

尚、奥山勝郎港湾協議会委員長(川崎汽船常務)はプレスを通じ以下の通り公式コメントを発表した。
『事業免許制と認可料金制の見直しを前提にわが国港湾運送事業の基本的制度や運営のあり方について、この1年間さまざまな立場、視点から意見が交されたが、規制緩和に向けてこれを纏め上げた運輸省をはじめとする運輸政策審議会関係者の真摯なご努力にまず敬意を表したい。』

今回の最終答申は段階的なもので9港に限定されているとはいえ、港湾における規制緩和の通過点としては充分評価できるものであり、本答申の趣旨に沿って必要な諸策が早期に実施され、安定且つ効率的で、より高い水準の港湾運送サービスが実現することを期待している。』

5・3・2 1999年港湾春闘

1. 春闘の争点

2月10日スタートした1999年度の港湾春闘は、4月23日に労使合意となり妥結した。

今春闘は、例年、組合側からの要求となっている労働時間の短縮と週休2日制の実施、交替制就労の導入、産別制度賃金の改定等に加えて、港湾運送事業の規制緩和に伴う港湾労働運営基金の確立と基金の引き上げ、さらにはユーザー(船社・荷主)による基金の直納制度の導入が大きなポイントとなり、また、使用者側からは、近い将来に資金面で破綻が予想される港湾労働者年金制度や転職資金制度の見直しが提案され、容易に解決策を見出すことが困難である課題が山積していた。

2. 交渉経過(資料5 15参照)

2月10日に開催された第1回中央団交では、組合側(全国港湾労働組合協議会:全国港湾、全日本港湾運輸労働組合同盟:港運同盟)から使用者側の日本港運協会(日港協)に「99年度港湾産別労使協定の改定に関する要求書」が提出された。組合側の要求は概ね昨年度と同一のものであり、1.認可料金の完全収受及び港湾労働者の賃金引き上げ、2.産別労使協議体制の充実・強化、3.登録制度による雇用と就労保障の確立及び労働条件の改善、4.港湾労働運営基金制度と基金の引き上げ、5.事前協議制度の協定改定、6.産別制度賃金の改定、の6項目となっていた。

第1回中央団交では、組合側から要求内容の趣旨説明があり、賃上げ原資の確保に向けて認可料金の改定申請も検討するよう使用者側に求めた他、現行の港湾労働安定基金(35円/トン)と港湾労働法付加金(15円/トン)を一本化して「港湾労働運営基金」と名称を改め、トン当たり10円に引き上げを要求した。さらに、事前協議制度の改定要求では、航路廃止または寄港取り止めについても船社からの報告と雇用についての協議を行うよう求め

5. 港 湾 関 係

た。また、産別制度賃金の改定要求は、昨年度と同額となっている。

これに対し、使用者側からは、財源が逼迫している港湾労働者年金について、新規登録の打ち切りと年金支給額の引き下げ、及び、転職資金制度の廃止が提案された。

一方、運輸政策審議会（運政審）の下で港湾運送小委員会が2月24日に港湾運送事業法の規制緩和の審議を再開するにあたり、港湾労組三団体（全国港湾、港運同盟、全港湾）は、港湾労働者登録制や基金のユーザー直納制等「労働関係の安定化策」についての要求を盛り込んだ意見書を同小委員会宛提出した。

実質的な交渉は、3月4日に開催された第2回中央団交よりスタートした。団交の席上で組合側要求に対する使用者側の逐条回答が示されたが、組合側はこれを受け容れず、進展はなかった。一方、賃金値上げ並びに労働諸条件の改善については、3月1日に組合側（全国港湾荷役事業関係労働組合協議会：港荷労協）が使用者側（船内経営者協議会：船経協）に対し、15,000円の賃上げを主な内容とする要求書を提出した。3月5日には船経協と港荷労協による第1回船内統一賃金交渉が開催された。長引く不況で港湾運送を取り巻く環境が一段と厳しい情勢下、組合側の15,000円の賃上げ要求に対し、使用者側は「賃上げは実質ゼロ」との方針を示した。

全国港湾は、中央団交を前にした3月23日に拡大幹事会を開催し、4月8日、13日に予定する座り込み等の抗議行動を確認したが、3月24日の第3回中央団交では、進展が得られなかった。

3月25日には第2回船内統一賃金交渉が開催された。使用者側から、賃金引き上げ要求についてゼロ回答がなされ、その他の労働諸条件の改善要求についても進展がなく、交渉は物別れとなった。4月1日に開催された第3回船内統一賃金交渉でも進展がなく、物別れとなった。

4月2日、全国港湾は拡大幹事会及び戦術委員会を開催し、4月8日と13日の抗議行動を確認して第

4回中央団交に臨んだが、進展はなく、交渉は決裂した。

交渉が決裂したことから、4月7日、全国港湾戦術委員会・港運同盟合同会議が開催され、4月12日以降の夜間荷役拒否と18日以降の日曜日の休日出勤拒否が決定された。これは直ちに各単組委員長、地区港湾議長に対する「99春闘第二次統一行動に関する指示」として取り組みの要請がなされ、翌8日、「99春闘産別協定改定要求の交渉決裂に伴うストライキ通告」として日港協へ通告された。

4月8日、各地区で決起集会や運輸局前の座り込み等による抗議行動が行われ、4月12日から夜間荷役拒否に突入した。中央では、4月13日の運政審港湾運送小委員会開催に合わせ、運輸省前での座り込みによる抗議行動が行われた。

中央団交や賃金交渉の膠着を打開するため、4月15日、全国港湾戦術委員会・港運同盟合同会議が開催され、4月12日以降の夜間荷役拒否と18日以降の日曜日の休日出勤拒否に加え、24日以降の土曜日出勤拒否が決定され、各単組・地区港湾に指示された。翌16日、全国港湾は日港協に対し、24日以降の土曜日出勤拒否の戦術強化を日港協へ通告した。

4月20日、中央団交再開に向けて、日港協と全国港湾・港運同盟による予備折衝が開催された。賃金については、4月21日に第4回船内統一賃金交渉が開催され、使用者側より今年度限りの解決一時金が提案されたが、ベースアップを求める組合側は使用者側提案を拒否し、交渉は中断された。

4月23日11時、第5回中央団交が開催され、制度問題については下記内容で労使が合意し、同日12時20分頃、妥結に至った。これに伴い、全国港湾はスト指令を解除した。中断されていた船内統一賃金交渉も13時30分から再開され、15時頃に1,000円の賃上げで妥結した。これに伴い、港荷労協もスト指令を解除した。スト指令の解除により、4月12日から拒否されていた夜間荷役は、23日から可能となり、土曜日、日曜日の荷役拒否による影響の深刻化も回避された。

3. ストライキの影響

今春闘におけるストライキの影響は、当協会港湾協議会加盟10社の集計では、夜間荷役が拒否された4月12日～17日の間に延べ26隻に出航の遅延等の被害が発生し、被害額は2,987万円と推定された。休日出勤拒否の4月18日には1隻326万円、夜間荷役拒否の4月19日～22日の間に延べ17隻1,226万円の被害となり、合計4,539万円にのぼる影響を受けた。また、運輸省の発表した集計によれば、4月12日～22日に夜間荷役拒否及び日曜荷役拒否による影響を受けた船舶数は、5大港合計で外航船194隻、内航船3隻となっている。

4. 今春闘の労使合意の主な内容

- 1) 賃 金
 - 1,000円の賃金値上げ（昨年度は4,500円）
- 2) 制 度
 - 1 諸拠出金（港湾福利分担金、港湾労働安定基金、港湾労働法付加金）のユーザーからの中央直接納入について、基本的に合意。詳細は労使政策委員会で引き続き協議。
 - 2 時間外労働等の算定基礎分母を164より162に変更。
 - 3 転職資金制度及び港湾労働者年金制度の見直しは、制度見直し専門委員会で協議。

〔資料5—15〕 1999年港湾春闘の交渉経過

- | | |
|---|--|
| <p>1月28～29日：全国港湾、第34回評議員会開催。99年春闘の制度要求を原案通り了承。</p> <p>2月10日：第一回中央団交。組合側から99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。</p> <p>3月1日：港荷労協が船経協に対し、15,000円UPを主な内容とする賃金値上げ並びに労働条件改善に関する要求書を提出。</p> <p>3月4日：第二回中央団交。組合側要求に対する使用者側の逐条回答あるも進展なし。</p> <p>3月5日：第一回船内統一賃金交渉。組合側の要求趣旨説明。</p> <p>3月23日：全国港湾、拡大幹事会開催。4月8日、13日に予定する抗議行動を確認。</p> <p>3月24日：第三回中央団交。進展なく物別れ。</p> <p>3月25日：第二回船内統一賃金交渉。使用者側から賃金引き上げ要求についてゼロ回答、その他の諸要求についても進展なく、物別れ。</p> <p>4月1日：第三回船内統一賃金交渉。進展なく物別れ。</p> <p>4月2日：全国港湾、拡大幹事会及び戦術委員会開催。4月8日と13日の抗議行動を確認。第四回中央団交。進展なく、交渉決裂。</p> <p>4月7日：全国港湾戦術委員会・港運同盟合同会議開催。</p> | <p>4月12日以降の夜間荷役拒否と18日以降の日曜日の休日出勤拒否を決定、日港協へ通告。</p> <p>4月8日：各地区で抗議行動（決起集会、運輸局座り込み等）</p> <p>4月12日：争議行為（夜間荷役拒否）突入。</p> <p>4月13日：中央で抗議行動（運政審港湾運送小委員会開催に合わせ、運輸省前座り込み）</p> <p>4月15日：全国港湾戦術委員会・港運同盟合同会議開催。4月12日以降の夜間荷役拒否と18日以降の日曜日の休日出勤拒否に加え、24日以降の土曜日出勤拒否を決定、各単組・地区港湾に指示。</p> <p>4月16日：全国港湾、24日以降の土曜日出勤拒否の戦術強化を日港協へ通告。</p> <p>4月20日：中央団交再開に向けて、日港協と全国港湾・港運同盟による予備折衝開催。</p> <p>4月21日：第四回船内統一賃金交渉。使用者側より解決一時金が提案されたが組合側は拒否し、交渉中断。</p> <p>4月23日：第五回中央団交。制度問題について合意。全国港湾はスト指令を解除。船内統一賃金交渉が再開され、1,000円の賃金上げで妥結。港荷労協はスト指令を解除。</p> |
|---|--|

5. 総 括

今春闘で争点となった港湾労働者の福利厚生に関する拠出金の直納問題は、ユーザーからの直接納入について労使で合意したが、運政審港湾運送小委員会で結論が出ていない。また、転職資金制度及び港湾労働者年金制度の見直しについては、中央団交の補助機関として労使各8名程度の「制度見直し専門委員会」を設け、6ヶ月以内に結論を出すこととされた。

港湾労働者年金原資については、従来からの港湾労働安定基金(トン当たり3.5円)に加えて、昨年の春闘で2001年度まで全国全港のコンテナ貨物を対象にトン当たり1円を確保することが合意されているが、港湾運送事業の規制緩和の進捗等、環境の変化の中で、問題の先送り、玉虫色の終結の感は否めない。

5・3・3 FMC 制裁措置問題 - 最終規則の撤回

1999年5月28日、米国連邦海事委員会(FMC)は日本の港湾慣行を理由に邦船3社(日本郵船、商船三井、川崎汽船)に課していた米国商船法第19条に基づく制裁措置規則(FMC Docket No 96-20)を撤回すると公表した。

以下、過去の経緯を振りかえることとする。

FMCは1996年11月13日、日本の港湾運送事業法に基く免許制度及びそれに支えられた事前協議制度等の港湾慣行が、日米貿易に従事する海運会社並びに荷主に好ましくない状況をもたらしているとして、邦船3社運航の定期コンテナ船に対して米国に寄港する毎に10万ドルの課徴金を賦課することを内容とする制裁措置を提案した。1997年2月26日には制裁措置実施のための最終規則を制定し、4月14日から実施する旨発表された。これに対し邦船3社は、FMCのあるワシントンに管轄するコロンビア自治区巡回控訴裁判所に最終規則の「無効審査」を請求した。

運輸省は、3月18日、事前協議制の改善協議会(第3回)を開催し中間合意案を提示、31日、関係者の合意を得た。4月2日からワシントンで開催された日米海運協議では、制裁措置の理由とされた港湾慣行の改善について10日間に及ぶ協議が続けられ、免許制度と事前協議制度について合意に達し、4月11日、覚書に署名した。この協議の結果を受け、4月13日、FMCは、制裁措置の発動を9月4日まで延期することを決定するとともに、覚書にある改善内容の進捗状況の報告を船社に求めた。また、制裁措置発動期日の延期に伴い、邦船3社の同裁判所での「無効審査」請求も中断した。

運輸省、日本港運協会(日港協)、日本船主協会、港湾協議会、外国船舶協会(外船協)の関係4者は、事前協議制度の改善協議を重ねたが、9月4日までに合意が得られず、制裁措置が発動された。

邦船3社は、9月5日、FMCの制裁措置が修復不可能な損害になるとしてコロンビア自治区巡回控訴裁判所に仮差し止め命令を要請、9月12日には中断していた「無効審査」請求を再開した。仮差し止め命令の要請は、9月25日に棄却されたため、10月7日、同裁判所に対し、FMCの制裁金を「供託金」とすべく最終規則変更を申請したが、14日に棄却された。

9月18日、邦船3社社長が当時の藤井運輸大臣、黒野事務次官、小淵外務大臣に陳情を行い、早急に日米政府間協議を開催して米側に制裁を撤回させるよう強く要請した。9月23日、ニューヨークで小淵外務大臣とオルブライト米国務省長官が会談し、小淵外相は「FMCによる一方的な制裁は、遺憾である。また、日米友好通商航海条約違反の問題もある」として即時撤回を要請した。オルブライト長官は「米側は制裁が目的ではない。日本の港湾運送事業の改革が目的である」とした。

一方、国内では関係者間の協議が続けられていた。10月7日、事前協議制度の改善に関する4者合意案は、日港協に対する船社側回答として提示され、港湾協議会と日港協の間で大筋合意に達した。

関係者間での大筋合意を受けて、10月10日からワシントンで日米海運協議が開催された。課長級レベルの協議では、日本側より4月の中間合意以降の改善協議と国内関係者間の合意について説明がなされ、13日からは局長級協議となったが、米側の理解を得るのに難航し、9月分課徴金（3社合計400万ドル）支払い期日である10月15日に至っても協議は決着しなかった。邦船3社はFMCに対して日米海運協議中の支払い免除を申請したが、即日拒否された。しかし、邦船3社が政府間協議の継続を理由に課徴金の支払いを保留したため、16日、FMCは邦船3社運航船の入出港禁止措置等の更に強硬な制裁措置の発動を関係機関に要請する旨の決定を行った。日米貿易全般に影響を及ぼしかねない強硬な手段には、クリスマス商戦を控えた米国内での反発も高まり、実施直前に回避されたが、FMCは9月分課徴金の支払いを強硬に求めた。

10月17日、藤井運輸大臣はスレーター運輸長官に対し制裁措置の即時撤回等を書簡で要請した。一方、日米海運協議は、斎藤駐米大使とアイゼンスタット国務次官による準閣僚級協議に引き上げられ、日本の港湾慣行の改善について大筋で合意した。20日には日米政府間協議が実質合意に達した。合意の概要は、以下の通りである。

- 1 現行事前協議制度の簡素化、透明性の確保を図ること
- 2 現行事前協議制度に代わる「別方式」の制度を併設するとともに、日本政府は法令に許す範囲内で最大限の支援を行うこと
- 3 港湾運送事業法に基づく免許の発給期間の短縮（4ヶ月から2ヶ月へ）を図ること

10月27日、FMCと日本船3社の間で、9月分制裁金に関し400万ドルを150万ドルの支払いとすることで合意した。これは、政府間合意にもかかわらず、FMCが課徴金の支払いを強硬に求め、制裁強化の姿勢をとったため、一層の混乱を回避するための苦渋の決断であった。

一方、事前協議制度の改善については、日米政府

間協議の合意を受けて10月28日に開催された改善協議会で合意に達し4者合意（運輸省、日港協、港湾協議会、外船協）が成立した。さらに10月30日、現行事前協議制度に代わる「別方式」の設定について、3者合意（運輸省、船港協、外船協）が成立した。

日米政府間協議の実質合意と関係者間の国内合意の形成を受けて、11月6日、斎藤駐米大使からオルブライト国務長官宛書簡、11月10日、国務長官から大使宛の返書の交換により、10月分、11月分の課徴金の支払いが回避されるとともに、今後は、外交ルートを通じた解決という筋道がつけられ、両国政府間での最終合意となった。

11月13日、FMCは、日米両国政府及び関係当事者と日本政府との合意を踏まえ、邦船3社に対する制裁措置の無期限停止（suspend）を発表した。

11月19日、FMCおよび邦船3社は、10月、11月分の課徴金が徴収されないこと等で合意し、過去の課徴金の未払い部分が消滅した。

9月12日にコロンビア自治区巡回裁判所で再開したFMC最終規則の「無効審査」請求は、11月18日、12月1日に予定されていた審理開始の3ヶ月間延期を申請し、同裁判所に認められた。この無効審査の一時中断は、その後6回繰り返され、現在も審査の中断状態にある。

FMC制裁措置問題を契機として日本政府は、外国政府による一方的な制裁措置の発動を牽制するとともに、交渉上対等な立場の確保等を図ることを目的として「外国等による本邦外航船舶運航事業者に対する不利益な取り扱いに対する特別措置に関する法律」（いわゆる対抗立法）の一部改正法案を第141回国会に提出し、12月12日に可決、成立した。この改正法は、12月19日に公布され、即日施行された。

1998年1月28日、ワシントンで日米友好通商航海条約第24条に基づく条約協議のための予備協議が開催された。日本側は、FMCの邦船社に対する制裁措置は、日米友好通商航海条約第19条に規定する内国民待遇、最恵国待遇に違反しているとして、FMC制裁措置の即時撤回を改めて要求するとともに、制裁

措置によって被った損害（邦船社の支払った課徴金、荷主離れによる逸失利益等）に対する正当な権利を留保する、と主張したのに対し、米国側は、FMCの制裁措置は日米友好通商航海条約上の義務に何ら違反するものではないと反論した。双方は、今後の二国間条約協議の進め方を確認し、さらに協議を継続することとしたが、具体的な進展は見られていない。

今回の制裁措置の最終規則撤回の根拠は明らかにされていないが、FMCは「日本の港運の規制緩和は進展しておらず、現状に満足しているわけではない」との姿勢を強調し、改めて日本の港運の現状を調査するため、邦船3社と米船2社（APL及びSea-Land）に対して、事前協議制度の改善状況や日本政府の港運規制緩和への取り組みなどについて4項目（米船に対しては事業免許申請に関わる事項を含め5項目）に亘る情報提出を求めている。

一方、「制裁を決めた当時とは状況が大きく変化している」とも述べており、1998年5月以来、運輸政策審議会海上交通部会港湾運送小委員会で審議してきた「港運事業免許制と認可料金制の廃止を核と

する規制緩和の具体的推進策」が1999年6月中にも最終答申される見通しであることが、撤回決定のきっかけになったものと見られる。（港湾運送事業法に係る規制緩和の動きについては5・3・1参照）

日本政府はこれまで日米条約協議や海運当局間協議などを通じ、「FMCの制裁措置は日米友好通商条約違反である」として同制裁措置規則の完全撤回を求めてきており、今回のFMCの判断に一定の評価をしながらも、「従来主張を継続していく」（運輸省）としている。

なお、当協会河村健太郎会長は5月31日、今回の件について以下の通りコメントを発表した。

「日本船3社を対象としたFMCの制裁措置は全く妥当性を欠くものであり、当協会としてもその撤回を強く主張してきたところである。FMCによれば日本の港湾における最近の状況を反映させるべく再調査を行なうためとしており、問題が全面解決したわけではないが、今回の撤回決定自体は歓迎できる。運輸省、外務省はじめとする関係者のご尽力には感謝を申し上げたい。」

5・4 港湾整備関係

5・4・1 港湾審議会の動き

港湾審議会（会長：熊谷直彦経済団体連合会副会長、庶務担当：運輸省港湾局管理課）は運輸大臣の諮問に応じて、港湾法等に定める港湾及び開発保全航路の開発等に関する基本方針、港湾計画、特定港湾施設整備事業についての基本計画その他港湾及び航路に関する重要事項を調査審議し、及びこれらに関し必要と認める事項を運輸大臣に建議することを目的としている（運輸省組織令第108条）。委員は36名以内とされ、港湾または航路に関し広い知識または経験を有する者及び関係行政機関の職員であり、運輸大臣が任命し、その任期は2年とされている（港

湾審議会令第1・2条）。港湾審議会は、さらにその下部組織として部会を置くことができ（同第5条）。現在は計画部会（部会長：須田熙八戸工業大学教授）及び管理部会（部会長：杉山武彦一橋大学教授）が設けられている。

計画部会は港湾及び航路の開発に関する計画の調査審議を所掌し、管理部会は港湾開発に関する財政その他港湾の管理に関する重要事項の調査審議を所掌する、各部会に属させる審議会委員等は会長が指名する（港湾審議会部会設置規定）。

当協会からは港湾物流委員会委員長が港湾審議会委員として参画し、業界意見の反映に努めている。

1998年度においては、総会1回、計画部会3回、

管理部会 2 回が開催された。1999年 7 月 1 日現在の
審議会及び各部会の委員は資料 5 16の通りである。

〔資料 5—16〕

港湾審議会委員

《会 長》

熊谷 直彦 (社)経済団体連合会副会長

《委 員》

(学識経験者)

麻生 渡 福岡県知事
 椎野 公雄 (社)日本倉庫協会会長
 小澤 雅子 桜美林大学教授
 尾崎 睦 (社)日本港運協会会長
 菊池 剛 (社)日本船長協会会長
 来生 新 横浜国立大学教授
 合田 良実 横浜国立大学教授
 今野 修平 大阪産業大学教授
 斉藤 愛子 ヨット競技者
 増井 正行 全国港湾労働組合協議会議長
 杉山 武彦 一橋大学教授
 須田 熙 八戸工業大学教授
 高木丈太郎 (社)経済同友会元幹事
 高秀 秀信 横浜市長
 鳥海 巖 (社)日本貿易会副会長
 西山 知範 (社)日本海難防止協会専務理事
 橋口 宇子 元(社)日本PTA全国協議会母親委員会委員長
 橋本大二郎 高知県知事
 長谷川逸子 建築家
 福屋 正嗣 (財)漁港漁村建設技術研究所顧問
 堀 憲明 (社)日本船主協会副会長
 松岡 大和 全日本海員組合中央執行委員
 森地 茂 東京大学教授
 横島 庄治 高崎経済大学教授
 (行政機関委員)
 田波 耕治 大蔵事務次官
 高木 勇樹 農林水産事務次官
 渡辺 修 通商産業事務次官
 橋本鋼太郎 建設事務次官

港湾審議会計画部会委員名簿

《部会長》

須田 熙 八戸工業大学教授

《委 員》

(学識経験者)

椎野 公雄 (社)日本倉庫協会会長
 尾崎 睦 (社)日本港運協会会長
 菊池 剛 (社)日本船長協会会長
 高山 知司 京都大学教授
 今野 修平 大阪産業大学教授
 斉藤 愛子 ヨット競技者
 増井 正行 全国港湾労働組合協議会議長
 杉山 武彦 一橋大学教授
 高木丈太郎 (社)経済同友会元幹事
 安武 史郎 (社)日本貿易会副会長
 西山 知範 (社)日本海難防止協会専務理事
 東 恵子 東海大学助教授
 三橋 宏次 (財)漁港漁村建設技術研究所理事長
 坂田 昇 (社)日本船主協会港湾物流委員会委員長
 松岡 大和 全日本海員組合中央執行委員
 森地 茂 東京大学教授
 横島 庄治 日本放送協会解説委員

(行政機関委員)

田中 健次 環境事務次官
 久保田勇夫 国土事務次官
 薄井 信明 大蔵事務次官
 高木 勇樹 農林水産事務次官
 渡辺 修 通商産業事務次官
 小野 邦久 建設事務次官
 松本 英昭 自治事務次官

港湾審議会管理部会委員

《部会長》

杉山 武彦 一橋大学教授

5. 港 湾 関 係

《 委 員 》

(学 識 経 験 者)

麻生 渡 福岡県知事
椎野 公雄 (社)日本倉庫協会会長
小澤 雅子 桜美林大学教授
尾崎 睦 (社)日本港運協会会長
来生 新 横浜国立大学教授
合田 良実 横浜国立大学教授
今野 修平 大阪産業大学教授
須田 漉 八戸工業大学教授
高木丈太郎 (社)経済同友会元幹事
高秀 秀信 横浜市長
鳥海 巖 (社)日本貿易会副会長
橋口 宇子 元(社)日本PTA全国協議会母親委員会委員長
橋本大二郎 高知県知事
長谷川逸子 建築家
堀 憲明 (社)日本船主協会副会長
森地 茂 東京大学教授
横島 庄治 高崎経済大学教授

(行 政 機 関 委 員)

田波 耕治 大蔵事務次官
高木 勇樹 農林水産事務次官
渡辺 修 通商産業事務次官
橋本鋼太郎 建設事務次官
松本 英昭 自治事務次官
田中 健次 環境事務次官
近藤 茂夫 国土事務次官

1. 港湾審議会総会

(1) 第43回総会 (98年11月10日開催)

本総会において、運輸大臣より、「経済・社会の変化に対応した港湾の整備・管理のあり方」について諮問が為され、審議の結果、下部機構である管理部会にその審議を付託して、具体的な論議を行なっていくこととした(資料5 17参照)。

管理部会(部会長:杉山武彦一橋大学教授)は、さらにその下部組織として学識経験者及び港湾管

理者実務者レベルで構成される管理部会ワーキンググループ(座長:森地茂東京大学工学部教授、資料5 18参照)を設けて、論議を行なっている(5・4・2参照)。

答申は資料5 17の通り、99年末を目途に行われる予定であるが、論議の過程で一定の方向性が纏まり次第、逐次中間的な取り纏めを行なう予定としている。

【資料5-17】

港湾審議会への諮問について

(経済・社会の変化に対応した港湾の整備・管理のあり方について)

記

1. 諮問事項

「経済・社会の変化に対応した港湾の整備・管理のあり方について」

2. 諮問理由

四方を海に囲まれた我が国において、港湾は、人や物の交流を支える交通基盤として、また、国民生活や産業活動を支える社会基盤として我が国の発展に大きく貢献してきた。

近年、我が国においては、経済・社会のグローバル化、高度情報化、少子高齢化等の経済・社会の構造的変化が急速に進展しており、このような状況に対応するため、経済構造改革、行政改革等の諸改革が進められている。

港湾が引き続き、我が国の安定的な発展や国民生活の向上に寄与していくためには、これらの変化に適切に対応し、効率的・効果的な港湾の整備・管理の実現に向けた諸施策を講じていくことが大きな課題となっている。

このため、21世紀に向けた港湾のあり方を踏まえ、経済・社会の変化に対応した新しい港湾の整備・運営のあり方を検討する必要がある。

3. 審議スケジュール

港湾審議会総会に諮問し、管理部会に審議付託予定。

総 会 : 平成10年11月10日(火) 15:00~

管理部会 : " 16:00~

検討項目と審議スケジュール

1. 検討項目

- (1) 経済・社会の変化に対応した港湾のあり方
 - ・効率的な国際・国内海上ネットワークの検討
 - ・国民生活の質の向上に資する港湾のあり方の検討等
 - (2) 整備・管理のあり方
 - ・国の役割の再整理
 - ・港湾整備の目標の明確化
 - ・事業評価システムの充実・強化
 - ・効率的な港湾の整備のあり方 等
 - (3) 使いやすい港づくりに向けた新しい取組みについて
 - ・情報化の推進方策
 - ・放置艇対策の検討
 - ・次世代港湾の検討 等
2. スケジュール
- ・平成11年末を目途に答申。
 - ・一定の方向性がまとまり次第、逐次中間的などとりまとめを行う。

〔資料5-18〕

港湾審議会管理部会ワーキンググループメンバー

家田 仁	東京大学工学部教授
筧 喜八郎	日本開発銀行 地域開発企画部長
金近 忠彦	横浜市港湾局長
今野 修平	大阪産業大学経済学部教授
奈良 豊規	青森県土木部長
兵藤 哲朗	東京商船大学流通情報工学課程助教授
村本理恵子	専修大学経営学部助教授
森地 茂	東京大学工学部教授

：ワーキンググループ座長

2. 港湾審議会計画部会

港湾審議会計画部会（部会長：須田熙八戸工業大学教授）は、98年度に3回開催され、次の港湾計画の改訂等について審議を行った。

当協会は、これらの会合に先立ち、港湾物流幹事会等において、利用者の立場に立って検討を行い、

意見の反映を図った。

(1) 第166回計画部会（98年7月13日開催）

1 98年度特定港湾施設整備事業基本計画

これは、国費若しくは助成の対象とならない整備事業（上屋、荷役機械等）並びに工業用地等の造成事業で構成されるもので、会計年度毎に港湾審議会の議決を経て基本計画を策定することとなっている。98年度の事業内容は、拡大してゆく複合一貫輸送への対応を視野に内貿ターミナルの整備等を中心に進めることとされている。

一方、わが国港湾の投資規模に対する疑問の声は表面化する中、港湾管理者等関係者による港湾諸経費低減のための努力も払われつつある。当協会としては、当協会／運輸省間の「港湾整備・利用に関する意見交換会」（5・4・2参照）等で利用者の意見反映の機会を確保しつつ、計画策定の際にはこれら周囲の状況を十分斟酌して欲しい旨申し入れている。

2 港湾計画の改訂

・四日市港（三重県）

港湾取り扱い貨物量について、目標年次である平成20年代前半において輸出入貨物の20%近い伸び、特にコンテナ貨物全体については平成8年度実績の5.8倍と予想している。その理由として本港の臨海部における石油化学を中心とした工業集積が進展し、同県を初め近隣地域に発着する内外貨物の物流拠点となると予想されることを挙げている。

そのために今般の計画では早期対応の観点から、当初既定計画で盛り込まれていた霞ヶ浦地区北埠頭におけるコンテナバース建設を既に埋め立ての終了した埠頭用地（第3航路奥部）に移動することとしている。尚、臨港交通体系の規模は縮小（バースに懸る橋の移動とともに規模の縮小）している。

・木更津港（千葉県）

97年12月のアクアラインの開通、将来的な電

5. 港湾関係

力需要の増加に対処するために、同港危険物取り扱い施設計画を変更し、LNG火力発電所の増設計画に伴う大型タンカー用の14mドルフィンの整備等を計画している。

3 港湾計画の一部変更

・苫小牧港（北海道）

西港区真古舞地区に軽工業品等の内貿貨物取り扱いのための専用埠頭計画を追加する。

(2) 第167回計画部会（98年11月27日開催）

1 港湾計画の改訂

・稚内港（北海道）

外貿関係では、ロシア連邦サハリン州の経済発展に伴う物流の増大（特に水産品と原木の輸入）また産業、文化の交流拠点としての発展性から大型フェリーに対応するための埠頭の機能強化、内貿関係では産業関連物資の移出入の増大（石油類、水産品等）から、目標年次とする平成20年代前半において貨物取り扱い量は全体で370万トン（96年比22%増）を見込んでいる。

このため、既存施設（水深6m／岸壁延長460m）を水深7.5m／岸壁延長130m及び同6m／330m各1バースに再整備するとしている。

・網走港（北海道）

北見市、網走市等北網地域の地域産業・生活に関わる物流機能整備の観点から、全体的には内貿物流機能を重視するもの。

外貿関係では原木及び石炭の輸入を中心とする伸びを、また内貿関係では石油類の移入／工業品の移出入の伸びを見込み、平成20年代前半において全体で109万トン（97年比35%増）としている。

このため、特に内貿貨物の取り扱いを目的に規定計画を見直し、新たに水深7.5m／延長130m1バースを計画する。

・釜石港（岩手県）

外貿関係では、新日鉄釜石製鉄所の高炉休止（89年）に伴い、その翌年の貨物取り扱い量は

前年比3%に激減したものの、サイロの立地に伴う米穀類の輸入増加により、96年においては当時の25%にまで回復している。

一方、内貿関係は、金属機械／石油類の移出入を中心にほぼ安定的な水準を示している。そこで背後地域の生産・消費活動への対応を目的とする物流機能の充実を初めとし、港湾施設については、公共埠頭の「物揚げ場」に係る既定計画及び既存施設の廃止を策定する。

2 港湾計画の一部改訂

・大阪湾

臨港鉄道（北港テクノポート線）の建設計画

・鹿児島港

中央港区における土砂等による廃棄物埋め立て護岸工事計画

(3) 第168回計画部会（99年3月19日開催）

各港湾計画の概要は以下の通りであるが、各プロジェクトにおいては、建設予算の不足や経済情勢から、港湾の利用需要の伸びが当初より見込めないとの判断の下、既定計画の規模を縮小する方向で見直しを迫られたものがある。また、徒に拡大等を図るのではなく、既存施設を有効利用するとの観点から、再調整されたものもあり、注目に値すると思われる。

1 港湾計画の改訂

・下関港（山口県）

外貿関係では、平成20年後半を目途に、同港新港地区における既定計画（コンテナ船用2バース；水深12m／延長500m、多目的用1バース；水深12m／延長250m、何れも2003年供用開始）を縮小する方向で見直し、多目的用2バース；水深12m／480mに改める。また本港地区及び岬之町地区の既設バースを廃止し、交流拠点用地として転用する。内貿関係では、クルージング需要の増大に伴い、東港地区に旅客船埠頭（1バース；水深12m／300m）を整備する。

・広島港（広島県）

外貿関係では、宇品地区の公共埠頭が、施設が老朽化していること、埠頭用地の不足及び船舶の大型化の理由から、既存バース（5バース；水深10m／延長925m）を沖合いに拡幅し、2バース；それぞれ水深10／11m、355m／520mに改訂する。

一方、出島地区については既定計画通り（2バース；水深14m／660m、内1バースは工事中）とするも、現下の経済情勢から五日市地区（2バース；水深8m／延長360m）を初め、廿日市地区の既定計画（1バース；水深12m／延長240m）からの削除も盛り込まれている。

内貿関係では、宇品地区／出島地区に、フェリー／旅客船埠頭の新規計画を初め、既定計画の推進を図ることとしている。

・今治港（愛媛県）

同港は主に内貿関係貨物が主流（目標年次である平成20年代前半で外貿50万トン／内貿1,010万トンと予測）を占めており、今治地区については既定計画（1バース；水深8m／延長238m、2バース；水深4.5m／延長170m）の規模を見直し、新たに耐震強化性のフェリー埠頭（1バース；水深7.5m／延長200m）を造設、さらに米穀類、石油類等の貨物取り扱いのために1バース；水深5.5m／延長100mを整備するとしている。

・須崎港（高知県）

外貿関係では、湾口地区について既定計画（3バース；水深7.5m／延長390m）を1バース；同深／130mに縮小する方向で見直す一方、内貿関係では港地区について、増深とバース延長を図っている。

・日立港（茨城県）

改訂の趣旨は、既存の5つの埠頭（第1埠頭地区～第5埠頭地区）の利用率の平準化（計画書では「有効利用」と表現している）を主眼とし、新規に計画する施設等は考えられていない。

2 港湾計画の一部変更

・釧路港（北海道）

臨港道路の4車線化等交通施設計画の追加／変更を行なうもの。

・常陸那珂港

北埠頭地区の公共埠頭計画を一部変更し、これまでコンテナ貨物も取り扱うことを視野に入れ、多目的貨物バースとの位置づけで整備を進めてきたものを、コンテナ船用に特化したバースとするもの。

・名古屋港（愛知県）

南部地区の新宝埠頭につき、船舶の大型化に対応し、増深と岸壁長を延長等するもの。

・大分港（大分県）

西大分地区について、ウォーターフロント空間の早期形成を目的に埠頭用地の拡大（6ha→7ha）等を図るもの。

・運天港（沖縄県）

船舶の航行安全確保の観点から、同港に架かる橋梁の桁下空間を計画するもの。

5・4・2 「経済・社会の変化に対応した港湾の整備・管理のあり方について」審議への対応

当協会はかねてより、円滑な国際物流を可能とする観点より、わが国港湾の効率性の改善や諸経費の低減の実現に向けて港湾行政の総合的見直しが急務であると主張してきた。

平成10年11月に川崎運輸大臣並びに宮内行政改革推進本部規制緩和委員会委員長に対し提出した要望書「海運関係分野における規制緩和の一層の推進」の中でも港湾関係について「わが国港湾の国際競争力を改善する為の全般的な見直し」を求めている。

現在、港湾審議会管理部会では運輸大臣諮問「経済・社会の変化に対応した港湾の整備・管理のあり方について」を審議中であり平成11年12月に最終答申が出される予定である。港湾法の改正をふくめた総合的な施策が期待されているところであり、当協

5. 港湾関係

会も引き続き積極的、建設的な意見を述べていく。

(同諮問を巡る最近の動き)

- 98.3.20 運輸審議会、「今後のコンテナターミナルの整備及び管理運営のあり方について」最終答申(「船協海運年報1998年」参照)
- 98.6.15 運輸省港湾局と当協会による港湾の整備・利用に関する意見交換会(注1)開催
- 98.11.10 第43回港湾審議会総会、「経済社会の変化に対応した港湾の整備・管理のあり方について」(注2)を諮問
- 98.11.19 地方分権推進委員会、「第5次勧告」発表
- 98.12.1 政府、「第5次勧告」に関する対処方針を閣議決定
- 98.12.18 第30回港湾審議会管理部会、WGによる「経済社会の変化に対応した港湾の整備・管理のあり方について」の中間報告(注3)を了承
- 99.2.26 管理部会WGによるヒアリング(経済団体連合会、日本港運協会、日本物流団体連合会)
- 99.3.15 管理部会WGによるヒアリング(当協会(注4)、日本旅客船協会、日本内航海運組合総連合会)
- 99.3.31 管理部会WGからの追加質問状
- 99.4.30 追加質問状に対する回答書提出(注5)
- 99.5.18 管理部会WGによるヒアリング(六大港港湾管理者、埠頭公社、全国港湾整備・振興促進協議会)
- 99.6.25 港湾審議会管理部会、WGの「中間報告」を審議(注6)
- 99.7.30 港湾審議会管理部会開催「中間取り纏め」を承認
- 99.7~9月 「中間取り纏め」についてのパブリックコメント募集
- 99.11月(予定) 「最終答申」

(注1) 港湾の整備・利用に関する運輸省との意見

交換会(平成10年6月15日)

運輸省港湾局主宰による意見交換会が運輸省会議室にて開催され、運輸省からは松本大臣官房審議官(港湾局/海上交通局担当)以下、港湾局管理課/計画課/開発課/環境整備課/技術課並びに海上交通局海事産業課/外航課の各課長が、一方、当協会からは奥山勝郎川崎汽船常務、佐藤和男商船三井専務、鷲見嘉一日本郵船常務及び鈴木昭洋当協会常務理事等が出席した(役職名は当時のもの)。

港湾を巡る現状認識についての意見交換を行ない、国際競争力のある使い易い港湾の実現という共通の目標を目指して、今後も定期的に意見交換を行うこととした。

更に、意見交換の対象項目が、港湾投資のあり方、EDI(電子データ交換)の推進方策、港湾諸料金の低減化方策、更には航路浚渫といった航行環境の改善などハード・ソフト両面において広範かつ専門的となることから、船社と港湾局の担当者による幹事会を設け、より実務的に意見交換を深めていくこととした。

運輸省ではこの意見交換会を通じての成果を今後の港湾行政に反映させていくとしている。

当協会としても、これまでも船社を代表し、港湾審議会などの場を通じて意見を述べてきたが、ユーザー意見を踏まえた使い易い合理性のある港湾を整備していくために、より具体的、実務的な対話が必要という運輸当局との相互認識の下、この意見交換会及び幹事会において積極的、建設的に意見を述べていくつもりである。

(船社要望項目)

- ・大水深ターミナル必要性の再検討(ユーザーニーズを反映)
- ・国際ハブ追求型の港湾計画の見直し
- ・EDI/ワンストップクリアランス推進

- ・既存公社ターミナル借受料金引き下げ
- ・港湾諸料金の引き下げ
- ・航行安全確保のための航路整備（例：中の瀬浚渫）

（注2）第43回港湾審議会総会、「経済・社会の変化に対応した港湾の整備・管理のあり方について」を諮問

港湾審議会は平成10年11月10日に開催された第43回総会（堀憲明当協会港湾物流委員長が出席）において、川崎二郎運輸大臣諮問「経済・社会の変化に対応した港湾の整備・管理のあり方について」を受け、同日付けで管理部会（山下秀明当協会常務理事関連業務部長が出席）に審議を付託した。

経済のグローバル化や高度情報化の進展に伴ない、経済構造改革、行政改革が進む中で、港湾が引き続き我が国の安定的な発展と国民生活の向上に寄与していく為に、森地茂東京大学工学部教授を座長とするワーキンググループが中心となってハード、ソフト両面から21世紀に向けた港湾のあり方を総合的に検討するというもので、以下を柱に、1年かけて検討し、平成11年末を目標に最終答申を行うとしている。

- 1 経済・社会の変化に対応した港湾のあり方（効率的な国際・国内海上ネットワークの検討等）
- 2 整備・管理のあり方（港湾整備における国の役割の整理や、事業評価システム、効率的な港湾整備等）
- 3 使いやすい港づくりに向けた新しい取組みについて（情報化推進、次世代港湾の検討等）

当協会は競争力のある使いやすい港湾づくりの観点から、港湾のユーザーとして深く検討に関与すべき立場にあり、管理部会席上でもワーキンググループへの参加を強く主張し

たが、船社や港湾事業者など港湾ユーザーの意見については今後ヒアリング等を通して参考にしたいとの事務局（運輸省港湾局）説明があり、結局直接参加することはできなかったが、斯かる機会を捉えて今後とも意見を述べていくこととした。

（注3）第30回港湾審議会管理部会、「経済・社会の変化に対応した港湾の整備・管理のあり方について」の中間報告(案)

港湾審議会は平成10年12月18日(金) 管理部会を開催し、「経済・社会の変化に対応した港湾の整備・管理のあり方について」の「中間報告」(案)を取り纏めた。

今回の「中間報告」は、12月1日に閣議決定した「地方分権推進委員会第5次勧告に関する対処方針」に基づき、運輸省（港湾局）として港湾法第52条に係わる「国の直轄事業の具体的範囲」を早期に纏める必要があり、他の議論に先行して検討されていたもの。

国が事業主体となる直轄事業の範囲としては、国際・国内の基幹の海上交通ネットワーク形成に必要な港湾整備をはじめ、技術的観点等から実施困難な事業など4項目を挙げ具体的基準を設定した。

運輸省ではこの基準に照らして今後、事業の点検、見直しを行っていくが「国の事業範囲は相当程度限定される」と説明している。

一方、提示のあった「中間報告(案)」では、運輸大臣諮問について今後1年かけ審議していく上での議論の大枠と方向性を示す論点整理を行っており、今回は当該審議の第1回会合でもあることから堀憲明港湾物流委員長より、以下の主旨にて提言した。

- 1 効率的な港湾整備の為に、ユーザー意見の反映が不可欠
- 2 今後の審議においては高コスト構造を正面から捉え、是正するとの観点から突っ込

んだ議論が必要

- 3 今後施行する整備と並行して既存施設の改善・改良・有効利用への対応について具体的に明確なスタンスが必要
- 4 コンテナターミナルをはじめ既存施設のコスト競争力改善が課題
- 5 広域行政や港湾管理のあり方、公共・公社制度の問題点についても議論すべき

これを受けて運輸省担当課長より「コスト構造是正の要請は認識しており、広域港湾行政の検討とともに公共・公社ターミナル制度に関わる問題についてもワーキンググループで議論していきたい。また平成9年6月に発足した日本船主協会との意見交換会はユーザー意見反映の場と認識しており、更にワーキンググループでも今後ユーザーの意見を聞いていく。」等の意向が示された。

この管理部会が、2年後の省庁再編を見据え大きな転機を迎えている我が国港湾行政における港湾整備・管理のあり方について総合的、集中的に検討する機会であるとの観点より、当協会としても今後とも港湾物流委員会等を通じ積極的に発言していく考えである。

(注4) 港湾審議会管理部会ワーキンググループ(WG)のヒアリングについて

港湾審議会管理部会の下に設置されたWG(座長：森地東京大学工学部教授)は港湾ユーザーからの意見を幅広く聴取中である。

- 2.26 経済団体連合会、日本港運協会、日本物流団体連合会
- 3.15 当協会、日本旅客船協会、日本内航海運組合総連合会
- 5.18 六大港湾協議会(港湾管理者)、外貿埠頭連絡協議会(埠頭公社)、全国フェリー埠頭公社協議会、全国港湾整備・振興促進協議会

3月15日のヒアリングでは、青山日本郵船

港湾グループ長、山本商船三井港湾・ターミナル室長、森本川崎汽船港湾事業部長、及び当協会が出席し、物流円滑化の観点より以下の取り組みが急務であるとの趣旨で意見を述べた。

- 1 公社コンテナターミナルのコスト低減に向けた総合的取り組み。
- 2 入港料やトン税等港湾関係諸費用の制度見直しと低減。
- 3 港湾整備にあつて、航行安全の視点より初期計画段階からの問題点の解決。
- 4 入出港手続の更なる簡素化と電子情報化の促進。

また、これらの政策をより円滑に推進する体制づくりの前提として、現行の港湾法の下で地方自治体に委託されている「港湾の管理」については国自身が主体的に関与する方向で法の見直しが検討されるべきであると提言した。

僅か40分間という制約のため、十分な説明は出来なかったが、森地座長より「港湾法の再整備を含めて根幹の議論を始めているので、行政のみでなく民間ユーザーの声を充分反映させたい。改めて機会を設けて更に質疑したい。」とのコメントがあった。

(注5) 「追加質問」に対する「回答書」提出

当協会は平成11年3月15日のヒアリングにおいて、「港湾行政の総合的見直しが急務である」との趣旨で、意見と要望を述べたが、これに対しWGより、公社コンテナターミナルの管理運営に係わる問題を中心とする「追加質問」があり、4月30日、下記内容の「回答書」を提出した。

(回答書要旨)

- ・国は国民経済に大きな影響を及ぼすコンテナターミナルの整備状況と将来の需要を常に検証し、通商・海運政策と港湾政策との整合性

の観点に立った適切な整備と管理について自ら積極的に関与すべきである。

- ・わが国の港湾において、例えば公社ターミナルが取り扱うコンテナ数は、三大湾の全体における75%を占めるなど公共性の極めて高い事業であるが、国際競争力を喪失しており、コンテナ船の寄港が減少するなど結果として、公共財である輸出・入貨物への利便性を後退させている。
- ・各地の港湾管理者や公社は、国の制定した承継法、並びに地方自治の枠組みと財源の中で最大限の努力をしてきたが、枠内での努力では自ずと限界がみえる。例えば、
 - 1 コンテナ航路運営は効率性追求において、ターミナル内の一体的運営や高度なシステムに裏打ちされた作業が求められる為、実態的な専用利用が不可欠であるが、わが国は専用利用に関する制度が極めて硬直的である。
 - 2 岸壁整備コストの50%が国費で賄われている公共埠頭と異なり、公社ターミナルでは管理者、借受者が「独立採算」「原価回収」の原則に基づいて全額を資金負担している。
 - 3 承継法に縛られ、部分的な借り受けなどの柔軟な契約が困難な仕組である為、公社ターミナルでは相当量の取扱い規模（1ターミナルで年間20万 TEU 以上の取扱が目安）を長期に亘って維持できないと借受者として契約に踏み切れない。
 - 4 北米に多く例のみられる「定額料金のバーを下げ、それを超える部分について従量制を採り入れる」といった柔軟な契約が可能となるように制度を見直し、ターミナル一体利用に伴う経済的ハードルを下げるような措置が必要である。
- ・わが国港湾のアジアにおける相対的地位の改善は国民経済の回復を図るための重要な政策と位置付けられるべきである。
- ・新たな整備方式や耐震バースへの改良によっ

て今後国費補助の適用を受ける限定されたターミナルへの対策だけでは不十分、且つ手遅れである。既存の公社ターミナルにおける貸付料の削減と利便性の向上に向けて、必要な法制度の見直しを行い、国費投入を含めた施策を早急、且つ恒常的に実施していくべきである。

「回答書」では更に、外貿埠頭公団を廃止し四港埠頭公社への承継を方向付けた昭和55年12月の港湾審議会答申「外貿埠頭公団の業務の移管について」、及びコンテナターミナルの整備・管理運営についての新たな方式を導入するとして平成10年3月の港湾審議会報告の論旨を紹介し、港湾整備と管理における国の果たすべき普遍的責務について改めて提言を行うと共に、参考資料として以下のデータを挙げた。

- 1 北米・欧州コンテナ航路の寄港数における、日本港湾（京浜・阪神4港）とアジア諸港の比較

	1998年	1994年
日本4港合計	54回/週 (-19)	73回/週
シンガポール	22 (+3)	19
香港	32 (+2)	30
高雄・基隆	29 (+3)	26

- 2 コンテナ取扱量における日本港湾とアジアとの比較

(単位：千 TEU)

	1998年	1994年
日本4港合計	7,904 (3%増)	7,693
シンガポール	15,100 (45%増)	10,399
香港	14,700 (33%増)	11,050
高雄・基隆	7,981 (15%増)	6,935

- 3 日本4港の公社コンテナターミナルで借受者が負担している年間借受料総額

	1998年	1994年
日本4港合計	292億円/年 (8.2%増) 7,702円/M2 (8.2%増)	279億円 7,121円

(取扱量の増加を上回る上昇であり、借受者の固定費負担が増加している。)

(注6) 港湾審議会管理部会、「中間報告」(素案)を審議

平成11年6月25日、港湾審議会は第31回管理部会(部会長:杉山武彦一橋大学教授)を開き、運輸大臣から諮問のあった「経済・社会の変化に対応した港湾の整備・管理のあり方」についての「中間報告」(素案)を審議した。

同素案はこれまでWGが業界関係者とのヒアリングを通じて受けた提案、要望なども考慮され、以下の3つの視点から分類し、港湾行政の進むべき方向を示している。

- 1 海陸を結ぶ輸送拠点としての港湾のあり方
- 2 海域や沿岸域の環境に資する港湾のあり方
- 3 地域づくりに貢献する港湾のあり方

事務局(運輸省港湾局)では、今回各審議委員から提起された意見を踏まえ、これを叩き台として更に検討を加え、7月30日の第32回管理部会で中間報告として纏めた。今後は、具体的な肉付けや実行をしていくにあたり、法改正等、制度面での整備が必要となる。年内、運輸省ではWGなどにおいて取組み方法別に整理し、議論を深めて11月の最終答申に臨むこととなっている。当協会としても、

引き続き要望を繰り返していくこととしている。尚、この中間報告は一般公開もされ、パブリックコメントが募られる予定である。

(提起された主な意見)

- ・地方の要請を積み上げてきたのがこれまでの港湾整備であるが、世界的なボーダーレスの時代には重点投資の為のグランドデザインが要る。即ち、中央の役割が重要となる。
- ・激しい市場競争社会の中で港湾の需給はどうあるべきか? 景気対策、公共事業の名の下に右往左往していないか? 答えは出ないかもしれないが、議論が必要である。
- ・港湾の公共性とは何を持って位置付けるか議論が必要である。これまでは船の帰属先(特定船社の利用か不特定多数の船社利用か)が注目されてきたが、貨物自身に着目した場合、違った見方が出てくるのではないか。
- ・港湾の産業機能、特に公共性の面が国民に、がどこまで理解されているか疑問。もっと世間に対して港の活動をPRすべきである。
- ・グローバル化で、海外依存度が高くなった日本の経済構造の変化も併せて説明すべきである。

5・5 水先関係

5・5・1 水先制度の見直し

運輸省は、規制緩和推進計画や経済審議会、行政改革委員会などの指摘などから、最近の社会情勢の変化に伴う規制緩和の動きや港湾整備の進展、船舶の交通情勢の変化、船舶の技術革新、日本人船員を取り巻く環境の著しい変化等水先制度に大きな影響を及ぼす諸般の情勢の変化に対応するため、水先人の免許要件、水先区及び強制水先のあり方などにつ

いて、1997年7月8日、海上安全船員教育審議会へ「水先制度の今後のあり方について」を諮問(諮問第33号)した。

また、同日開催の第50回水先部会において、本問題に対応する当面の検討項目に対応して「水先人の免許等に関する検討会」、「水先区の設定等に関する検討会」など三つの検討会が設置された。(「船協海運年報1998」参照)その後、水先部会及び検討会での審議を経て、1998年7月1日より神戸港の強制水

先対象船舶が300総トンから1万総トン以上に引き上げられた。

1. 横浜港の強制水先対象船型の見直しについて

1998年12月9日、第53回水先部会（部会長：加藤俊平東京理科大学教授）が開催され、1999年7月より横浜港における強制水先対象船型を危険物積載船を除き現行300総トンから3,000総トンへ引き上げる旨の中間答申（資料5 19参照）がなされた。

上記の通り同水先部会では、1997年7月8日の諮問第33号を受けて、水先人の需給・免許のあり方、水先の必要な範囲、強制水先のあり方などについて、それぞれ検討会を設け審議しているが、このうち横浜港における強制水先対象船型の見直しについては、1996年12月に横浜市より隣接する東京港等その他の東京湾諸港（1万総トン）と同様にしてほしい旨の要望が運輸省になされていたことから、神戸港の強制水先対象船型の見直しに引き続いて、1998年9月より水先区の設定等に関する検討会で4回にわたり検討が行われ、水先部会への報告が取り纏められた。

同検討会の報告を踏まえ、1998年12月9日の水先部会では、水先法施行令の横浜区（横浜港及び川崎港の一部）の強制水先対象船型について、1日本海難防止協会のシミュレーション実験結果を踏まえ強制水先対象船型を3,000総トンに引き上げる、2ただし、危険物船については現行通り（内航船1,000総トン、外航船300総トン）とする、3この強制水先対象船型の見直しにともない地元において関係者が安全対策について適切な施策を実施していく、4見直しは1999年7月に実施すること等が適当であるとした。

【資料5—19】

運輸大臣

川崎 二郎殿

海上安全船員教育審議会
会 長 加藤 俊平

水先制度の今後のあり方について（中間答申）

平成9年7月8日付け運技第174号による諮問第33号「水先制度の今後のあり方について」は、今後なお審議を継続する必要があるが、これまでの審議において、横浜区の強制水先対象船舶の範囲について結論を得たので、別紙のとおり中間答申する。

（別紙）

1. 強制水先の対象船舶の範囲の設定に当たっては、個別の強制水先区ごとに、その地形的条件、自然条件、港湾及び航路の整備状況、船舶の輻輳状況、海難の発生状況のほか、事故の際の二次災害の可能性及びその影響度等多様な要素を総合的に勘案して判断する必要がある。
2. 横浜区の現状をみると、地形的条件として、横浜港は全体として奥行きが深く袋小路の形状であり、一方、川崎港は京浜運河のほか主として細かく入り組んだ枝状の運河から成り立っているという特徴がみられる。また、横浜区においては、航路以外の余裕水域があまりなく、特に横浜港の主要パースについては入港時に大角度変針を伴い左折する必要があるものが多い。なお、自然条件（気象・海象条件）は特に厳しい状況にない。

横浜港及び川崎港それぞれの入港隻数は他の主要港と比較して特に多くはなく、またいずれも減少傾向にある。横浜区には港則法上、横浜航路、鶴見航路及び川崎航路の3つの航路があるが、航路の運用上、入港ルートは実質的に2つであり、船舶の輻輳度は高い状況にある。なお、それぞれの航路においては航路管制が行われている。航路別に特徴を見ると、横浜航路は外航船、特に大型船の入港隻数が多く、また、鶴見航路、京浜運河、川崎航路等は危険物積載船が相当多くなっている。海難の発生状況については、海難審判庁の資料によると他港と比較してやや高い水準にある。

万が一、港内で海難事故が発生した場合には、入港ルートが実質的に2つであること、閉鎖的な水域であるという地形的特性により、全港的な機能喪失の危険性が相当高いと考えられる。

横浜港、川崎港とも首都圏に立地する極めて重要な

港湾であり、一旦海難事故が発生すると、京浜臨海部の工場の操業に影響するだけでなく、首都圏の経済活動、さらには、市民生活にも多大な影響を及ぼすと考えられる。特に、危険物積載船については、事故の際の海洋汚染、海上災害等の二次災害を引き起こす危険が大きい。

3. 横浜区における強制水先対象船舶のあり方について、操船安全面から客観的・定量的な検討を行うため、社団法人日本海難防止協会の水先問題検討会において、航路、時間帯等概ね厳しい条件の下、シミュレータ実験を活用した検討が行われたが、その結果、横浜区については、総合的な安全対策を講じた場合においても、総トン数3,000トン程度以上の船舶については、水先の技術的支援を受けるのが望ましいとの結論が示された。
4. 以上の点を総合的に勘案すると、横浜区においては総トン数3,000トン以上の船舶について強制水先の対象とすることが適当である。ただし、鶴見航路及び川崎航路には相当多くの危険物積載船が通航しており、事故の際の二次災害の危険性及びその影響が大きいことから、危険物積載船については、現行どおり水先人を乗船させることが望ましいと考えられる。
5. 横浜区における強制水先対象船舶の範囲の見直しに伴い、今後、水先人が乗船しない船舶が相当程度発生することとなり、船舶の交通状況が変わることが予想される。このため、地元において、関係者が安全対策等について検討し、適切な対策を実施していくことが望ましい。
 今後、上記安全対策等を検討・実施するための準備期間を考慮して、見直しについては平成11年7月から実施することが適当である。
6. なお、横浜港については、強制水先対象船舶の範囲を総トン数1万トン以上の船舶とすべきとの強い要望が示されている。現在、横浜港では港湾計画に基づき、港の整備が推進されており、今後、船舶交通の状況等が大きく変化することが予想される。したがって、港湾整備の進捗状況等にあわせ、現港湾計画の最終年次である概ね平成17年までに、再度1万トンへの緩和について検討することが適当である。

5・5・2 1999年度各水先区の水先人適正員数

1999年3月9日、第54回海上安全船員教育審議会水先部会（部会長：加藤俊平東京理科大学教授）が開催され、平成11年度水先人適正員数について審議が行われた。

水先人適正員数については、1963年3月開催の海上安全審議会（現海上安全船員教育審議会）において水先制度について審議した際、「本審議会において、原則として年1回、各水先区の適正員数を検討することとし、これによって水先人が不足していると認められた水先区については、運輸省は当該水先区の水先人会对し、必要な数の水先人を増員させるよう指導・監督する」ことを運輸大臣に答申した経緯から、以来毎年審議されるものである。

運輸省では、適正員数の算定について、1976年以来、次の方法により算出している。

- 1 「過去5年間(1994年度～1998年度)の業務量を時系列で捉え、最小自乗法により傾向線を求め次年度を予測する」との手法により、各水先区の1999年度における月間業務量（隻数）を予測
- 2 次に各水先区における水先人1人あたりの月間適正業務時間を6,000分（1日5時間×週5日×4週間）と定め、これを各水先区における平均嚮導時間で除して、月間1人あたりの適正業務量を算出。
- 3 上記1で算出した1999年度予測月間業務量を、上記2で算出した月間1人あたりの適正業務量で除して適正員数を算出。

これにより、1999年度適正員数は、前年度比18名減の521名、また新規採用数は水先業務のサービス向上、廃業予定者等を考慮し、12水先区合計で37名であり、年度末員数は合計759名となり、年度末において適正員数を下回る水先区はない。

なお、算出した数が2名未満となった水先区については、水先業務を維持する(不測の事態に備える)

ため2名としているが、留萌水先区については業務量が少ないとの事情から従来同様1名配置のままでやむを得ないものとしている。

水先部会では1999年度水先人適正員数および新規採用数については原案通り承認された。(資料5 20参照)

〔資料5—20〕 1999年度水先人適正員数

水先区名	1999年2月末 在籍員数	1999年度 適正員数	水先区名	1999年2月末 在籍員数	1999年度 適正員数
釧路	4	2	清水	6	2
苫小牧	6	2	伊良湖三河湾	102	76
室蘭	4	2	伊勢湾	44	30
函館	2	2	尾鷲	2	2
小樽	2	2	舞鶴	2	2
留萌	1	2	和歌山下津	6	2
八戸	3	2	大阪湾	104	57
釜石	2	2	阪神	52	30
仙台湾	5	3	内海	141	96
秋田船川	3	2	境	3	2
酒田	2	2	関門	41	26
小名浜	4	2	小松島	2	2
鹿島	8	3	博多	6	4
東京	16	9	佐世保	4	2
東京湾	67	45	長崎	3	2
横須賀	99	88	島原海湾	4	2
新潟	6	2	細島	2	2
伏木	3	2	鹿児島	3	2
七尾	3	2	那覇	4	2
田子の浦	3	2	合 計	774	521

6

海上安全と環境保護

この章のポイント

- ・東南アジア海域を中心に組織化、凶悪化した海賊事件が多発。
- ・1998年8月31日、北朝鮮が弾道ミサイルを発射。当協会は、運輸大臣及び外務大臣に対し再発防止の要望書を提出。
- ・1998年10月、京葉シーバースで官民合同流出油防除訓練を実施。
- ・船底塗料やバラスト水管理規制などの環境問題に関する検討進む。
- ・経団連環境自主計画にCO₂削減目標10%を提出。
- ・コンピュータ2000年問題がクローズアップ。
- ・1999年2月1日からGMDSSが完全実施。

- 6・1 海上交通安全対策
- 6・2 船舶の保安対策
- 6・3 船舶の安全運航対策
- 6・4 貨物の積み付けおよび安全対策
- 6・5 環境保護対策
- 6・6 船舶の建造および保船、機関管理対策
- 6・7 海上無線通信の改善

6・1 海上交通安全対策

6・1・1 海上交通安全対策

1. 海上交通に影響を及ぼす工事およびその他の航行安全対策

(1) 東京湾中ノ瀬航路の浚渫と第三海堡の撤去

運輸省第二港湾建設局は、開発保全航路である東京湾湾口航路の整備事業として、中ノ瀬航路の浚渫および第三海堡の撤去等の工事を計画し、船舶交通の輻輳する海域において本工事を実施した場合の海上交通に与える影響について1995年度より基本的な調査を行ってきた。しかしながら、漁業関係者の反対もあり、計画の実施は先送りされてきたが、1997年7月に中ノ瀬西側海域で発生した大型タンカーの座礁事故を契機に漁業関係者も本工事について理解を示し協力が得られる可能性が出てきたことから、東京湾口航路整備事業の工事内容・工程等の施工計画案（中ノ瀬航路の浚渫工事は延べ7年間、毎年2月～8月の7ヶ月間を作業期間とし、日出から日没までの昼間作業を原則として、工事区域を順次移設しながら実施する

計画、および第三海堡の撤去は、延べ7年間、年間を通じ原則として日出から日没の間に撤去作業が行われる計画）を基に、具体的な航行安全対策等について検討を行った。その結果、中ノ瀬航路の浚渫工事中及び第三海堡撤去工事中の船舶通航方法は、操船上の留意事項および海上交通安全法による現状の通航方法の遵守・励行に努めることとした。なお、工事の進捗状況、船舶通航の実態、航行環境の変化等の状況に合わせて、逐次、適切な通航方法、航行安全対策の確認が必要なことから、現地連絡調整会議（仮称）を設置し、中ノ瀬航路の工事区域設定により可航幅が300mに減少する工事開始から3年目～7年目の5年間は、東京湾内諸港に入港するVLCC等の大型船（喫水17メートル以上の深喫水船）は中ノ瀬西回りをすること、および第三海堡の撤去工事開始から7年目の浦賀水道航路南航路の幅員が600mとなる期間においては、特別危険物積載船等（50,000GT以上の液化ガス船を除く危険物積載船および25,000GT以上の液化ガス船）は、同航路の輻輳

時間帯（1600時～2000時）を回避して通航することについて必要に応じ検討することとし、工事期間中の警戒船・情報提供船の配備等、その他安全航行上必要な事項について協議、検討・周知することとされた。

(2) 中部国際空港建設

中部国際空港及び同時期に建設される空港対岸部の埋立工事に当たっては、当該海域の常滑沖周辺が伊良湖水道と名古屋港を結び伊勢湾の主要航路に近接していることから、将来の伊勢湾における海上交通の変遷を踏まえ、本工事中の工事区域の設定及び工事作業船の運航等が伊勢湾全体の交通環境に与える影響について評価し、工事中の基本的な航行安全対策について検討整理した。その安全対策としては、工事区域を工事作業の場、一般船舶の航行の場、漁船操業の場と明確に区分して設定し安全性を高めるとともに、同区域の標示については適切な間隔で標識を配置すること、工事区域への誤侵入や異常接近を防止するため警戒船を配備すること、工事作業船の基本的な航行ルートの方針とそのルートに基づいた工事作業船の動静を把握する航行安全センター（仮称）を設置すること、および工事中の航行安全対策の根幹をなす情報提供体制について整理した。また、航行安全対策の実効を高めるために情報管理業務、運行管理業務、警戒管理業務の一元化を図る安全管理体制のあり方について取り纏め、今後、本施工工事が具体化した段階で、再度航行安全対策の見直しを行うこととされた。

(3) その他工事と航行安全対策（本四架橋工事、紀淡連絡道路の海上橋梁計画）

本州四国連絡橋は、来島海峡大橋工事が完了し1999年5月1日に尾道・今治ルートの供用が開始され、神戸・鳴門ルート、児島・坂出ルートとともに、検討された航行安全対策のもとに全海上主要工事が安全裡に完了した。

また、紀淡海峡における船舶航行の現況および将来を踏まえ、紀淡連絡道路の海上橋梁計画にお

いて必要となる航行空間（桁下高および航行可能幅）について、シミュレーション等を実施し調査検討した。

(4) 伊良湖水道の航行管制

東京湾及び大阪湾等、特に船舶交通が輻輳する海域においては、船舶交通の安全を確保するため、海上交通センターが設置され航行管制が行われているが、伊良湖水道においては、いまだ十分な情報提供システム（海上交通センター）が整備されていないことから、海上交通情報システム（海上交通センター）の整備推進に資する目的から、船舶航行に関する情報の確保・提供並びに航行管制の在り方等について引き続き検討を行うこととされたが、今年度は、船舶交通環境及び航行情報等の現況調査および通航者の意識を調査するとともに海域の特性等を整理し、来年度に検討を進めるための資料が作成された。

(5) 漁業操業に関する問題

船舶交通と漁業操業に関する問題調査も昨年引き続き実施され、通航船舶の避航に必要な漁業標識等の調査および海運業・水産業に係る問題点について検討された。

当協会は、これら内外の動向に対し、関係当局と協議を重ねるとともに、日本海難防止協会に設置された各調査研究委員会に参画し、船主意見の反映に努めた。

2. こませ漁業安全対策

当協会は昨年に引続き海事7団体と協力して、瀬戸内海備讃瀬戸東航路で行われる「こませ網漁業」に対する船舶の航行安全対策について検討を行った。

同海域における「こませ網漁業」は時として漁網が航路を全面閉塞し、通航船舶に航路外航行を強いられるばかりでなく、閉塞場所によっては大型船の航行が不可能となる場合があり通航船舶の安全運航に重大な影響が出ている。また、従来は備讃瀬戸東航路東部海域での航路閉塞が多く見られたが、最近では西

部海域にも見られるようになり、関係官庁および海事関係者の努力にも拘わらず新たな問題が生じており、従来から第六管区海上保安本部により提供されていた備讃瀬戸東航路東部海域（男木島以東）のこませ網敷投網位置情報等が高松沖海域まで拡大された。

1999年の操業期（3月中旬～5月中旬）においては前年に引き続き、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。

また、航行安全対策として航路可航幅300mの確保、保安庁船艇による常駐警備と航行指導の徹底、情報の早期伝達と情報提供海域の拡大等を前年に引き続き、海上保安庁、水産庁、香川県、岡山県に対し陳情するとともに、運航調整に関する荷主の理解および運航の困難性について広範な理解を得るため、各種委員会および体験乗船等を通じ、荷主関係者、漁業関係者および関係官庁に対し働きかけた。

なお、本問題は昭和48年（1973年）海上交通安全法の制定当時から引続いており、その間関係者の努力により、漁業関係者と海運関係者の相互理解と事故防止のための漁具標識等の改善が進んだが、通航船舶の可航幅300mの確保などは未だに確立されていないばかりか、時として航路が全面閉塞される状況に変わりがない。このため、当協会は、1999年度事業として関係官庁を含む海運および水産関係者による「こませ網漁業漁期における船舶航行に係る研究会」の設置を日本海難防止協会に委託し、こませ網漁業操業の実態把握とその事故防止に向けた諸対策を整理し、今後の改善策の模索に資することとした。

3 . マラッカ海峡協議会を中心とした航路標識の整備事業

マラッカ・シンガポール海峡は、わが国経済活動を支える物資を輸送する船舶の重要な国際海峡の一つであるが、特にペルシャ湾諸国とわが国とを結び重要なオイルロードとなっており、一日平均100隻

近いタンカーが約700万バレルの原油を積んで同海峡を航行していると言われている。

このため、わが国は同海峡における船舶の安全運航を確保し、海洋汚染および災害の発生を防止するため、マラッカ海峡協議会を中心に沿岸国に対し航行環境の整備について援助を行ってきた。

1998年の同協議会の航行援助施設整備事業は、インドネシア政府からの協力要請に基づき、1997年のワンファザムバンク浮体式灯標（南）の更新工事に引き続き、ワンファザムバンク浮体式灯標（北）の更新工事を実施し、1998年10月27日に光力の増大とサイズアップした新灯標の運用が開始された。

また、航行援助施設維持管理事業として、前年度に引き続き、インドネシアおよびマレーシアとの共同見回り点検作業が実施され、1998年10月31日にはシンガポール海峡ニバ浮体式灯標の修理を完了した。

当協会は、これらマラッカ海峡協議会の事業費の一部、2,500万円を拠出するとともに、技術的な検討委員会に参加する等積極的に協力した。

また、当協議会の事業が、1968年（昭和43年）に主として民間による資金協力の下に開始されて以来、同海峡利用国の海運活動も変化する一方、国連海洋法条約の発効（1996年）等の環境変化に伴い、資金負担のあり方の見直しを求める声も強くなった。

このため、海事産業研究所は、マラッカ・シンガポール海峡通航量に関する調査研究事業を開始し、1999年3月に同海峡を通過する貿易物資に関するわが国の推計値は、輸出量で約5%（第6位）、金額で15%（第1位）、輸入量で29%（第11位）、金額で14%（第1位）であることを発表した。これらの数値を示すことにより、各国が応分の負担をすべきことを訴えていくこととしている。

6・1・2 海上交通法規の改正

1998年7月に開催された国際海事機関（IMO）の航行安全小委員会第44回会合（NAV44）において、船舶の航路指定・船舶通報制度、および群島航

路帯内航行指針について審議され、1998年12月開催の第70回海上安全委員会（MSC70）に報告された。

1. 航路指定および船舶通報制度

(1) 分離通行方式の設定等

次の1)および2)については、MSC70において、1999年7月1日より発効することが確認された。

1) ドーバー海峡分離通行帯における避航水域の設定

ドーバー海峡分離通行帯の中央分離帯北端に設置されているF3灯船(北緯51度23.82分、東経2度00.62分)海域は、当該灯船への衝突事故が多く発生していることから、当該灯船を中心とする半径500mの海域を避航海域に設定する。

2) 南アフリカ沿岸のALPHARD BANKS 分離通航帯における避航水域の廃止

ALPHARD BANKS 分離通航方式の1998年12月からの設定と、GPS等の普及による正確な船位確認が容易になったことから、ALPHARD BANKS に設定されていた避航水域を廃止する。

3) サウジアラビアZuluf and Marjan oilfields 沖の分離通航帯設定位置の変更

(2) 強制船舶通報制度

次の1)および2)については、MSC70において、1999年7月1日より発効することが確認された。

1) 米国東岸のフロリダ沖(11月15日～4月15日の間)およびボストン沖(通年)の2海域における強制船舶通報制度

当該海域が北セミ鯨の繁殖海域であり、当該海域において船舶と鯨の衝突が多数発生していることから海洋生物保護を目的として、強制船舶通報制度を設定する。

2) ドーバー海峡における船舶通報制度の強化(NAV44/3/3)

2. 船舶の群島水域内航行の指針

MSC70において、セーフティナビゲーションサーキュラー(SN/Cir)として回章することが合意された。なお、現在フィリピンは海洋法条約に則り群島国家としての国内法を策定中であり、同国はその過程で本指針の改正提案を出す権利を留保した。

6・1・3 東京湾におけるVLCCの航行安全対策

1997年の7月に東京湾中ノ瀬西側海域で発生したVLCCの座礁油流出事故の発生に対し、当協会は、タンカー輸送の総合的安全対策を策定し、その一つとして航行環境の整備について関係機関に要望を行ってきたが、同海域におけるより一層の船舶交通の安全を図るため、第三管区海上保安本部が主体となって、当協会等海事関係者および水産関係者も参加し、その方策について検討を行った結果、中ノ瀬西側海域における船舶交通の整流を目的とした灯浮標を3基設置することが決定され、1999年2月28日に資料6-1のとおり設置された。

なお、同整流用灯浮標の設置に合わせて、当該海域の航法指導が資料6-2の通り見直された。

〔資料6-2〕東京湾仲ノ瀬海域における航法について

平成10年12月22日

第三管区海上保安本部

平成9年7月2日、仲ノ瀬西側海域において発生した大型タンカー「ダイヤモンドグレース号底触・油流出事故」の重大性に鑑み、同海域におけるより一層の船舶交通の安全を図るため、今般、船舶交通の整流を目的とした灯浮標を3基設置することとし、これに合わせて、平成9年9月1日から実施している現在の航行方法を下記のとおり改める。

同灯浮標を設置した日(平成11年2月27日、予備日同月28日)以降同海域を航行する船舶は、下記の航行方法によること。

記

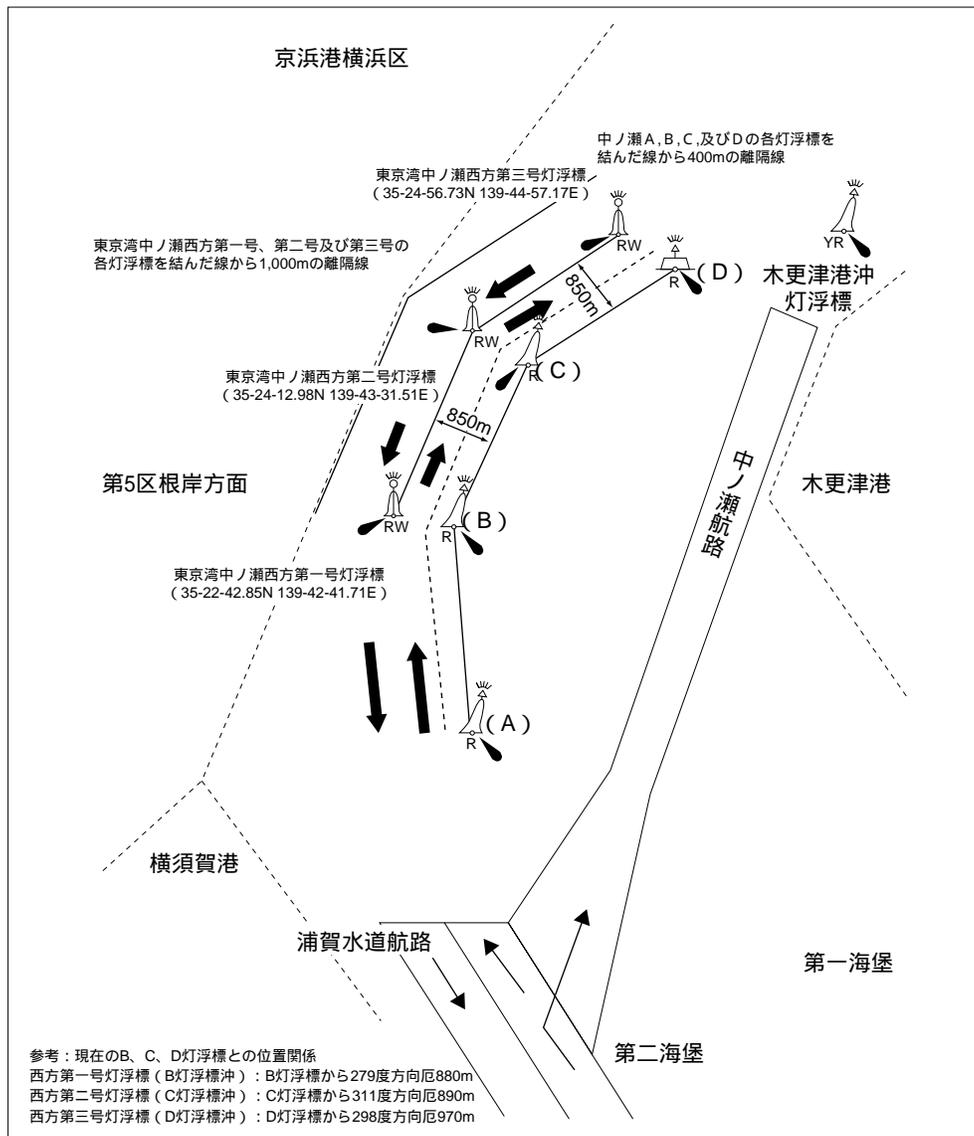
1. 東京湾中ノ瀬西側海域を南航する船舶は、東京湾中ノ瀬西方第三号、第二号及び第一号の各灯浮標（以下「整流用灯浮標」という。）を左げん側に見て航過すること。
2. 東京湾中ノ瀬西側海域を北航する船舶（京浜港横浜区第5区根岸方面に向かう船舶を除く。）は、行き先に向けて所定の針路とするまでは各整流用灯浮標を左げん側に見て航過すること。
3. 東京湾中ノ瀬西側海域を北航する喫水17メートル以

上の船舶は、東京湾中ノ瀬A、B、C及びDの各灯浮標を結んだ線から400メートル以上離して航過すること。

4. 中ノ瀬西側海域に錨泊しようとする船舶は、3基の各整流用灯浮標を結んだ線から1,000メートル以上離して錨泊すること。

5. VHF 電話（CH16,156.8MHz）を装備する船舶は、東京湾海上交通センターから情報を伝達することができるので、レーダーサービスエリア内を航行中はVHF 電話を常時聴守すること。

【資料6-1】



6・2 船舶の保安対策

6・2・1 海賊問題

1 . 世界における海賊発生件数

1992年に国際商業会議所（ICC）の国際海事局（IMB）がマレーシアのクアラランプールに開設した「地域海賊防止センター」の1998年の年次報告（資料6-3）によれば、全世界での発生件数は、前年より55件減少し192件が報告されているが、1994年と比べれば約2倍の発生件数となっており、依然海賊事件の改善は見られない状況が続いている。

海賊発生水域別では、東南アジアで88件が発生し、次いでアフリカの38件、中南米の31件、インド亜大陸は22件となっており、依然東南アジアが圧倒的に多くなっているが、極東においては昨年19件から10件に、およびインド亜大陸においては昨年40件から22件の発生と海賊事件が半減した。

このうち、インドネシア海域においては、昨年に比べ12件増加し世界で最も発生件数が多く、全発生件数の約31%を占め59件報告されており、10件以上発生した海域としては、インドネシア、フィリピン、インド、およびマレーシアで、その総発生件数は96件に及び、全発生件数の50%を占めている。

なお、タイ、スリランカ、ブラジル、およびナイジェリアにおける総発生件数は13件で41件減少し著しい改善が見られる一方で、インドネシア、マレーシアおよびソマリアにおいては総発生件数は78件で22件増加している。

発生状況について全体としては、錨泊中または着積中に襲われるケースが多く、122件約64%を占めている一方、東南アジアにおいては、錨泊中または着積中が45件、航行中が42件となっており特に海賊の被害にあうケースは特定することはできないが、最も海賊事件が多く発生しているインドネシアにおいては、錨泊中または着積中が36件、航行中が22件

となっており、約61%が錨泊中または着積中に発生している。

昨年4月にガソリンと灯油を積載しシンガポールを出航したまま南シナ海で行方不明となり、昨年5月に中国海南島のHaikou港で発見されたマレーシア船籍の“PETRO RANGER号”6718GTは、中国当局は密輸を行っていたとして本船を拘留し、インドネシア人の海賊12名の取り調べを行ったが、起訴することもなくインドネシアに送還した。中国当局は管轄範囲外として問題から逃れるため、海賊容疑者を本国送還したと言われているが、ハイジャックを増長させ、根本的な問題解決にならないと世界的な激しい問題指摘を受けた。

また、日本関係船舶についても、昨年9月にパナマ船籍の“TENYU号”2660GTが約3000トンのアルミニウムを積載し、インドネシアのKuala Tanjung港を出航したまま、本船との連絡が途絶えた後、12月に中国のZhangjiangang港で、船名を“SANEL I”と塗り替えられ発見され、中国港湾当局に拘留された。韓国人と中国人の15名の乗組員は、全員インドネシア人に乗り代わり、全員殺害されたものと思われる。

当協会関係船舶がハイジャックに会ったとの報告はないが、その他にもハイジャックと思われる事件が数多く発生しており、東南アジアにおける経済危機とインドネシアにおける内政不安等、更なる海賊の多発とその組織化、武装化及び凶悪化が憂慮されている。

2 . 当協会の対応

1998年9月に発生したTENYU号のハイジャック事件等、東南アジア海域で組織化、武装化及び凶悪化した海賊事件が数多く発生するなど、海賊事件の増加の可能性と深刻化する状況に鑑み、当協会は、

海賊問題が、船舶および乗組員のみではなく、航行安全の確保および海上環境の保全を脅かす重大な問題であると捉え、IMO が主催し世界の海賊多発4地域で実施する海賊防止セミナー（3項 IMO の動向に記載）に対し運輸省の要請を受けて外航客船協会と共に合計、15,000US\$ の資金協力をした他、同セミナー及び ASF 等での海賊防止対策に関する検討に積極的に参加してきた。

また、当協会会員船社の運航する船舶から、1998年11月以降4ヶ月余りの間に、インドネシア海域で6件の海賊発生報告があったこと、また、そのうち類似した手口の海賊事件が、カリマンタン島サマリダ港で相次いで発生したことから、運輸省（外航課）に対し善処を要望した。その結果、3月19日、運輸省（外航課）は外務省（南東アジア第二課）に対し、インドネシア政府に対し海賊防止対策の強化を働き掛けるよう要請した。（資料6-4）

一方、日本財団では、昨年発生したTENYU号のハイジャック事件等、海賊の組織化、武装化および凶悪化に対し、平成11年度の事業として、海賊予防の具体策および被害対応マニュアルの策定等を目的とした研究会「海賊対策調査研究」を設置し、当協会、日本海難防止協会および日本船長協会に協力を要請した。当協会は、これに積極的に協力し、船舶の安全確保に役立てるため、同財団が行った海賊実態調査アンケート（当協会会員からは90社から回答）およびヒヤリングに協力を呼び掛けるとともに、ハード、ソフト面の効果的な対策について、会員各社の実務担当者の意見を提供するなど、積極的に協力している。

また、1999年5月24日に開催された第8回ASF総会では、海賊が多発する沿岸国の警察機関に対し、透明性のある海賊事件の捜索を強く要請するとともに、沿岸国の海軍および海上警察当局による監視体制の強化と国境を超えた相互協力体制の確立を要請していくことを合意し、ASF に対しても引き続き本問題の解決に向け積極的に係っていくよう働きかけた。

3. IMO の動向

IMO は、1997年5月に開催された第68回海上安全委員会において、世界的に海賊及び武装略奪発生件数が増加傾向にあり、またその手口が組織化および武装化するなど深刻化する状況に鑑み、海賊等が頻繁に発生する世界の4海域（中南米、東南アジア、西アフリカ及びインド洋）において、「海賊及び武装強盗に関する地域セミナー」を開催することを決定し、ブラジル（1998年10月20～22日）及びシンガポール（1999年2月3～5日）でセミナーを開催した。

同セミナーにおいては、①この地域のすべての国に対し、海賊防止・抑止のためのインフラの整備、国境を超えた海賊防止協力体制の確立等が求められるとともに、②海賊行為の調査のための効果的な手続きの欠落により事件の捜査が効果的に行われないことがあることに注目し、また、逮捕に至ったとしても、国によっては司法制度の中に、海賊行為に対する効果的な罰則規定が設置されていないことに留意し、調査手続き及び処罰のための法的枠組に関する国際的なコードの策定を、IMO が検討するよう要請された。

本年5月19日から28日に開催された第71回海上安全委員会では、両セミナーからの要請①および②について検討が行われ、海賊及び武装強盗に対する調査及び捜査に関する国際的なコードの策定については、コレスポネンズ・グループ（CG）を設置し、次回会合（来年5月開催予定）までにコード案を策定することとなった。

6・2・2 国際紛争に伴う船舶の航行安全対策

1. 北朝鮮によるミサイルの発射

(1) 経緯

- 1) 1998年8月31日正午すぎ、北朝鮮は弾道ミサイル一発を発射。当初着弾予想地点は、日本海の公海上としていたが、同日深夜、日本海（北

緯40度54分、東経134度3分)にはミサイルのBooster部が落下し、三陸沖太平洋上(北緯40度11分、東経147度50分)に着弾したことが判明。

2) 9月3日政府は、北朝鮮が再度ミサイルを発射する準備を進めているとの情報があることを発表。また、その予想日として、9月5日の北朝鮮最高人民会議開催日、9月9日の建国50周年の国家主席就任日を指摘。

3) 9月4日北朝鮮の朝鮮中央放送が、8月31日に発射したのは、三段式運搬ロケットによる人工衛星の打ち上げと発表。ミサイルであったのか、人工衛星の打ち上げであったのか、我国はじめ米国、韓国、ロシア等が調査を開始し、わが国および米国はミサイルであったとの見方であったが、米国は後に人工衛星であったと修正した。

(2) 当協会对応

1) 8月31日のミサイル発射の情報を同日14:00に共同通信社より速報を入手。運輸省海上交通局外航課にその事実関係の調査と情報の提供を依頼するとともに、会員に対し、緊急時の連絡網により情報を周知、関連情報の提供を要請し、情報の収集に努めた。

2) 9月1日、運輸省海上交通局外航課からの北朝鮮へのわが国船舶の就航を見合わせた場合の影響調査要請に対し、当協会会員の運航する船舶の過去1年間における北朝鮮への就航状況、本年9月に就航する予定の船舶調査を実施。会員からの回答に基づき、過去1年間に就航した船舶は1隻のみ、本年9月に就航する予定船はないことを運輸省海上交通局外航課に報告。

3) 9月2日、船舶の安全を確保する観点から、当協会会長名で外務大臣宛および運輸大臣宛に要望書を提出。(資料6-5:外務省アジア局北東アジア課宛,運輸省海上交通局外航課宛)

4) 9月3日、運輸省海上交通局外航課からのミサイルの落下、着弾海域における当協会会員の運航する船舶の航行実態調査要請に対し、定期

航路就航実績および会員からの回答を元に、ミサイル着弾予想地点、およびBooster落下予想地点を航行した可能性のある船舶として、8.04隻/日および0.53隻/日を運輸省海上交通局外航課に報告。

5) 9月4日、休日期間中に再度ミサイルが発射される可能性があることから、運輸省海上交通局外航課と当協会、および会員との連絡体制を再確認するとともに、休日期間中に日本諸港に出入港する船舶を調査し、緊急時の体制を確立。

(3) わが国政府および関係機関の対応

1) 8月31日、政府は北朝鮮に対し、北京の日本大使館を経由し、北朝鮮政府に対し強く抗議した。

2) 9月1日、政府は日朝国交正常化交渉と北朝鮮への食料支援を当面凍結することを決定し、運輸省では、北朝鮮への我国関係船舶の就航見合わせを検討した。

3) 9月2日、運輸省は日本と北朝鮮間のチャーター便の運航を認めない方針を決定し、名古屋と平壤間のチャーター便の許可を取り消した。

4) 9月3日、衆参本会議は、北朝鮮に対する抗議文を決議した。

5) 9月4日、海上保安庁長官は、国際海事機関(IMO)および国際水路機関(IHO)の事務局長宛に、本件に関する適切な委員会等における検討と北朝鮮に対する適切な指導を書簡で要請した。政府は国連大使を通じ安全保障理事会議長宛に、北朝鮮のミサイル発射を懸念する書簡を発出した。

6) 9月7日、IMO事務局長は、海上保安庁長官からの書簡を受けて、北朝鮮のIMO代表大使宛、ミサイル発射の懸念と演習を繰り返す場合の事前警報を要請する書簡を発出した。

7) 9月9日、我国大使が、国連安全保障理事会で9月4日の書簡に基づき、北朝鮮のミサイル発射に対し懸念を表明した。

8) わが国は、1998年12月に開催された第70回

IMO 海上安全委員会に対し、現在その下部委員会である航行安全小委員会で検討が進められている国際海上人命安全条約（SOLAS 条約）V 章改正の中で、航行の安全を脅かす行為を行う場合に適切な航行警報の発信を義務づける提案文書を提出した。

(4) その他関係団体の対応

- 1) 8月31日、全日本海員組合は外航労務協会と幹事間折衝を行い情報収集に努めることを確認するとともに、9月3日には、外務大臣宛、運輸大臣宛に船舶の安全確保と再発防止を求める要望書を提出した。
- 2) 9月1日、全国の漁業協同組合を統括する全国漁業組合連合は、会長が外務省に安全操業確保のための万全の対策を求め、口頭による陳情を実施するとともに、各県単位の漁業組合連合会より会長名で外務省宛に同内容の抗議電報を送付。また、9月7日には、(社)大日本水産会と連名で、同内容の要望書を外務省、水産庁、防衛庁宛に提出した。
- 3) 定期航空協会、日本外航客船協会および日本内航海運組合総連合会は9月3日、日本旅客船協会は9月7日に、航空機の飛行と船舶の航行安全確保のための万全の対策を求める要望書を外務大臣および運輸大臣宛に提出した。

2 . イラク情勢について

イラク情勢は1998年10月31日、イラク政府が国連の大量破壊兵器廃棄特別委員会の査察協力を全面停止したことに端を発し一時的に緊張したものの、その後、11月16日にクリントン大統領がイラク政府の査察協力再開回答を受け入れたことから、平静が保たれていたが、12月17日未明、米国および英国軍がイラクの査察妨害が続いているとして軍事施設に対し武力攻撃を開始、攻撃はイスラム諸国のラマダンが始まった12月19日まで毎日続けられた。

当協会においては、対イラク攻撃の開始を受け直ちにペルシャ湾に就航する会員会社の船舶の動静把

握を行うとともに就航船舶からの現地情報の提供を要請し、情報収集に努めるとともに、運輸省海上交通局外航課に対しては関係政府機関からの情報提供と「ペルシャ湾安全対策官民連絡会」の開催を要請した。

12月17日、18日の両日開催された「ペルシャ湾安全対策官民連絡会」においては、運輸省、外務省、防衛庁等の政府関係機関、および当協会をはじめとする民間団体が参加し、イラク情勢に関する情報交換等を行った。

また、外航海運労使（外航労務協会と全日本海員組合）は、官民連絡会の情報等を踏まえ、12月17日から20日までの間毎日、ペルシャ湾に就航する船舶の安全対策について協議し、一時クウェート諸港への船舶の就航を見合わせたが、日本時間の12月20日朝、米英両国政府からイラクに対する武力行使の終了が発表されたことを受け、今後の航行安全確保に関し、イラク諸港には当面の間寄港を中止するものの、クウェート諸港については、情報の収集と周知徹底を図り安全に万全を期しつつ寄港すること等を確認した。

その間、当協会はペルシャ湾に就航する船舶を運航する会員会社との緊急時の連絡体制を確立するとともに、イラク情勢について欧州事務局等から内外の情報を収集する等、ペルシャ湾に就航する船舶の安全に関するあらゆる情報の収集とペルシャ湾に就航する船舶の動静把握を継続し、会員会社に情報を提供するとともに労使協議の促進に努めた。

6・2・3 検疫法の改正

厚生省では、現行「伝染病予防法」制定（明治36年）からの感染症を取り巻く環境の変化に対応するため、同法を廃止し新たに「感染症の予防および感染症の患者の医療に関する法律」を制定、1999年4月1日より施行した。これに伴い検疫法も改正され、感染症の分類が見直されたほか、隔離するのみであった感染源対策に医療措置も加えられるなどの見直

しが行われた。

検疫伝染病には従来コレラ、ペスト、黄熱病の3種が指定されていたが、改正法では、検疫感染症としてコレラ、ペスト、黄熱病、エボラ出血熱、クリミア・コンゴ出血熱、マールブルグ病およびラッサ熱の7種が指定された。これに伴い、無線検疫通報における日本到着前6日間についての寄港地等の報告は、到着前21日間に延長（上記疾病の最長潜伏期間に対応）された。

なお、各疾病の汚染地域に寄港した船舶は、その疾病の潜伏期間中にわが国において無線検疫を利用することはできないが、コレラ、ペスト、黄熱病以外の疾病については未だ汚染地域が指定されていない（1999年6月現在）。

【資料6-3】

ICC INTERNATIONAL MARITIME BUREAU
PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS
ANNUAL REPORT
(抜粋)

1st January-31st December 1998

I 海賊事故の推移

海賊対策センターが調査した過去8年間の海賊事故の発生状況

年	91	92	93	94	95	96	97	98
1月～12月	107	106	103	90	188	228	247	192

II 海賊事故の発生地域

年	91	92	93	94	95	96	97	98
東南アジア	88	63	16	38	71	124	92	88
極東	14	7	69	32	47	17	19	10
インド亜大陸	-	5	3	3	24	26	40	22
中南米	-	-	5	11	21	31	36	31
アフリカ	-	-	8	6	19	26	46	38
その他	5	31	2	-	6	4	14	3
計	107	106	103	90	188	228	247	192

III Status of ships during attack

全体としては、錨泊中に襲われるケースが多いが、東

南アジアでは、錨泊中又は着舷中（インドネシア36件）、航行中（インドネシア22件）に海賊に襲われるケースが多い。

	berthed	anchored	steaming	not stated
東南アジア	4	41	42	1
極東	-	1	9	-
インド亜大陸	3	16	3	-
中南米	14	15	3	-
アフリカ	8	17	6	2
その他	2	1	-	-
計	31	91	67	3

IV Types of violence to crew

船員に危害を及ぼす海賊が増える傾向を示している。

	91	92	93	94	95	96	97	98
Crew taken hostage	33	18	6	11	320	193	419	238
Crew threatened	3	9	1	8	59	56	119	67
Crew assaulted	2	12	4	-	2	9	23	60
Crew injured	4	16	3	10	3	9	31	35
Crew killed	-	3	-	-	26	26	51	67
Total	43	62	14	29	420	290	643	467

V Type of arms used by geographical location

	Pirates unarmed	Armed with Guns	Armed with Knives	Other weapons	not stated
東南アジア	-	19	17	6	46
極東	-	5	2	-	3
インド亜大陸	2	3	5	3	9
中南米	-	7	7	3	14
アフリカ	-	11	8	6	16
計	2	45	39	18	88

〔資料6-4〕

海交外第108号
海労第79号
平成11年3月17日

外務省アジア局東南アジア第二課長殿

運輸省海上交通局外航課長
運輸省海上技術安全局船員部労政課長

インドネシア海域における船舶及び乗組員の安全確保について（要請）

日本関係船舶（日本籍及び日本船社が運航する外国籍船）に対する海賊行為の発生件数は、ここ数年、比較的少数で推移していたところですが、最近、標記海域における海賊事件が頻発しており、昨年11月以降4か月余りの間に当省に連絡があったものは6件を数えております。特に、本年2月には、カリマンタン島サマリダ港で、類似した手口の2件の海賊事件が相次いで発生しております。

海賊行為に関し、当省としては、これまで関係船社に対し十分な注意を促すとともに、船舶が海賊の発生するおそれが高いと思われる海域を航行する場合における海賊防止対策の実施を指導してきているところです。

しかしながら、個々の船舶による防止対策には限界もあり、今後とも我が国関係船舶及び乗組員の安全を確保し、安定的な海上輸送を維持していく上から、貴省におかれましても在外公館を通じ、同海域の責任国政府に対し、かかる不法行為の防止のために適切な処置を講じるよう、特に、サマリダ港について当該処置を講じることに関し、特段の配慮がなされるよう要請願います。

以上

〔資料6-5〕

船主海第119号
平成10年9月2日

外務大臣
高村 正彦殿

社団法人 日本船主協会
会長 河村健太郎

朝鮮民主主義人民共和国（北朝鮮）によるミサイル発射について

標記事件につきましては、政府として対応が図られているところですが、弊協会と致しましても船舶の航行安全の観点から重大な事件であると認識しています。

ご既承のとおり、ミサイルが落下、着弾した日本海および太平洋西部海域は、わが国周辺のみならず、東アジアとアメリカ大陸を結ぶ貿易に従事する世界各国の船舶が通行しています。今般のミサイル発射は、これらの不特定多数の船舶とこれらに乗り組む各国の人々を危険に曝す行為であり、見過すことのできない問題です。

つきましては、政府におかれましても、このような事件の再発を防止するため、最善の処置を講じていただきたくお願い申し上げます。

以上

6・3 船舶の安全運航対策

6・3・1 海上人命安全条約等の改正

1 . SOLAS 条約1998年改正

1998年5月に開催されたIMO第69回海上安全委員会(MSC69)において、次の通り1974年海上人命安全条約(SOLAS条約)の改正等が採択された。この改正案は2002年1月1日までにSOLAS条約締約国の3分の1以上の国から異議通告が行われない限り、2002年7月1日に発効する。

(1) 第II - 1章(構造 - 区画および復原性ならびに機関および電気設備)の改正

区画室の溶接部について、従来は張水試験または射水試験が要求されていたが、今後は電気設備の絶縁等に損傷を与える場合は注意深い目視検査(必要とみなされる場合は浸透探傷法、超音波探傷法または同等の試験によって補われる)に替えることができることとなった。

(2) 第IV章(無線通信)の改正

1 「衛星EPIRB(非常用位置指示無線標識)は、12ヶ月を超えない間隔で試験する。ただし、主管庁は17ヶ月とすることができる。また、試験は船上または承認されたサービスステーション等で行うことができる」との規定が追加された。

2 双方向通信装置(DSCおよびインマルサットC)の遭難警報に、船舶の最新の位置情報を自動的に入力する機能を付加する。この機能が付加できない場合は4時間毎に手動で船舶の位置情報を更新することとなった。

(3) 第IV章(貨物の運送)および第VII章(危険物の運送)の改正

貨物固縛マニュアルに係る適用貨物の表現を「車両およびコンテナを含む貨物ユニット」から「固体および液体ばら積み貨物以外のすべての貨物」に統一した。

2 . SAR 条約の改正

海上における遭難者を迅速かつ効率的に救助する体制の整備を目的としたSAR条約について、1994年のエストニア号沈没事故を契機に改正が審議され、MSC69において他国と協力した捜索救助体制の整備や捜索救助活動の対象に海上の航空機事故も含めるなどの改正が行われた。本改正は2000年1月1日に発効予定である。

3 . SOLAS 条約5章の全面改正について

1998年7月に開催されたIMO第44回航行安全小委員会(NAV44)は、SOLAS条約5章の合意目標年次を1999年(NAV45での合意が期限目標)とし、2002年7月1日発効を目指すこととした。

改正案の主要項目は、船舶の海難発生時の状況を音声およびレーダー映像等で再現できるVDR(Voyage Data Recorder)、船舶通報制度に則った船舶からの通報および他船の動向等情報の入手が自動的に行うことができる自動船舶識別システム(AIS)の搭載要件について、および米国およびカナダによって行われている北大西洋における氷の監視業務維持管理費用の分担方法の見直し等である。

(1) AIS (Automatic Identification System)

搭載要件に係る各国提案は以下のとおりである。

ロシア：総トン数500トン以上の船舶に、新SOLAS条約V章発効後5年以内に搭載を義務づける提案

英国：現案どおり、旅客船および総トン数300トン以上の船舶にIMOで採択された性能基準に則ったAISの搭載を義務づける提案

日本：時期尚早、なお各国政府の大多数がSOLAS条約第V章の改正案にAISを導入しようとするならば、国際航海に従事す

る旅客船および総トン数300トン以上の船舶の搭載を義務づけるとともに、国際的な条約、ルール、基準が航海情報の保護を規定する場合は、AISによる情報提供を免除する提案

わが国は、AISは新しい機器であり、海事関係者に広く利用されているわけではなく、その有効性も確認されていないこと、また、輻輳海域における装置の有効性が確認されたわけではなく、搭載を強制することは時期尚早であると主張した。また、フランスも当該機器の性能基準が本年5月開催の海上安全委員会(MSC69)で採択されたばかりであり時期尚早であるとする意見を述べたが、わが国意見を支持するその他の意見が出されなかったため時期尚早提案についてはこれ以上審議がなされなかった。

搭載要件に関しては、わが国からAISを運用する必要性のある海域は、船舶の通行量、輻輳状況、衝突の危険性について理解している主官庁が決定すべきことであり、国際航海に従事しない船舶についてはその航行海域を考慮し、主官庁がその搭載要件を決定すべきことである旨提案したところ、ギリシャが支持したが、オランダより国内航路といえども国際航海に従事する船舶も航行し、船舶対船舶の衝突防止の観点から国際航海に限定すべきではないとの意見がだされ、英国等欧州諸国をはじめ多数の国が支持した。なお米国は、総トン数300トン以上の船舶に適用すべきとの意見を出し、南アフリカは支持を表明したが、ロシア提案を支持する意見はなかった。

なお、わが国提案の航海情報の保護に関しては、英国、ドイツ、米国、ギリシャが支持するとともに、大勢が、航海情報の保護を支持したこと、および適用船舶を旅客船および総トン数300トン以上の貨物船とする現行案を支持したことから、案文が作成された。

(2) VDR (Voyage Data Recorder)

本件に関する各国の提案は次の通りである。

米 国：国際航海に従事する総トン数3,000トン以上の船舶に搭載を義務づけること、および全センサーを含んだ当該機器の年次検査の実施と証書の備え付けを提案

英 国：一度に全船舶に搭載を義務づけることは非現実的であることから、現存船も含み、次の通り段階的搭載を義務づけ、Ro-Ro旅客船を除く現存船の適用については、主官庁がVDRのインターフェイスの問題で不適切または実行不可能であると認められた場合には搭載を免除する提案

1) Ro-Ro旅客船および2002年7月1日以後に建造された旅客船は、2002年7月1日までに

2) 2002年7月1日以前に建造された旅客船は、2004年1月1日までに

3) 2002年7月1日以後に建造された総トン数20,000トン以上の船舶は2004年1月1日までに

4) 2002年7月1日以後に建造された総トン数20,000トン未満3,000トン以上の船舶は2006年1月1日までに

5) 2002年7月1日以前に建造された総トン数20,000トン以上の船舶は2007年1月1日までに

6) 2002年7月1日以前に建造された総トン数20,000トン未満3,000トン以上の船舶は2009年1月1日までに

ロシア：国際航海に従事する、2002年7月1日以後に建造されたRo-Ro旅客船および油、ガスまたはケミカルを運送する船舶(危険物積載船舶)に搭載を義務づける提案
日 本：2002年7月1日以後に建造された国際航海に従事するRo-Ro旅客船に搭載を義務づける提案

VDRの搭載は、Ro-Ro旅客船エストニア号海難の発生から検討が始まったこと、およびVDRは船舶の安全に直接寄与しない二次的な装置であることから、海難が発生した場合に人的被害が大きく、安全運航になんら責任のない旅客が乗船し、将来の事故防止を優先すべき国際航海に従事する

Ro-Ro 旅客船のみに義務づけるべきであるとする我国からの提案と、人命安全の問題に関しては、Ro-Ro 旅客船等船種によって差異はなく、実行可能な限り多くの船に搭載を義務づけるべきであるとする英国提案とに意見が二分され、英国提案を基本的に支持するが現存船への適用には反対したオーストラリア、ギリシャの2ヶ国を含め、総体して、日本支持（11ヶ国：日本含む）と英国支持（16ヶ国：英国含む）に意見が別れた。今次会合では搭載基準については結論を出すことは困難であるとの判断のもとに、英国案の搭載基準およびカナダ等数ヶ国から支持された米国案の年次検査を取り入れた草案を作成し、次回 NAV45（99年9月開催予定）で再度検討することとされた。

(3) 北大西洋の氷の監視業務維持管理費の分担方法の見直し

例年2月15日から7月1日までの間、北大西洋において米国およびカナダによって行われている氷の監視業務並びにその情報提供のための経費については、その財政援助に関する協定の加盟国（17ヶ国）が当該海域を航行した船舶量に応じて分担金を負担しているが、非協定加盟受益国（65ヶ国）の通行船舶量の増加や加盟国の分担金の滞納など、氷の監視業務を継続することが困難な状況が発生している。本規定が現行条約V章規則5および規則6に規定されていることから、1997昨年5月に開催されたMSC68よりSOLAS条約V章の全面改正のなかでの検討を要請され、米国は船舶の航行安全を確保するという氷の監視業務の目的から、その費用はSOLAS条約締約国の当該海域を航行し、米国およびカナダに入国した受益船舶が支払うことを基本とし、自国の船舶に代わりに締約国政府が負担することもできる旨提案した。

NAV44の全体会議に於いては、1現在の氷の監視体制への衛星利用と経費節減の可能性2氷の監視情報の米国およびカナダでの利用度3米国およびカナダの軍事情報としての利用度4受益者負担概念の航海援助施設への波及について質問があ

り、米国から、衛星情報のみでは氷の監視は不可能であり、知る限りにおいて本情報は軍事目的には利用されておらず、氷の監視業務を継続するための基本的な資金の提供を求めているのみのものであるとの回答があった。また、イギリスをはじめ多数の国が、締約国の強制負担よりも受益者である船舶の負担を支持したが、日本を始めドイツ等が、受益者負担は海洋法条約により航海の自由を阻害するものであること、また、今までの自国の費用負担制度の変更が必要になる場合があることから、締約国政府が受益船舶からの費用徴収を選択した場合にのみ可能とするべきであるとの意見がだされた。

一方、氷の監視業務は船舶の航行安全を確保する上で重要な業務であり継続されるべきであるとの認識で合意したが、各国の費用負担の問題で政策的な事項でもあり本委員会で検討することはふさわしくないとの意見の一致から、上記各国からの米国提案に関する意見の纏めと米国提案に関する可能な修正を行い第70回海上安全委員会（MSC70）に報告し早急に適切な対応がされることを求めることとし、当該海域を航行した船舶の旗国が氷の監視業務費用を分担することとして、その分担方法については別に協定を結ぶとの内容の規則案を草案した。

なお、米国は、受益者負担は締約国政府が受益船舶からの費用徴収を選択した場合に可能とする内容の協定書の案文を自国に持ち帰り再検討の上、1998年12月に開催されたMSC70において再提案した結果、アイスパトロールは当該海域を航行する船舶の安全を確保する上で重要でありその利用が要求されることを明示し、その費用の分担方法等についてはSOLAS条約に規定すべき事項ではないことから、「IMOの採択する規則」によることとするMSC決議（案）が合意された。「IMOの採択する規則」は、当該海域を航行した船舶の旗国が氷の監視業務費用を分担することを基本とし、受益者である当該海域を航行した船舶からの費用

徴収は締約国政府が選択した場合に可能とし、現行協定にある氷の限界以南を通過した船舶に関する適用除外規定も維持する内容で規則案が策定され、今回の改正(案)によって、現行の協定加盟国のみならず費用分担が、SOLAS 条約締約国および非締約国まで拡大された。

なお、MSC 決議(案)および IMO の採択する規則(案)については、関係国への回章の後、2000年5月開催予定の MSC72 で採択される予定である。

4. 航行安全設備および機器

1998年7月の NAV44 では以下に記載する航行安全設備および機器の性能基準案を作成するとともに、すでに IMO で策定されている電子海図及び情報表示システム (ECDIS: Electronic Chart Display and Information Systems) の性能基準 (A 817(19)) を改正し、ECDIS のひとつの機能としてラスター海図を表示することができる性能基準案を作成し、同年12月の MSC70 において採択され、2000年1月1日から発効することが合意された。

1) 統合航行システム (INS: Integrated Navigation Systems)

航行安全と効率運航の向上を目的として、人間工学を考慮し、各航行設備および機器からの情報を統合し、同一画面に表示するとともに必要により危険海域への接近等について警報を発するシステム (INS) の性能基準案を策定したもので、船位、船速、船首方位および時間を統合して表示する基本的な基準の INS(A)、基本的情報の表示に加え、危険海域を考慮した計画航路の水深をグラフィック表示する基準の INS(B)、およびさらに船首方位または航跡の制御および監視機能を加えた基準 INS(C) の三つの部門により構成されている。

2) 音響受信装置 (SOUND RECEPTION SYSTEMS)

船橋が完全に密封状態にある船舶の当直航海士に対し、国際海上衝突予防規則に則り周囲の

音響信号等を増幅しスピーカーにより知らせ、その概略の方向も表示視認できるもの。

3) 遠隔発信磁気船首表示装置 (TMHD: TRANSMITTING MAGNETIC HEADING DEVICE)

SOLAS 条約 V 章全面改正に伴い、同 V 章 20 規則案においてジャイロコンパスの搭載を要求されない総トン数 500 トン未満の船舶に対し、レーダー、衝突予防プロットング装置、AIS 等の搭載が要求されており、その機器に使用される磁気コンパスからの船首方位は真方位でなくてはならないことから、TMHD の性能基準の検討が行われ、船首方位は真方位であることを明記した TMHD の性能基準案を作成した。

4) ラスター海図が表示可能な電子海図及び情報表示システム (ECDIS: Electronic Chart Display and Information Systems)

昨年の NAV43 に引き続き検討されてきた事項で、NAV43 では国際機関での検討が要求され、本年 2 月に開催された国際水路機関 (IHO: International Hydrographic Organization) と IMO との合同会合での見解を踏襲した内容で性能基準案を作成し、ラスター海図表示システム (RCDS) はベクトル海図 (ENC: Electric Nautical Chart) の整備までの暫定措置として、ラスター海図のみしか整備されていない海域で最新の紙海図と併用することを条件として使用することとし、現在策定されている ECDIS の性能基準のなかで一つの機能として RCDS モードを加えたものとした。また、RCDS の利用時の注意事項等 ECDIS と RCDS の違いについて周知するため SN Circular 案を作成した。

6.3.2 安全管理システム

1. ISM コードの発効

SOLAS 条約第 IX 章 (船舶の安全運航の管理) が昨年 7 月 1 日に発効したことに伴い、Phase 1 として、全ての客船と総トン数 500 トン以上の油タンカー、

化学薬品タンカー、ガス運搬船、ばら積み貨物船、および高速貨物船に国際安全管理コード（ISMコード）が強制化された。

当初国際船級協会連合（IACS）は、35%の船舶が期限までにISMコードの要件を満足しないであろうと指摘するなどその履行が危惧され、パリMOU、米国沿岸警備隊（USCG）および東京MOUも本コードの証書不所持船に対し航行停止処分課す等、厳しく対応することを合意し、東京MOUおよびパリMOUでは強調して、ISMコードが発効した7月1日より3ヶ月間ISMコードに関する集中キャンペーンを実施した。

東京MOUおよびパリMOUが実施した集中キャンペーンの結果は、延べ1,847隻が監査を受け、その内訳は、バルカーが約70%、タンカーが15%を占め、その結果、合計67隻3.6%の船舶が安全運航システム不的確で航行停止処分を受けたが、その内の証書不所持によるものは22隻であった。

キャンペーン期間中にISMコードに関する監査を受けた船舶の船籍別隻数に対する船舶安全運航システム不的確で航行停止処分を受けた船舶の船籍別隻数割合の上位は、セントビンセント21.2%、マルタ9.3%、オーストラリア6.9%、キプロス6.2%、マーシャルアイランド5.6%となっているが、日本は2.2%と第13位となった。

ISMコード対象船舶は、1996年の時点で資料6-1の通りNK船級船は2,350隻と見積もられており、1998年12月現在、日本海事協会（NK）が証書を発効した船舶管理会社は、延べ365社、2,270隻に達し、この内1998年7月からの強制適用対象船舶管理会社333社、船舶は1,860隻となっている。他の船級で証書を取得している船舶管理会社および船舶もあるところから、第1段階であるPhase 1の対象となる船舶管理会社および船舶はその証書の取得を略終了したが、Phase 2適用船舶である総トン数500トン以上のPhase 1で対象とならなかった船舶管理会社および船舶についても、すでに審査登録が始められている。

2 . ISMコードに関するPSC

東京MOUおよびパリMOUによる、ISMコードに関する集中キャンペーンにおいては、証書の不所持以外に安全運航システムの不的確が多く指摘されている。また、NKが、ISMコードが発効して以降の本年2月末までの間に行われたISMコードに関する東京MOU、パリMOU、およびUSCGにおけるPSCについて取り纏めた資料（資料6-7）によると、その不適合により拘留を受けた船舶数は109隻その理由は130件あり、その内、証書の不所持等ISMコードの証書、検証および監督に関するものが47件約36%となっているが、乗組員のシステムへの習熟度を問われたものが31件約24%、船舶・設備の保守不良に起因するものが47件約36%となっている。

なお、本年5月に開催されたMSC71においては、ISMコードに関するPSCの手順（Guideline for Port State Control related to the ISM Code）を含むPSC手順書（Res A.787(19)）について検討され合意された。

その手順書によると、まず本船に有効なDOC（Document Of Compliance）の写しとSMC（Safety Management Certificate）があるかを検査し、次の事態が確認された場合は詳細検査を行うとされている。

- ・ 重大な不適合がある場合
- ・ 乗組員が自己の責務に精通していない場合
- ・ 船体・機関・設備が満足な状態にない場合

6・3・3 ポートステートコントロール（PSC）

1 . 世界的なPSCの動き

欧州地区のパリMOU、アジア太平洋地区の東京MOU、単独で米国（USCG）、南アメリカのLatin-America Agreement、インド地区、および南アフリカと全世界的なPSC実施体制が広がっており、実施方法もその効率化を図るため、USCGおよびパリMOUでは、入港船舶を選別して実施する等、所謂ターゲットシステムを採用し、船籍ベースから

次第に船級、船主等をターゲットにする方法が採用されている。

また、1998年7月1日のISMコードの発効に伴い東京MOUとパリMOUが強調し、7月1日から3ヶ月間ISMコードに関する集中キャンペーンを実施したほか、バルクキャリアーに対する安全措置を定めたSOLASⅫ章が本年7月に発効することに伴い、パリMOUにより本年4月から3ヶ月間バルクキャリアーキャンペーンが実施されている。今後条約の発効等に合わせ、東京MOUでは1999年10月から12月の間にGMDSSに関する集中検査キャンペーンを予定、またパリMOUでは、2000年9月にカーゴ固縛に関するキャンペーンを、また、ISMコードのPhase 2が2002年の7月1日に強化化されることに伴い、2002年7月にキャンペーンを予定している。

2 . 欧州におけるPSC (パリMOU)

欧州におけるPSCの標準化・協力体制の強化を目的として、1982年に欧州14ヶ国で締結されたパリ覚書(パリMOU)は、18カ国(ベルギー、カナダ、クロアチア、デンマーク、フィンランド、フランス、ドイツ、ギリシャ、アイルランド、イタリア、オランダ、ノルウエー、ポーランド、ポルトガル、ロシア、スペイン、スウェーデンおよび英国)が加盟し、情報オンラインシステムにより入港する船舶の情報を即座に入手できる体制が整えられ、過去3年間の実績をベースに検査隻数に対する拘留隻数の割合が高い船籍国の船舶を優先的にPSCの対象としている。

(1) 臨検結果の概要

1997年は、10,719隻の船舶に対して、16,813回の臨検が実施された。臨検船舶数および臨検回数はここ3年間で、10,000~11,000隻および16,000~17,000回で推移している。域内入港船に対する臨検割合は25.6%となっており、目標とする25%を達成した。

また、拘留または出港延期の処分を受けた船舶数は、ここ数年間急激な増加を続けていたが、1996

年は1,719隻(前年比6.4%減)1997年も1,624隻(同5.5%減)となり減少傾向にある。

一方、16,813回の臨検の内、欠陥の指摘が無かったものが約半数の8,150回(47.3%)あり、欠陥の指摘のあった8,663回(52.7%)で53,311件の欠陥を指摘されている。欠陥を指摘された船舶の平均欠陥数は6.02件と高い数字になっているが、これも減少傾向(前年比3.4%減)にある。

指摘された欠陥は、ほぼ前年並みの53,311件(前年比1.2%減)で、これを項目別で見ると、救命設備19.3%、消防設備14.1%、安全一般12.5%、航海関係10.9%などとなっており、救命、消防等相変わらず高水準で推移している。

欠陥を指摘された船舶のうち、重大な欠陥のため拘留または航行停止等の処分を受けた船舶は、全臨検隻数10,719隻の15.2%(96年は16.8%)に相当する1,624隻(前年比-95隻)であった。

なお、日本船籍では、22隻が32回の臨検を受け、その内欠陥なしの23回を除く9回(前年比-5回)の臨検で、20件(前年比-40件)の欠陥が指摘されている。

3 . アジア・太平洋におけるPSC (東京MOU)

アジア・太平洋地域においては、1993年12月に東京MOUに18カ国が署名し、その内15ヶ国(日本、韓国、中国、香港、シンガポール、マレーシア、豪州、ニュージーランド、パプアニューギニア、バヌアツ、カナダ、ロシア、インドネシア、タイ、フィジー)が加盟している。

東京MOUでは、PSCに従事する検査官の資質および監査方法の標準化が重要であるとして、アジア・太平洋地域の初級PSC検査官220名を対象とする研修を95年度から5ヵ年計画で、日本において実施しており、研修カリキュラムのうちPSC実習は、当協会が引き続き協力を行った。

一方、わが国では、平成9年度にPSCを専門に実施する組織として、外国船舶監督官制度が創設され、現在は、全国20の官署に58名の監督官が配置さ

れている。

(1) 臨検結果概要

1997年に実施された臨検回数は12,957回(前年比5.8%増)で、7,518隻から41,456件の欠陥が発見され、830隻(全臨検数の6.41%)の船舶が重大な欠陥により拘留された。このうち、日本で実施された臨検は、全体の4分の1に相当する3,785件であった。

なお、アジア・太平洋地域で運航されている船舶総数は、24,779隻(ロジズ統計)と見積もられていることから、これら船舶の約半分に相当する臨検が実施されたこととなる。

全臨検数に対する拘留率を、過去3年缶の平均をみると、最も拘留率の高い国籍は、ベトナム(42.07%)で次いでインドネシア(17.22%)、北朝鮮(16.85%)などの順になっているが、日本籍船については、過去3年間に13隻(1997年4隻)が拘留され、全臨検数(479隻)に占める割合は、2.71%となっている。

欠陥の種類別にみると、全欠陥数41,456件のうち、救命設備10,477件、防火設備6,589件の2種類で全体の約42%を占めており、パリMOUと同様の結果となっている。

4. 米国におけるPSC

米国は1994年5月よりPSCの強化策として、重点的に臨検を実施すべき船舶を識別するため、過去のPSCの結果に応じて船主、旗国、船級協会、PSC履歴、船種等をカテゴリー毎に点数を付け、点数の多寡によりPSCを選別的に実施することとしている。

実際には、船舶に付けられた点数が17点以上の場合、入港前にPSCを実施することとし、点数が16点から7点の場合、入港後荷役前にPSCを実施するというものである。

米国は、点数の基準となるブラックリストを毎年公表し、ブラックリストに記載された船級、船主および運航者については5点を加え、同じく旗国については7点を付けることとしている。

5. 2000年問題に関する東京MOU 各国等の対応

(1) 東京MOUではY2K問題に関する指針(資料6-8)を策定し、1999年7月1日から適用することとした。その概要は次のとおり。

- 1 PSCの際に船長に対し本船の2000年問題への取り組みに関する質問票に回答を得る。
- 2 船主、運航者等に2000年問題に特別の注意を払うよう求める手紙を船長に託す。
- 3 2000年問題に関する具体的なPSCやPSCによる処分は各当局の裁量に委ねる。

(2) 各当局の方針

1) 豪州

2000年問題により重大な影響を被る可能性のある船舶の機能や機器をリストアップした。本年11月1日から、PSCの際に2000年問題への適合、取り組み等を検査し、不十分な場合は船舶を拘留することがあり得る。

2) ニュージーランド

基本的に豪州に追随する方針。

3) マレーシア

ISMコード適用船は、安全管理システムの中に2000年問題に対する記載や危機管理についての手順が定められていること。非適用船は何かの方法により同様のレベルに達していることを確認する方向で検討中。シンガポール、インドネシアとも本件について協議予定。

4) 米国

2000年問題への取り組みについて、各機能や各機器毎に点数化する。点数が高い船舶(取り組みが遅れている船舶)は、2000年問題の危機日付期間はオペレーション(入港または出港)を禁止する。点数が中位の船舶は危機日付期間中タグボートの手配等を要求する。

6. その他の地域におけるMOUの動向

(1) Vina del Mar Agreement

1992年11月に11ヶ国(アルゼンチン、ブラジル、チリ、コロンビア、エクアドル、メキシコ、パナ

マ、ペルー、ウルグアイ、ベネゼーラ、キューバ)が加盟し設立され、PSC を実施。

(2) Caribbean MOU

1996年2月に設立し、第一回会合を開催し米国及びカリブ海沿岸地域の統一した安全に関するCode (Safety Code) を承認。参加国22ヶ国。

(3) Mediterranean MOU

1997年7月に10カ国(アルジェリア、キプロス、エジプト、イスラエル、マルタ、レバノン、モロッコ、チュニジア、トルコ、パレスチナ)が加盟。

(4) インド洋海域

1997年10月にMOU 設立に向けた会議が開催され、近く Indian Sea MOU が設立される予定。

(5) ペルシャ湾地域

MOU 設立に向け非公式な会合が開催された。

(6) 中央および西アフリカ地域

1998年2月に中央および西アフリカ地域19ヶ国により早期PSC 制度の実施に向け合意された。1999年度中にMOU が設立される予定。

6・3・4 バルクキャリアの安全対策

1997年11月のSOLAS 条約締約国会議において、バルクキャリアの安全対策に関するSOLAS 条約第XII章が採択された(船協海運年報1998 6・3・4 参照)が、その際、検討すべきこととされた事項についてはMSC での審議の結果以下のとおりとなった。

(1) 締約国会議において新XII章実施上必要な措置を取るよう要請された項目

バルクキャリアの定義(締約国会議決議を維持)、同章適用のバルクキャリアの識別方法、改造を行い意図的に構造要件の適用を免れることの禁止、貨物密度の宣言に関する解釈についてのMSC サークュラーが承認された。

(2) 新XII章が適用されないバルクキャリアへの適用拡大

長さ150m未満のバルクキャリア、二重船殻構造の新造バルクキャリア、低比重貨物(1.78t/

m³以下)を運送するバルクキャリアへの同章の適用拡大については、バルクキャリアの安全に関するFSA(総合的安全評価:Formal Safety Assessment)を行い、評価結果に基づき検討するか否かを議論することとなった。また、ばら積み貨物を運送するバルクキャリア以外の船舶へは当該規則を適用しないこととなった。

(3) 二重船殻構造の定義

船側外板と縦通隔壁の最低距離が2000年1月1日以前の建造船については760mm以上、それ以降の建造船については1m以上あるものを二重船側構造のバルクキャリア(それ以外のものを単船側バルクキャリア)と定義するMSC 決議が合意された。

また、1980年に台風により沖縄東方海上にて沈没したダービシャー号の事故調査結果を踏まえ、英国より提出された提案について1998年12月の第70回MSC で審議された結果、青波からの船首部の保護(1ハッチカバーおよびコーミングの強度、2乾舷および船首楼高さ、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)および船首へのアクセス時の船員の保護策については、復原性・満載喫水線・漁船安全小委員会(SLF)で検討することとなった。また、英国が中心となってこれに関心のある加盟国および関係団体により、バルクキャリアの安全に関するFSA 手法を用いた研究が行われることとなった。研究の進捗状況等は適宜MSC へ報告される。

なお、英国による当該研究にはわが国も参画しているが、別途独自に研究を進める必要があるとして、運輸省は1999年度より2ヶ年の事業として造船研究協会において当該研究を行うこととしている。また、新XII章の国内法への取り入れに関しては、条約どおり国際航海に従事する船舶を対象(内航船は適用外)として関係省令が改正され、1999年7月1日より施行される。

〔資料6-6〕

ISMコード適用の対象となる船舶は、1996年の時点下表のとおり見積られていた。

ISMコード対象船舶

ISMコードの適用期日	ISMコード対象船舶の概数(隻)		
	世界	IACS協会登録	Class NK
1998年7月1日	19,000	14,000	2,350
2002年7月1日	20,000	15,000	2,550
合計	39,000	29,000	4,900

〔資料6-7〕

ISMコードの不適合が拘留の理由となった船舶(単独及び他の理由との複合を含む、以下ISM拘留船と称す)は109隻であり、その用途別の構成および不適合の内訳は以下の通り。

ISMコードによる拘留船の用途別の構成 (隻)

	TOKYO MOU	PARIS MOU	USCG	Total
Bulk Carrier	4(73.2%)	2(65.1%)	9(90.%)	7(71.5%)
Oil Tanker	6	7	1	14
Chemical Tanker	6	5	-	11
Gas Carrier	1	1	-	2
Passenger Ship	2	2	-	4
Total	56	43	10	109

ISMコードの不適合の内訳

ISMコード	拘留の理由となった不適合の内容	TOKYO MOU	PARIS MOU	USCG	TOTAL (件)	
1	一般 ・ SOLAS Operational Requirements の不遵守 ・ SOLAS 証書の期限切れ ・ STCW 不適切な免状	5	-	-	5	
2	安全及び環境保護の方針 ・ 船長以下乗組員が会社の安全及び環境保護方針を知らない	-	1	-	1	
3	会社の責任及び権限 ・ 船長以上上級職員が本船を管理している会社を知らない ・ 乗組員が各自の責任と役割を知らない	-	2	-	2	
4	管理責任者 ・ DP の存在を船長以上上級職員が知らなかった ・ DP への連絡の仕方を船長以上上級職員が知らない	2	2	-	4	
5	船長の責任及び権限 ・ 船長は、自分の責任について述べた文書を提示できない ・ 船長は超越権限を知らない ・ 船長は適切な方法で命令を出していない	2	2	2	6	
6	手段及び要員 ・ 船長が SMS に精通していない ・ 乗組員が SMS を知らない ・ SMS 関連文書が、乗組員の理解できる言語で書かれていない	4	2	5	11	
7	船内業務計画の策定	-	-	-	-	
8	緊急事態への対応 ・ FFA、LSA 等緊急時に使用される設備の保守が適切でない	13	1	-	14	
9	不適合、事故及び危険発生の報告及び解析 ・ 船舶、設備の欠陥が放置され、報告されていない	1	3	-	4	
10	船舶及び設備の保守 ・ 船舶及び設備の保守が適切に行われていない ・ 船舶、設備の欠陥が報告されていない	18	11	4	33	
11	文書管理 ・ SMS 関連文書が手順に従って維持されていない	-	1	-	1	
12	会社による検証、見直し及び評価 ・ 内部監査の報告が船内に無い	-	2	-	2	
13	証書、検証及び監督 ・ SMC の所持又は写しのみを所持 ・ DOC の写しを所持していない ・ DOC の Certified Copy を所持していない ・ Short Term の SMC を所持している	20	25	2	47	
* 不適合の件数が ISM 拘留船より多いのは、1 船で数件の不適合が見出された船があったことによる。		TOTAL	65	52	13	130

〔資料6-8〕 外国船のY2K問題に関する指針

1 適用

この指針は、全てのPSC実施船舶について、平成11年7月1日から平成12年1月31日までの間適用する。

2 質問票の作成依頼

船長（船長不在の場合は一等航海士等の代理者でも可。以下同じ。）に別添1の質問票に回答するよう依頼すること。

なお、以前に我が国のPSCで質問票に記載済みである旨返答があった場合は、回答を要しない。

3 啓蒙文書の手交

船長に別添2の啓蒙文書を手交すること。

4 質問票の回収、確認及び本省への送付

船長が記載した質問票を回収し、回答欄を確認すること。回答欄に1ヶ所でも「No」の記載がある場合は、下記5によること。

回答欄が全て「Yes」の場合は、毎月分を各地方運輸局でとりまとめの上、本省外国船舶監督業務係長あて送付すること。

5 回答欄に1ヶ所でも「No」の記載がある場合

船長から、次の寄港予定の外国港湾（本邦を出て最初に寄港する港湾）の名称及び寄港予定日（概ねのスケジュールで良い）を聴取の上、速やかに当該港湾名、寄港予定日及び当該質問票を本省外国船舶監督業務係長あて送付（FAX）すること。

なお、これは東京MOUで定められた通報手続である。

6 注意事項

質問票への回答依頼や啓蒙文書の手交は、あくまでPSCの際を利用して実施する啓蒙活動であり、PSCの一部ではないので注意すること。

従って、船長が質問票への回答を拒み、または回答できず、あるいは虚偽の記載をした場合であっても、欠陥として指摘しないこととするが、この場合は、上記5に該当する船舶として取り扱うこと。

また、質問票への回答の依頼は丁寧に行うこと。

7 その他

回収した質問票について、港湾管理者、港長等から提供の依頼があった場合は、提供して差し支えない。

なお、本質問票は、元来、「Port Authority」が船舶に対し回答を求める目的でIMOが作成したものを流用したものである。このため、本質問票への記入依頼や回収は、外国船舶監督担当官が「専管」して実施するというのではなく、「Port Authority」の2000年問題の活動の賛助・支援を目的に、あくまでPSCの機会を利用し、啓蒙活動の一環として実施するものである。従って、本質問票の配布や回収を港湾管理者、港長等が実施してもなんら問題はない（注）。

（注）現在のところ、港湾管理者や港長等が質問票の配布や回収を行う計画はない。

別添1

YEAR 2000 QUESTIONNAIRE

From: (Port State Authority) _____ JAPAN _____

To: (Name of Ships) _____

Please answer the following as fully as you can. Your response to this questionnaire will assist the Port Authority Terminal Operator in deciding whether due care has been exercised in avoiding possible equipment failure caused by Year 2000 electronic data recognition problems, and in putting in place contingency plans to cope with unforeseen failures.

Company: _____

Ship's IMO number _____

Flag: _____

Tonnage (gross): _____

Ship Type (eg ro-ro, cargo): _____

Date/time of expected arrival/departure: _____

Name of the Master: _____

Signature of the Master: _____

Date: _____

	Delete as appropriate	
1) Does your company have a documented Year 2000 policy in place ?	YES	NO
2) Has an inventory check to identify and categorize potentially non-compliant equipment been carried out ?	YES	NO
3) Has equipment critical to the operational safety of the ship (s) been investigated, and have appropriate remedial actions been carried out with regard to :	YES	NO
- Navigational Systems ?	YES	NO
- Propulsion and Power Generation Systems ?	YES	NO
- Cargo Handling Equipment ?	YES	NO
- Other Safety Equipment ?	YES	NO
4) Are records of Year 2000 compliance, and/or the results of equipment test/investigations documented ?	YES	NO
5) Are the above documents available onboard the ship for inspection by the port authority/terminal operator ?	YES	NO
6) Does the ship have a documented Year 2000 specific contingency plan, including competent personnel to implement it ?	YES	NO
7) Has the ship's Year 2000 contingency plan been tested and reviewed to confirm its effectiveness ?	YES	NO
8) Has the ship's equipment not currently in use, but critical to safe operation of the ship, been checked to establish that its functionality has not been affected ?	YES	NO

別添 2

Tokyo MOU Secretariat
Tomoecho Annex Building 6F
3-8-26, Toranomon
Minato-ku, Tokyo
Japan 105-0001
tel : + 81-3-3433-0621
fax : + 81-3-3433-0624

IF THE OPERATOR OF YOUR SHIP HAS NOT TAKEN ACTION TO DEAL WITH THE RISK YOU SHOULD IMMEDIATELY DISCUSS THE MATTER WITH THEM.

The member states of the Tokyo MOU on Port State Control expect all ships in their waters to minimize the risk. As the critical dates approach Port State Control Officers may ask how the potential risks have been addressed Unsatisfactory answers may lead to action being taken against the ship.

Ships currently required to comply with the ISM Code will be expected to manage the problem through their safety management system.

FAILURE OF ELECTRONIC SYSTEMS ON CERTAIN DATES DURING 1999 AND 2000

Dear Captain,

You should know that electronic systems may fail at certain times during 1999 and 2000, because they cannot process certain critical dates.

Such systems include automation and safety systems, whose failure may result in loss of power, steering or malfunctioning of navigational equipment.

Guidance on the risks and precautionary action has been published by the international Maritime Organization as MSC/Circ. 868, "Address the Year 2000 Problem." A copy is attached. Additional guidance is in IMO Circular letter No. 2121 (5 March 1999).

6・4 貨物の積付けおよび安全対策

6・4・1 GCコードの強制化

1. 経緯

液化ガスばら積船についての構造および設備については、現在、1986年に SOLAS 条約の下で強制化された「液化ガスのばら積運送のための船舶構造及び設備に関する国際規則」(IGCコード)に基づき国際的に統一された基準で運航されており、わが国においても国内規則に取入れているところである。

この規則は1986年以降に建造された船舶に適用されるが、1998年7月に行われたばら積み液体ガス小委員会(BLG3)において英国等より、古いガスキャリアに事故が多いことから、そのような船舶を強制的にフェーズアウトさせるために、1986年以前に建造された船舶についても従来の国際規則である「液化ばら積船構造規則」(GCコード)を強制化すべきとの提案がなされ、以来以下に述べるような審議が行われた。

2. 第3回 BLG での審議模様

1998年7月に行われた BLG3 においては、GCコードの強制化について、わが国は殆どの外航船が GCコードに適合しているため、今更 GCコードを強制化したとしても、実質的に安全の改善は何も見られないことから、GCコードの強制化は必要無い旨の主張を行ったが、英国をはじめドイツ、ノルウェー、フィンランド、フランス等多数の国が GCコードの強制化を支持した。

この結果、GCコードの強制化をすべきか否かについては、MSC70で審議することとなった。

3. 第70回 MSC70での審議模様

1998年12月に行われた MSC70においては、わが国は船齢自身をフェーズアウトのパラメータとすべ

きではないこと、GCコードの適用を受けていないガスキャリアについても国内規則等で規定されており一概に危険な状態にあるとは言えないこと、また指摘されている古いガスキャリアの事故原因と1976年10月31日以前に建造契約の液化ガスタンカーを対象とした「液化ばら積現存船規則」(EGCコード)の問題点との関連が明確でない旨を指摘し反対を表明した。

これに関し、ギリシャは自国に国内規則があること、ドイツは現存船のフェーズアウトには反対であるという理由で我が国を支持した。

また米国は強制化自体に問題があることから BLG において全てを含めて再度審議するよう発言し、1999年4月に開催される BLG4 において再度審議されることとなった。

4. 第4回 BLG4 での審議模様

1999年4月に行われた BLG4 においても、英国等は MSC70に引続き SOLAS を改正し、1986年以前に建造されたガスキャリアに最低要件として GCコードを強制的に適用することを提案した。これに対しわが国は、IGCコード適用強制化の際に十分な審議の上に現存船については GCコード及び IGCコードを適用しないことを決めておりその決定を変更する正当性が示されていないこと、現存船をそのような方法でフェーズアウトすることは海事産業に多大な負担をかけること、このような遡及適用は他の非強制規則に重大な影響を及ぼすおそれがあることから GCコードの強制化に反対した。

その他、GCコードの強制化はペーパーワークでガスキャリアの安全の本質的な変更ではないこと、強制化に必要な解釈作成等の作業を増やすだけで15年前の船に遡及適用することが正当化されていない等の我が国を支持する発言があり、大勢が GCコー

ドの強制化に反対であることから、これ以上本件を議論しないことが合意され、MSC71に報告されることとなった。

5 . MSC71での審議結果

1999年5月開催のMSC71においては、BLG4におけるGCコードは強制化すべきではなく、本件をこれ以上審議すべきではないとの決定に基づき、ばら積み液体ガス小委員会の作業計画から削除されたが、今後英国等がGCコードの強制化を改めて主張しない限り本件に関する審議は行われぬ。

6 . 4 . 2 タンカーの安全荷役設備

1 . 経 緯

MSC69において、新造タンカーのポンプルームの安全に関するSOLAS II - 1章第41規則及びII - 2章第63規則の改正案が承認され、次の要件が追加されている。

- 1) 貨物ポンプの温度センサー
- 2) ポンプルームの照明装置のインターロック
- 3) LEL10%で警報を発する炭化水素ガス濃度の連続モニタリング装置
- 4) ビルジウエル・モニタリング装置

1998年6月に行われた第3回BLGにおいては、現存タンカーに対しこれらの規則が適用可能かどうかについてグランドファーザークローズに関するガイドラインを考慮して検討することが要請されていた。

石油会社国際海事評議会(OCIMF)は、過去数年において5隻の爆発事故があることを踏まえて、タンカーのポンプルームの安全に関してこれまで各種の措置を行ってきたことを紹介した上で、現存船への適用拡大を支持し、改正発効後の最初のドックまでを期限とする案を示した。

一方、ギリシャ、国際独立タンカー船主協会(INTERTANKO)は現存船への適用については支持したものの、小委員会に文書が提出されていない現時

点ではいかなる決定も行わず、次回BLG4に適切な提案文書を提出し、審議するよう提案した。

審議の結果、各国に対し

- 1) グランドファーザークローズを考慮し、現存船への適用に関する文書の提出
- 2) ポンプルームの安全性を高める追加的措置として以下の検討
 - 1) 警報及び貨物ポンプの自動停止を要求するためのガス検知
 - 2) 貨物ポンプの自動停止を含む温度監視
 - 3) 手動停止装置の適切な配置
 - 4) 貨物ポンプ室からの脱出経路の保護方法の追加を要請し、BLG4で検討することとなった。

2 . 第4回BLG4審議模様

(1) 現存船への適用項目

1999年4月に行われたBLG4において、OCIMFは貨物ポンプの温度センサー設置、炭化水素ガス濃度の連続モニタリング装置、ビルジレベル・モニタリング装置は現存船に適用すべきであるが、ポンプルームの照明装置のインターロックは技術的に困難なことから適用すべきではないと提案した。

これらは作業部会において詳細審議され、温度センサーの設置及びビルジレベル・モニタリング装置については提案通り適用することとし、炭化水素ガスのモニタリング装置については濃度30%以下の範囲で警報を発することの出来る既存の装置の使用を認めることが合意された。

ポンプルームの照明装置を適用しない点については、換気の行われていないポンプルームへ入る危険性を避けるための注意喚起の手段を取るべきであるとの主張もあったが、既に運用上のガイドラインやマニュアルに盛り込まれていることからその必要性もないことが合意された。

(2) ポンプルームの安全性を高める追加的措置

OCIMFはBLG3において検討事項とされた4項目の追加的安全措置に加え、ポンプルームのカ

ーゴシステム廃水配置を加えた提案を行った。

これに対し、我が国は追加措置を講じる必要性が何等明確にされていないこと、ポンプの緊急停止に伴う運用上の危険性等について考慮がなされていないことを主張したが、作業部会の審議において新船に対する追加的措置は安全性向上につながるとして大勢は OCIMF 案を支持し将来 BLG

にて審議することが合意された。しかし現存船に対する追加的措置については、大勢は時期尚早として反対された。

尚、新船におけるポンプルームの保護された脱出方法については、現時点では十分な資料がないとして今後新たな提案がなされない限り審議を行わないこととなった。

6・5 環境保護対策

6・5・1 海洋汚染防止条約等の改正

1. 第42回海洋環境保護委員会 (MEPC)

1998年10月に開催された IMO 第42回 MEPC における主な議題の審議概要は以下のとおりである。

(1) 船舶の防汚塗料の使用による有害影響

有機スズ (TBT) を含有する船底塗料の使用については、2003年1月1日以後の塗装禁止、2008年1月1日以後の船体への使用・存在の完全禁止を確保するために MEPC での強制力ある法的文書の作成を促す総会決議案が合意された。(6・5・3 参照)

(2) バラスト水中の有害海洋性生物

標記による海洋環境への影響を規制する新規規則の形式として、1 議定書による条約への附属書追加、2 条約改正による附属書の追加、3 新条約の制定について検討されたが、合意には至らず次回会合でさらに審議することとされた(6・5・4 参照)。

(3) 船舶からの大気汚染の防止

船舶からの大気汚染防止に関する国際海洋汚染防止条約 (MARPOL 条約) 新附属書は1997年9月に採択されたが、ディーゼルエンジンに対する窒素酸化物の排出規制 (詳細は NOx テクニカルコードに規定) は、同附属書の発効時期に係わらず2000年1月1日以降に建造された船舶に搭載され

るエンジンに溯って適用される。この問題に対応するため、NOx テクニカルコードに適合していることを示す仮の証書を発行すること等を含む何らかの国際的に統一された措置が必要であるとの合意が第40回 MEPC でなされ、その内容について前回に引き続き検討した結果、エンジンが NOx テクニカルコードに適合していることを示す書類を発給することを求める MEPC サーキュラー案が承認された。

(4) 附属書 II / 有害液体物質の緊急計画

有害液体物質をばら積み輸送する船舶に対する船内緊急計画の備付要件に関する MARPOL 条約附属書 II の改正案が、1996年の第1回 BLG において作成され、この年の第38回 MEPC に採択のため提出されたが、本備付要件に関する OPRC 条約の適用拡大 (OPRC 議定書) の作業が最終化されていないことから審議は延期されていた。その後、第41回 MEPC に米国から OPRC 議定書の発効より前に本件を検討すべきとの提案がなされ、今次会合で審議された結果、改正案が承認され、次回第43回 MEPC へ採択のため回章されることとなった。

6・5・2 油汚染事故への対応

1. 官民合同流出油防除訓練の実施

当協会は1997年7月の東京湾における原油流出事故の際に策定した「タンカー輸送の総合的安全対策」として、海上保安庁第3管区海上保安本部の協力の下、1998年10月22日、官民合同流出油防除訓練を実施した。

この訓練では、京葉シーバースに着棧中の日本郵船(株)が運航する大型タンカー「TAKACHIHO」を事故想定船として、東京都、千葉県、神奈川県、横浜市、千葉市、川崎市、横須賀市、海上防災センターをはじめ民間の防災事業者から約40隻の船舶と航空機2機が参加し、オイルフェンスの展張及び油回収船等による回収訓練等が行われ、成功裏に終了した。

当協会では事故発生の通報とともに、緊急連絡網による関係先への通報訓練、事故対策本部の設置、情報収集連絡訓練等も併行して実施したほか、海上保安庁の訓練指揮船となった巡視船「いず」に關係委員等が乗船し訓練を視察した。

訓練の概要は次の通りである。

1. 実施日時：1998年10月22日
 - (1) 10：00～12：00情報伝達及び非常参集訓練
 - (2) 13：00～15：00人命救助、流出油防除等実動訓練
2. 実施場所：千葉港第4区（京葉シーバース付近海域）
3. 主な訓練項目
 - (1) 事故情報の伝達及び非常参集訓練
 - (2) 大規模油流出事故の防除措置に関する出動要請手続き及び資機材・人員の動員訓練
 - (3) 連絡調整本部の設置及び運営訓練
 - (4) 総合調整本部の設置及び運営訓練
 - (5) 人命救助訓練
 - (6) 流出油防除訓練
 - 1 オイルフェンスの展張による拡散防止
 - 2 油回収船・油回収装置（LSC：高粘度油回収装置）による回収

- 3 油吸着在による回収
- 4 油処理剤による回収
- 5 回収油の輸送及び保管

2. 海上災害防止センターの油防除体制

(1) 外洋型大型油回収装置の維持管理費

1997年1月に日本海において発生した、ナホトカ号沈没事故に伴うわが国日本海沿岸の重油汚染の教訓から、運輸省は海上災害防止センターに国および日本財団の補助金を受けて大型油回収装置「トランスレック250」1基を購入させ、1998年11月、日本サルベージ(株)の協力を得て門司に配備した。しかしながら、運輸省は同回収装置を維持管理するために必要な資金手当をしなかったことから、海上災害防止センターには他に財源がないため、海上災害防止法に定める船舶運航者が備え置きすべき油防除資機材に関する証明書発行料等機材部勘定の繰越金から暫定的に支出することとした。（「船協年報1998」参照）

同センター機材専門委員会は、近年の景気の後退から、わが国へのタンカーの入港隻数の減少に伴い、証明書発行料収入も漸減傾向にあること等厳しい状況の中でトランスレックの維持管理費負担の協力をするため、センターに対し以下の対策を求めた。

(イ) 維持管理費用の圧縮

保管料については、日本サルベージ(株)の協力を仰いだほか、作動点検関係費用も関係者の協力を仰ぎ、保険料、固定資産税などの諸経費を含む、維持管理費用の年額を700万円に圧縮した。

(ロ) 維持管理費用捻出のための合理化

センター機材部への船社からの出向者1名を減員し、センター負担額の減少を図った。

(ハ) 運営委員会での検討

機材部勘定の繰越金からの支援は、あくまでも暫定的（1999年度から5年程度）なものであり、センターの現状では、他の方法がないため

の当面の措置であること、機材部合理化の原資は将来の証明書発行料の値上げ幅を抑えるために使われるべき原資であること、機材業務勘定はセンターの共通経費の2/5（約1億1千万円）と機材部の個別経費（約5千万円）計1億6千万円を負担しており、これは証明書発行料収入約4億1千万円の38%にも当たることなどから、センター全体の問題として早急な検討を求めた。

(2) 油回収船の代替建造の検討

油回収船（または油回収装置）の配置は、海防法39条の4で配備が義務付けられており、昭和54年5月に竣工し東京湾、伊勢湾、瀬戸内海等全国10ヵ所に配備され、予備を含め11隻の費用は5、000総トン以上の関係タンカー船主がセンターから証明書を交付され証明書料金を支払う形で賄われている。

これらの油回収船は船齢20年を迎えようとしており、老齢化と維持費の高騰からその代替建造の必要に迫られている。しかし、これら油回収船10隻の出動は過去20年間で東京湾で6回、四日市3回、姫路、水島各2回、和歌山、下津各1回の計14回にすぎず、大阪泉北、徳山下松、松山、関門、大分は1度も出動していない。

このような背景の下で、センターでは代替建造に当たり、油回収船は船員費をはじめ船舶検査等費用が割高なため、法令に定める性能要件を満たす舢舨タイプの油回収装置の研究開発に取り組み、1999年には性能試験を実施する計画とした。しかしながら、流出油の機械的回収方法に関する世界的傾向は、作業船に搭載できる汎用型の回収装置であるため、センターでは計画を根本的に見直し、法令上の要件についても海上保安庁と協議を重ね、より効率性の高い油回収装置を備えるべく検討を続けている。また、リプレースに当たっては、公的資金の導入の方向を模索している。

(3) 証明書発行料の値上げ

油回収船の配備証明書および流出油防除資材備

付証明書の発行手数料収入は、わが国経済の低迷を背景にタンカーの入港隻数の減少傾向が続いていることから、1998年度は前年比3%程度の落ち込みが予想された。このため、センターでは、タンカーの入港隻数の予測値をベースに証明書発行料の引き上げを検討したが、1998年度実績が0.8%程度の落ち込みに留まったことから、2000年度以後の引き上げについては再検討することとされた。しかしながら、機材部業務勘定の収支には、共通経費負担分、トランスレックの維持管理費用の支援、油回収船の代替建造費用およびその維持管理費用等、現在センターが抱えている種々の問題と密接に関係しているため、再検討に当たっても困難に直面している。

(4) 消防船への油防除資材の搭載

1997年7月に発生した東京湾原油流出事故の際、オイルフェンスの展張等が必ずしも迅速に展開できなかったとの指摘がなされたことから、海上災害防止センターは、東京湾に入港するVLCC等に配備している消防船「おおたき」に電気式オイルフェンス160m、スキミングネット100mおよび油処理剤散布装置を新たに搭載した。また、2002年に代替建造予定の「きよたき」についても同様の油防除資材を搭載できるよう建造計画の一部を変更することとした。

(5) 運営検討委員会の活動

センターの効率的運営等に関する改善点の有無につき、利用者側の立場から検討するための機関としてセンターと関係業界との間で運営検討委員会が設置された。（船協年報1998参照）同委員会では、センターの機構、事業内容、財政状況等についてセンター側から説明を受けるとともに、大型油回収装置（トランスレック）の維持・管理費用の問題について、機材部を含むセンター全体の財源の中で処理することを前提に、民間として納得できる内容にすべく検討を行った。

その結果、以下諸点について今後も引き続き検討が行われていくことを条件に、向こう5年程度

についてはトランスレックの維持・管理費を機材部勘定から支出することを認めた。

- ・トランスレックの維持管理費を向こう5年間機材部負担とするのは、あくまでセンターの将来像を模索する間の緊急避難的措置であり、今後も引き続きセンターの運営に係わる根元的な部分について検討を行い、総コストの軽減を図っていく。
- ・トランスレック維持管理費の負担方法についての基本的考え方については、今後更なる検討が必要である。
- ・トランスレックの訓練費については、増額した基金の利子で賄うことはやむを得ないと考えるが、訓練費用の更なる軽減策についてはいまだ回答を得ていない。訓練費の軽減が図られることによって得られた利子の余剰分は、機材部予算からセンター共通経費への繰り入れ金の減額にあてるなど、他に充当する等を検討する。

3 . 油防除に関する北西太平洋地域海行動計画 (NOWPAP)

日本海、黄海の海洋汚染への対応として UNER (国連環境計画) 及び IMO の指導を受け海洋環境保護のための行動計画及び協定書の作成について沿岸国間 (中国、韓国、ロシア、北朝鮮、日本) において北西太平洋地域海行動計画の策定のための協議が続けられている。

1998年9月富山にて開催された専門家による非公式会合では、既に協定が発効している地中海、カリブ海からの専門家を招き、各協定の内容、legal binding の必要性及び緊急計画、地域対応センター等について説明が行われた。

説明の中で地中海、カリブ海ともに運用資金を各締約国で負担しているが、地中海の地域対応センターにはスタッフ9名の内1名が石油業界から派遣されており民間との連携が有効であることが述べられた。

今回会合の決議事項は特にないが、今までの NO-

WPAP 会合の合意事項を総合すれば、日本海、黄海周辺の海洋汚染防止の沿岸諸国の協定書の骨格としては次の3点があげられる。

- (1) 各協定国が他の協定国の汚染事故に対し、資機材、人員等の支援を実施する。但し協定書には各国に義務を課すような規定は避ける。
- (2) 物、人の移動に際しては、入国管理、通関を容易とする措置を取る。
- (3) その他防除に関する研究開発等に関する情報交換を実施する。

なお、地域対応センターへの設置については、今後検討することとなった。

6・5・3 大気汚染防止問題

第42回 MEPC では、NO_x 規制がその発効時期に係わらず2000年1月1日以降に建造された船舶に搭載されるエンジンに溯って適用されるため、NO_x 規制 (テクニカルコード) に適合していることを示す書類を発給することを求める文書を回章することとされた (6・5・1 参照)。

日本海事協会 (NK) は、条約発効時の混乱を避けるため、エンジンメーカー、造船所の依頼によりテストベットにおける NO_x の計測に対して、テクニカルコードに合致していることを証明する NO_x 鑑定証書を発行している。1999年7月現在鑑定を受けた件数は37件となっているが、この鑑定証書は条約発効後再計測することなくエンジン国際大気汚染防止証書 (EIAPP 証書) に切り替わることを目指している。

また、造船研究協会では、調査研究事業として船社、造船所、エンジンメーカーが中心となり、NO_x 対策を円滑に実施するために NO_x モニタリング技術、NO_x テクニカルコード中にあるパラメーター変更時の対策等、運用に係る諸問題の調査研究を実施している。

6・5・4 バラスト水排出規制問題

1. 背景

海外から船舶のバラスト水の中に潜んで移動するプランクトン等が海洋環境、公共施設あるいは人々の健康に悪影響を及ぼすことが1970年頃から問題にされてきた。これらの生物は、海水温度、塩分濃度、餌、天敵等の自然環境のバランスの下で種が保存され維持されており、何らかの理由で異なる環境に移されても、周囲の環境がその生存に適していなければ生存できないが、移動先でひとたび繁殖すると油濁等の他の海洋汚染とは異なりこれを取除くことは殆ど不可能であり、また異常繁殖し海洋における生態系を破壊する原因にもなる。

これまで、船舶のバラスト水により移動したことが原因と推定される外国種の生物による被害の事例が数多く指摘されているが、その主なものは以下の通りである。

(1) 北米五大湖におけるヨーロッパ縞イ貝

(European zebra mussel : カラス貝の一種)

カスピ海と黒海が原産のこの貝は19世紀中にヨーロッパ各地に拡がり1980年代に大西洋を越えて五大湖に入ってきたと考えられている。この貝の異常繁殖により、火力発電所や工場の取水口のパイプが塞がれる等の被害を生じ、米国連邦政府は1990年には年間、1,100万米ドルの対策費を投じた。

この他、五大湖では、黒海・カスピ海から入ってきた大食漢の“round goby”(ハゼの種類)やユーラシア大陸原産で小さいが繁殖力旺盛な“ruffe”(淡水小魚の種類)のために他の魚が駆逐されてしまうなどの問題が生じている。

(2) 黒海およびアゾフ海のアメリカ櫛クラゲ

(American comb jelly)

肉食性の大食漢であるこのクラゲはプランクトンや魚卵、稚魚を食べ、黒海のアンチョビーとスプラット(ニシン属の小魚)漁業を破滅させた原因と考えられている。

(3) ラテンアメリカ沿岸へのコレラ菌の伝播

アジアからのビブリオ菌(コレラ菌)の伝播は、おそらく船舶のバラスト水の排出によるものと考えられている。

(4) オーストラリア水域の有毒渦鞭毛虫(プランクトンの一種)とヒトデ

エビやカニ等の甲殻動物を食べた人間に麻痺中毒を起こす原因として知られている藻類の一種である有毒渦鞭毛虫のオーストラリアへの侵入のため、タスマニア島からニューサウスウェルズ州に至る南東オーストラリア沿岸におけるエビの養殖産業は、これらのプランクトンが増殖する赤潮の発生のために、長期間に亘り養殖を中止するなどの打撃を受けてきた。有毒渦鞭毛虫はアルゼンチン、日本、メキシコ、ポルトガル、スペイン、ベネズエラおよび地中海の港に存在しており、バラスト水に混入して運ばれてきたと考えられている。また、アラスカから日本にかけて生息する北太平洋ヒトデもエビの養殖産業に被害を与えており、これもヒトデの幼虫が船舶のバラストに混入して運ばれてきたと考えられている。

2. 海洋性生物の移動の問題化

今日の船舶はバラストを搭載することにより、効率的且つ安全な運航をしている。このように、バラスト水をいつでもどこでも漲水し、また排出することは船舶の安全運航に必要な不可欠だが、昔は、砂、石、煉瓦、鉄材等がバラストとして用いられていた。しかし、これらは揚げ積み時間が掛かるばかりか、荒天時に船倉で移動すれば船を傾斜させ、危険に陥らせることから、1880年代に鉄船が建造されるようになるとバラストとして水が使われるようになった。1970年代に飛躍的に大型化が進んだ撒積船、鉍石船、タンカー等の専用船では10万トンものバラスト水を搭載する場合もあるが、一方では一般貨物船、コンテナ船、客船等のように少量のバラスト水を持つもの等、船の種類とサイズによりまちまちである。

今日、全世界では年間100億トンのバラスト水が

輸送されていると推定され、その多くは揚荷港およびその近傍で漲水されるときに動植物を混入するため、3000種類もの生物が世界中を移動していると言われている。これらのうち船舶から排出された後も生き残るのは3%以下と言われているが、たった1種の生物でも環境に異変を生じる場合があると指摘されている。

科学者が北海において在外種であるアジア種の植物プランクトンの藻類の大量発生に気づいたのは1903年だったが、1970年代に至るまで詳細な研究はなされなかった。それまで船舶による海洋汚染としては油が問題視されており、特に1967年に発生したトリーキャニオン号の座礁事故は、1973年の海洋汚染防止条約の契機となり、その後1978年の議定書の採択により73/78MARPOL条約と称され、油、有害薬品、個品貨物、汚水及び廃棄物に関する4付属書により構成され、1997年大気汚染の防止に関する付属書が追加された。

1973年の会議においてバラスト水の問題が提起され、各国政府から提出される事例に対し、IMOとWHO(世界保健機構)が検討するよう求める決議が採択され、その後1976年にドイツの科学者 Professor H. Rosenthal は、航路筋にある養殖場はバラスト水によって運ばれる外来種の生物の影響による危険が高いことを指摘している。その後10年間に世界各地で外来種生物の存在が報告されるようになり、1980年の後半になり、カナダとオーストラリアから外来種生物による被害が報告され、海洋環境保護委員会(MEPC)に対し検討が要請された。

3. 国際的な検討の経緯

(1) MEPC 決議

1991年にバラスト水とその沈殿物からの有害生物の防止に関するガイドラインがMEPC決議として採択された。このガイドラインは、これらの生物は異なる環境下では生き延びることは出来ないこと、水深の大きい外洋でのバラスト水の交換が有効なこと、将来的には薬品による殺菌、熱処

理、酸欠、バラストタンクの塗装、濾過、紫外線照射等によるバラスト水の処理が可能であること等を示し、バラスト水管理方法について述べている。

(2) 環境と開発に関する国際連合会議(UNCED)

船舶のバラスト水による外来種生物の移入の問題は1992年にリオデジャネイロで開かれたUNCEDでも審議され、適切な規則の採択を考慮すべきだとされた。これを受けて同年の第33回MEPCではバラスト水に関する調査を実施すること等が決定された。

(3) IMO 決議

翌1993年の第34回MEPCでは調査の結果が報告され、その中には、日本の海藻の一種がオーストラリアのタスマニア島東岸で急速に増殖し、アワビ漁に被害をおよぼし、カキとカラス貝の養殖にも脅威になっていることをはじめ、世界各地での問題が指摘された。この結果、IMOは同年11月の第18回総会において船舶のバラスト水と沈殿物の排出による有害生物の移入防止に関するガイドラインを総会決議として採択するとともに、将来的には海洋汚染防止条約の新付属書の基礎になるよう、このガイドラインの改善をMEPCに要請した。

その後、バラスト水漲水時の注意事項、バラスト水交換時及び受入施設に関する手順等が追加されたガイドラインが1997年の第20回総会決議として採択された他、外洋におけるバラスト水交換時の安全性についての指針などが付録として追加された。

4. 船舶のバラスト水管理の問題点

近年、大型の専用船による大量低コスト輸送が実現し、世界経済の発展に貢献してきたが、これらの海上輸送では船舶へのバラストの漲排水が不可欠である。一方、バラスト水に混入する海洋性生物の移動を防止する方策としては資料6—9に示すような方法が考案され実験・研究されてきたが、現在のと

ころ外洋におけるバラスト水の張り替えが最も有効且つ実用的であるとされている。

しかしながら、外洋でのバラスト水の漲排水は、船舶の安定性、船体応力等への影響を考慮する必要があり、船舶の構造等によっては実施出来ない場合もある。

1997年の第40回 MEPC に報告された米国の研究は、結論として「今日現在好ましくない種の侵入を防止するシステム又は実施方法がなく、最良の代替方策は外洋におけるバラスト水交換である。最も有望な科学技術は継続的逆洗浄を装備したフィルタリング等物理的に分離する技術であると考えられる。また、個々の国々が一方的に規則を制定することは、結果として船舶による世界貿易を否定することになるため、世界的に適用できるバラスト水の管理規則を策定すべきである」等と述べている。

5. 新条約の検討

(1) 第42回 MEPC における審議

1998年3月末に開催された第41回 MEPC において設置されたワーキンググループとこれに引続くコレスポンディンググループは、新条約とこれに付属するコードの案文作成に着手した。

これらの条約案は1998年11月に開催された第42回 MEPC において、されに検討される過程で以下の事項を含む問題点を条約の中でどのように位置付けていくべきか等について議論が展開された。

- 1 バラスト水管理は寄港国（沿岸国）のニーズに基づくものであるため、旗国の責任で施行される MARPOL 条約になじまないのではないか。
- 2 適用船舶、適用水域をどのように考えるか。
- 3 旗国の責務の範囲。
- 4 バラスト水管理技術の限界と船舶の安全性の確保。

これらの問題点は、これまで10年以上に亘って国際的に検討されてきたバラスト水管理の必要性の根本に関わるもっとも重要なポイントである。即ち、バラスト水の排出による有害生物の移動防

止のためには、全ての地域での排出を管理すべきか、又は現実に被害が生じたか、又は生じる恐れがあるため管理を求める国（地域）での排出を管理するに留めるべきか、また後者の場合には陸上の動植物に対する検疫と同様、寄港国のニーズに基づく規則が必要となるが、世界的な統一ルールとしての規則の内容はどうすべきなのか等、困難な問題が含まれている。

尚、現在各国において実施されているバラスト水の規制は資料6-10、11に示す通りである。

(2) 第43回 MEPC への対応

我が国は当協会をはじめ関係団体と運輸省が協議し、1999年6月に開催される第43回 MEPC に対し、以下の基本コンセプト及びバラスト水管理に関する規制の手続きを提案し、各国の理解を得るべく対応することとしている。

(イ) 基本コンセプト

- (a) 規制のニーズ：沿岸国側の利害に基づきニーズが決定される
- (b) 規制水域：沿岸国側の利害に基づき限られた水域のみ規制する
- (c) 適用船舶：規制水域を航行する船舶のみに適用される
- (d) 旗国の責務：旗国はバラスト水交換に伴う安全性のチェックを行う
- (e) 検討事項：適用船舶の種類、大きさ、構造、設備
バラスト水交換に伴う安全性
船舶の運航実態
船舶の技術限界

(ロ) 手続きの概要

- (a) MEPC は、寄港国がバラスト水管理及び制御を決定する際に参考とすべき、バラスト水管理及び制御に関するガイドラインを採択する。

本ガイドラインには以下の事項が含まれる。
・危険を及ぼす可能性がある有害水生生物の大

量発生又は増加についての情報

- ・ バラスト水管理及び制御に関し寄港国が求める内容の詳細
- (b) バラスト水管理及び制御を導入しようとする国は、本ガイドラインに従い、規制水域に関する文書を MEPC 宛提出する。
- (c) MEPC は提出された文書を検討し、当該水域をバラスト水管理水域 (BWMA) として指定する。
- (d) BWMA の数及び大きさについては、環境の観点のみならず、船舶の運航状況及び技術限界を考慮した安全面にも十分配慮し、規制が正当化されるものに制限される。
- (e) MEPC は、各 BWMA 毎にバラスト水管理計画のフォーマットを決定する。バラスト水管理計画のフォーマットは、船舶の運航状況及び技術限界を十分考慮し、出来る限り明確及び簡潔なものとする。
- (f) BWMA で規制を受ける船舶は、バラスト水管理計画を有して運航する。
- (g) 旗国は、バラスト水管理計画に含まれているバラスト水交換に伴う安全性についてチェックする。
- (h) 寄港国は、その港へ入港する予定の船舶が所有するバラスト水管理計画の中身をチェックし、船舶が当該バラスト水管理計画に沿って運航されていることを確認する。

CO₂ 排出の制限または削減については、国家単位ではなく IMO および ICAO を通して国際的な枠組みの中で検討していくことが合意された (「船協海運年報1998」参照)。1998年12月の第42回 MEPC では、本問題の研究のために新たにステアリングコミティーの設置が合意されるとともに、UNFCCC へ IMO の本件に係る方針文書を提出することとされ、次回会合にてさらに検討することとされた。

一方、わが国政府は削減目標の達成に向け、1998年6月に「地球温暖化対策推進大綱」を策定するとともに、温室効果ガスの排出抑制等に関する関係者の取組みを推進する「地球温暖化対策の推進に関する法律」を同年10月9日に公布した。また、経団連では、政府等による一律規制よりも、各企業が自主的に取り組む方が費用対効果の高い対策を選択することができるという考えに立ち、1997年6月、37業種・138団体が参画した環境自主行動計画を取り纏めているが、同計画は上述の大綱において「進捗状況を点検し実効性を確保する」ことなどが盛り込まれており、政府からも一定の評価を受けている。

当協会においても当該行動計画を策定し、1998年10月の第1回フォローアップにおいては、経団連における産業界全体の取組みをサポートする観点から、また、「海運」という輸送モードが物流に関する今後の CO₂ 排出削減において主体的役割を担うことが期待されているところなどから、当協会としてもこれに前向きに対応していく必要があるとして、同行動計画に新たに2010年における1990年に対する

6・5・5 その他の環境保護対策

1 . 地球温暖化防止問題

1997年12月に開催された国連気候変動枠組条約 (UNFCCC) 第3回締約国会議 (京都会議) では、先進国全体の温室効果ガス (CO₂、メタン、亜酸化窒素、代替フロン等) の排出量を、2008年から2012年までの間を平均して1990年の水準より少なくとも5%削減することとして先進各国の削減目標が設定されたが (わが国は6%)、船舶および航空機からの

[参考] 日本籍外航コンテナ船の単位当たりの CO₂ 排出量の平均

	1990年度	1997年度	2010年度
隻数	32	25	18
CO ₂ 排出量 [g-C/TEU-mile]	79.3	64.6 (-18.5%)	50.1 (-36.8%)

- 注) 1 . 1TEU のコンテナを1マイル輸送する当たりの CO₂ 排出量 (炭素換算) を試算し平均。(データ: 日本船舶明細書)
- 2 . 2010年度については、船齢26年以上となる船舶を除いて試算。
- 3 . 括弧内は90年度比増減率。

輸送単位当たりのCO₂排出量を10%削減していくとの目標を盛り込んだ(資料6—12参照)。

2. 有機スズ含有船底防汚塗料(TBT)の規制について

1 IMO等での検討の経緯

1980年代後半、船底防汚塗料に使用されている有機スズ(特にTBT:トリブチルスズ)の海洋環境に与える悪影響が大きな問題として、国際的に取上げられ、1990年11月のMEPC30において、25m未満の小型船に対するTBT系船底防汚塗料の使用禁止等を勧告するMEPC決議4(30)が採択された。その後先進諸国を中心にモニタリングが実施され、我が国からの代替塗料の性能等に関する報告が提出されていたが、積極的にTBT系船底防汚塗料を禁止するという動きには至らなかった。しかし、1996年7月に開催されたMEPC38において、我が国、オランダ及び北欧諸国からTBTの使用に関する世界的規制が必要との提案が取上げられ、MEPCの検討作業計画に盛り込まれ、実質的審議を開始するMEPC41までの間、コレスポンデンスグループ(CG)を設け、オランダが中心となって、各国意見を取纏めることとなった。ここで纏められたCGの最終レポートが1998年5月開催のMEPC41に提出され、実質的な審議が開始された。その結果、MEPC42からワーキンググループ(WG)を設置し、本格的な議論を開始することとなった。

2 MEPC42での審議結果

MEPC41での審議結果に基づき、TBT使用禁止のフェーズアウトに関する次回総会決議案の作成、使用禁止の強制化のための規制方法等に関する検討が行なわれた。

(1) 規制の方法

日本から、早期TBT使用の禁止、それを実現するためのオプションとしてSOLAS II - Iの改正を提案していたが、審議の結果、体勢はSOLAS

の改正は不適切とされ、MARPOL 附属書Ⅵの発効が困難となっている反省から、これに拘束されない独立した新条約を作成し、代替塗料のクライテリアを含んだ形で、短い期間で発効させることが重要であるとされ、各国に対して次回MEPC43に向けて強制化するための法的文書の構造・内容・代替塗料選定の方法論に関する意見を提出するよう要請された。

(2) 総会決議

北海沿岸諸国から2001年までに有機スズ系塗料の塗装を禁止し、2006年迄に有機スズ系塗料の船体への使用を完全に禁止する法的文書をMEPCが作成することを内容とする次回総会における総会決議案が提出され、これをたたき台に様々な議論がなされた結果、最終的にWG議長の調整により、2003年1月1日以後の塗装禁止、2008年同日以後の船体への使用・存在の完全禁止を確保するためにMEPCが強制力のある法的文書を作成することを促す総会決議案について各国が合意し、この総会決議案を、次回第21回総会に送ることが承認された。

(3) 代替塗料の選定基準

代替塗料の使用に関する方法論については、環境への影響が少ない塗料のリストを作成する方法、リスク評価法を用いて環境有害性の順位をつけるランキング法など、各国専門家の意見が述べられたが、一定の方向性を見出すことは出来ず、今後各国の専門家間で、Eメールベースで本件の意見交換を継続的に行うこととなった。

3 わが国の対応

この問題に関する国内での対応は日本造船研究協会RR76船底塗料WGにて行っているが、最終的にTBT系塗料の世界的全面禁止、IMO/MEPCでの国際的規制の枠組みの策定を目標として、5つの小作業グループ(SWG)を設置して対応している。

MEPC42において全面禁止の方向性が決まった現段階では、規制の必要性検討、規制の可能

性検討 SWG はほぼ使命を終え、現在、規制導入方法の検討、船底防汚塗料の評価選定手順検討及び船舶の検査認証方法検討 SWG が次の段階に向けた検討を行っており、次回 MEPC43 に向けて我が国からは新条約の枠組みについての提案がなされた。

3. 船舶解撤問題

欧州を中心にスクラップヤード（特にインド等）の解撤により生じる有害廃棄物による環境汚染、劣悪な労働環境等の問題への関心が高まり、1999年6月の第43回 MEPC に提起された。今後、IMO の場で船舶解撤に伴う環境問題も検討される（14参照）。

〔資料6-9〕 バラスト水処理方法

処 理 方 法	特 徴
外洋での交換	最も実用的な方法。船舶の安全性の点から実施できない場合がある。タンクを空にした後漲水する方式と、環流させる方式（flow-through）とがある。
クリーンバラストの漲水	深瀬区域、浅水域で既知の有害プランクトン等の混入を防止するための方式として考えられる。この場合、どこでバラスト水を漲水するのが問題。
バラスト水の試験	バラスト排出地にとって有害種のプランクトン等を含むかどうかの分析をする。有害種を特定できない限り、有効な方法とは考えられていない。
バラスト水の保持	撒積船、タンカー等多くの船舶では適用不可。
海水温度・塩分濃度の差異の利用	バラスト水の漲水地と排出地における環境差により生存を防止する。利用できる地域が限定される。
バラスト水の長期間の保持	100日以上タンク内に保持されたバラスト水では、光の不足と鉄分の過多のためプランクトン等は生存できない。しかし、100日以上もバラスト水を保持できる船は多くない。
沈澱物の排出	多くの水生生物が沈澱物の中に潜んでおり、錨鎖、タンク内の泥は定期的に排出するべきである。沈澱物が溜まらないような設計が必要とされる。
受入施設	バラスト水を受入施設に排出することは適切な方法といえる。陸上施設および船舶の設備が求められる。
濾 過	海草類等比較的大きい種には有効だが微小生物は制御できない。残留物は漲水地で捨てなければならない。設備費用が大。
紫外線照射	生物により効果に差があるが濾過法と併用すれば有効と思われる。水質、管系、ポンプ、塗装等への有害な影響なし。
熱 処 理	縞イ貝は36～38 の温度下では2～6時間で、40 以上では8分で全ての水生生物が致死。航海中にバラスト水への熱の供給方法が鍵。
消毒用塩素の使用	温度、処理時間、pH（水素イオン濃度指数）レベルにより効果に差。塩素を含むバラスト水の排出による環境被害の恐れ。有機化合物との反応による発癌因子の生成。
電解銅および銀イオン	有効性は塩素殺菌より優れているが、ある種の生物は耐性を有する。環境影響への研究を要する。

〔資料6-10〕 各国におけるバラスト水規制の比較

国	オーストラリア	アメリ カ		カナダ		ニューージーランド
規制担当官庁	AQIS	US Coast Guard		Canadian Coast Guard	港湾公社	漁業省
対象港	全ての港	全ての港	五大湖及びバドソン河	五大湖及びセントローレンス河	バンクーバー港	全ての港
対象船舶	外航船	外航船(一部除く)	外部からの船	外部からの船	全ての入港船(一部除)	外航船
法的位置づけ	任意(報告は強制)	任意(報告は強制)	強制	任意	強制	任意(報告は強制)
規制開始時期	1992年	1999年	1993年	1989年	1998年	1996年
許容される方法	・バラスト水交換 ・タンク内処理(承認要)	・バラスト水交換 ・代替措置(承認要)	・バラスト水交換 ・代替措置(承認要)	・バラスト水交換	・バラスト水交換	・バラスト水交換等 ・代替措置(承認要)
対象となる有害水生生物等	(AQISがリストを作成)	規定無し	規定無し	規定無し	規定無し	規定無し
バラスト水取入れへの規制	・泥の取入れの最小化 ・可能であれば浅い水域、下水口の側等からは取水しない	規定無し	規定無し	規定無し	規定無し	・可能であれば、浅い水域、下水口の側等からは取水しない
サンプリングテスト	強制(無作為抽出)	規定無し	任意	規定無し	規定無し	規定無し
報告書の内容	・バラスト水取入れ、交換、排出の時間、場所、量、塩分等	・バラスト水取入れ、交換、排出の時間、場所、量、塩分等	・バラスト水取入れ、交換、排出の時間、場所、量、塩分等	・バラスト水取入れ、交換、排出の時間、場所、量、塩分等	・バラスト水取入れ、交換、排出の時間、場所、量等	・バラスト水取入れ、交換、排出の時間、場所、量等
バラスト水交換等が行われなかった場合の手続き規程	・非排出又は最少排出 ・AQISの決定する非常措置	規定無し	・非排出 ・指定海域におけるバラスト水交換 ・代替措置(承認要)	(安全性が理由の場合は違反とされない)	・サンプリングテストの結果が出るまで排出禁止	・天候、船舶の構造等が理由の場合は排出が許可される ・特定の場所で取入れられたバラスト水は排出が許可される
サンプリングテスト不合格の場合の手続き規程	・AQISの緊急対応戦略(不明)を実施	規定無し	・罰金・出入港許可の取消	規定無し	・指定海域におけるバラスト水交換	規定無し
我が国船社の対応	・ほぼ全船、主にフロースルー方式にてバラスト水交換実施	・気海象、復原性の許す場合は極力実施	報告無し	報告無し	・気海象、復原性の許す場合は極力実施	・気海象、復原性の許す場合は極力実施
バラスト水交換をしない場合の実際の官憲の対応	・正当な理由があれば規程に関わらず問題無い	・正当な理由があれば規程に関わらず問題無い	報告無し	報告無し	・正当な理由があれば規程に関わらず問題無い	・正当な理由があれば規程に関わらず問題無い

〔資料6-11〕 各国におけるバラスト水規制の比較

国	イギリス	イスラエル	エクアドル	アルゼンチン	チリ	中国
規制担当官庁	オークニー島議会	運輸省	不明	検疫当局	海軍	港務監督局
対象港	スカパフロー港	全ての港	全ての港	ブエノスアイレス港	全ての港	全ての港
対象船舶	全ての船舶(一部除く)	全ての船舶	外部及びコレラ地域の船	コレラ発生地域からの船	外部及びコレラ地域の船	検疫伝染病区域よりの船
法的位置づけ	強制	強制	強制	強制	強制	強制
規制開始時期	1998年	1994年	1998年頃?	1990年	1995年	1996年(O-157関連)
許容される方法	・受入れ施設への排出	・バラスト水交換	・バラスト水交換	・塩素殺菌	・バラスト水交換	・薬剤による殺菌
対象となる有害水生生物等	規定無し	規定無し	不明	不明	規定無し	主にO-157大腸菌
バラスト水取入れへの規制	規定無し	規定無し	不明	不明	規定無し	不明
サンプリングテスト	規定無し	規定無し	不明	強制(無作為抽出)	規定無し	不明
報告書の内容	規定無し	・バラスト水取入れ、交換、排出の時間、場所、量等	・バラスト水取入れ、交換、排出の時間、場所、量等	不明	・バラスト水取入れ、交換、排出の時間、場所、量等	不明
バラスト水交換等が行われなかった場合の手続き規程	規定無し	・非排出	・コレラ地域からの船舶は薬剤による事前処理	規定無し	・薬剤による事前処理	・薬剤による殺菌
サンプリングテスト不合格の場合の手続き規程	規定無し	・非排出	不明	規定無し	不明	不明
我が国船社の対応	報告無し	報告無し	・気海象、復原性の許す場合は極力実施 ・薬剤による事前処理	・入港前に本船にて塩素殺菌実施	・気海象、復原性の許す場合は極力実施 ・薬剤による事前処理	・入港時官憲が薬剤を持参 ・バラスト水1ton当たり1人民元を徴収する
バラスト水交換をしない場合の実際の官憲の対応	不明	不明	不明	不明	不明	不明

〔資料6—12〕

平成10年10月

環境保全に関する自主的行動計画

第1回フォローアップ

日本船主協会

外航海運は、全世界を活動領域とし、また、国際的な単一市場であるため、環境保全に関する取り組みをはじめ安全基準等を含め、原則としてすべての海域、港域および船舶に対して同一の基準が適用される必要がある。そのため、1997年12月の国連気候変動枠組条約第3回締約国会議（京都会議）では、外航海運に係る船舶からのCO₂等地球温暖化ガスの排出抑制策に関しては国際海事機関（IMO）を通して検討していくことが合意されている。同機関では、従来より国際条約の枠組の中で環境保全対策を推進してきているが、今後は地球温暖化防止に向けた対策も検討することとされている。

当協会は、1996年11月に自主行動計画を策定し、環境保全対策を着実に推進してきているが、IMOにおいてCO₂等地球温暖化ガスの排出抑制策が取りまとめられるまでの間については、これを継続して推進することとする。また、今般、その実施の状況等を踏まえ以下のとおり見直すこととする。

なお、内航海運については、国内において別途取り組みがなされているところから、本計画は外航海運を対象としている。

1. 地球温暖化対策

(1) 船舶からの排出抑制対策

1 二酸化炭素（CO₂）

船用機関は重油を使用しているため、CO₂の排出は避けられない。しかしながら、年々増加する輸送需要に応えること、また、燃料効率の優れた輸送モードとしてモーダルシフト施策の重要な役割を担っていくことは社会的責務であると考え、海運業界としては、効率的輸送を行うとの観点から、輸送単位当たりの燃料消費量の削減を目標に取り組んでいく。

船舶の燃費改善への取り組みは、オイルショックのあった1970年代から1990年代にかけて目覚ましい成

果を挙げてきていることから、今後の技術革新に同様の期待をすることは難しいであろうが、以下の施策を推進することにより、2010年における1990年に対する輸送単位当たりのCO₂排出量を約10%削減していくことを目標とする。

<具体的対策>

- ・エネルギー効率の改善された新造船への代替、省エネ設備の採用等
- ・最適航路計画システムなどの航行支援システムの研究・採用
- ・船舶における省エネ運転技術の研究・実施、省エネ対策の徹底
- ・推進効率の向上、排エネルギーの有効活用等燃費改善に向けた研究開発
- ・輸送効率向上のための最適船型

2 代替フロン（HFC等）

CO₂より地球温暖化への影響の大きい代替フロンは、船舶においては冷房等の空調機器、食糧貯蔵庫およびリーファーコンテナ等に利用されている。今後、地球温暖化への影響の少ない冷媒の開発状況を見ながら、その採用に努めるとともに、整備、修理等の際には、当該ガスを大気へ放出することのないよう努める。

(2) 事業所等における省エネ対策

陸上の事業所における冷暖房の温度設定や運転時間の調整、OA機器等の低電力製品の採用等の省エネ対策を、従来同様今後も推進する。

(3) 臨港地区における環境保全対策への協力

海運業界は、昭和51年より、臨港地区における緑地整備および海面清掃など、わが国各港の港湾管理者が実施する港湾の環境整備に協力してきている。

2. その他の環境対策

(1) 船舶からの排出物

ディーゼル機関から排出される窒素酸化物（NO_x）については、2000年から新たな排出規制が適用される見込みである。また、燃料油に含まれる硫黄分濃度の

低い燃料油の採用に努め、硫黄酸化物（SO_x）の排出抑制にも努める。そのほか、油分混合物、生活廃水、廃物等の排出物についても、従来どおり国際基準に従い適切に対応していく。

(2) 安全管理システムの遵守

1998年7月から国際安全管理コード（ISMコード）が一部の船舶に適用されたが、各船舶管理者および各船舶においては安全管理システムの適切な運用を図り、海上災害および海難事故の防止徹底により海洋環境の

保全に努める。

(3) 環境管理システム

引き続き環境保全に向けた取り組みを行っていくほか、ISO14000（環境管理規格）などを視野に入れながら、環境管理に関する体制の整備について検討を行う。

以上

6・6 船舶の建造および保船、機関管理対策

6・6・1 船舶検査の改善

1. 船舶トン数測度心得および解説の改正について

船舶のトン数を確定し、公証するのがトン数測度であるが、このトン数測度は各地方運輸局にて実施されるため、取り扱いを全国一律に公平・公正なものとするため、法律及び規則の解釈を示した「船舶トン数測度心得」及び「船舶トン数測度に関する解説」によって取り扱いの詳細を明らかにし、これに抛りがたい新たな構造等に対しては、その都度個別の通達等により措置されてきた。しかしながら、近年個別の通達等が膨大な数となり、取扱いが繁雑で分かり難いものとなったことから、従来の個別の通達等による取扱いを整理し、「心得」及び「解説」に取り込むこととなった。

この改正は平成11年4月1日付けで通達されたが、6ヶ月の周知期間をおき同年10月1日から施行され、原則として新造船に適用される。改正された「心得」及び「解説」については当協会にて複製し、会員各社に配布した。

2. GMDSS 機器の船上検査のためのガイドライン

当協会ではかねてより、陸上の整備工場等で行っていた GMDSS 機器（衛星非常用位置指示無線標識（EPIRB）、搜索救助用レーダートランスポンダ

（SART））の検査等について、本船のスケジュールや陸揚中の事故の発生、また、船主の経済的負担等を考慮し、本船上でも可能とするよう要望してきたが、郵政省は、当該機器の整備点検や検査時のデータ取得において、陸上のシールドルームに代わり船上での取得の可能性について検討を重ね、電波が外部に漏れないシールド効果の高い閉空間について実船での調査を実施するなどして、1999年4月、船上における検査等のためのガイドライン（資料6-13）を策定した。

本ガイドラインは、3万トン級以上の船舶においてボースンストアをシールドルームとして利用することにより、衛星 EPIRB および SART の船上検査等を可能とするものであり、3ヶ月の周知期間を経て7月より運用が開始される。同省では特に誤発射の防止に細心の注意を注いでおり、今後の運用状況等を見ながら適宜対応することとしている。

なお、測定機器は重く持ち運びが容易でなく、また、衛星 EPIRB の自動離脱装置作動の点検方法など、実際に船上検査等を実施する上で解決すべき問題が残っており、今後関係者間で調整していく必要がある。

6・6・2 コンピューター2000年問題 への対応

1 . 2000年問題とは、

2000年問題とは、西暦を下2桁のみでプログラムされたコンピューターが、1999年や2000年になった時に西暦1900年と認識したり、99を無効なデータとして判定したりすることにより、誤作動を起こす可能性があることをいい、船舶においてもマイクロコンピューターを使用し日付制御を行っている一部の機器において2000年問題を起こす可能性がある。

2 . 2000年問題が発生する日とその理由

年月日	理由
1999年 8月21 / 22日	衛星航法装置(GPS)用の伝播を発生する衛星のコンピューターが、1980年 1月6日を起点とし1024週までしか認識しないことから1999年 8月22日を1980年 1月6日と認識する。
1999年 9月 8 / 9日	西暦年の下2桁及び月日が9に揃うため99をプログラムデータ上の終了や日付未確定などの特別な数値として認識する。
2000年 1月 1日	2000年 1月1日を1900年 1月1日と認識する。
2000年 2月28 / 29日	西暦2000年は400年に一度の特別な閏年であるが、これを閏年でないと認識する。

3 . 当協会の対応

コンピューター2000年問題については、各業界、各団体により様々な対応がとられているが、船舶の運航に関しては、基本的に、各船社、あるいは各船舶管理会社での対応が必要となるが、関係各社の共通の利益に資するよう、本件への対策指針、対応の具体例等を情報開示している日本海事協会(NK)

との協力により、本件への対応を進めた。

(1) 予防措置に重点をおいた具体的機器対応マニュアル

NKとの協力により、国際海事機関(IMO)、各国港湾当局、保険業界等、関係各方面の動向を考慮し、マニュアルとして実行可能なレベルにあり、またスタンダードとしてではなく具体的方法の一例とする等の点に配慮し、予防措置として本問題のリスクを最小にするために実施すべき事項を纏めたが、その概要は次の通りである。

- 1 本件に関するチームを組織し、本問題を十分認識し、その対応について会社の方針を決めその計画を周知し、実施する。
- 2 本問題に関する情報を入手し、管理船舶に搭載されている機器のうちコンピューターあるいはチップが組み込まれている装置や機器を特定する。
- 3 特定された装置や機器に組み込まれたコンピューター、チップあるいはソフトが日付のデータを扱っているか否かを当該装置や機器メーカーに問い合わせること等により調査する。日付を扱っている場合、2000年問題及びGPS問題の影響を受けるか否か、影響を受ける場合はその範囲を特定し、不具合機器のリストを作成する。また、影響を受ける機器の運航・安全・海洋汚染などの観点から対策の優先度を定める。
- 4 不具合機器に対する措置法案をメーカーから入手する。メーカーからの措置法案を基に適切な対策を実施し、その対策が確実に行われたことを確認し、記録する。
- 5 できるかぎり、日付を扱っているハードやソフトが2000年問題及びGPS問題に対応していることを確認するための日付変更テスト法案をメーカーから入手し、そのメーカーの作成した試験法案に従い本船で模擬データを使って確認する。また、該当する機器がネットワークによって結ばれている場合は、相手機器の作動が確実に行われていることを確認する。

- 6 危機管理マニュアルを作成し、緊急事態に対処する。
 - 7 危機管理マニュアルに従って船上で危機の動作確認、教育訓練等を実施する。
 - 8 実施された措置を評価し、実施時期及び船舶の対応状況などを確認する。計画した時期までに対応を終了する。
- (2) 不具合等の機器リストの作成

本問題への対応方法としては、できるだけ広範囲にかつ調査漏れのないよう、全ての船舶搭載機器について、問題発生の可能性の有無を調査し、必要とあらば事前の対応を行うことが必要であるが、当協会は、保船幹事会において、メンバー各社がそれぞれの機器メーカーから得た情報を持ち寄り、さらによりグローバルかつ精度の高いものとするため、NKの協力を得て、一覧表を作成し、当協会会員各社に配布すると共に、この一覧表を参考にした事前対応の実施と安全対策の確立を呼びかけた。この一覧表の具体的内容は、各搭載機器に関するトラブル発生の有無と、問題を有している機器については対応策をどのように行えば良いかという内容になっている。

- (3) 緊急時対応マニュアルの策定

本問題に関しては事前に適切な対応を実施したとしても問題発生の可能性を否定することは出来ないことから、NKの技術情報 No . 277、278、279 およびそれらに添付されたコンピューター2000年問題に対応するための指針例及び具体例を参考として緊急時対応策定マニュアルの策定と船舶の安全対策の確立を呼びかけた。

- (4) 1999年1月1日への対応

異状発生可能性がある最初の日として指摘されていた1999年1月1日への対応も含め、万一の故障に備えた運航の安全対策を会員各社に要請していたが、その結果、1月1日午前零時前後にかけて異状が発生したと報告のあった事例について、コンピューター2000年問題に起因するものであるかどうかを調査し結果を会員各社に知らせた。結

果はいずれも本問題とは無関係との結論であった。

2 . IMO 等の対応について

- (1) IMO 回報 No 2121

1999年3月、ロンドンにおいて米国沿岸警備隊主催、英国海上沿岸警備局共催で、これに広範囲の海事関連団体が参加し、関係者間で2000年問題に関する共通の認識基盤を確立し、対応についての合意を得ることを目的とした国際会議が開催された。その結果として、「2000年問題への適切な対応のためのコード」と、「緊急時対応計画の適切な策定と見直しを求める緊急時対応計画の主要事項」の2つが採択されたが、この2つの文章はIMOの回報 No 2121としてメンバー政府とその関係団体に配布された。前者は船舶運航者及び港湾当局やターミナルオペレーターが西暦2000年問題に関連する機器の誤作動やシステムの故障と言ったリスクを最小にするためにとるべき一定の予防措置を記載しており、簡潔性と一般的標準性を基本原則とし、これにより緊急対応計画立案に対する質問や提案等の繰り返しを避けようとするもので、海運関係業界で幅広く実行されることにより、その効果を発揮するものである。一方、後者は海運業界関係者が、既存の緊急対応計画を補完・補完するために、西暦2000年緊急対応計画の要点を理解する上での手助けとなることを目的としたガイドである。

- (2) 緊急時対応計画策定に関するガイドライン

国際海運会議所 (ICS) バルチック国際海運協議会 (BIMCO) などの国際海事団体および各国の P&I Club などを中心となり、緊急対応計画を準備している船舶運航者等の海運関係者に実務面での手助けを提供することを目的として、同計画策定に関するガイドラインを策定した。同ガイドラインは日本船主責任相互保険組合の組合員には同組合から配布されている他、Lloyd's Register のホームページからも入手可能である。

6・6・3 船用燃料油対策

1. 燃料油規格への対応

(1) 船用燃料油規格 ISO8217の改訂

現在、船用燃料油の唯一の国際規格として ISO 8217が慣用されているが、当規格は石油危機後、船用燃料油の低質化が急速に進行する状況の中で、機関メーカーとして今後どの程度まで低質化した燃料油に対応できるエンジンを開発目標とすれば良いのかという指針としての将来の究極的な低質燃料油規格値として制定されたもので、それがそのまま国際規格として使用されているという経緯があり、現在世界的に供給されている燃料油の性状とは大きく乖離している。このため国際商品としての船用燃料油の国際規格としては不十分な規格となっており現状に合った規格に改訂していく必要があるが、1998年11月までに開催された改訂案検討委員会でも燃料油の供給者側と使用者側との意見の相違のため作業はなかなか捗らず、審議状況からみて2001年に予定されている次回改訂でも多くは望めない状況にある。また、今回の ISO における改訂案の検討は、現在の規格が改訂された直後の1996年11月から開始されているが、「石油メーカー主体の委員構成は問題があり、改善すべきである。」との我が国の提案が受入れ、1回目の会合から機関メーカーを主体とした CIMAC の WG “ Heavy Fuel ” と並行して開催されることとなり、両委員会に参画している委員は双方の委員会に出席出来るよう工夫されている。

一方、本件に関する国内の対応窓口は石油連盟となっているが、1998年3月に船用燃料油国際規格の JIS 化が見送られ、検討委員会の解散が決定された際、今後の船用燃料油に関する十分な意見交換を行う場として関係業界の代表者が一同に会する船用燃料油検討委員会の設立が合意され、以来、ISO8217の規格改訂に関する日本意見の取り纏めは同委員会が行っている。

今後の予定として、現在 ISO/TC28/SC 4/

WG 6で行っている改定案の検討は、1999年10月の会合で大筋の審議を終了し、審議結果は委員会原案(CD)として登録され、各国代表団体の意見を取入れるための照会段階及び承認段階を経て2001年～2002年に国際規格として発効する見込みであるが、現在までに合意されている主な改訂内容は以下の通りである。

- 1 燃料油中の硫黄分の限度については IMO の規制値に合わせ4.5%とする。
 - 2 燃料油中の水分の限度を現在の1%から0.5%に下げる。
 - 3 燃料油のグレードを減らすために、密度規定の無いボイラー用の残渣油のグレードを廃止する。
 - 4 粘度の分類については現在100 の粘度呼称が使われているが、市場で多く使われている50 の粘度呼称に戻す。
 - 5 灰分の限度が現在0.2%になっているが、これを0.15%にする。
 - 6 廃油の混入に関する記述を明確にする。
 - 7 アルミ、シリカの含有量の限度については ISO では技術的検討ができないので CIMAC に委託する。
- (2) 国際燃焼機関会議(CIMAC)燃料油規格への対応

CIMAC は ISO の規格は現状との乖離が大き過ぎ、その改訂に時間がかかり過ぎると判断し、1 CIMAC の規格を現状に合ったものに改訂すること、2 機関入口の燃料油性状を規格化すること、3 燃料油への廃油混入問題を解決するための規格を具体化することを1998年4月の会合で決定し、作業を進めている。当協会としては ISO の規格が CIMAC の規格を追う形で改訂されてきた経緯、および着火性、ピストンリングやシリンダライナ等の摩耗の原因となるアルミ・シリカの含有量といった重要項目が CIMAC での検討結果に委ねられている点から見て、CIMAC での規格改訂を積極的に推し進めることで ISO 規格の改訂を推進

することが出来ると考えている。

CIMAC の国内対応窓口は日本内燃機関連合会であり、実質的な作業は船用機関学会燃料潤滑油研究委員会に審議委託されているが、従来、同研究委員会は機関学会のメンバーのみで構成されており、外部への情報提供が少なかったこと、また昨今の燃料油事情の変化に対応するため、メンバーの見直しが行われ、石油メーカー、エンジンメーカー、清浄器メーカー、外航船社、内航船社、漁船関係及び研究機関等の関係団体代表を委員とする CIMAC WG " Heavy Fuel " 対応小委員会を設置して日本意見の取り纏めを行っている。

1 CIMAC 燃料油規格の改訂

現在までに合意されている主な内容としては、水分の上限を 1% から 0.5% に低減し、硫黄分の上限については IMO の規制値に合わせ 4.5% とすること、さらに SOx 排出規制海域用に硫黄分の上限を 1.5% にした燃料油の規格をつくる等がある。また、過給機の汚損やバナジウムとの化合により高温腐蝕の原因となるナトリウムについてわが国は限度を 50ppm とする提案をしていたが、ナトリウムの主な進入経路として考えられる海水（水分）の上限が 1% から 0.5% に引き下げられることでナトリウムの増加は制限されること、また石油精製の過程で混入するナトリウムは 10ppm 程度で少ないことから、ナトリウムについては規格に入れず、付録として危険性・取扱い方などを解説すると妥協により纏められる方向となっている。また、燃料油の着火性の指標として、炭素・芳香族指数 (CCAI) の改良型計算式が提案されているが、まだ推定値の信頼性が十分でなく、着火性の測定器についても実用性、規格化の可能性について更なる検討が求められている。

2 機関入口での燃料油性状

本性状については元々日本提案により規格化が検討されることとなったことから、日本に対し、各性状項目の規格値案の提示が求められていた。

日本案の検討は関係団体の代表者からなる上記小委員会において行われたが、その中で当協会は、機関入口性状は、基本的に補油燃料油の性状と前処理装置の性能が十分加味されて決定されるべきで、機関入口の性状のみを厳しくすることは、補油時の性状との乖離が大きくなり、船主への負担がこれまで以上に増加するとして本規格の制定には敢えて賛同しない立場を取ってきたが、検討の結果、機関入口の燃料油性状は、補油時の燃料油性状として従来から船社が要請しているものに近いものを日本案として提示することとなった。

1999年4月の CIMAC WG では、本題検討グループのリーダーから機関入口の燃料性状ではなく、燃料前処理装置の分離効率を見込んだ上での補油時の燃料性状について、密度の上限、動粘度の下限、残炭分、混合安定性等につき具体案が示されたが、その他の項目については大きな変更は提案されておらず、最終的に 1999年10月の次回の WG " Heavy Fuel " で結論が出される予定である。

3 廃油混入問題

CIMAC では今回の規格改訂で廃油混入に関する見解を明確化する方針であるが、廃油混入は環境汚染の点からも機関の信頼性確保の点からも許されない行為である旨日本がコメントし、多くの委員の賛同を得ている。また、廃油が混入された場合の遠心分離清浄器の清浄効果に対する影響について、欧州清浄器メーカーによる研究室規模の試験結果では、廃油混入率 0 ~ 5% では負の効果は認められなかったと報告されているのに対し、ロイド船級の実船による調査結果では、廃油と水が混在する場合は水の分離効率が低下し、触媒粒子の分離効率も低下する等の負の効果の他、フィルタ 閉塞や、機関部品の異状摩耗等の燃料処理装置上のトラブルも多く報告されている。

この問題については、1999年10月の WG にて

CIMAC としての結論を出すことになっているが、この結論は ISO8217の附属書にも採用されることが決まっている。また、これに関連し、現在、欧州サイドにて1999年10月終了を目処として実験を含む調査が行われているが、本件の検討グループはこの問題をより正確に調査するために、エンジンメーカー、船会社、を対象に100～150個所のアンケート調査を実施することとしている。

2. 船用工業会技術開発調査研究専門委員会・船舶用燃料油調査小委員会

最近の船用燃料油粗悪化に伴い、特異な着火性、燃焼性等を示す燃料油が増加しており、これらは燃

料油に起因する障害発生の一因と考えられている。しかしながら、現在、これらの性状を評価する適当な指標が無いことから、今回、何らかの指標を確立する目的で、エンジンメーカーが中心となり、これに石油メーカー、船社、研究機関等が参画して本調査研究が実施されることとなった。本調査研究ではシリンダライナにセンサーを内蔵した主機関を持つ実船を使い、シリンダライナの温度計測により燃焼状態をモニタリングするとともに、実際に使用された燃料油について種々の分析を行うことで両者の相関関係を解析し、指標を見出そうとするものであるが、本調査研究で何らかの成果が得られれば、ISO、CIMAC 等の燃料油規格の改訂に反映されることが期待されている。

〔資料6-13〕 GMDSS 無線設備の船上における検査等のためのガイドライン

I 目的

このガイドラインは、無線局検査の効率化を図り、免許人の負担を軽減するため、電波の漏えいによる誤発射の防止に万全を期しつつ、ボースストア（注）をシールドルームとして利用するための技術的要件及び運用上の要件を定めることを目的とする。

II 利用方法

- このガイドラインに従って無線局の検査データの取得等を行う場合は、船舶及びすべての作業内容がⅢの要件に適合していることを十分確認しながら進めるものとする。
- 認定点検事業者又は事前データの作成者は、受検する船舶ごとに、初めて本ガイドラインによるデータを取得する場合（船体が改造されたときに初めてデータを取得する場合を含む）は、あらかじめ当該検査を実施する地方電気通信監理局（沖縄郵政管理事務所及び出張所を含む）において、Ⅲの要件の1及び2に適合しているものであることを実地に確認を受けるものとする。

III 要件

1 対象船舶

1 実証実験を踏まえ、3万トン級以上の大型船舶であって、船体構造が鉄鋼船であるもの。

2 ただし、電波発射が制限されるターミナルに係船中のLPG船及び油送船等、船舶の用途から船内での作業や長時間の密閉状態を維持することには適していないと考えられる船舶を除くこと。

2 検査データの取得が可能な船室

ボースストアとして設けられた船室であって、以下の密閉構造を有するものであること。

- 周囲が鉄鋼壁で囲まれており、窓がないこと。
- 出入口が鉄製のドアで密閉できるものであること。
- 通気筒がある場合は、通気筒に鉄製の開閉装置が設置され密閉できるものであること。
- 船室内には無線誘導ケーブル（漏えい同軸ケーブル等）が設置されていないものであること。
- 十分な作業スペース（幅4.0m 奥行き5.0m 高さ2.5m程度）の確保が可能であること。

3 対象無線設備

対象無線設備は、衛星非常用位置指示無線標識及び捜索救助用レーダートランスポンダとする。

4 責任者の立ち合い

作業中は、本船の無線局に選任された無線従事者が

立ち合うこと。

5 船室の密閉性の維持

作業中は、次のいずれかの方法により船室の密閉性を維持すること。

- 1 船室のすべての出入口に「ドアの開閉を禁止する」旨の表示をすること。
- 2 船室のすべての出入口に保安要員を配置すること。

6 海上保安本庁への事前連絡

作業を行うに際しては、あらかじめ海上保安庁に以下の事項を連絡するとともに、作業中に電波の漏えいが認められた場合又はそのおそれがあると認められた場合は直ちに作業を中止し、その旨を海上保安庁に連絡しなければならない。

連絡先：海上保安庁警備救難部情報通信管理課通信業務係（電話 03-3591-6361（内線468））

- 1 検査データを取得する月日及び時間帯（電波の発射時刻及び停止時刻）
- 2 検査データを取得する船舶（船名、MID、船種、大きさ（トン数）及び所属会社名）
- 3 検査データを取得する場所（停泊港及び緯度経度

による表示）

4 発射される電波の型式

5 無線従事者の氏名、当日の連絡先及び連絡担当者氏名（衛星船舶電話、インマルサット等の電話番号）

7 作業上の注意事項

その他、作業に当たっては、次の点に注意して実施すること。

- 1 作業場所の船室の周囲を点検し、すべてのドア及び通気筒が完全に密閉されていることを確認すること。
- 2 検査データの取得方法は、空中線の取り外しが可能なものについては、必ず疑似空中線を接続して行うほか、メーカーの手引書に従って実施すること。
- 3 測定に要する電波の発射は、できる限り短時間に抑えること。
- 4 海上保安庁から、誤発射防止を図るための指示・指導があった場合は、それに従うこと。

注 ボースンストア(boatswain's store)：甲板部倉庫をいい、通常船首部に設けられている。

6・7 海上無線通信の改善

6・7・1 通信関係法規

1 . GMDSS 完全実施に伴う法改正

1999年2月1日から、海上における遭難および安全の世界的な制度（GMDSS）が完全実施されることに伴い、郵政省では、従来の海難救助システムで課していた義務を廃止するなど電波法施行規則等の改正を行い、1999年2月1日に施行した。主な改正点は以下のとおり。

- 1 遭難周波数（2182kHz等）の聴取義務規定の廃止
- 2 500kHzによる遭難通信等の廃止
- 3 無線電話警急自動受信機等の設置義務規定の

廃止

4 中短波無線方位測定機に関する規定の削除

また、運輸省は、GMDSS移行のための措置として、A3水域まで航行する内航貨物船に対する設備要件を一部緩和した。A2水域はMF（中波）で通信することができる水域であり、これを超える水域ではHF（短波）の無線電信等の備え付けが義務付けられているが、A2水域に近いごく限られた範囲のA3水域においては、一定の条件を満たすMF無線電話を設置することにより陸上局との通信が可能のため、内航貨物船に限り当該MF無線電話をHF無線電信等の代替設備と認めることとした。

2 . 電波利用料額の見直し

1993 (平成5) 年度より制定された電波利用料制度は、電波監視体制の整備、総合無線局監理ファイルの構築・運用などの事業を各無線局より徴収する料金により実施するものであり、その料額は3年毎に見直すこととされていることから、1999年度～2001年度の料額の設定に関し電波法の一部が改正され、1999年5月21日より施行された。

今回の見直しにおいて郵政省は、無線局数の増大や、同監理ファイルへ入力する無線局データ量の低減などの理由から、料額を引き下げ／据え置いたほか、1999年度より新たな事業として電波遮へい対策事業などを行うこととしている。

なお、船舶関係では、船舶局は600円／年で据え置き、船舶地球局は2500円 2200円／年へ引き下げられた。

3 . A2 水域を航行する船舶の一般通信用無線電信

船舶設備規程において、A2 水域を航行する船舶はMF 無線電話およびVHF 無線電話の設置が義務付けられているが、さらに、常に一般通信を行い得る無線電信等の備え付けが求められており、衛星船舶電話 (N-STAR) 等がその機器として認められている。運輸省は、通信設備の性能および通信範囲等を検討の上、イリジウム衛星利用携帯電話およびインマルサット・マリンミニMを当該無線電信として認めることとして告示の改正を行い、1999年1月7日、公布・施行した。

6・7・2 GMDSS

1 . GMDSS の完全実施

GMDSS は1992年2月1日から段階的に導入され、1999年2月1日、完全実施に移行した。しかしながら、一部の国 (パナマ、リベリア等) ではGMDSS 設備の免除を2001年まで認めているとの情報から、わが国は第70回 MSC において、これらの船舶が日本国内に入港した際には国内法に基づきPSC を実

施する権利を留保する旨発言した。また、東京 MOU では、1999年10月から3ヶ月間、GMDSS に関するPSC の集中キャンペーンを実施することとしている。

2 . 遭難通信の誤警報対策

1999年4月、海上保安庁は、海上における捜索救助の一層迅速かつ的確な運用を確保するため、関係者に対する周知方策およびIMO への提案等を含む諸課題への対応策ならびに関係機関の協力のあり方について協議する「捜索救助連絡会」を設置し、遭難警報の誤発射実態調査を行うとともに、GMDSS 機器の正しい使用方法についての周知運動を展開することとした。

同連絡会は、1999年1月20日に発生した八丈島東方海上における漁船とパナマ籍ケミカルタンカーとの衝突海難事件を契機として設置された、運輸省、郵政省および水産庁等の構成による「漁船『新生丸』海難事故問題対策調査検討会」において、遭難警報等の誤発射減少のための方策など救難活動の充実強化策を検討していく場として設置された。

当該事故では、転覆した漁船への初期の救助活動の遅れの問題が指摘されていたが、同連絡会では、受信した遭難通信等の確認は海上保安庁による本船への直接確認を原則とするなど、当該事故を教訓とした救難活動に関する改善策を推進していくとしている。

6・7・3 電気通信サービス

1 . 国際海事衛星機構 (インマルサット) の変革

国際海事衛星機構 (インマルサット) は、移動衛星通信システムを利用することにより、海上における安全に係る通信をはじめとする海事通信の改善を目的として、1979年に「国際海事衛星機構に関する条約」によって設立された。その後の累次の条約改正により、インマルサットが航空通信および陸上移動通信についても宇宙部分 (衛星および関連施設)

を提供するようになったことを踏まえ、1994年12月の総会において、機構の名称を「国際移動通信機構（インマルサット）」に変更する条約改正（94年改正）が採択された。

さらに、独自の衛星を持つ民間企業の参入による競争の増大等の情勢の変化に対応し、インマルサット衛星システムの効率的運営を可能とするためとして、1998年4月の総会において、インマルサットの宇宙部分を「会社」に移管し得るよう機構の目的、構成等を変更する条約改正（98年改正）が採択された（資料6—14参照）。

両改正とも未だ発効要件を満たしていないが、移動衛星通信分野における競争の増大等の情勢の変化に対応する目的に鑑み、各総会では改正の早急な発効のために各締約国が国内手続きを迅速にとることを求める決定を行っており、わが国においても受諾に向け手続きが進められている。

2. 全世界的衛星測位システム（GPS）

海上保安庁は、GPSの測位精度を更に向上させるため、中波ビーコンによるディファレンシャル

GPS（DGPS）の整備を1995年から段階的に進めてきた結果、1999年4月には、全国に27のDGPS局が設置され、一部離島を除くわが国沿岸海域すべてにおいてDGPSの利用が可能となった。

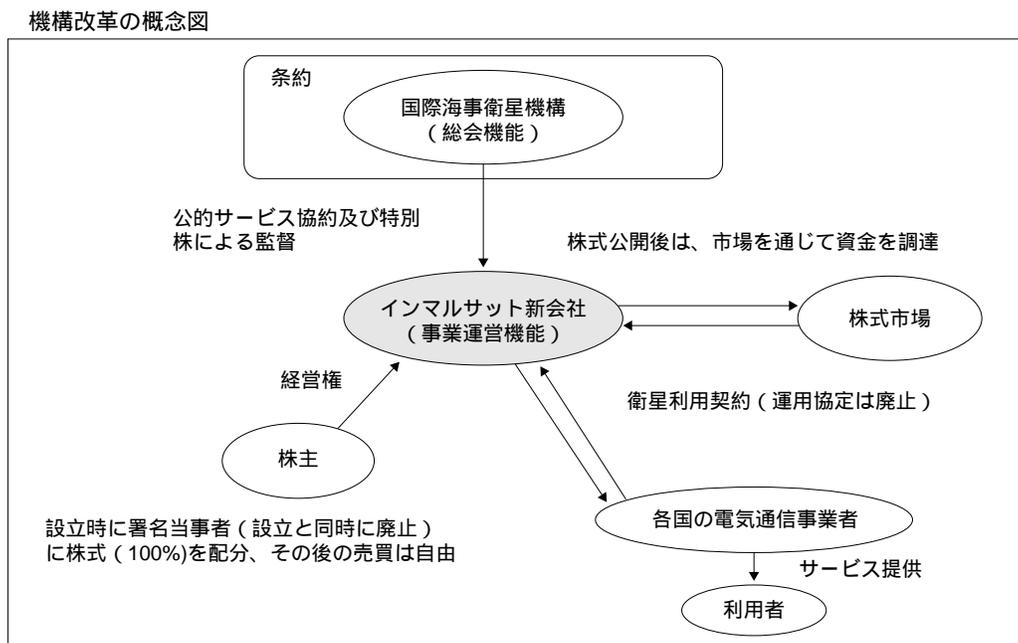
これにより、九州北部海域をカバーする北九州デッカチェーンは1999年3月10日を以って廃止され、北海道デッカチェーンも廃止が検討されている。

3. 各種無線サービス

(1) NTT長崎無線局の廃止等について

日本電信電話（NTT）の本邦海岸局（長崎海岸局）経由の無線電報の取扱いについては、国際電信電話（KDD）が1998年7月に国際無線電報および国際無線テレックスの取扱いを廃止（「船協海運年報1998」参照）したことに続き、インマルサット衛星通信の普及や日本籍船の減少などによる取扱い通数の大幅な減少から、1999年1月末に長崎海岸局を廃止するなどの海上無線電報業務の運営体制の見直しを行った。見直しに当たり当協会などとの意見交換から、無線電報業務はインマルサット通信を用いて今後も継続するとともに、そ

【資料6—14】



の際のインマルサット通話料はNTTにて負担することとなった。

また、同社の特殊船舶通話業務（東京湾および大阪湾におけるVHF（超短波）による通話サービス）についても1999年3月末をもって廃止された。

(2) 国際無線電話の本邦海岸局経由の取扱いの廃止について

KDDは、VHFによる行われる国際無線電話について、トラフィックの減少、サービス収支の悪化および設備の老朽化の理由から、1999年9月末をもって本邦海岸局経由の取り扱いを廃止することとしている。

当初、KDDは、HF（短波）およびVHFにより行われる国際無線電話について、1999年3月末をもって廃止することとしていたが、当協会などがサービスの継続を求めてきたところ、VHFについては6ヶ月間延長され1999年9月末に廃止されることとされ、HFについては当面継続されることになった。

なお、KDDによると、当該無線電話サービスの最近の利用状況は、日本籍船（漁船除く）にあっては実績がなく、外国籍船にあっても日本関係船（料金精算が日本）の利用は約3%であったとしている。

7

船員労働

この章のポイント

- ・ホワイトリスト審査(1995年STCW条約)の進捗状況。
- ・安教審が船員教育内容に関し、甲機両用教育の廃止等を盛り込んだ中間答申。
- ・1998年5月27日、船舶職員法の一部改正法が公布。
- ・船中労に、国際船舶制度に係る船員関係法規の一部改正が諮問。

- 7・1 混乗の拡大に伴う船員対策
- 7・2 船員の確保と教育問題
- 7・3 船員関係法規
- 7・4 船員の社会保障制度
- 7・5 労働協約の改定
- 7・6 乗組員の安全および災害防止対策
- 7・7 船員の健康管理および福利厚生

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。

1999年5月末日現在就航中の全マルシップ(外航船)は90隻となっており、そのうち近代化船以外の「新たなマルシップ」が16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31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43隻(資料7-3参照)となっている。

なお、外航労務協会と全日本海員組合は、1998年2月20日、「近代化P実用船を中心とする日本人船員全員配乗による日本籍船」について、一定量を段階的に混乗近代化船へ移行させることで合意し、混乗化が開始された。

また、乗組員全員が日本人で運航されている近代化船(洋上メンテナンス実施船含む)は、1999年5月現在で14隻となっている。(資料7-4参照)

【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	承認日	船舶所有者	船名	船種
1994.03.11	日正汽船	日天丸	タンカー	1991.06.11	国際マリントランスポート	もんぶらん丸	コンテナ
1997.09.16	川崎汽船	五十鈴川丸	タンカー	1995.06.22	葉山船舶	天宝丸	冷凍船
1992.10.16	雄洋海運	日雄丸	LPG	1998.09.10	国際エネルギー輸送	伊豆山丸	タンカー
1997.09.16	新和海運	新星丸	ばら積	1996.09.24	国際エネルギー輸送	コスモディオールネ	タンカー
1994.03.11	飯野海運	千代島丸	ばら積	1996.12.16	マリテックマネージメント	日豪丸	コンテナ
1993.02.23	国際マリントランスポート	ぐるーりあすえーす	自動車	1992.01.28	商船三井	コスモブレアデス	タンカー
1992.01.28	ウエストマリン	ジャパンオーク	ばら積	1993.02.23	商船三井	武蔵グロリア	タンカー
1995.03.23	日正汽船	日安丸	タンカー				
1998.06.15	ユニトラ海運	あさしお丸	タンカー				
合 計						16 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	承認日	船舶所有者	船 名	船 種
1997.09.16	共 栄 タ ン カ ー	双 栄	タンカー	1996.06.19	三 菱 鉱 石 輸 送	ベがさすだいやもんど	自 動 車
1997.09.16	新 和 海 運	九 石 丸	タンカー	1994.09.28	出 光 タ ン カ ー	日 章 丸	タンカー
1994.06.24	マリテックマネージメント	駿 河 丸	ばら積	1994.09.28	出 光 タ ン カ ー	玄 海 丸	L P G
1994.06.24	新 和 海 運	金 山 丸	タンカー	1998.09.10	出 光 タ ン カ ー	松 寿 丸	タンカー
1995.12.20	三 菱 鉱 石 輸 送	遠 賀 丸	ばら積	1996.12.16	国際マリントランスポート	ば な ま 丸	コンテナ
1994.12.20	マリテックマネージメント	三 州 丸	ばら積	1998.12.17	出 光 タ ン カ ー	沖 ノ 嶋 丸	タンカー
1998.12.17	国際マリントランスポート	う え り ん と ん 丸	コンテナ	1998.12.17	日 本 郵 船	高 砂 丸	タンカー
1997.09.16	新 和 海 運	コスモデルフィナス	タンカー	1996.12.16	飯 野 海 運	豊 洲 丸	L P G
1996.12.16	共 栄 タ ン カ ー	コ ス モ ビ ー ナ ス	タンカー	1998.12.17	日 鉄 海 運	エヌエヌエスコンフィデンス	ばら積
1997.12.18	国際マリントランスポート	ら ん ば あ と 丸	ばら積	1998.12.17	日 正 汽 船	日 彦 丸	タンカー
1994.06.24	日 本 郵 船	高 嶋 丸	タンカー	1996.12.16	雄 洋 海 運	東 雄 丸	タンカー
1995.03.23	新 和 海 運	翔 鵬 丸	ばら積	1994.06.24	国際エネルギー輸送	筑 波 山 丸	タンカー
1998.09.10	国際マリントランスポート	札 幌 丸	ばら積	1995.12.20	飯 野 海 運	泰 邦 丸	タンカー
1993.06.14	マリテックマネージメント	田 川 丸	タンカー	1999.03.08	出 光 タ ン カ ー	出 光 丸	タンカー
1994.06.24	共 栄 タ ン カ ー	コスモギャラクシ	タンカー	1994.06.24	商 船 三 井	矢 作 丸	ばら積
1996.06.19	国際エネルギー輸送	鹿 島 山 丸	タンカー		合 計	31 隻	

〔資料7-3〕 混乗近代化深度化船一覧表

承認日	船舶所有者	船 名	船 種	承認日	船舶所有者	船 名	船 種
1997.07.15	タ ン ダ マ リ ン	山 陽 丸	ばら積	1998.09.10	商 船 三 井	愛 宕 山 丸	ばら積
1995.09.25	明 治 海 運	明 洋 丸	自 動 車	1998.09.10	川 崎 汽 船	じょーじわしんとんぶりっじ	コンテナ
1995.09.25	第 一 中 央 汽 船	神 栖 丸	ばら積	1998.09.10	新 和 海 運	国 東 丸	ばら積
1996.03.15	太 洋 海 運	にゅーよーくはいうえい	自 動 車	1998.09.10	川 崎 汽 船	あ か し ぶ り っ じ	コンテナ
1997.09.16	日 本 郵 船	原 町 丸	ばら積	1998.09.10	商 船 三 井	相 馬 丸	ばら積
1997.09.16	八 馬 汽 船	北 陸 丸	ばら積	1998.09.10	商 船 三 井	ありげーたーあめりか	コンテナ
1995.12.20	日 本 郵 船	神 宮 丸	自 動 車	1998.09.10	共 栄 タ ン カ ー	コ ス モ ア ス ト リ ア	タンカー
1995.09.25	八 馬 汽 船	センチュリーリーダー5	自 動 車	1998.09.10	日 本 郵 船	加 賀 丸	コンテナ
1996.03.15	商 船 三 井	ナ ビ ッ ク ス セ イ ブ	タンカー	1998.09.10	川 崎 汽 船	まきなっくぶりっじ	コンテナ
1998.09.10	旭 海 運	旭 丸	ばら積	1996.09.24	マリテックマネージメント	高 山 丸	タンカー
1997.12.18	旭 海 運	撰 陽 丸	ばら積	1998.09.10	マリテックマネージメント	北 野 丸	コンテナ
1996.03.15	第 一 中 央 汽 船	蒼 龍 丸	ばら積	1996.09.24	商 船 三 井	広 洋 丸	ばら積
1997.12.18	乾 汽 船	乾 安 丸	ばら積	1998.09.10	旭 海 運	大 八 洲 丸	ばら積
1995.09.25	太 洋 海 運	けんたつきーはいうえい	自 動 車	1995.12.20	第 一 中 央 汽 船	筑 前 丸	ばら積
1996.06.19	日 本 郵 船	能 代 丸	ばら積	1995.09.25	八 馬 汽 船	センチュリーリーダー3	自 動 車
1996.03.15	太 洋 海 運	ぐるーばるはいうえい	自 動 車	1995.12.20	国際マリントランスポート	え る ベ	コンテナ
1996.03.15	神 戸 日 本 汽 船	翠 嶺 丸	ばら積	1995.09.25	川 崎 汽 船	せ と ぶ り っ じ	コンテナ
1998.09.10	日 本 郵 船	新 地 丸	ばら積	1997.07.15	タ ン ダ マ リ ン	神 成 丸	自 動 車
1998.12.17	国際マリントランスポート	黒 滝 山 丸	ばら積	1998.09.10	日 本 郵 船	平 隆 丸	ばら積
1996.06.19	商 船 三 井	大 鷹 丸	ばら積	1998.09.10	日 本 郵 船	健 隆 丸	ばら積
1995.09.25	神 戸 日 本 汽 船	はーきゅりーずはいうえい	自 動 車	1999.03.08	マリテックマネージメント	かりふあるにあまーきゅりー	コンテナ
1998.06.15	第 一 中 央 汽 船	葛 城 丸	ばら積		合 計	43 隻	

〔資料7-4〕 近代化船の現状

区 分	隻 数	千総トン
P 実 用 船	13	806,151
C 実 用 船	-	-
B 実 用 船	1	62,682
A 実 用 船	-	-
合 計	14	868,833

7・1・2 外国人船員対策

1. GMDSS 手当・慰労金

1999年2月1日からのGMDSS体制の完全導入に向けて、日本籍の「他職務兼務船」に乗り組む兼務通信長等に対するGMDSS手当・慰労金について、全日本海員組合と外航労務協会との間で合意が整った(7・2・3参照)。これを受けて、国際船員協会加盟会社が配乗する便宜置籍(FOC)船に乗船する外国人兼務通信長等に対する同手当・慰労金についても、2月24日、全日本海員組合と国際船員協会との間で最終合意に達した。

2. ホワイトリスト審査(1995年STCW条約)

1999年1月に開催された国際海事機関(IMO)第30回訓練当直基準(STW)小委員会において、ホワイトリストの審査状況について報告があった。133ヶ国のSTCW条約締約国のうち、ホワイトリストに関する情報送付期限の1998年8月1日迄に82ヶ国が情報を送付し、この送付期限以降に更に12ヶ国が送付して、主要船員供給国の殆どが送付を終えた。また、この中には全てのアジア船主フォーラム(ASF)メンバー国が含まれる。1999年4月の時点では、期限内に送付を終えた82ヶ国のうち、12ヶ国の審査が終了、37ヶ国が再審査、残る33ヶ国が第1回目の審査中である。

関係者の注目を集めている最大の船員供給国のフィリピンは、1999年4月に開催されたフィリピン政府代表と有識者パネルとのミーティングにおいて、改正STCW条約に関するフィリピン政府関係各機関の役割が不明確である旨、有識者パネル側より指摘され、更に審査が継続している。

なお、期限内に情報を送付した82ヶ国に関する審査結果については、2000年5月に開催されるIMO第72回海上安全委員会(MSC)において一括して報告される予定とされている。

3. フィリピン人船員の海外訴訟問題

フィリピン人船員の乗船中の事故等に関し、雇用契約で補償されない部分の求償について、船員とその家族によるフィリピン国外での訴訟事例が、パナマ及び米国の裁判所において近年著しく増大し、多額の賠償判決あるいは当該船舶の拘束等の問題を引き起している。このため、1999年3月、国際海運連盟(ISF)は当協会を含むDelegationをフィリピンに派遣し、同国関係業界及び政府機関に対して、この問題に関する裁判管轄権及び賠償基準等についての善処を求めた。同国関係者の殆どが現在船主の置かれている苦境に理解を示したが、問題の性質上、速やかな解決に至っていない。

一方、1999年4月、ASFの船舶保険委員会及び船員委員会の両委員長名でフィリピン大統領府のExecutive Secretary宛てに、6月には第8回ASF議長名でフィリピン大統領宛てに善処を求める親書を送付した。

4. ITF FOC ポリシーの見直し

1998年10月、New Delhiにおいて国際運輸労働者連盟(ITF)第39回大会が開催され、David Cockroft氏を事務局長に再選した。同大会では、ITF承認協約を締結する船が増加したことが報告されたが(1998年4月現在4,589隻)、ITF及びITF加盟組合の経済基盤が、排除を目指しているFOC船に関連する収入に大きく依存しており、「FOC船を自国籍船に戻して自国籍船員の雇用を守る」というFOCキャンペーンの本来の目的が政策的に破綻している現状をITFは反省した。また、FOC船の実質的な支配形態が、これまでの単純な“受益所有権”の概念から変容している実状を勘案し、“有効なコントロール”との概念をも導入して、これまでのFOCポリシーを見直し、「デリー・ポリシー」として公表した。その要旨は次の通りである。

- ・自国籍船を含む全てのサブスタンダード船がFOCキャンペーンの対象となる。
- ・自国籍船でも、その国のITF加盟組合が求めた

場合、または状況の判断により ITF の FPC (Fair Practices Committee) が FOC と宣言できる。

- ・ FOC 船の受益所有国を特定できない場合、その船の“有効なコントロール”を行う国の ITF 加盟組合に交渉権が与えられる。
- ・ 受益所有国の ITF 加盟組合が合意すれば、裸用船も自国籍船と見做される。

5. ITF FOC キャンペーン

ITF は、昨年に引き続き、1998年11月16日から20日にかけて、アジア・太平洋地域の19ヶ国74ヶ所の港湾で、FOC キャンペーンを実施した結果、新たに85隻の船と ITF 承認協約を締結し、12隻の船をボイコットの対象とした。また、12月4日を世界一斉行動日として FOC キャンペーンを行い、40ヶ国で150隻以上の船がキャンペーンの対象にされた。ISF は、ITF の理不尽な要求に対し、場合によっては法廷闘争も辞さないとの毅然とした態度維持に努めるよう事前にメンバーに周知した。ITF は財政危機に直面しているとのことであり、その船員部門は ITF の経済基盤に大きく寄与していることから、今後も FOC キャンペーンが活発に実施されることが予想されている。

6. ISF/ITF Meeting

ISF は、ITF との直接交渉は行わないとの立場を堅持しているが、相互理解を図ることが双方にとって有益であるとの観点から、ITF の提案を受け入れ、1998年3月に初めて ITF との公式会合を持ち、1999年2月に再度、双方に関心のあるテーマについて会合を開催した。FOC キャンペーン及び船員の雇用条件については双方の主張に隔たりがあり、顕著な結果は得られなかったが、海賊、安全及び環境保護等の問題については、ITF と協力して対応することが有効であるとの認識から、今後も定期的に会合を開催することが、1999年4月に開催された ISF 理事会において承認された。

7・1・3 船員の雇用対策

1. 1998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、船員に関わ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: Seamen's Employment Center of Japan) が行っている。これらに係る費用のうち、離職船員を対象にしたものには運輸省の一般会計予算から、また雇用船員を対象にしたものには、社会保険庁の船員保険特別会計予算から支出されている。

1998年度における主な船員雇用対策事業の実施状況は資料7-5の通りである。当年度予算においては、運輸省の一般会計から外航船員を取り巻く構造変化に対応して、その技能の維持・向上を図るため、シミュレータの活用による船員訓練システムのあり方に関する調査事業についての予算が昨年に引続き計上された。

2. 1999年度の船員対策関連予算

1999年度の船員対策関連予算では、運輸省関係として、SECOJ が行う船員雇用促進対策事業への補助金として、技能訓練助成などに対して、例年と同様の予算措置が講じられるとともに、船員離職者職業転換等給付金については、本四架橋開通等に伴う旅客船事業からの離職者数の大幅増加が見込まれることから、大幅な予算増となった。

また、国際船舶制度拡充の一環として、前年度と同様、若年船員養成プロジェクト事業費が確保された。

7・1・4 海技資格取得教育

船員の海技資格取得教育は、海技大学校および SECOJ で実施されている。

海技大学校では、1998年度中、152名(前年度比7名増)が海技資格を取得するための課程を受講し

た(資料7-13参照)。この中には、海技大学校において1990年度より実施されている外航船に乗組む部員に三級海技士の資格を取得させる特別措置(乗船修学)を修了したものが含まれているが、1998年度までの同措置の修了者は資料7-6の通りとなった。本措置は、1998年度で終了予定であったが、3年間再延長され、2001年度まで継続されることとなった。

この他、同校では、外航部員の二級海技士の資格取得を促進するために、1996年度から5年間の予定で、法規および英語の筆記試験を免除するための講習が開始された。また、SECOJでは、資料7-7に示す通り、391名(前年度比116名減)が海技資格取得講習を受講した。

7・1・5 日本船員福利雇用促進センター(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、著しい変化に伴う離職船員の大量発生、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の拡大・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1998年度事業の実績は以下の通りである。

1. 福利事業

(1) シンガポール日本船員センターの運営

当地に寄港する日本船員の憩いの場として好評を得ているが、最近の海運界の現状を反映して、東南アジア航路に従事する船舶を中心として地域作業船、漁船、航海訓練所練習船、水産学校練習船等官公庁船乗組員の利用が目立っている。1998

〔資料7-5〕 船員雇用対策事業実施状況(1998年度)

	項 目	概 要	1998年度実績
1 船員の 能力開発 推進	(1)海技大学校における船員再教育	船員に対し、船舶運航に関する知識および技能を教育する機関として設置されている(海技士科、講習科、および通信教育部)	7・2・2参照
	(2)外航部員の海技資格の取得促進	日本籍船の混乗の進展に伴い、外航部員の職員化の促進を図るため、特別修学措置を実施(1996年以降3年間再延長)	7・1・4参照
	(3)日本船員福利雇用促進センター(SECOJ)訓練事業	外国船等への乗船のための教育訓練、雇用船員に対する技能および能力の開発、離職船員を対象とする技能訓練、陸上転換職業訓練等	7・1・5参照
2 に船員 の職域 支援 拡大	(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事業、職域(外国船等)の開拓業務等	7・1・5参照
	(2)海上資格の陸上資格への評価	当協会が要望した11種類の技能資格のうち、5種類の受験資格が拡大、2種類の受験科目が一部免除となった。	1987年より実施
	(3)政府・自治体の求職活動支援	海、陸公共職安の連携、離職船員対策会議、求人情報テレホンサービス	省 略
3 船員 関係 助成 金 制 度	(1)船員費助成 ①外国船派遣助成金(船保特会) ②外国船就職奨励金(一般会計)	SECOJのあっせんで雇用船員を外国船等に派遣する事業主を助成(1人1月34,300円) SECOJのあっせんで外国船に6ヵ月以上乗船する離職船員に支給(1回21万円)	6,889人 23,124万円 85人 1,785万円
	(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)	934人 9,654万円
	(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

年度は、総計141隻、3,738名(前年度180隻、3,735名)の利用者があった。

(2) 横浜船員サービスセンターの運営

1980年度後半よりポートヘルパーの早朝・夜間の待機場所、また乗下船船員の宅配便の取扱いを行うほか、海事関係者、外国人船員への施設の開放など施設の活用を図っているが、1998年度における利用者数は、海事関係者を含め日本人3,513名、外国人船員424名、合計3,937名(前年度4,264名)と減少した。

(3) 船舶調理講習所の運営

船内食生活の改善向上を図ることを目的として、調理技術の実習を主体に実施し、1987年度より講習期間の短縮と効率化を図り、1基礎講習兼調理師資格取得講習(1ヶ月)2資格取得講習(2週間)3船内食生活と健康管理講習(1週間)の講習に切替えた。

1998年度は、2を2回、3を2回、計4回の講習を行い、9名が受講した。

これにより、昭和30年の開設以来の受講者数は、合計4,339名となった。

2. 雇用促進事業

(1) 雇用促進事業

1 外国船就職奨励事業

日本人離職船員の再就職を促進するため、SECOJの紹介により外国船に雇用された離職船員に対し、外国船就職奨励金を支給している。

1998年度の実績は、89名、59隻であった。

2 内航転換奨励事業

国際協定の締結等による減船により、特定漁業から離職し、所定の要件を満たして内航船に就職した漁船員に対し内航転換奨励金を支給することにより、内航転換を促進するものであるが、1998年度については実績がなかった。

(2) 技能訓練事業

雇用船員、離職船員を対象として、海技資格の取得研修、外国語研修、タンカー研修、内航転換

〔資料7-6〕 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)
1990	航 機	80	73	57
	海 関	85	85	63
1991	航 機	40	35	27
	海 関	43	42	31
1992	航 機	46	35	28
	海 関	53	37	35
1993	航 機	32	26	21
	海 関	22	15	14
1994	航 機	15	15	10
	海 関	9	9	4
1995	航 機	11	9	4
	海 関	8	6	4
1996	航 機	8	7	4
	海 関	6	6	5
1997	航 機	0	0	0
	海 関	2	2	2
1998	航 機	0	0	0
	海 関	0	0	0

(2) 海技士科三級海技士第三

(四級 三級)

入学年度	学 科	入学者数 (人)	修学者数 (人)	国家試験 合格者数(人)
1990	航 機	17	17	12
	海 関	15	15	12
1991	航 機	22	20	20
	海 関	8	8	8
1992	航 機	10	7	4
	海 関	4	4	3
1993	航 機	3	1	0
	海 関	3	2	2
1994	航 機	2	2	2
	海 関	2	2	2
1995	航 機	0	0	0
	海 関	0	0	0
1996	航 機	0	0	0
	海 関	0	0	0
1997	航 機	0	0	0
	海 関	0	0	0
1998	航 機	0	0	0
	海 関	0	0	0

(3) 講習科普通部航海科船橋/機関科機関当直課程

(無資格(含DPC) 限定三級)

入学年度	学 科	入学者数 (人)	修学者数 (人)	国家試験 合格者数(人)
1990	航 機	66	58	47
	海 関	43	40	37
1991	航 機	78	69	54
	海 関	58	57	47
1992	航 機	34	22	15
	海 関	22	11	10
1993	航 機	19	10	5
	海 関	12	7	6
1994	航 機	12	11	9
	海 関	9	7	5
1995	航 機	0	0	0
	海 関	2	2	2
1996	航 機	1	1	1
	海 関	1	1	1
1997	航 機	0	0	0
	海 関	0	0	0
1998	航 機	0	0	0
	海 関	0	0	0

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。1998年度の総受講者は1,705名(前年比389名減)であった。なお、各訓練・研修の受講者数については、資料7-7の通りである。

(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、船員の雇用の安定を図るため、その雇用船員をSECOJの斡旋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た。1998年度の船員派遣助成金支給実績は、支給対象延人数6,889名であった。また、当事業の中心である外国船への雇用船員の紹介・斡旋については、634隻、882名(前年度比36隻、10名増)であった。(資料7-8参照)

2 技能訓練派遣助成金

SECOJの行う雇用船員対象の訓練および海技大学校講習科ならびに海技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。

1998年度の実績は、934名、9,654万円(前年度比414名、5,925万円減)であった。(資料7-8参照)

3 離職高齢船員活用対策事業

高齢船員の雇用機会の増大を図るため、55歳以上65歳未満の船員を部員として雇用した船舶所有者に対し、雇用した日から1年間に支払った賃金の3分の1の額の助成金を支給している。1998年度の実績は、対象事業主5社(前年度比9社減)であった。

(4) 調査研究事業

1 国際船舶制度推進事業

海運造船合理化審議会(海造審)海運対策部会小委員会から付託され、国際船舶制度推進調査委員会を設置しているが、本年度は同委員会が開催されなかった。

一方、1999年3月、欧州諸国において第二船籍制度の充実化がどのように図られているのか

を調査するため、船員中央労働委員会谷川会長を団長とする調査団が派遣された。

また、国際船舶制度に係わる教育訓練スキームおよび外国人船員に対する海技資格の付与の方法に関する検討会を3回開催し、若年船員養成プロジェクトの実施状況等について報告・検討が行われた。

また、海造審報告(1997年5月)に盛り込まれた税制措置をはじめとして、今後基礎的・制度的な検討が必要になった税制措置について検討するために、海運関連税制勉強会が設置された。

2 国際船舶職員緊急養成事業

若年船員養成プロジェクトは、運輸省の補助金を受け、外航商船での乗船訓練など実践的な訓練を通して、即戦力として活躍できる能力を身につけた若年船員を養成することを目的とし、1998年10月から開始された。

第一期生である13名の訓練生は、海技大学校での前期座学を終了し、外航船社11社13隻の外航船に乗船し、訓練を行っている。

7・1・6 開発途上国船員研修受入事業

海事国際協力センター(MICC)は政府開発援助(ODA)の一環として、外航船社の協力を得て、1990年度から開発途上国船員研修受入事業を実施している(船協海運年報1991参照)。

この事業は、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、その受け入れ状況および人数は資料7-9の通りである。

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7-7〕 技能訓練受講者実績

研 修 名		回 数	定 員	受 講 実 績			備 考
				雇用船員	離職船員	合 計	
技能訓練Ⅰ	部員研修(3~5級) *	9回	320人	196人	49人	245人	技能訓練Ⅰとは雇用船員および離職船員を対象に、外国船に乗船させるための資格・技能を習得させるもの。
	海事英語研修	-	-	-	-	-	
	タンカー研修	2	20	24	-	24	
	小 計	11	340	220	49	269	
技能訓練Ⅱ	船舶職員養成訓練						技能訓練Ⅱとは雇用船員の技能向上のおよび能力向上のための研修を行うもの。
	(1) 1~2級研修 *	1	40	11	-	11	
	(2) 3級研修 *	3	150	49	-	49	
	(3) 4~5級研修 *	3	150	51	-	51	
	(4)-1 3級海上無線指定講習	3	100	98	-	98	
	(4)-2 4級海上無線指定講習	1	30	29	-	29	
	(5) 無線従事者証明訓練	1	30	6	-	6	
	(6) 認定航海当直部員養成訓練	1	40	15	-	15	
	外国語教育訓練	3	60	28	-	28	
	STCW 条約適応訓練	18	180	180	-	180	
	特殊無線技士養成訓練	9	360	341	-	341	
陸上転換職業訓練	-	280	106	-	106		
小 計	43	1,405	1,152	-	914		
技能訓練Ⅲ	船舶職員養成訓練 *	1	40	-	35	35	技能訓練Ⅲとは離職船員の資格取得、技能向上、雇用の拡大等を目的とする研修を行うもの。
	特殊無線技士養成訓練	4	160	-	158	158	
	無線従事者証明訓練	2	80	-	64	64	
	認定航海当直部員養成訓練	2	60	-	68	68	
	小 計	9	340	-	325	325	
技能訓練Ⅳ	訓練・A フォークリフト、クレーン等	2	60	-	57	57	技能訓練Ⅳとは離職船員を対象に、海上はもとより陸上においても有用な技能資格を取得するための研修を行うもの。
	訓練・B ボイラー、冷凍機	1	30	-	36	36	
	訓練・C 小型船舶操縦士等	2	62	-	79	79	
	小 計	5	152	-	172	172	
技能訓練Ⅴ	内航転換訓練	2	30	-	25	25	(注1)
総 合 計		70	2,282	1,134	571	1,705	

(注1) 技能訓練Ⅴ：漁船からの離職船員を対象に、内航船(タンカー等)に乗船するために必要な資格・技能を習得させるもの。

*印：海技資格取得講習 合計391名

〔資料7-8〕 各奨励金・助成金支給実績

		1997年度	1998年度	備 考
就 職 奨 励 金	支給船員(人)	89	85	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21万円が支給される。
	支給総額(万円)	1,869	1,785	
船員派遣助成金	支給総額(万円)	23,958	23,124	雇用船員をSECOJのあっせんにより外国船に派遣した事業主に対し、1人月額343万円を限度に支給される。
	対象者(人・月)	7,084	6,889	
技能訓練派遣助成金	対象船員(人)	1,348	934	雇用船員を対象としてSECOJが行う訓練および海技大学の海技士科・講習科に雇用船員を派遣した事業主に対し支給される。
	支給総額(万円)	15,579	9,654	
内航転換奨励金	対象船員(人)	-	-	国際協定の終結等に伴う漁業離職者に関する臨時措置法(漁臨法)に定める「特定漁業」からの離職者の内航転換を促進するため、一定の訓練を修了した者に対し18万円が支給される。(船協海運年報1992参照)
	支給総額(万円)	-	-	

〔資料7-9〕 研修員数の推移

年度	フィリピン			インドネシア			ベトナム			合計	備 考
	航海	機関	計	航海	機関	計	航海	機関	計		
1990	47(45)	26(25)	73(70)	-	-	-	-	-	-	73(70)	73名受入で、3名病気下船
1991	43(43)	22(21)	65(64)	5	5	10	-	-	-	75(74)	75名受入で、1名病気下船
1992	39(38)	24(24)	63(62)	7	8	15	-	-	-	78(77)	フィリピン研修生1名病気のため来日せず
1993	36(36)	26(24)	62(60)	8	9	17	-	-	-	79(77)	フィリピン研修生2名来日せず
1994	30(30)	30(30)	60(60)	7	8	15	4	6	10	85(85)	85名全員修了
1995	30	30	60	7	8	15	5	8	10	85(83)	83名修了
1996	29	29(28)	58(57)	7	7	14	4(3)	6(5)	10(8)	82(79)	79名修了
1997	27	28(26)	55(53)	7	8	15	8	7(6)	15(14)	85(82)	82名修了
1998	21	21	42	7	7	14	7	7	14	70	70名乗船研修中

()内は修了員数

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

1. 日本人船員の確保・育成推進会議

わが国の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、1998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／船社海務部長懇談会
- (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. 海上安全教育審議会教育部会

船員教育を取り巻く環境は、内外の経済事情と海運動向、外国人船員との混乗船の進展、IMOにおける改正STCW条約の採択等により大きく変化してきた。このため、将来に向けた船員教育のあり方について、これまで官公労使ならびに教育機関で構成される検討会等で検討が重ねられてきた。(船協海運年報1998参照)

これらの検討結果を踏まえ、1998年7月、運輸大臣は「わが国の海運をめぐる情勢の変化に対応した船員の教育訓練のあり方」について海上安全船員教育審議会(安教審)の教育部会に対し諮問を行った。(資料7-10参照)

これを受け、同教育部会は、船員教育内容および船員教育訓練体制について検討するためにそれぞれの小委員会を設置し、1999年10月の答申に向け、実質的な検討を重ねてきた。このうち、船員教育内容に関しては、1998年12月、船舶職員養成施設単位の見直し、甲機両用教育の廃止を盛り込んだ中間答申が出された。(資料7-11参照)この内容を踏まえ、各教育機関では、1999年4月から新課程に移行し、

商船大学・商船高等専門学校・航海訓練所では、1983年以降行われてきた甲機両用教育が廃止された。

2. 船員教育機関卒業生の就職状況

1998年度の船員教育機関卒業生数は、商船大学2校101名、商船高専5校153名、海員学校8校411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）。1998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86名のうち、78名（91%）が海上産業（外航48、内航0、その他30）に、商船高専卒業生については、就職希望者数113名のうち、44名（39%）が海上産業（外航4、内航7、その他33）に、また、海員学校卒業生については、就職希望者数347名のうち、250名（72%）が海上産業（外航0、内航32、その他218）に就職した（資料7 - 12参照）。昨今の経済事情を反映し、海運／陸上産業ともに求人数が大幅に減少しており、

特に海員学校卒業生への海上産業の求人数は、昨年の約3分の2となっている。また、海上産業への就職率は、商船大学では昨年比若干の増加が見られたものの、商船高専、海員学校については昨年を下回る結果となった。

3. 船員の再教育

船員の再教育は、海技大学校において実施されており、海技免状受有者を対象として上級免状の取得を目的とする「海技士科」および船員制度近代化に対応する教育と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—13に示す通りであり、1998年度の入学者数は前年に比べ21名増の171名となっている。

当協会は、船員の資格取得推進および職域拡大を図る見地から各講習への受講生の募集について協力した。

〔資料7—10〕 我が国の海運をめぐる情勢の変化に対応した船員の教育訓練のあり方について（諮問第35号）

（平成10年7月9日付）

船員の教育訓練期間における教育訓練の内容については、

- (1) 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（STCW条約）の1995年の改正に伴い、海技従事者の試験・講習制度が変更されること
- (2) 混乗化の進展に加え、日本籍船の国際競争力の強化のため、国際船舶制度が設けられたことに伴い、日本人船員に求められる役割や資格・技能が変化していること等から、これらに対応した早急な見直しが必要となっている。

さらに、今後は、国際的な安全基準の強化、混乗船の

一層の増加、船舶設備に関する技術革新等に加え、社会的には少子化傾向、高学歴化志向が一層進展するものと予想されており、こうした社会情勢の変化の中で、若く優秀な日本人船員を確保することができるよう、中長期的な観点から船員の教育訓練体制のあり方を検討することが極めて重要となっている。

このため、これらの諸課題の解決を図るとともに、行政改革の一つの焦点となっている国の文教研修施設のあり方をめぐる議論にも有効に対処できるよう、今後の船員の教育訓練のあり方について諮問するものである。

〔資料7—11〕 我が国の海運をめぐる情勢の変化に対応した船員の教育訓練のあり方について（中間答申）

（1998年12月2日 海上安全船員教育審議会）

我が国の海運界において、まず外航海運においては混乗化の進展に伴い、日本人船員に求められる役割が従来の近代化船運航業務から、乗船時の外国人船員の管理監督業務、さらに陸上における船舶管理、営業支援業務へ

と大きく拡大してきている。また内航海運においても、船舶の技術革新への対応が求められる一方、船員の高齢化に加え、社会的な少子化傾向の進展により、優秀な若年船員の確保が急務となっている。

従って各船員教育機関においては、これら船員を取りまく環境の変化に対応しつつ、加えて国際基準への対応を図りながら教育内容の見直しを図る必要があるが、以下については各機関の間で調整の上、可能な限り早急な措置をとることが必要である。

1. 船舶職員養成施設単位の見直しへの対応について

今般、STCW条約の改正に伴い、試験科目及び免許講習の変更が行われ、これに関連して船舶職員養成施設の単位数が見直され、現行の単位の一部が免許講習へ移行、あるいは機器の技術革新を勘案して削減されることとなっている。これに伴う各船員教育機関の教育内容の改定においては、上記の我が国の海運をめぐる情勢の変化を十分年頭におき、新たに日本人船員に求められる役割に対応した教育の充実を図る必要がある。

特に海員学校教育においては、年少者への広範囲な専門教育の実施に際して、社会的な教育観の変化に対応し、将来的な完全学校週5日制も見据えながら、課外活動の充実等生徒にとってゆとりのある学校生活の実現を目指すとともに、STCW条約等の国際基準に適合した、生徒の理解度を考慮した教育内容の精選を図る必要がある。

2. 商船大学・商船高等専門学校・航海訓練所における甲機両用教育の見直しについて

外航海運における甲機両用教育については、種々の評価がなされており、船員制度近代化委員会においては、船員の意識改革の進展、混乗船における外国人船員の指

導管理面における航海士が行う機関室当直、機関士が行う船橋当直（以下、甲機両用の職）のそれぞれの知識の有用性、陸上における船舶管理技術面における甲機両用の職の知識の有用性が指摘されている。また、将来の船員教育に関する検討会においても、近代化船における実績が評価されるとともに、混乗船及び陸上の船舶運航管理、物流管理業務における有効性が指摘されている。

商船大学・商船高等専門学校・航海訓練所においては、甲機両用教育開始後15年を経過し、教育訓練機関としての両用教育体制は確立しているが、甲機両用の職の資格取得までの教育における負担は大きいものがある。従って、国際船舶制度の導入等、我が国の外航海運における情勢の変化を考慮すると、甲機両用の職の資格取得はこれを必要とする企業における教育に委ね、これら教育機関においては甲機両用の職の資格取得までの教育は廃止することが適当である。

ただし、商船大学・商船高等専門学校・航海訓練所における教育訓練内容の見直しにあたっては、新たに日本人船員に求められる役割に対応した教育、GMDSSに対応した教育、及び航海士機関士教育の一層の充実による高水準の船員教育体制の維持により船舶安全運航を確保するとともに、甲機両用教育が外航海運界において海上、陸上を問わず有効に機能してきたという評価を踏まえ、これら甲機両用教育において効果のあった機能については、基本的な科目として教育の中に残していくことが重要である。

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。

一方、国内では、運輸省通達により、通信士の雇用問題などについての労使合意が図られない限り、通信長については船上保守を行うことができる者の乗組みが要求され、通信長の兼務が実現していなかった。このため、外航労使は他職務兼務船に関する労働条件、現役通信士の雇用問題などについて協議を続けた結果、1999年2月18日に本件に係る合意が整った。これを受けて、当協会は、外航労務協会とともに、兼務通信長の実現に向けて関係当局と協議し、1999年2月26日以降の日本寄港船より、順次、

7. 船員労働

〔資料7-12〕 船員教育機関卒業生の求人・就職状況

1999年4月1日現在

	卒業年度	卒業者数	希望就職者数	求人							就職										
				海上産業							陸上産業	合計	海上産業							陸上産業	合計
				外航	内航	その他	カーフェリー・旅客船	官庁船・水産	計	外航			内航	その他	カーフェリー・旅客船	官庁船・水産	計				
商船大学(2校)	1993	113	99	145	1	30	8	8	192	342	534	66	1	5	5	4	81	17	98		
	1994	121	108	107	0	30	7	12	156	104	260	72	0	10	1	7	90	15	105		
	1995	127	109	82	1	24	12	18	137	70	207	53	1	19	8	6	87	18	105		
	1996	100	87	86	5	36	14	18	159	132	291	33	3	10	8	7	61	26	87		
	1997	102	91	87	2	20	14	12	135	63	198	46	2	8	8	11	75	16	91		
	1998	101	86	70	2	22	9	20	123	40	163	48	0	16	7	7	78	6	84		
商船高専(5校)	1993	130	121	166	59	211	60	3	499	1,124	1,623	50	4	13	12	2	81	39	120		
	1994	145	124	120	20	122	46	14	322	557	879	35	5	15	21	3	79	40	119		
	1995	142	122	36	9	90	54	13	202	425	627	5	8	29	21	3	66	54	120		
	1996	165	139	9	10	110	32	29	190	457	647	3	6	43	15	3	70	69	139		
	1997	161	129	21	13	99	57	29	219	748	967	6	8	23	19	5	61	66	127		
	1998	153	113	19	8	83	30	45	185	671	856	4	7	20	13	0	44	65	109		
海員学校(8校)	1993	351	300	8	345	364	243	413	1,373	404	1,777	3	87	54	89	21	254	44	298		
	1994	372	333	3	109	138	93	524	867	241	1,108	2	91	65	56	29	243	77	320		
	1995	395	363	3	73	189	158	736	1,159	348	1,507	1	71	107	83	23	285	64	349		
	1996	403	353	3	148	280	209	954	1,594	315	1,909	3	60	111	79	33	286	48	334		
	1997	407	351	0	149	273	155	948	1,525	301	1,826	0	50	122	67	37	276	50	326		
	1998	411	347	0	35	183	89	696	1,003	226	1,229	0	32	125	55	38	250	73	323		

注 (1) 商船大学については、航海学科、機関学科、原子動力学科(1994年まで卒業生有)のうち乗船実習科に進んだ者に係るものである。
 (2) 海員学校については、本科卒業後乗船実習科に進学した者を含む。
 (3) 卒業時期は、商船大学及び商船高専が9月、海員学校が3月(乗船実習科は9月)である。
 (4) 海上産業中、外航とは、外航2団体(外労協と旧中小労協をいう)内航とは内航3団体であり、その他海運とは、外航2団体、内航3団体、カーフェリー・旅客船および官庁船・水産を除いた船社である。

〔資料7-13〕 海技大学校における入学状況

科	別	定員	修業期間	募集回数(年)	入学状況				
					'96年度	'97年度	'98年度		
海技士科	一級海技士航海科	10	6月	1回	1	1	0		
		10	"	"	0	0	1		
	二級海技士航海科	10	6月	1回	7	1	0		
		10	"	"	2	0	1		
	三級海技士航海科第一	30	10月	1回	2	0	2		
		30	"	"	2	1	0		
		40	3・5月	2回	8	0	0		
		40	"	"	6	3	0		
		40	4月	"	13	8	12		
		40	"	"	12	9	6		
	10	2年	1回	10	20	18			
	10	"	"	8	17	20			
	四級海技士航海科	40	2月	1回	5	1	2		
		40	"	"	1	2	6		
	小計				77	63	68		
講習科	高等部	航海科船橋当直課程(W/O)	40	4月	2回	0	0	0	
		航海科船橋当直課程(W/O)	40	"	"	0	0	0	
		航海科船橋当直課程(W/O)	40	7月	1回	5	12	23	
		航海科船橋当直課程(W/O)	40	"	"	3	2	6	
		航海科船橋当直課程(W/O)	40	3・5月	"	8	9	15	
		航海科船橋当直課程(W/O)	40	"	"	1	2	1	
		航海科船橋当直課程(W/O)	10	4月	"	0(19)	2(8)	1(8)	
		航海科船橋当直課程(W/O)	10	"	"	0(23)	1(13)	1(9)	
		航海科船橋当直課程(W/O)	10	1月	2回	0	1	13	
		航海科船橋当直課程(W/O)	10	"	"	0	1	13	
	普通部	本校	航海科船橋当直課程(kW/O)	40	5月	2回	1	1	0
			航海科船橋当直課程(kW/O)	40	"	"	1	1	0
		分校	航海科船橋当直課程(DPC)	40	3月	3回	0	0	0
			航海科船橋当直課程(DPC)	40	"	"	0	0	0
	航海科船橋当直課程(技術講習)	40	1月	"	43	35	35		
	航海科船橋当直課程(技術講習)	40	"	"	8	10	18		
	航海科船橋当直課程(技術講習)	40	2・5月	2回	31	33	23		
	航海科船橋当直課程(基礎講習)	40	"	"	20	22	16		
	航海科船橋当直課程(基礎講習)	40	1月	"	21	23	6		
	小計				142	155	171		
	合計				219	218	239		

(注) 1. 運輸省資料による。
 2. 印：海技資格取得教育、98年度152名。
 3. ()は「三級講習コース」の員数(外数)

三級海技士（電子通信）以上の資格を有する船舶職員が通信長を兼務できることとなった。

GMDSS体制の完全導入により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）以上の資格を有する必要があるが、同資格の試験申請にあたっては、郵政省の船舶局無線従事者証明を取得する必要がある。当協会は、1998年7月期および1999年1月期の船舶局無線従事者証明のための新規訓練に、

船社の協力を得て、それぞれ2名の講師を派遣した。

また当協会は、外航船舶のGMDSS対応資格の取得を促進するため、会員各社の所属船員を対象に、郵政省が実施する三海通資格の受験および船舶局無線従事者証明のための講習会を、船社の協力を得て実施している。

1994年9月期の国家試験に向けて開始された同講習会には、1998年9月期に5社9名、1999年3月期に6社7名が受講した。

7・3 船員関係法規

7・3・1 船舶職員法の一部改正

1998年5月27日、船員職業安定法および船舶職員法の一部を改正する法律が公布された。主な改正点および施行期日は次の通りである。

- ・甲板部職員に対する一定の無線従事者資格受有の義務化（2002年2月1日）
- ・無線部職員の資格要件の変更（2002年2月1日）
- ・STCW条約締約国（外国）資格受有者の承認制度の導入（1999年5月20日）
- ・五級小型船舶操縦士資格の創設および乗組み基準

の設定（1999年5月20日）

以上の法改正に基づき、船舶職員法施行規則等の一部を改正するための省令が、1999年2月1日および4月20日に公布された。その概要は、それぞれ資料7—14および資料7—15の通りである。

この内、STCW条約締約国（外国）資格受有者の承認制度に係る船舶職員法施行規則については、5月20日より施行されたが、承認制度の具体的な運用方法についてはさらに関係者間の詰めが必要な状況にある。

【資料7—14】船舶職員法施行規則等の一部改正概要（その1）（1999年4月20日公布）

1. STCW条約改正関係

- (1) 海技士（通信）・海技士（電子通信）の海技免状の更新要件の変更（第9条の3関係）

条約改正により、無線通信要員の資格証明書の更新要件が変更されたことに伴い、海技士（通信）及び海技士（電子通信）の資格に係る海技免状の更新に必要な乗船履歴が1月以上から1年以上に変更された。

- (2) 甲板部職員に無線従事者資格が義務づけられる船舶の及び受有すべき無線従事者資格の設定（第60条の8の3関係）

法改正により、運輸省令で定める船舶には運輸省令

で定める無線従事者資格を受有する者を甲板部職員として乗組ませなければならないこととされたことから、当該船舶として総トン数20トン以上の船舶（一定の船舶を除く。）を、受有すべき無線従事者資格として、国際航海に従事する船舶については第一級海上特殊無線技士以上の資格、国際航海に従事しない船舶については第二級海上特殊無線技士以上の資格と定められた。

2. 5級小型船舶操縦士資格関係

- (1) 区域出力限定の対象資格の変更（第4条第6項関係）

7. 船員労働

五級小型船舶操縦士資格の創設に伴い、区域出力限定を行う資格が四級小型船舶操縦士から五級小型船舶操縦士に変更された。

(2) 試験種別の設定・変更(第21条関係)

五級小型船舶操縦士資格創設に対応する試験種別として五級小型船舶操縦士試験が設定されるとともに、区域出力限定の対象資格変更に伴い湖川小馬力四級小型船舶操縦士試験が湖川小馬力五級小型船舶操縦士試験に変更された。

(3) 受験資格の設定(第24条第1項関係)

五級小型船舶操縦士試験の受験資格が四級小型船舶操縦士試験と同じく15歳9月以上とされた。

(4) 実技試験に使用する船舶の設定(第48条第2項関係)

五級小型船舶操縦士試験の実技試験には総トン数5トン未満の船舶を使用することとされた。

(5) 船舶職員養成施設の設定(第55条、第56条関係)

五級小型船舶操縦士試験に対応する船舶職員養成施設として五級小型船舶操縦士第一種養成施設が設定された。

(6) 学科試験科目及び実技試験科目の設定(別表第7、別表第8関係)

五級小型船舶操縦士試験に対応する学科試験科目及び実技試験科目が設定された。

(7) 手数料の設定(第66条第1項関係)

五級小型船舶操縦士試験の手数料が設定された。

3. 締約国資格受有者承認制度関係

(1) 承認の申請手続の設定(第65条の2関係)

承認の申請に必要な書類(受有する締約国資格証明書の写し、指定講習修了証書、乗船履歴証明書等)が規定された。

(2) 承認試験の設定(第65条の3関係)

運輸大臣の行う承認試験に合格した者について承認が行われるとともに、承認試験が身体検査及び口述試験に区分された。

(3) 締約国資格受有者承認原簿の登録事項の設定(第65条の4関係)

締約国資格受有者承認原簿に登録する事項が設定さ

れた。

(4) 承認証の様式の設定(第65条の5関係)

(5) 手数料の設定(第66条第7項から第10項関係)

承認申請、承認証再交付申請及び登録事項変更申請に係る手数料が設定された。

4. 他省令改正関係

(1) 小型船舶操縦士試験機関に関する省令の一部改正

法改正に伴い小型船舶操縦士試験機関に関する規定の条ずれが生じたことから、所要の改正が行われた。

(2) 運輸省組織規程の改正

承認制度の創設及び運輸省組織令の改正に伴い、本省海技試験官並びに地方運輸局等の船舶職員課及び海技試験官の所掌事務が追加された。

5. 附則関係

(1) 施行期日(附則第1項関係)

この省令のうち、上記1.のSTCW条約改正関係規定は平成14年2月1日から、その他の部分は平成11年5月20日から施行される。

(2) 経過措置

1 区域出力限定の対象資格が五級小型操縦士に変更されたことに伴い、従来四級小型船舶操縦士に行われていた区域出力限度がそのまま存続された。(附則第2項関係)

2 海技士(通信)及び海技士(電子通信)の資格に係る海技免状の更新のための乗船履歴が延長されたことに伴い、当該海技免状の更新申請から更新免状の発給が当該改正規定の施行の前後にわたることとなる者について、当該更新に必要な乗船履歴が改正前の履歴(1月以上)で良いこととされた。(附則第3項関係)

〔資料7—15〕船舶職員施行規則の一部改正概要(その2)(1999年2月1日公布)

I. 改正の概要

11年2月1日

1. STCW 条約改正関係

上記1(1)(3)(4)、および3(1)は平成11年4月1日

- (1) 海技従事者の免許を受けようとする者が修了しなければならぬ講習(免許講習)の課程が変更された。
- (2) 船長、機関長等の上級船舶職員となるために必要な乗船履歴(履歴限定)の一部が短縮された。
- (3) 乗船履歴の特例を受けるために修得しなければならない教科単位数が一部削減された。
- (4) 学科試験科目が一部変更された。
- (5) 海技免状の様式が変更された。

II. 海技免状の引換えについて

1. 「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」(STCW条約)が改正されたことに伴い、海技免状の様式の改正が平成11年2月1日から施行された。

そのため、現在旧様式による海技士(航海)、海技士(機関)、海技士(通信)及び海技士(電子通信)の海技免状を保有する者は、条約が完全発効する2002年(平成14年)2月1日までに新様式の海技免状に引換えを行う必要がある。

2. 引換えは申請書により行い、手数料は無料。引換えた海技免状の有効期間には変更はない。
3. 引換えを行わない場合であっても、船舶職員法上は海技免状は失効することはない。(但し、平成14年2月1日以降はSTCW条約上の要件を充たさないこととなる。)
4. 海技免状の更新、失効、訂正等により再交付される海技免状は全て新様式のものとなる。

2. 航行時間を限定した小型船舶操縦士資格の付与

強度の色弱であっても航路標識の彩色を識別することができる者について、航行することができる時間帯を日出から日没までに限定した免許が付与できるとされた。

3. その他

- (1) 海技士(機関)の資格に係る免許について機関の種類につき限定を受けている者が無限定の資格についての試験を受験する場合に、一部の試験科目が免除された。
- (2) 海技従事者国家試験の受験に必要な乗船履歴が短縮された。
- (3) その他申請書の様式の変更等所要の改正が行われた。

III. 海技免状の更新方法の変更について

1. 海技免状の様式の変更に伴い、本年2月1日以降、海技免状の有効期間の更新方法は、従来の裏書への更新スタンプの押印に代えて、更新毎に海技免状を発給する方法に変更された。
2. 更新手数料は従来の1,250円から1,900円に改定された。

4. 施行日

上記1(2)(5)、および2ならびに3(2)(3)関係は、平成

7・3・2 船員関係法規の一部改正

(1) 船員法施行規則等の一部改正

国際船舶制度(1・2参照)に関連して、日本籍船に配乗される外国人船員に対して船員法関係資格を付与するための船員法施行規則等の一部改

正が、1999年3月8日付けで運輸大臣より船員中央労働委員会に諮問された。

しかしながら、STCW条約締約国(外国)資格保有者の承認制度を導入するための船舶職員法施行規則の一部改正については、1999年5月20日より施行された(7・3・1参照)ものの、承認制

度の運用に関する具体策が固まっていないことから、本件に係る審議には応じられないとの労働者側委員の反発もあって、5月20日の施行日までの答申には至っていない。

船員中央労働委員会に諮問された省令改正の具体的内容は次の通りである。なお、その他、外国人船員であって船舶職員法上の承認制度に基づく承認を受けた者（承認船員）に対して航海当直部員の資格を認定すること、また、船舶料理士および衛生管理者資格については、今後専門の見地から検討する予定とされている。

- 1 船員法施行規則の一部改正
 - ・危険物等取扱責任者の認定要件の拡大
- 2 船員労働安全衛生規則の一部改正
 - ・消火作業指揮者の認定要件の拡大
 - ・衛生担当者の認定要件の拡大
 - ・危険作業を行わせることができる者の範囲の拡大

(2) 男女雇用機会均等法

「雇用の分野における男女の均等な機会及び待遇の確保等女性労働者の福祉の増進に関する法律（男女雇用機会均等法）」の一部が1997年に改正され、1999年4月1日から施行されたことに伴い、船員に関しても下記の通り所要の見直しおよび指針の策定が行われた。

- ・船員に関する雇用の分野における男女の均等な機会および待遇の確保等女性労働者の福祉の増進に関する法律施行規則の一部改正
- ・募集および採用ならびに配置、昇進および教育訓練について事業主が適切に対処するための指針
- ・事業主が職場における性的な言動に起因する問題に関して雇用管理上配慮すべき事項についての指針

(3) 育児休業・家族介護法

「育児休業等に関する法律の一部を改正する法律」の一部が1997年に改正され、1999年4月1日から施行されたことに伴い、「船員に関する育児

休業、介護休業等育児又は家族介護を行う労働者の福祉に関する法律施行規則」に、船員の深夜業制限の実施基準に関する規定を追加するための一部改正が行われた。

また、介護休業制度に関する規定が整備されたことに伴い、船員が介護休業をした期間は、有給休暇の成立要件の判断に当たっては、これを同一の事業に属する船舶において勤務に従事した期間とみなすための船員法の一部改正が行われた。

7・3・3 電波法の一部改正

1995年の改正STCW条約に基づき、2002年2月1日以降、全ての甲板部職員には無線従事者資格が義務付けられることとなり、具体的には、国際航海に従事する船舶にあつては第一級海上特殊無線技士（一海特）また、国際航海に従事しない船舶にあつては第二級海上特殊無線技士（二海特）以上の資格をそれぞれ義務付けるための船舶職員法施行規則の一部改正が1999年4月20日に公布された（7・3・1参照）。

かかる状況から、期限である2002年2月までに全ての甲板部職員が円滑に同資格を取得することができるよう、当協会は従前より郵政省当局に対して、資格取得のための認定講習時間数の軽減、試験・講習科目の一部免除等、資格取得の容易化を求めている。

この結果、電波監理審議会の審議を経て、1998年8月13日、電波法の規定に基づき、一海特および二海特資格等取得のための養成課程における講習時間を短縮することを内容とする無線従事者規則の一部を改正する省令が公布、即日施行された。なお、短縮された時間数は次のとおりである。

- ・第一級海上特殊無線技士：41時間（従前は45時間）
- ・第二級海上特殊無線技士：15時間（従前は17時間）

7・3・4 船員職業安定法改正への対応

運輸省は、船員職業安定法が1948年の制定以来実質的な改正が行われていないこと、また、1996年のILO海事総会において民間の職業紹介を認める等、第9号条約が抜本的に改正されたことなどを踏まえて、1997年2月に「船員職業紹介等研究会」を設置した（船協海運年報1998参照）。以来、1997年7月まで7回に亘って検討が行われたが、関係者間の意見には、なお隔りがある。

一方、当協会は、従前より総務庁、運輸省等に対して船員職業安定法の改正を求める規制緩和要望を行ってきたが、平成10年度から開始された「新たな規制緩和推進3ヵ年計画」においても、船員に係る労務供給事業、職業紹介事業等の自由化を実現するための船員職業安定法の改正を引続き要望した。

また、船員保険の被保険者資格の見直しについても規制緩和要望を行っている。これは、日本籍船を所有または裸用船することができなくなった事業主が雇用する船員については、原則として船員法に規定する船員ではなくなるため、船員保険被保険者資格を失うこととなる。このため、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等により船員保険の被保険者資格を継続できるよう制度の見直しを求めているものである。本件についてはさらに、船員職業安定法の改正要望に関連づけた要望を行っている。これは、有料の労務供給事業を同法上で認めることにより、この事業を営む事業主の雇用する船員については、外国籍船に雇入れされる場合も含めて、船員法に規定する船員として法律上位置づけることにより、船員保険の被保険者資格を付与しようとするものである。

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3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、1998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204事業所、4,758名の減少となっている（資料7-16参照）。

2. 船員保険の財政状況

船員保険の財政は、1990年度から黒字決算を維持しているが、被保険者数が減少する一方で平均標準報酬月額が伸び悩み、保険料収入が減少し続けており、また、被保険者数が10万人を切り、限られた業

種の保険集団であることなど、構造的に厳しい状況にある。

1997年度の収支は、疾病、失業、年金（労災）各部門とも黒字を維持し、合計33億円と、前年度よりも2億円黒字幅を増加させた（資料7-17参照）。

これを部門別に見ると、次の通りである。

(1) 疾病部門

1990年度に保険料率を引き上げたことおよび平均標準報酬月額が伸びたことなどにより、単年度黒字に転じ、以降、金額は減少しつつも黒字を維持しながら累積赤字を減じてきた。

1997年度においては、平均標準報酬月額が伸び悩み、被保険者数が減少して保険料収入が減少したが、健康保険法改正による患者負担変更の実質効果と患者負担増に伴う受診抑止効果の結果、医療給付費の減少が大きかったため、収支は前年よ

7. 船員労働

り10億円増加し、20億円の黒字となった。

(2) 失業部門

失業部門の財政は、失業率の動向に大きく左右される。1988年度までは失業率が高かったために財政状況が悪化していたが、1989年には緊急雇用対策が一応収束したこと、折からの好景気の影響を受けて失業率が大幅に減少したことなどから黒字となり、1996年度まで同様に推移した。

1997年度においては、被保険者数の減少により保険料収入が減少する一方、失業保険受給者数の増加により保険給付費が増加した結果、部門収支では前年比5億円の減少となったが、14億円の黒字を維持した。

(3) 年金部門（労災）

1987年度以降、保険給付費などの増加により支出が収入を上回り、1990年度まで赤字で推移してきた。1991年度においては、好景気の影響を受けて平均標準報酬月額が伸びるとともに、保険料率が引き上げられたことにより収入が大幅に増えたことから黒字に転換し、1996年度まで黒字で推移した。

1997年度においては、被保険者数の減少によって保険料収入が減るとともに、被保険者1人あたりの給付費が増加したが、諸支出金（旧法による

【資料7-16】 船員保険、厚生年金保険（第三種のうち船員）適用状況

時点 (年月)	船舶所有者数		被保険者数	
		うち失業 保険適用	(強制適用)	うち失業 保険適用
1982 3	10,794社	7,528社	198,889人	162,337人
1983 3	10,610	7,373	192,263	158,311
1984 3	10,280	7,180	184,702	152,004
1985 3	9,949	6,855	180,321	141,389
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	5,845	115,625	97,119
1994 3	8,590	5,724	110,353	92,440
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

(注) 社会保険庁資料より

支出金)が減少したこともあって、収支は前年より3億円減少したものの8億円の黒字を維持した。

7・4・2 船員保険制度の改革

1. 概況

船員保険特別会計は、1990年以降、毎年黒字を計上しているものの、被保険者数の減少と長引く景気の低迷によって平均標準報酬月額が伸び悩み、保険料収入が大幅に減少するなど年々厳しさが増しており、今後も予断を許さない状況にある。また、政府が福祉施設の経営方針を転換したことにより、船員保険福祉施設についても、より合理的な運営が強く求められている。

懸案の被保険者資格問題と、船員保険と雇用保険期間の通算問題は、医療保険福祉審議会・運用部会・船員保険専門委員会において審議が進められているが、解決には至っていない。

【資料7-17】 1997年度船員保険特別会計
部門別収支決算 (単位: 億円)

区分	収 入			支 出		
	項 目	'96年度	'97年度	項 目	'96年度	'97年度
疾病部門	保険料収入	595	577	保険給付費	455	425
	一般会計より受入	30	30	老人保健拠出金	153	149
	厚生保険特別会計			退職者給付拠出金	28	26
	業務勘定より受入	21	13	福祉事業費	0	0
	雑収入	0	0			
	計	646	620	計	636	600
失業部門	保険料収入	84	80	保険給付費	85	87
	一般会計から受入	20	20	翌年度へ繰越	3	2
	前年度剰余金受入	3	3			
	計	107	103	計	88	89
年金部門	保険料収入	154	150	保険給付費	33	34
	一般会計から受入	1	0	諸支出金	157	154
	運用収入	46	46			
	計	201	196	計	190	188
福祉部門	保険料収入	59	57	福祉事業費	68	65
	雑収入	1	0			
	計	60	57	計	68	65
業務部門	保険料収入	9	9	業務取扱費	26	26
	一般会計から受入	13	13			
	雑収入	3	3			
	計	25	25	計	26	26
	合 計	1,039	1,001	合 計	1,008	968
				収支差額	31	33

(注) 社会保険庁資料より

一方、政府は、2000年度実施を目標に、少子高齢社会となる二十一世紀に向けて健全なる社会保障制度を構築するため、関係審議会に諮り、医療保険制度・年金制度などの抜本的改革に取り組んでいるが、関係者の見解が異なり、合意には至っていない。

船員保険もこれらの改革に併せて改正されることとなるので、当協会は、諸問題の解決に向けて、他団体と連携し、関係審議会等において船主意見の反映に努めた。

2. 1999年度における改正

厚生省は、1999年度船員保険特別会計において、

疾病部門では介護料の引き上げ、失業部門では失業保険金給付日数の改善、再就職手当給付日数の改善、高齢求職者給付金の改正、介護休業給付の創設、技能習得手当及び寄宿手当の引き上げ、失業保険金日額表の改正など、また、年金部門では職務上年金等の賃金スライドの実施、福祉部門では就職促進手当の引き上げなどの改正を行うこととし（資料7—18参照）、各部門とも赤字で、歳入938億円（積立金からの受入れを除く）、歳出985億円、収支合計47億円の赤字予算（各部門の赤字は積立金から補填している、資料7—19参照）を計上した。

【資料7—18】 1999年度船員保険改正事項の概要

事 項	内 容	実 施 月
1 疾病部門 ① 介護料の引き上げ	職務上の障害年金受給者に係る介護料の引上げ ① 常時介護 ・費用を支出して介護を受けたとき 上 限 額 107,100 108,000円 一律定額（最低保障額） 58,100 58,570円 ・費用を支出せず介護を受けたとき 一律定額 58,100 58,570円 ② 随時介護 ・それぞれ常時介護の1/2	1999年4月
2 失業部門 ① 失業保険金所定給付日数の改善	① 30歳未満（10年以上） 120日 150日 ② 45歳以上60歳未満（20年以上） 240日 270日 ③ 身体障害者（45歳以上60歳未満） 240日 270日	1999年4月
② 再就職手当給付日数の改善	所定内給付が270日の者について ① 支給残日数180日以上 90日分 ② 支給残日数135日以上 60日分 ③ 支給残日数 90日以上 40日分	1999年4月
③ 高齢求職者給付金の額の改正	① 被保険者期間5年以上 120日 60日 ② 被保険者期間1年以上 100日 50日 ③ 被保険者期間1年未満 50日 30日	1999年4月
④ 介護休業給付の創設	被保険者が対象家族を介護するために介護休業を取得した場合、休業開始時報酬月額額の25%を支給（最長3カ月）	1999年4月
⑤ 技能習得手当および寄宿手当の引き上げ	① 受講手当の日額 590円 600円 ② 寄宿手当の月額 10,500円 10,700円	1999年4月
⑥ 失業保険金日額の改正	平均給与額（毎勤統計）の変動率に応じて改正	1999年8月
3 年金部門 ① 職務上年金等のスライドの実施	平均給与額（毎勤統計）の変動率に応じて改正	1999年8月
4 福祉部門 ① 就職促進手当の引き上げ	① 技能習得手当の日額 590円 600円 ② 寄宿手当の月額 10,500円 10,700円	1999年4月

（注）社会保険庁資料より

【資料7—19】1999年度船員保険特別会計予算の概要

(単位：億円)

区分	収 入		支 出			
	項 目	'98年度	'99年度	項 目	'98年度	'99年度
疾病部門	保険料収入	567	541	保険給付費	399	388
	一般会計より受入	30	30	老人保健拠出金	152	174
	厚生保険特別会計より受入	12	6	退職者給付拠出金	26	30
	積立金より受入	0	19	予備費	3	4
	計	609	596	計	580	596
失業部門	保険料収入	77	73	保険給付費	121	108
	一般会計より受入	19	19	予備	1	1
	積立金より受入	0	17			
	前年度剰余金受入	2	0			
計	98	109	計	122	109	
年金部門	保険料収入	147	140	保険給付費	38	39
	一般会計より受入	0	0	諸支	151	151
	運用収入	45	39	予備	1	0
	積立金より受入	0	11			
計	192	190	計	190	190	
福祉部門	保険料収入	55	52	福祉事業費	67	63
	雑収入	10	11			
	計	65	63	計	67	63
業務部門	保険料収入	9	9	業務取扱費	27	27
	一般会計より受入	13	14			
	雑収入	5	4			
計	27	27	計	27	27	
児手部門	児手拠出金収入	0	0	厚生保険特別会計へ繰入	0	0
	厚生保険特別会計より受入	0	0	諸支出金	0	0
	計	0	0	計	0	0
合計	保険料収入	855	815	保険給付費	558	535
	一般会計より受入	62	63	老人保健拠出金	152	174
	運用収入	45	39	退職者給付拠出金	26	30
	厚生保険特別会計より受入	12	6	業務取扱費	27	27
	積立金より受入	0	47	諸支	151	151
	雑収入	15	15	出	67	63
	前年度剰余金受入	2	0	福祉事業費	5	5
	予備					
	計	991	985	計	986	985
	収支差額				5	0

('98年度予算は補正後)

7・5 労働協約の改定

7・5・1 船主労務団体の現状

船主労務団体は、会員会社所属船員の労働条件などに関する事項について全日本海員組合と労働協約を締結し、適正な労使関係を確立することを目的と

している。

当協会会員会社が構成員となっている船主労務団体として、外航労務協会、内航労務協会および一洋会があり、その加盟船社数および在籍船員数は資料7—20の通りである。

【資料7—20】 船団加盟会社および在籍船員数

	1998年4月1日	1999年4月1日
外航労務協会	17社 3,487人	14社 2,824人
内航労務協会	25社 1,413人	23社 1,379人
一洋会	20社 1,040人	20社 980人
3団体合計	61社 5,596人	57社 5,183人

7・5・2 1999年度労働協約改定交渉

大手証券会社、銀行の破綻が象徴するように、平成大不況ともいわれる長期にわたる景気の低迷は、回復の兆しが一向に見られず、1999年3月の完全失業率は4.8%と過去最高の数値を示している中、日経連は、連合と協力して「百万人雇用創出計画」を政府・企業に働きかけるなど、賃上げよりも雇用重視の政策展開を求めた。

このような情勢を背景に、各産業界は、企業業績の悪化、深刻化など、労使間で危機感の共有化が図られ、一部企業では定昇のみ・ベアゼロで解決、或いは期限を限った賃金カットや労働時間の延長、時間外割増率の引き下げなど、緊急避難的措置が採られた。また、各社の業績や生産性に応じた支払い能力に基づく自己責任型の賃金決定の動きが加速され、人事・処遇制度の能力・成果主義化に向けた見直しが進められた。その結果、昨年、賃金を2年間協定した鉄鋼は一時金を前年度より10万円以上減額、造船はベア1,300円、電機ではベア500円などと、大手各社でも軒並み前年実績を下回る状況となった。

日経連の集計による陸上産業の妥結結果（1999年5月13日最終集計、主要24業種・223社）は、ベア・定昇込みで6,879円（2.14%）であり、前年度に比べて額で1,414円、アップ率で0.48ポイント下回り、日経連が集計を始めた1956年（昭和31年）以降、最低の水準となった。

1. 外航労務協会の交渉

外航労務協会は、賃上げと船員福利の向上を求める組合に対して、労働時間帯の廃止と不合理な諸手当の廃止を申入れるとともに、賃上げを含む組合要

求にはとても応じられないという立場で交渉に臨んだ。

3月3日の第1回交渉において、船主側は、1998年7月のタイ国通貨危機に端を発したアジアの経済大混乱は、その後、ロシア、ブラジルに飛び火し、未曾有の世界的な大不況に繋がる懸念を警告するとともに、日本の各産業界においては、生き残りをかけての厳しいリストラ、スリム化が行われており、海運においても大手企業の合併が相次ぐなど、厳しい経営環境の中であって、組合要求には応じられないとした。一方、組合側は、今年が国際船舶制度の第一歩を踏み出す年であり、船舶通信を担ってきたモールス通信に代わりGMDSS体制に移行する歴史的な年であるが、国内経済情勢は長期化する不況に加え、グローバル化への対応と規制緩和政策による構造改革が推し進められ、勤労者が犠牲となっていると指摘、景気回復には消費マインドの好転と内需の盛り上げのために雇用安定と生活向上のための賃上げが必要と主張した。

交渉は、期限内円満解決を目指して行われたが、労使の主張は鋭く対立し、一時は極めて危機的状況に立ち至ったが、労使がぎりぎりの歩み寄りを行った結果、1999年3月31日真夜中直前にベア500円で大筋合意に達し、4月1日午後の第6回交渉において妥結した。

主な妥結内容は、次の通りであった。

- (1) 最低基本給（標準船員）：ベースアップ500円（0.22%）、定昇込み5,150円（2.23%）
- (2) 最低基本給改定に伴い、船・機長手当、通信長特別手当、新マル混乗船慰労金、近代化実用船乗船最低基本給、混乗近代化実用船手当、混乗近代化実用船慰労金、混乗近代化深度化実用船手当、混乗近代化深度化実用船慰労金を従来方式で改定する。
- (3) 祝日法関連事項：年間休日を120日とし、賃率分母を163.5とする。
- (4) 旅費規定：新幹線はのぞみも利用可能とする。手荷物運搬料を1,000円アップする。

7. 船員労働

- (5) 船員福利厚生基金の拠出については、別途協議の場を設けて協議する。
- (6) 育児休業制度・介護休業制度関係：法律改正に伴う条文整理を行う。

2. 内航二船団体の交渉

内航二船団の交渉は、長期不況による国内輸送の需要減退に加えて、荷主産業の合併・再編、輸送合理化による船腹過剰が重なり、運賃・傭船料の下落が続いた結果、内航海運史上最悪の経営環境下で行われた。

組合側の賃上げ要求に対して、船主側は、経験加給実施延期を申入れ、3月3日を第1回として厳しい交渉が続けられた結果、4月6日に至り、労使が互いの立場を尊重し、史上初めてのベアゼロという苦渋の選択により解決することとなった。

主な妥結内容は、次の通りであった。

- (1) 基本給：ベースアップなし、定昇のみ実施。
- (2) 祝日法関連事項(年間休日120日・賃率分母163.5・休日就労手当11.5時間・代休手当44.5時間)の実施は2000年4月1日。
- (3) 船員福利厚生基金の拠出については、別途協議の場を設けて協議する。
- (4) 年間臨手：41.4割(1998年度は42割)

3. 他船主団体の妥結結果の概要

外労協・内航二船団以外の交渉については、大型カーフェリーは、経験加給のみ調整してベアゼロ、祝日法関連改定、主任無線従事者手当設定、休日の運用は別途協議などで4月3日に、全内航は、内航二船団と同様にベアゼロ、祝日法関連事項は次年度実施、年間臨手40.2割などで4月8日に妥結した。

また、大型漁船関係では、外航と同様に500円のベアをすることで妥結となった。

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：谷川久成 蹊田大学名誉教授)は、1999年3月19日、「平成11年度船員災害防止実施計画」について、運輸大臣に答申した。同実施計画は、「船員災害防止活動の促進に関する法律」に基づき、5年毎に策定する船員災害防止基本計画の実施を図るためのもので、1998年1月に船員中央労働委員会の審議を経て、第7次船員災害防止基本計画(1998年～2002年)が作成され、1999年度はその実施の2年目にあたる。1999年度の実施計画で、汽船に関しては、1998年度の死傷・疾病発生件数をベースとして、死傷発生率に関し約3%、疾病発生率は約3%(ともに年間千人率)を減少目標に設定している。これは船員数約11.1万人(漁船/汽船/その他)について、1998年度の死傷件数約2,000

人を約60人、また疾病件数約2,400人を約70人減じることとなる。この目標を達成するための方策として、以下の事項を積極的に推進することとしている。

1. 安全衛生管理体制の整備とその活動の推進
 - (1) 安全衛生パトロールの実施
 - (2) 安全衛生教育、講習会等の実施
 - (3) 災害事例等に関する情報交換等
2. 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) 海中転落による死亡災害防止対策の推進
 - (3) 高年齢船員の心身機能の変化に対応した死傷災害防止対策の推進
 - (4) 作業の標準化の推進による安全の確保
3. 生活習慣病を中心とした疾病予防対策および健康増進対策の推進
4. 混乗外国人船員に係る安全衛生対策の推進

5. 労働時間等労働条件の改善

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、わが国周辺の距岸1,000海里以上におよぶ海域の航行船舶からの往診要請に対して、海上保安庁の巡視船・航空機等で医師・看護婦を現場へ急送し、患者に応急措置を施しつつ、病院への移送等を行うものである。1998年度の洋上救急事業の

実績は資料7-21の通りとなっており、これを加えた1985年10月以降の出動回数は416回となっている。

〔資料7-21〕 1998年度の洋上救急事業の実績

	汽船(隻)	漁船(隻)	合計(隻)
日本籍	3(2)	16(22)	19(24)
外国籍	10(8)	1(1)	11(9)
合計	13(10)	17(23)	30(33)

()内は1997年度実績

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。

7・7 船員の健康管理および福利厚生

7・7・1 船員の健康管理体制

船舶衛生管理者制度の改善については、改正STCW条約が1997年2月1日に発効し「応急手当および医療のための最小限の要件」が規定されたこと、資格認定機関として指定されていた商船大学や商船高等専門学校においては教育カリキュラムの改正等により、認定に必要な実技等一部の授業が実施できない状況になっていることから、「船舶に乗組む衛生管理者の資格要件等の見直しに関する調査委員会」で検討が行われ最終報告書が作成された。(船協海運年報1997参照)

これを受けて、運輸省海上技術安全局船員部は、船員災害防止協会を認定講習機関として、「船舶衛生管理者講習(A)」および「同講習(B)」を設置した。このうち講習(B)については、当協会が1993年度から1997年度まで船員保険会の協力を得て特別講習として実施していたもので、東京・神戸両商船大学乗船実習科を修了し海運企業に採用された者を対象としている。

7・7・2 船員の福利厚生

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う公益団体およびその事業概要は資料7-22のとおりであり、当協会はこれらの団体の事業運営に協力した。

2. VTR 協議会の活動

当協会は、船舶乗組員のために供給するテレビ番組の録画テープについて、著作権処理に関する契約を関係著作権者6団体と、また、番組使用に関する契約を関係放送事業者6社と締結し、その事務処理のために1972年にVTR協議会を設置し、契約の遂行と録画テープを供給する活動を行っている。

1998年度末におけるVTR協議会加盟会社は43社であり、1998年度の録画実績(60分テープ換算)は2,287本(前年度2,532本)であった。また支払った補償使用料は約334万円(前年度約370万円)であった。

7. 船員労働

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の1998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。

の成果のうち、とくに船員労務管理上重要と思われる事項について広く海事関係者に周知することを目的として、講演会の開催および出版事業を行っているが、1998年度については、諸般の事情により実施を見送った。

3. 海上労働科学研究会の活動

同研究会は、海上労働科学研究所の調査研究活動

〔資料7—22〕 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 2,708社（36,706人） 漁船 1,361社（20,592人） 計 4,069社（57,298人） （1999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 156社 賛助会員 14,424名 （1999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 34社 （1999年3月31日） 賛助会員 2社	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 86名 賛助会員 27,896名 （1999年3月31日）	医療援護に関する事業 （病院・診療所の運営 無料巡回相談 救急医療 無線医療等） 施設 病院 ⁽⁸⁾ 診療所 ⁽⁹⁾ 看護専門学校 保健指導および疾病予防（訪船診療 予防接種 他） 船員の育英（海員学校生徒を対象に奨学金の貸付） 船内衛生の教育および保持に関する事業 海事図書の発行（「日本船舶医療便覧」他）
船員保険会	船員保険法の施行（1940年）に伴い1941年（昭和16年）設立		船員保険法第57条ノ2に基づく福祉事業を実施 諸施設の運営 施設 病院 ⁽³⁾ 、診療所 ⁽²⁾ 、健康管理センター ⁽⁴⁾ 、健康管理情報センター、船員保険保養所 ⁽²⁷⁾ 、総合福祉センター、健康福祉センター ⁽⁴⁾ 、海外保養所 ⁽¹⁾ 広報出版事業（「船員ほけん」誌 等発行） 保健事業（安全衛生事業、船員保険成人病予防検診 他）
日本船員厚生協会	1943年（昭和18年）日本海運報国財団として設立		船員とその家族に対する宿泊、休憩および慰安に関する事項 他 施設 海員会館
日本船員福利雇用促進センター（福利部）	1978年（昭和53年）6月左記に改組		船員の福利厚生施設の設置、運営および運営に対する資金援助 船員の教養向上のための講習会等の運営 施設 横浜船員サービスセンター 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の貸付等
日本船員福利厚生基金財団	全日海との労働協約に基づいて1964年（昭和39年）設立		厚生施設および病院への資金援助 （財源は労働協約に基づく船主の拠出金等）
日本殉職船員顕彰会	1981年（昭和56年）4月設立	賛助会員 法人 101団体 個人 32名 （1999年3月31日）	殉職船員の追悼行事、功績等の調査および遺族の援護

（注）「運輸省関係公益法人便覧」等による。

8

内航海運

この章のポイント

- 1998年5月に導入された解撤等交付金制度と建造等納付金制度を柱とする「内航海運暫定措置事業」の進捗状況。

- 8・1 内航海運の概況
- 8・2 1998年の内航海運対策
- 8・3 1998年度以降5年間の内航適正船腹量
- 8・4 内航海運暫定措置事業

8・1 内航海運の概況

内航海運の1998年度輸送量は、長引く景気低迷の影響などにより減少傾向に拍車がかかり、5億1,665万トン（前年比4.6%減）輸送貨物量と距離を掛け合わせた輸送活動量は2,270億トンキロ（前年比4.2%減）となった。（資料8-1参照）

しかしながら、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

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、1999年3月末現在、合計7,925隻、392万総トンで、10年前の1989年と比較すると、隻数では16.3%減、トン数では6.9%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図られている。（資料8-2参照）

船齢別に見ると、船齢7年未満の船舶（経済船）が隻数で23%、総トン数で36%となっている。これに対して、船齢14年以上の船舶（老朽船）は隻数で50%、総トン数で30%となっている。平均トン数は、船齢7年未満の船舶では804総トンであるのに対し、船齢14年以上の船舶では305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81.7%と大部分を占めている。なかでも、100総トン以上200総トン未満船が25.6%、400総トン以

【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	-
1988	493,000	130.9	106.6	2,126	140.6	105.6
1989	538,029	142.8	109.1	2,247	148.6	105.7
1990	575,199	152.7	106.9	2,445	161.7	108.8
1991	571,891	151.8	99.4	2,482	164.2	101.5
1992	540,410	143.5	94.5	2,480	164.0	99.9
1993	528,841	140.4	97.9	2,335	154.4	94.2
1994	555,764	147.6	105.1	2,385	157.7	102.1
1995	548,542	145.6	98.7	2,383	157.6	99.9
1996	546,909	145.2	99.7	2,418	159.9	101.4
1997	541,437	143.8	99.0	2,370	156.7	98.0
1998	516,648	137.2	95.4	2,270	150.1	95.8

出所：運輸省「内航船舶輸送統計年報」等
 （注）調査方法が1974年度から変更になったため、1970年度の輸送実績は、これとの接続を考慮して算出した推計値である。

8. 内航海運

上500総トン未満船が19.7%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、495総トンとなっている。(資料8—4参照)

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、1999年3月末現在で6,136(兼業を除く実事業者数:5,624)である。許可事業者は運送事業者が705、貸渡事業者が3,464で合計4,169(実事業者数:3,963)である。届出事業者は運送事業者が1,446、貸渡事業者が521で合

〔資料8—2〕 内航船の船種別船腹量

船種	1989.3.31			1999.3.31		
	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	5,742	1,576,146	274	4,684	1,618,792	346
土・砂利・石材専用船	1,079	424,554	393	990	467,550	472
セメント専用船	186	376,556	2,024	198	445,736	2,251
自動車専用船	60	148,004	2,467	62	237,195	3,826
油送船	1,811	862,495	476	1,516	907,931	599
特殊タンク船	590	281,881	478	475	245,358	517
合計	9,468	3,669,636	388	7,925	3,922,562	495

出所：運輸省海上交通局資料

(注) 内外航併用船及び港運併用船を含み、塩の二次輸送、原油の二次輸送及び沖縄復帰に係る石油製品用許認可船は含まない。

〔資料8—3〕 内航船の船齢別船腹量

区分	1989.3.31			1999.3.31						
	隻数	構成比(%)	千総トン	構成比(%)	平均総トン	隻数	構成比(%)	千総トン	構成比(%)	平均総トン
合計	9,228	(100.0)	3,652	(100.0)	396	7,706	(100.0)	3,880	(100.0)	503
7年未満(経済船)	1,975	(21.0)	1,138	(31.0)	576	1,744	(23.0)	1,402	(36.0)	804
7年以上(老朽、不経済船)	7,253	(79.0)	2,513	(69.0)	347	5,962	(77.0)	2,478	(64.0)	416
うち7年以上14年未満(うち不経済船)	1,913	(21.0)	1,087	(30.0)	568	2,122	(27.0)	1,305	(34.0)	615
14年以上(うち老朽船)	5,340	(58.0)	1,426	(39.0)	267	3,840	(50.0)	1,173	(30.0)	305

出所：運輸省海上交通局資料

(注) 塩の二次輸送、原油の二次輸送及び沖縄復帰に係る石油製品許認可船以外の船舶(船齢不詳の船舶を除く。)を対象とした。

〔資料8—4〕 内航船の船型別船腹量

船型 (総トン)	1989.3.31				1999.3.31			
	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	2,574	(27.1)	100,947	(2.8)	2,198	(27.7)	75,454	(1.9)
100トン以上 200トン未満	3,179	(33.6)	558,586	(15.2)	2,032	(25.6)	358,404	(9.1)
200トン以上 300トン未満	421	(4.4)	110,869	(3.0)	355	(4.5)	92,988	(2.4)
300トン以上 400トン未満	319	(3.4)	112,144	(3.0)	333	(4.2)	117,399	(3.0)
400トン以上 500トン未満	1,598	(16.9)	770,619	(21.0)	1,560	(19.7)	756,033	(19.3)
500トン以上 700トン未満	622	(6.6)	418,612	(11.4)	543	(6.9)	363,653	(9.3)
700トン以上 1,000トン未満	243	(2.6)	232,580	(6.3)	294	(3.7)	254,126	(6.5)
1,000トン以上 2,000トン未満	242	(2.6)	355,044	(9.7)	237	(3.0)	350,654	(8.9)
2,000トン以上 3,000トン未満	120	(1.2)	313,768	(8.6)	141	(1.8)	384,927	(9.8)
3,000トン以上 4,500トン未満	94	(1.0)	338,618	(9.2)	128	(1.6)	470,830	(12.0)
4,500トン以上 6,500トン未満	43	(0.5)	233,554	(6.4)	69	(0.9)	363,458	(9.3)
6,500トン以上	13	(0.1)	124,295	(3.4)	35	(0.4)	334,636	(8.5)
合計	9,468	(100.0)	3,669,636	(100.0)	7,925	(100.0)	3,922,562	(100.0)
(平均総トン数)			388				495	

出所：運輸省海上交通局資料

(注) 内外航併用船及び港運併用船を含み、塩の二次輸送船、原油の二次輸送船及び沖縄復帰に係る石油製品用許認可船は含まない。

計1,967(実事業者数:1,944)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91.7%を占めている。

また、許可運送事業者の扱船腹を見ると、使用船腹量別構成で2,000総トン未満が56.7%を占めている。一方、許可貸渡事業者は、貸渡船腹量別構成で500総トン未満が65.2%、貸渡隻数別構成で0隻または1隻が69.8%を占めている。(資料8—8参照)

〔資料8—5〕 内航海運事業者数

(単位:社)

区 分	1989 3 31			1999 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	755	1,632	2,387 (2,168)	705	1,446	2,151 (1,961)
貸渡事業者数	4,408	800	5,208 (5,122)	3,464	521	3,985 (3,909)
計	5,163 (4,960)	2,432 (2,400)	7,595 (7,036)	4,169 (3,963)	1,967 (1,944)	6,136 (5,624)

出所:運輸省海上交通局資料

(注)()内は実事業者数である。なお、許可事業と届出事業、運送業と貸渡業を兼業している業者もあるため、合計値は一致しない。

〔資料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
1970.3.31	1,175	9,129	10,304	1969.10.1 許可制完全実施
1972.3.31	897	6,057	6,954	1971.8.1 許可の対象を100総トン以上に変更
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	
1999.3.31	705	3,464	4,169	

出所:日本内航海運組合総連合会

〔資料8—7〕 業種別許可事業者の資本金別構成

1999 3 31

区 分	個 人	資本金別構成					合 計	
		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		
運 送 業	事業者数	16	155	317	75	95	47	705
	構成比(%)	2.3	22.0	45.0	10.6	13.5	6.7	100.0
貸 渡 業	事業者数	656	1,260	1,338	78	80	52	3,464
	構成比(%)	18.9	36.4	38.6	2.3	2.3	1.5	100.0
合 計 (実事業者数)	事業者数	670	1,396	1,568	129	126	74	3,963
	構成比(%)	16.9	35.2	39.6	3.3	3.2	1.9	100.0

出所:日本内航海運組合総連合会

(注)合計欄は実事業者数であり、運送事業と貸渡事業を兼業している業者もあるため、合計値が一致しない。

〔資料8—8〕 内航許可事業者概要

- (1) 使用船腹量別にみた運送事業者数 1999 3 31

使用 船 腹 量	事業者数	構成比(%)
200総トン未満	92	13.0
200総トン以上 1,000総トン未満	169	24.0
1,000総トン以上 2,000総トン未満	139	19.7
2,000総トン以上 5,000総トン未満	147	20.9
5,000総トン以上 10,000総トン未満	77	10.9
10,000総トン以上	81	11.5
合 計	705	100.0

- (2) 貸渡船腹量別にみた貸渡事業者数 1999 3 31

貸 渡 船 腹 量	事業者数	構成比(%)
200総トン未満	1,418	40.9
200総トン以上 300総トン未満	108	3.1
300総トン以上 500総トン未満	733	21.2
500総トン以上 1,000総トン未満	525	15.2
1,000総トン以上 2,000総トン未満	337	9.7
2,000総トン以上	343	9.9
合 計	3,464	100.0

- (3) 貸渡隻数別にみた貸渡事業者数 1999 3 31

貸 渡 隻 数	事業者数	構成比(%)
0 隻	452	13.1
1 隻	1,965	56.7
2 隻	627	18.1
3 隻	226	6.5
4 隻	98	2.8
5 隻 以上	96	2.8
合 計	3,464	100.0

出所:(1)~(3)とも日本内航海運組合総連合会

8・2 1998年度の内航海運対策

日本内航海運組合総連合会は、内航海運対策の目標や、その目標を実現するための方法を記した要綱である1998年度の内航海運対策要綱を以下のとおり決定した。

I 対策の目標

平成10年3月6日付の海運造船合理化審議会の報告及び平成10年3月31日付の閣議決定の趣旨を踏まえ、中小零細事業者に配慮しつつ船腹調整事業への依存の解消に向けて、納交付金制度を基本とする内航海運暫定措置事業を実施するとともに、内航海運業の経営の安定と地位の向上を目的として、「内航海運の環境整備推進のための計画について」に基づき、構造改善等の環境整備対策及びその他の諸対策を実施する。

II 目標実現の方法（当該年度の主な対策）

1. 既存船の引当資格について所要の措置等を講ずるため以下の内容を骨子とする内航海運暫定措置事業を実施する。

- (1) 解撤等交付金：引当資格のある自己所有船を解撤等する事業者に対し引当資格トン数に応じた交付金を交付する。

- (2) 建造等納付金：船舶建造等する者は、新造船のトン数に応じた納付金を納付する。ただし新造船には引当資格を認めない。
- (3) 交付金の交付のために必要な資金は金融機関から調達するが、公的融資の活用も図る。船舶建造者等が納付する納付金によって、金融機関からの借入金を返済する。

2. 内航海運における構造改善等の環境整備対策を推進する。

- (1) 自己資本の充実
- (2) グループ化・協業化等の推進
- (3) 船舶建造の円滑化
- (4) 船腹需給の適正化
- (5) 運賃、用船料の適正化
- (6) 船員の安定的確保
- (7) 輸送の効率化
- (8) 取引関係の優越的地位の濫用防止と受注機会均等化
- (9) 共済事業創設の検討

3. 海運組合を支援する等その他の諸対策を講じる。

8・3 1998年度以降5年間の内航適正船腹量

海運造船合理化審議会は、1998年9月29日、内航部会（部会長：宮本春樹運輸施設整備事業団理事長）を開催し、運輸大臣より諮問のあった「内航海運業の用に供する船舶の平成10年度以降5年間の各年度の適正な船腹量について」を審議、同日付けで答申した。（資料8—9参照）

適正船腹量の策定は、内航海運業法第2条の2第1項の規定に基づき実施されるものであり、内航海運業者に船舶建造の中長期的な指針を与えるとともに、運輸大臣が船腹量の最高限度を設定するか否かを判断する基準となるものである。

この適正船腹量は、主要内航貨物の需給状況およ

びその他の経済事情を勘案し、貨物船、セメント専用船、油送船など6船種ごとに設定、告示される。

同答申によると、1998年6月30日現在の現有船腹量393万総トン、同年度の適正船腹量360万総トンに比して9.3%（33万総トン）過剰となっている。船種別に見ると、貨物船の現有船腹量では6.5%（10万総トン）、油送船では11.1%（9万総トン）過剰となっており、今後5年間船腹過剰が続く見通しが出された。また、その他の船種では、自動車専用船・特殊タンク船が5年間、セメント専用船が4年間、土・砂利・石材専用船が3年間、それぞれ船腹過剰が続くとの見通しが出された。

〔資料8—9〕 1998～2002年度の内航適正船腹量

（単位：千総トン）

船 種	現有 船腹量 (1998.6.30)	適 正 船 腹 量				
		1998年度	1999年度	2000年度	2001年度	2002年度
貨 物 船	1,683	1,580 (103)	1,627 (56)	1,635 (48)	1,650 (33)	1,667 (16)
セメント専用船	442	424 (18)	439 (3)	440 (2)	441 (1)	442 (0)
自動車専用船	170	147 (23)	161 (9)	161 (9)	161 (9)	161 (9)
土・砂利・石材 専 用 船	468	381 (87)	428 (40)	428 (40)	516 (48)	489 (21)
油 送 船	919	827 (92)	818 (101)	810 (109)	808 (111)	797 (122)
特殊タンク船	249	239 (10)	248 (1)	247 (2)	247 (2)	247 (2)

出所：平成10年運輸省告示第525号（平成10年10月9日）

（注）1.（ ）内は、1998年6月30日現在の船腹量に対する過剰船腹量である。
2. 内外航併用船を含み、埠の二次輸送船、原油の二次輸送船及び沖縄復帰に係る石油製品用許認可船は含まない。

8・4 内航海運暫定措置事業

1. 暫定措置事業の導入までの経緯

内航海運では、1960年代より、船腹の建造に際し一定の比率（引当比率）の既存船の解撤を求めるというスクラップ・アンド・ビルド方式による船腹調整事業が実施され、これまで船腹需給の適正化、内航海運業者の経営安定、船舶の近代化等の推進という役割を果たしてきた。

しかしながら、規制緩和の流れを受け、1995年6月5日、海運造船合理化審議会が取りまとめた「今後の内航海運対策について」において「内航海運業の活性化及び構造改善の推進を図るため、船腹調整事業の計画的解消を図り、市場原理をより強く働かせるべきである」との指摘がなされ、同年12月には、行政改革委員会意見として「船腹調整事業の計画的解消に向けて直ちに取り組む」との意見が取りまとめられた。これらを踏まえ、1996年12月および1997年3月には、船腹調整事業の解消時期の前倒しを検討することなどについて閣議決定された。

船腹調整事業が30年以上の長期にわたり実施されるなかで、既存船の引当資格は財産的な価値を有す

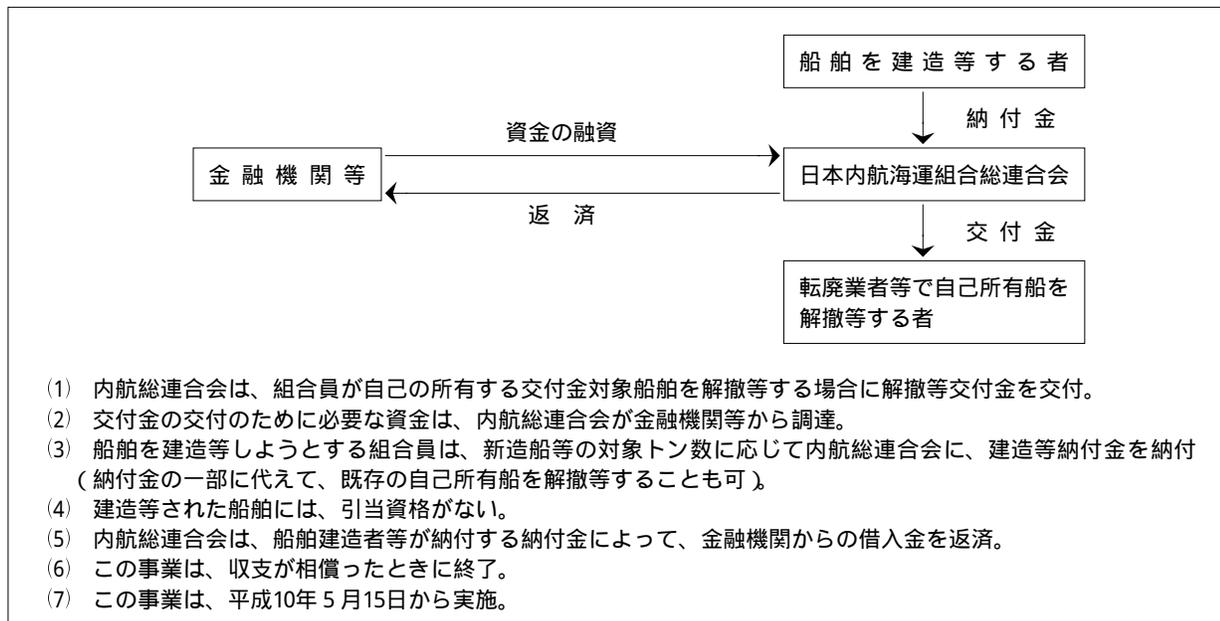
るものとして認知されてきた。引当資格は企業会計上資産として評価されるとともに税務上も相続等の際、課税対象とされ、金融機関からも融資の際に担保または含み資産として評価されていたため、単に船腹調整事業を解消するだけでは、引当資格の財産的価値が消滅することになり、事業経営に多大な影響を与え、社会問題となる恐れがあった。

このような状況を受けて、海運造船合理化審議会内航部会は、1998年3月、船舶を解撤する転廃業者等に対し、解撤する船腹量に応じて交付金を交付するとともに、船舶を建造する者から建造する船腹量に応じた納付金を納付させる内航海運暫定措置事業を導入することによって、引当資格の財産的価値について所要の手当てを行いつつ、現在のスクラップ・アンド・ビルド方式による船腹調整事業を解消すべきであるとの報告書を運輸大臣に提出した。

2. 暫定措置事業の実施

内航海運暫定措置事業は、運輸大臣が平成10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

〔資料8—10〕 内航海運暫定措置事業の概要



出所：日本内航海運組合総連合会

き、内航海運組合法上の調整事業として同日より実施されたものであり、その概要は以下のとおりである。（資料8—10参照）

I 内航海運暫定措置事業

以下を骨子とする事業を内航海運暫定措置事業規程に基づき、運輸大臣認可のあった日より実施する。

1. 解撤等交付金の交付

(1) 交付対象者

平成10年3月31日以前に日本内航海運組合総連合会（以下「総連合会」という。）の建造等承認を受け、平成11年9月30日までに船舶原簿に登録した船舶（登録の対象外の船舶にあっては同日までに竣工したもので、総連合会が管理する保有船腹調整規程に基づく引当資格台帳に記載されている船舶（ただし、平成15年4月1日以降は、船令15年以下のものに限る。）を解撤等した者に交付金を交付する。

(2) 交付金の単価

貨物船（引当資格重量トン当たり）：

初年度11万円、2年度10.5万円、3年度10万円、

4年度9.5万円、5年度9万円

油送船（引当資格立法メートル当たり）：

初年度6万円、2年度5.5万円、3年度5万円、
4年度4.5万円、5年度4万円

特殊貨物船（引当資格重量トン当たり、ただし曳船は馬力当たり）：

油送船と同一額を上限額として、別に定める額とする。

ただし、平成15年4月1日以降は、内航海運暫定措置事業の収支状況等を踏まえ船種別に見直しを行う。

(3) 交付額

解撤等交付金の交付申請を行った年度の単価で計算した額を交付する。

(4) ただし、次に該当するものについては、直ちに当該交付金を総連合会に返戻しなければならないものとし、その取り扱いに関する細則は、理事会の議決を経て別に定める。

① 解撤等交付金の交付を受けた者が、不正にこれを受けたことが判明した場合

② 解撤等交付金の交付を受けた者が、内航運送

の用に供する内航海運暫定措置事業の対象外船舶（特殊タンク船及びセメント専用船を除く。）を建造等した場合

- ③ ロールオン・ロールオフ船、コンテナ専用船に係る解撤等交付金の交付を受けた者が、理事会の議決により定められたモーダルシフト船を建造等又は用船したとき
- ④ 解撤等交付金の交付を受けた者が、本事業の遂行を著しく阻害した場合

2. 建造等納付金の納付

(1) 納付者

平成10年4月1日以降に総連合会の建造等認定を受けて船舶（セメント専用船及び特殊タンク船を除く。）を建造等する者。

(2) 納付金単価

貨物船（建造船の重量トン当たり） 油送船（建造船の立方メートル当たり）	}	1.(2)の交付金単価に 1.5万円を加えた単価とする。
--	---	---------------------------------

特殊貨物船（建造船の重量トン当たり、ただし曳船は馬力当たり）

油送船の交付金単価に1.5万円を加えた単価を上限額として別に定める額とする。

ただし、平成13年4月1日以降は内航海運暫定措置事業の収支状況等を踏まえ、船種別に見直しを行う。

(3) 納付額

建造等の申請を行った年度の単価で計算した額を納付する。ただし、建造等する船舶に相当する船種の自己所有船【平成10年3月31日以前に総連合会の建造等承認を受け、平成11年9月30日までに船舶原簿に登録した船舶（登録の対象外の船舶にあつては同日までに竣工したもの）で、総連合会が管理する保有船腹調整規程に基づく引当資格台帳に記載されている船舶】を解撤等する者は、当該船舶が有する引当資格（建造等する船舶の重量トン数等を限度とする）に建造等の申請を行っ

た年度の交付金の単価を乗じた額の納付を免除される。

- (4) 建造等納付金の納付は借入金の完済及び解撤等交付金の予定額の造成まで継続するものとする。

3. 平成10年4月1日以降に総連合会の建造等認定を受けた船舶は引当資格を有さない。

4. モーダルシフト船の取扱い

モーダルシフトの担い手となるコンテナ専用船、ロールオン・ロールオフ船については、理事会の議決を経て、その建造等納付金の額を減額することができるものとする。

5. 長期積荷保証船の取扱い

長期積荷保証船の内航海運暫定措置事業上の取扱いについては、従来の関係団体との合意の趣旨に沿って、別途関係団体と協議して決める。

6. 平成10年4月1日以降に総連合会の内航海運暫定措置事業により解撤等区分を海外売船として建造等納付金免除又は解撤等交付金交付の認定を受けた船舶については海外売船納付金は不要とする。

II 既存船の取扱い

1. 平成10年3月31日以前に総連合会の承認を受けて建造等及び解撤等を行う船舶【平成11年9月30日までに船舶原簿に登録した船舶（登録の対象外の船舶にあつては同日までに竣工したもの）で、総連合会が管理する保有船腹調整規程に基づく引当資格台帳に記載されている船舶】については、保有船腹調整規程により取扱うものとする。

2. 違反船の正常化

平成10年3月31日現在、違反船の正常化並びに台船、はしけ及びプッシャー・バージの正常化手続き中の船舶については、平成11年9月末までに正常化手続きを完了するよう「違反船の正常化取扱い準則」

8. 内 航 海 運

(平成9年6月12日第415回理事会承認)及び「台船、はしけ及びプッシャー・バージの取扱い準則」(平成8年12月12日第408回理事会承認)により措置するものとする。

なお、同事業による平成10年度の建造認定実績および解撤等交付金認定状況、平成10年度未までの解撤等交付金交付状況は、資料8-11のとおりとなっている。

〔資料8-11〕

(1) 内航海運暫定措置事業による建造認定実績

	貨 物 船						油 送 船					
	建造船(A)		引当船(B)		(A) - (B)		建造船(A)		引当船(B)		(A) - (B)	
1998年度	隻数	総トン	隻数	総トン	隻数	総トン	隻数	総トン	隻数	総トン	隻数	総トン
		25	106,100	11	19,228	14	86,872	6	8,064	6	7,442	0

(2) 1998年度 内航海運暫定措置事業による解撤等交付金認定状況

船 種	隻 数	対象トン数	交付金決定額(千円)
一般貨物船	302	322,169	35,353,395
特 殊 船	160	146,976	7,180,864
曳 船	27	24,574	242,594
油 送 船	220	310,912	18,582,490
合 計	709	804,631	61,359,343

(3) 1999年3月31日までの解撤等交付金交付状況

隻 数	対象トン数	交付金決定額(千円)
393	417,393	32,609,424

出所：(1)～(3)とも日本内航海運組合総連合会

9

調査および広報

この章のポイント

- ・各国の定航大手船社を対象とした海運経営者マインド調査を実施。

- 9・1 調査関係
- 9・2 広報活動

9・1 調査関係

当協会は、海運政策・経営に資する調査ならびに情報の収集を行い、当協会活動全般に反映させていくとともに、基礎的事項を中心とした統計・資料の整理と蓄積を行い、会員会社ならびに関係方面の利用に資している。

1 . 商船船腹量に関する的確な数量把握

世界および日本の商船船腹について、その構成および建造・消失等の数量を的確に把握すべく、以下の活動を行った。

- (1) 「日本商船船腹統計(1998)」資料のとりまとめ
1972年以来、毎年7月1日現在における日本国籍を有する100総トン以上の鋼船(漁船、雑船は除く)の実態を調査し、「日本商船船腹統計」資料として取り纏めている。

これによると、1998年央の日本商船船腹量は6,535隻、1,685万総トン、2,479万重量トンであり、前年と比較して221隻(3.3%)、728万総トン(4.1%)、136万重量トン(5.2%)の減少となっている。

従来、本資料は「印刷物」として刊行していたが、今年度はコンピューターのデータ形式でとりまとめるに留めた。しかし、その概要は「海運統計要覧1999」に掲載した。

- (2) 2,000総トン以上の日本籍外航船の四半期毎における船腹量の増減調査

「国際船舶制度」の実現促進を図るための基礎資料を得るために、2,000総トン以上の日本籍外航船の3ヵ月毎における船腹量の増減調査を行い、変動量の早期把握に努めている。本調査による1999年1月1日現在の船腹量は、164隻、1,156万総トンとなっている。

- (3) 「ロイド統計による1997年末における世界船腹」の作成

1970年以来、ロイド船級協会発表の諸資料を活用して題記取りまとめを行ってきた。

1998年度においては、“World Fleet Statistics December1997”などのデータに基づいて、世界船腹の現有量、建造量、消失量を相互に関連付けて再編・整理した題記資料を作成した。その概要は「海運統計要覧1999」に掲載した。

2 . 海運に関する資料・情報の収集・整理

当協会は、海運とこれを取り巻く諸状況について、内外の資料、情報等を収集・整理している。1998年度には、その一環として次の活動を行なった。

- (1) 「船協海運年報1998」の刊行

1957年以来、わが国海運の活動や国際情勢ならびに当協会の諸施策や対応などを記録することを編集方針として「船協海運年報」を発行しているが、その1998年版を刊行した。

- (2) 「海運統計要覧1999」の刊行

9 . 調査および広報

1970年以来、船腹量、輸送活動、海運市況など海運に関する国内・外の諸統計および資料のほか、海運に関係の深い一般経済、関連産業の諸統計を収録した「海運統計要覧」を発行しているが、その1999年版を刊行した。

3 . 海外調査等

次の海外調査等を行った。

(1) 海運経営者マインド調査 (1999年2～3月、アジア・欧米)

アジア・北米・欧州間において定期航路を運営している大手船社を対象に、現在の定期船社間に共通認識を醸成することを目的として、最近のトピックスに関し、アンケート調査とヒアリングを実施した。主な設問項目は次のとおり。

1 情報化については、定期船運賃の採算性を瞬時に判断できるシステムが稼働している船社は3割、開発中が7割との回答を得た。②アライアンス・同盟については、アライアンスに満足してい

る会社が8割を超えた。③運賃・船腹については、7割の船社が同盟の弱体化を予測している。

(2) SECOJ 国際船舶制度推進事業海外調査への対応 (1999年3月、欧州)

欧州主要国における海運当局の自国海運支援策と船舶管理会社の活動実態を調査することを目的として、SECOJ が実施した海外調査に参加した。

ノルウェーでは、同国貿易産業省海運局・大蔵省税務局を訪問、NIS 船制度やトン税 (運航トンベース法人税) の内容や導入の効果等につき、説明を受けた。

また、モナコ・イギリス (グラスゴー)・ノルウェーの船舶管理会社、イギリス (グラスゴー) の商船学校を訪問し、シニア・オフィサーとして活躍している途上国等の船員の状況や、今後の船員市場の需給動向等につき意見交換を行った。

(3) 欧州各国における税制調査 (1999年2月、欧州)

欧州海運先進国で主流になりつつあるトン税方式による課税制度等について調査した。

9・2 広報活動

当協会は、海運政策の重要性等について、オピニオンリーダーや報道関係者など関係各位に対し、経済誌、機関紙「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ている。

また、会員会社に対し、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、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。

詳細は以下の通りである。

9・2・1 政策広報

オピニオンリーダーや報道関係者などに対し、海運政策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

「週刊東洋経済 (平成10年10月24日号)」に、船舶の特別償却制度などの海運税制をメインテーマとした河村会長と福島敦子さん (キャスター) との対談記事を掲載した。また、「週刊ダイヤモンド (平成10年10月31日号)」にも同様のテーマで、生田広報担当副会長と小平桂子アナットさん (キャスター) との対談記事を掲載

した。

② 運輸省広報誌「トランスポート」への広告掲載

題記広報誌には、1986年より、船種毎の設備・荷役方法、また船舶機器などを分かり易く解説した広告記事「海運最前線シリーズ」を掲載しており、現在は、会員各社の船舶を紹介したものを掲載している。各号のタイトルは次の通りである。

1998年8月号：OJI CARISSA（チップ専用船／太平洋海運）、9月号：室蘭丸（タンカー／東京タンカー）、10月号：にっぽん丸（外航客船／商船三井客船）、11月号：DELPHINUS LEADER（自動車専用船（PCTC）／日本郵船）、12月号：RIVER SPRING（プロダクトタンカー／川崎汽船）、1999年1月号：日王丸（混載自動車専用船（CGC）／北星海運）、2月号：愛宕山丸（鉱炭兼用船／商船三井）、3月号：翔鵬丸（石炭専用船／新和海運）、4月号：神加丸（RORO船／栗林商船）、5・6月合併号：名友丸（石灰石専用船／三洋海運）、7月号：ほくれん丸（RORO船／川崎近海汽船）

(2) 機関紙「せんきょう」及び各種パンフレットによる広報

① 機関紙「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、会員はじめ関係各方面に広く配布した。

② 「SHIPPING NOW 1998 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パンフレット「SHIPPING NOW 1998 日本の海運」を発行し、会員及び関係官庁等の他、マスコミ関係者や大学教授、小中高社会科教師・教育委員会、上場企業社長、およびシンクタンク等に幅広く配布した。

③ 「JAPANESE SHIPPING 1998」の発行

わが国海運の現状及び当協会の活動を英文にて取りまとめた題記パンフレットを発行し、当協会会員の他、諸外国の海運関係機関および在外日本公館等に広く配布した。

(3) 報道関係者向け広報

① 定例記者会見等の開催

当協会定例理事会開催日に、一般紙海運担当記者および海運専門紙記者を対象とした記者会見を夫々実施するとともに、記者との懇談会等も随時行った。

② 専門紙記者視察研修会

平成10年7月10～11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（釧路港、王子製紙および日本製紙釧路工場の見学）を開催した。

③ 論説委員を対象とした視察会の開催

平成10年11月13日、一般紙等の論説委員を招いて、海運の実態などを理解頂くための視察会（コンテナヤードおよび港の見学）を横浜において開催した。

9・2・2 会員向け、学校・学生向け広報

当協会会員会社に対しては、迅速な海運関係情報の提供を行うため、また学校・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てもらうため、以下活動を行った。

(1) 会員向け広報

① 「船協情報」の送付

会員に対し、当協会発信のプレスリリース等を中心とした内容の「船協情報」（FAXによる情報配信）を合計23回行った。

② 「平成11年度海運講習会」の実施

平成11年3月30日、会員会社の平成11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目的で海運講習会を開催した。

本講習会には会員会社22社・関連会社1社から113名（総合職83名、一般職30名）の受講参加者があり、河村会長の挨拶をはじめ生田副会長、杉本忠明氏（産経新聞読者サービス室長）、星野哲郎氏（作詞家）、三木尚子氏（コンサルタント）および堀康雄氏（日本郵船船長）の講演の他、映画「日本の海運」の上映を行った。

(2) 学校・学生向け広報

① 教師向けセミナーの開催

平成10年7月31日、石油連盟と共同で、東京都小学校社会科研究会の先生方約90名を対象として、京葉シーバースおよびコスモ石油（株）の見学、ならびに海運・石油関係の説明会を開催した。

② 学生新聞および学年誌への広告掲載

平成10年7月20日付の「毎日中学生新聞」に、海運の役割や重要性を解説した広告を掲載した。

また、学習研究社の「5年の学習」の平成10年11月号から平成11年3月号までの5回にわたって、「衣・食・住・エネルギー・内航」の夫々を題材とした広告を掲載した。

③ 子供向けパンフレット「わくわく海運丸」の発行

海運の重要性について、たくさんの絵を用いて分かりやすく説明した子供向けパンフレットを制作し、全国の海洋・物流関係博物館などに広く配布した。

④ 壁新聞の制作および教師向け雑誌への広告掲載

小学校の先生方に授業等で使用してもらうことなどを目的に、小学校の先生方の研究団体である全国小学校社会科研究協議会（東京都小学校社会科研究会）の監修を得て壁新聞を制作し、全国の多くの小学校に配布した。

また、学習研究社の教師向け雑誌「教育ジャーナル12月号」に、教師が企画した海運に関する

授業展開案記事を掲載した。

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3作を制作すべく（2年計画の1年目）、海運に関わる環境問題を題材とした「船と地球環境（仮題）」の企画立案およびシナリオ制作等を行った。

(3) 「海の日」関連広報

① 「第8回海のシンフォニーファミリーコンサート」の実施

平成10年7月19日、東京渋谷のNHKホールにおいて、運輸省および日本放送協会の後援の下、約20,000名もの応募者の中から抽選で選ばれた約3,000名を招待して題記コンサートを開催した。

今回は「海を渡った音楽」をテーマに、まず第1部ではヘンデルの組曲で幕を開け、次にガーシュウインの「サマータイム」、ラプソディー・イン・ブルー」などへ続き、観客を音楽の旅へといざなった。また、第2部はジャズのヒットナンバーメドレーで始まり、ヨハン・シュトラウスⅡ世の「皇帝円舞曲」、滝廉太郎の「荒上の月」などで構成した。

黒田あゆみさん（NHKアナウンサー）の司会・進行のもと、世界的に活躍されているソプラノの柴田智子さん、テノールの黒田晋也さん、そして演奏には小松長生氏指揮の新日本フィルハーモニー交響楽団、上柴はじめカルテット、ピアニストの三船優子さんを迎え、それぞれの曲に関する様々なエピソードを交えつつ世界の名曲を披露して頂いた。

なお会場では例年通り、(社)日本水難救済会による「青い羽根募金」に協力を行った。

② ラジオ番組への参加

平成10年7月20日に約10分間、海の日をテーマに河村会長と女性アナウンサーとのやりとりをラジオ短波で放送した。

(4) 船協ホームページの制作

当協会の概要、組織図、会員会社の紹介など
を見やすく掲載したホームページを制作した
(<http://www.jsanet.or.jp>)。

日本船主協会の現状

1. 日本船主協会の現状

1. 日本船主協会の現状

当協会（社団法人日本船主協会：The Japanese Shipowners' Association）は、公共の福祉のために海運業に関する諸般の調査および研究を行い、その公正、自由な事業活動を促進し、わが国海運業の健全な発展に寄与することを目的として1947年6月5日に設立された。

この目的を達成するため、次のような事業を行っている。

- (1) 海運業に関する諸般の調査、研究および広報。
- (2) 海運業に関する統計の作成ならびに資料および情報の収集。
- (3) 海運業に関し、政府、議会、その他に対する意見の開陳。
- (4) 海運業に関する労務事項の処理。ただし会員より特に委任があった場合にかぎる。

(5) 会員相互の親睦および意見の交換。

(6) その他、本会の目的を達成するために必要な事業。

当協会の会員は総トン数100トン以上の船舶の所有者、賃借人ならびに運航業者であって日本国籍を有する者によって構成されている。

1999年4月1日現在の会員は124社で、昨年に比べ12社減少した。これは会員会社間の合併の他、内航会社の退会による。

また、1999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2,747隻、船腹量は6,509万9,960G/T、9,750万8,960D/Wであり、うち所有船は401隻、1,077万2,186G/T、1,625万3,143D/Wである。

2. 第51回通常総会

当協会は、第51回通常総会を1998年6月17日(水)午後1時より、東京都千代田区平河町2丁目6番4号、日本海運倶楽部において、会員135社中132社(本人出席45社、書面表決および委任出席87社)の出席を得て開催した。

総会は河村会長が議長となり、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9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10年度事業計画、収支予算および会費徴収方法承認について

第3号議案 決議について

第4号議案 平成9年6月開催の通常総会以降における役員異動の承認について

決議

わが国は、アジアの通貨危機や国内経済の先行き不透明感による企業・消費者マインドの萎縮などにより、資産デフレや金融システム不安が拡大し、深刻な不況に直面している。

このような状況を打開し、わが国経済が内外の信頼感を回復するためには、効果的な景気対策や金融機

関の貸し渋りの解消などとともに、経済社会体制全般にわたる抜本的改革が必要とされている。

外航海運業界においては、世界単一市場での競争に勝ち抜くため、諸外国海運企業と同等の経営効率を達成するための企業努力を行っている。しかしながら、わが国特有の諸制度及び慣習が依然大きな障害となっており、当協会は、港湾に係る諸問題や自由な事業展開にあたっての障害等を早急に改善するため大胆な構造改革の実行を働きかけていく必要がある。

また、ようやく実施段階に入った国際船舶制度については、実効性ある制度の確立に向けて取り組んでいく。

さらに人類共通の財産である海を利用して輸送サービスを提供するわれわれにとって、海洋環境問題は自らの活動の場の問題として極めて重要な課題であり、安全運航の徹底を引き続き強力に推進するとともに、国際的にさまざまな角度から対応が求められているサブスタンダード船排除問題については、当協会としても主導的な役割を果たしていく所存である。また、事故防止のためには、輻輳水域における航行環境の改善等につき関係方面の理解を得ることとしたい。

一方、厳しい経済環境のなかで内航海運業界の一大政策転換が行われた。内航海運にあっては、船腹調整制度の解消に向けた内航海運暫定措置事業に取り組むとともに、構造改善のための環境整備を推進し、引き続き国内物流の大動脈としての安定した役

割を果たしていかなければならない。当協会としても関係団体と連携し、その施策の推進・バックアップに努めていくこととする。

かかる認識のもと、下記の項目によって、わが国海運企業の発展を期するものである。

記

1. 国際船舶制度の円滑な推進等による日本商船隊の競争力強化
 - ・実効性ある外国海技資格受有者の承認制度の確立
 - ・国際水準を考慮した海運関係税制の改善と諸税の軽減
 - ・支配外国籍船に対する融資拡充等必要な財政資金の確保
 2. 諸外国と同等の競争環境整備に向けた構造改革の推進
 - ・時代にそぐわなくなった海運関係諸法制の抜本的見直しと海運企業の自由な事業活動を阻害する各種規制の撤廃港湾関連諸制度の改革
 3. 船舶の安全運航と海洋環境の保全
 - ・関係方面との連携によるサブスタンダード船の排除と老朽船の解撤促進
 - ・安全運航の徹底と環境保護対策の推進
 - ・中ノ瀬航路の浚渫等航路整備の推進と航行環境の改善
 4. アジア船主フォーラム等を通じた健全な航路運営環境の回復
- 以上決議する。

3. 役員一覧(1999年4月1日現在)

【会長】

日本郵船 取締役社長 河村 健太郎

【副会長】

商船三井 取締役社長 生田 正治

川崎汽船 取締役社長 新谷 功

乾汽船 取締役社長 乾 英文

佐藤國汽船 取締役会長 佐藤 國吉

【常任理事】

日本郵船 取締役社長 河村 健太郎

商船三井 取締役社長 生田 正治

川崎汽船 取締役社長 新谷 功

乾汽船 取締役社長 乾 英文

東京タンカー 取締役社長 松永 宏之

新和海運 取締役社長 谷川 明

第一中央汽船 取締役社長 五月女 眞彦

飯野海運 取締役社長 太田 健夫

佐藤國汽船 取締役会長 佐藤 國吉

神戸船舶 取締役社長 原田 弘

(理事長は常任理事の資格を有する。)

【理事】

旭海運 取締役社長 下玉利 康雄

ブルーハイウェイライン 取締役社長 若杉 高俊

第一中央汽船 取締役社長 五月女 眞彦

イースタン・カーライナー 取締役社長 高井 太郎

八馬汽船 取締役社長 森岡 弘平

堀江船舶 取締役会長 堀江 隆三

出光タンカー 取締役社長 古谷 進

飯野海運 取締役社長 太田 健夫

乾汽船 取締役社長 乾 英文

川崎近海汽船 取締役社長 毛利 盟

川崎汽船 取締役社長 新谷 功

近海郵船 取締役社長 齋藤 正一

神戸船舶 取締役社長 原田 弘

国際エネルギー輸送 取締役社長 緒方 浩文

国際マリントラnsポート 取締役社長 南野 孝一

共榮タンカー 取締役社長 平山 義昭

明治海運 取締役会長 高井 研次

三菱鉱石輸送 取締役社長 泉 浩

ナビックス近海 取締役社長 田村 茂

日本郵船 取締役社長 河村 健太郎

日正汽船 取締役社長 平川 茂

日鉄海運 取締役社長 吉田 慎

商船三井 取締役社長 生田 正治

佐藤國汽船 取締役会長 佐藤 國吉

新和海運 取締役社長 谷川 明

商船三井客船 取締役社長 宮崎 通

田淵海運 取締役社長 田淵 雄一郎

太平洋海運 取締役社長 石川 有一

大洋海運 取締役社長 田中 溥一

東海商船 取締役社長 三宅 弘

東京船舶 取締役社長 稲田 徹

東京タンカー 取締役社長 松永 宏之

雄洋海運 取締役社長 甲斐 勝

(理事長、専務理事および各常務理事は理事の資格

を有する。)

【監事】

神戸日本汽船 取締役社長 小國 重美

佐藤汽船 取締役社長 佐藤 忠男

東朋海運 取締役社長 三澤 夫美雄

日本造船工業会 常務理事 宇都宮 紀

【常勤役員】

理事長 増田 信雄

専務理事 和田 敬司

常務理事 植松 英明 赤塚 宏一

鈴木 昭洋 山下 秀明

【顧問】

山下三郎 熊谷清
永井典彦 相浦紀一郎

堀武夫 松成博茂
小野晋 松岡通夫
近藤鎮雄 根本二郎

< 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 商船三井 取締役社長 生田正治
政策委員会 川崎汽船 取締役社長 新谷功
法務保険委員会
港湾物流委員会 商船三井 取締役社長 堀憲明
海務委員会 第一中央汽船 取締役社長 五月女眞彦
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 谷川明

【部会部会長】

タンカー部会 東京タンカー 取締役社長 松永宏之
オーナー部会 乾汽船 取締役社長 乾英文

近海内航部会 佐藤國汽船 取締役社長 佐藤國吉
客船部会 商船三井客船 取締役社長 宮崎通

【特別委員会委員長】

外航船舶解撤
促進特別委員会 東京タンカー 取締役社長 松永宏之
船員対策
特別委員会 新和海運 取締役社長 谷川明

【地区船主会議長】

京浜地区 日本郵船 取締役社長 河村健太郎 (会長兼務)
船主会議長
阪神地区 乾汽船 取締役社長 乾英文
船主会議長
九州地区 堀江船舶 取締役社長 堀江隆三
船主会議長

(は1999年6月16日現在)

< 評 議 員 >

(議長)

太平洋汽船 取締役社長 秋山滋

(副議長)

日下部建設 取締役社長 山名俊茂

【京浜地区選出】

有村産業 取締役会長 有村喬
旭タンカー 取締役社長 立石信義
東海運 取締役会長 松原宏
大東通商 取締役社長 小宮光三郎
邦洋海運 取締役社長 内藤吉起
日之出汽船 取締役社長 河野廣
宝洋海運産業 取締役社長 児玉常弘
インターエイシアライン 取締役社長 本莊卓弥
神原汽船 取締役社長 神原真人

関汽外航 取締役社長 有井晋
京北海運 取締役社長 小川延夫
栗林商船 取締役社長 栗林宏吉
三井近海汽船 取締役社長 石田隆四
エム・オー・シーウェイズ 取締役社長 梅谷一城
日本マリン 取締役社長 齋藤博
日本海運 取締役会長 村松誠
日産専用船 取締役社長 川名義一
ニッスイ SHIPPING 取締役社長 河西邦夫
日鐵物流 取締役社長 池田幸生
三洋海運 取締役社長 三木孝幸
新和内航海運 取締役社長 守谷行夫
昭和シェル船舶 取締役社長 三浦皓功
昭和油槽船 取締役社長 伊藤雅夫
太平洋汽船 取締役社長 秋山滋

玉井商船	取締役社長	玉井洋吉	新田汽船	取締役社長	新田仲博
反田産業汽船	取締役社長	反田邦彦	大阪船舶	取締役会長	小谷道彦
東京マリン	取締役社長	桑野訓	神鋼海運	取締役社長	岸本堅太郎
鶴見輸送	取締役社長	山崎茂	センコー	取締役会長	澤辺幸雄
上野トランステック	取締役社長	上野孝	辰巳商会	取締役社長	高森昭
ワレウスラインズジャパン	取締役社長	柳瀬誠	東慶海運	取締役社長	長谷部安俊
			東興海運	取締役社長	井高大介

【阪神地区選出】

旭汽船	取締役社長	三輪精一
川鉄物流	取締役社長	中藤礼二
神戸棧橋	取締役社長	岩東詔彦
日下部建設	取締役社長	山名俊茂
日産プリンス海運	取締役社長	長手裕

【九州地区選出】

北九州運輸	取締役社長	荒木敦
松島コールライン	取締役社長	政住重幸
鶴丸海運	取締役社長	鶴丸俊輔

付・資料

船協海運日誌
日本船主協会会員名簿

1998年

- 4・1 運輸省は、ISO規格海上コンテナの積載重量の制限を緩和した。
- 4・2 全日本海員組合と外航労務協会は、1998年度労働協約改定について最終合意した。また、全日本海員組合と内航二船主団体（内航労務協会、一洋会）も、同日妥結した。
- 4・3 IMOの海洋環境保護委員会（MEPC）が3月23日からロンドンで開催され、船舶からの大気汚染の防止、バラスト水中の有害海洋性生物、船舶の防汚塗料の使用による有害影響等について審議を行った。
- 4・9 1998年港湾春闘が妥結した。
- 4・13 次期Sea-NACCS開発推進協議会第17回船舶及び保税・通関合同部会が開催され、次期Sea-NACCS EDI詳細仕様が確定された。
- 日本船舶輸出組合は、1997年度の輸出船契約実績を発表した。それによると、263隻、1,155万3,000%、船価合計は1兆568億円と、G/Tで前年比40.7%増となり、オイルショック時の1973年に次ぐ大量受注を果たしたが、船価は伸び悩んだ。
- 4・14 海運造船合理化審議会海運対策部会が開催され、1997年5月に取りまとめられた報告書「新たな経済環境に対応した外航海運のあり方」に基づく施策の進捗状況について報告された。
- 4・20 大蔵省は1997年度の貿易統計速報（通関ベース）を発表した。それによると、輸出額から輸入額を差し引いた出超額（貿易黒字）は、前年度比79.7%増の1兆4,423億2,100万円となり、5年ぶりに前年実績を上回った。
- 4・21 1997年米国外航海運改革法案（S 414）が上院本会議において、無修正で可決された。（現地時間）
- 4・22 日本人船・機長2名配乗実現のための外国資格の承認制度の創設を含む船舶職員法改正法案が参院本会議で可決され、衆院に送付された。
- 4・24 第77回IMO法律委員会が20日からロンドンで開催され、海上運送に係る旅客の死傷に対する保証のあり方等について審議した。
- OECD海運委員会が23日からパリで開催され、次期議長に運輸省海上交通局の園田良一外航課長が選任された。
- 5・1 運輸省は、客船クルーズ事業振興懇談会の報告書を発表した。それによると、土日を含めた1～3泊程度のショートクルーズの拡大が、クルーズの大衆化を図る上で必要であるとしている。
- 5・11 運輸省は、「若年船員養成プロジェクト」の第一期生の募集を開始した。訓練期間は1998年10月1日から2000年9月30日の2年間で、定員は30名程度。
- 5・15 藤井運輸大臣は、日本内航海運組合総連合会から申請されていた内航海運暫定措置事業の導入を認可した。
- 日本郵船と昭和海運は、1998年10月1日をもっての合併契約書に調印した。
- 5・19 船舶職員法改正法案が、衆院本会議で可決・成立し、国際船舶における日本人船長・機関長2名配乗体制の実現に向けて第一歩を踏み出した。
- 5・20 IMOの第69回海上安全委員会（MSC）が11日からロンドンで開催され、マラッカ・シンガポール海峡の通航方法、インドネシア群島航路帯の指定等を中心に審議が行われた。
- 運輸政策審議会海上交通部（座長・谷川久 船員中央労働委員会会長（成蹊大学名誉教授））が開催され、日本の港湾運送事業の規制緩和について検討を行うため、同部会の下部組織として「港湾運送小委員会」の設置を決定した。
- 当協会の河村会長は定例記者会見で、緊張が高まっているインドネシア情勢に関し、運輸大臣から空港封鎖などが生じた際には邦人救出に対する協力要請があったこと、および正式な要請があれば応じる考えを表明した。
- 5・22 海運大手5社は1998年3月期決算を発表した。それによると、競争激化による定期航路の赤字拡大や不定期船市況の悪化にもかかわらず、自動車船部門の増益、円安や合理化が寄与し、4社が増収増益となった。

- 5・25 第7回アジア船主フォーラム（ASF）が豪州・クイーンズランドで開催され、共同コミュニケーションを採択した。
- 6・9 運輸政策審議会総合部会が開催され、需給調整規制廃止後の交通運輸政策の基本的方向を運輸大臣に答申した。
- 6・11 運輸政策審議会海上交通部（部会長・谷川久船員中央労働委員会会長）は、国内旅客船事業の需給調整規制廃止に伴う環境整備策を運輸大臣に答申した。
- 6・15 運輸省は当協会との「港湾の整備・利用に関する意見交換会」第1回会合を開催し、港湾を巡る現状認識についての意見交換を行った。海上安全船員教育審議会船舶職員部会の20条問題小委員会は、日本人11名フル配乗の近代化P船1隻の混乗化（第三種混乗近代化船）を初めて承認した。
- 6・16 運輸政策審議会海上交通部港湾運送小委員会の第1回会合が開催され、日本の港湾運送事業の規制緩和に関して議論が行われた。日本船舶輸出組合は、5月の輸出船契約実績を発表した。それによると、6隻・14万1,800%と、1994年1月以来の最低記録となった。一方、1月に受注ゼロとなった韓国は、現代重工の受注再開などにより1～5月の累計で日本を127万9,000%上回った。
- 6・17 当協会は、第51回通常総会を開催した。
- 6・18 運輸省は、サブスタンダード船を排除するため、海運に係わる関係業界（船社・荷主・金融・保険等）との連携について検討しているOECD海運委員会における議論に資するため、「第1回OECD海運委員会サブスタンダード船対策勉強会」を開催した。
- 6・18 中央職業安定審議会港湾労働部会が開催され、港湾労働者を円滑に相互融通できるような新制度の創設に向けて審議を開始した。
- 6・26 IMO第6回旗国小委員会が22日からロンドンで開催され、ISMコードの発効に伴う、PSCの統一的な対応等について審議した。
- 7・1 運輸省は同省の海事に関する国際業務を所管する「国際海事政策推進室」を運輸政策局国際企画課内に新設した。
- 7・6 インド洋に面した15カ国がインド洋MOUの設立に署名した。
- 7・8 運輸省は1998年上半期（1～6月）の新造船建造許可実績をまとめた。それによると国内・輸出船合計で212隻・604万%で、暦年ベースでは昨年と同じ分量で推移しており、通年1千万%に迫る勢いであることが明らかになった。
- 7・9 藤井孝男運輸大臣は海上安全船員教育審議会・教育部会に、「わが国の海運をめぐる情勢の変化に対応した船員の教育訓練」を諮問した。
- 7・10 IMOの第6回ばら積み液体およびガス小委員会が6日からロンドンで開催され、有害液体物質の汚染分類等の見直しについて協議した。
- 7・14 日本船舶輸出組合は、1998年上半期（1～6月）の輸出船契約実績を発表した。それによると、72隻・351万%と、%ベースで前年同期比約37.8%の減少となった。
- 7・15 運輸省海上交通局は、平成10年版「日本海運の現況」（海運白書）を発表した。
- 7・24 IMOの第44回航行安全小委員会（NAV）が20日からロンドンで開催され、国際海上人命安全条約（SOLAS）第5章の全面改正などについて審議した。海上安全船員教育審議会・水先部会は「水先人の免許に関する検討会」を開催し、船長履歴の短縮など水先人の免許要件の見直しについて話し合った。運輸政策審議会海上交通部の第2回港湾運送小委員会が開催され、港湾運送事業の参入規制の撤廃など港運の規制緩和問題について、船社や荷主など利用者、また港湾労働者等関係者が意見交換を行った。
- 7・28 本年5月のインドネシア危機に際して、在留邦人の輸送などで尽力したとして運輸省より当協会へ感謝状が贈呈された。
- 7・29 日米両国政府は、2国間条約協議を開催し、港湾荷役に関する事前協議制度の改善をめくり、米連邦海事委員会（FMC）が邦船社に課

した制裁行為が、日米通商航海条約に違反するかどうかを議論した。

「港湾の整備・利用に関する意見交換会」の幹事会が開催され、今後の方針などについて話し合った。

- 7・30 小淵恵三新内閣の運輸大臣に川崎二郎氏が就任した。
- 8・10 運輸省は、7月分のポートステートコントロール（PSC）において、航行停止・改善命令の処分を課せられた船舶の情報を初めて公表した。
- 8・18 米運輸省クライドハート海運局長（8月6日就任）は、宮崎海上交通局長を表敬訪問し、港湾運送事業の規制緩和をはじめ日本の港湾問題全般について非公式に意見交換した。
- 8・19 米国政府は「日米港湾慣行協議に関する声明」を発表し、その中で日本の港湾運送の労使慣行である事前協議制度の改善作業の進捗状況に対して懸念を表明した。
- 8・20 日本船舶輸出組合は7月の輸出船契約実績を発表した。それによると、VLCC 2隻を含む18隻・96万2,500%で、1 - 7月の累計では90隻、447万3,700%に達した。
- 8・21 アジア各国の海運局長クラスが集まり意見交換するアジア海運フォーラムの第4回会合が、シンガポールで開催され、アジア通貨・経済混乱の各国海運に対する影響、世界貿易機関（WTO）海運自由化交渉への対応、航行安全の推進等について討議された。
運輸省の松本修大臣官房審議官はシンガポールで同国の海事港湾庁長官と会談し、今後のマラッカ・シンガポール海峡の航行安全確保について意見交換した。
- 8・27 運輸省は、平成11年度予算概算要求と税制改正要望事項を発表した。それによると、税制改正要望事項として、来年3月に期限切れとなる船舶の特別償却制度の2年間延長等を求めている。
- 9・2 北朝鮮が日本海に向けて弾道ミサイルと思われる物体を発射した問題で、当協会は運輸大臣および外務大臣にこのような事件の再発防

止を求める要望書を提出した。

運輸省は総務審議官を本部長に、関係局長で構成する「貨物流通本部会議」を開き、物流政策を協力を推進するための「運輸省物流施策アクション・プラン」を決定した。

- 9・4 当協会の河村健太郎会長は、運輸省主催の運輸経済対策懇談会で、1999年3月で期限切れとなる船舶の特別償却制度存続をはじめ、国際船舶制度関係では外国の海技資格承認制度の円滑な実施等を要望した。
- 9・6 運輸省は8月の新造船建設許可実績を発表した。それによると国内・輸出船合計で、28隻・149万1,600%で、%ベースで、前年同月比91.7%と大幅に増加した。
- 9・8 運輸政策審議会・海上交通部港湾運送小委員会の第3回会合が開催され、規制緩和後の悪質な労務供給事業者の参入を防止する方策等について議論が行われた。
- 9・10 運輸省は8月分のポートステートコントロール（PSC）による航行停止・改善命令の処分を課せられた船舶の情報を公表した。それによると処分を課せられた船舶は先月よりも5隻多い29隻だった。
- 9・11 日本と韓国の両船主協会が船員問題について話し合う「日韓船員問題共同研究会」の第4回会合が釜山で開催され、改正STCW条約への対応など船員関係の諸問題について意見交換した。
日本、欧州、米国の荷主団体による三極荷主団体会議が神戸で開催され、米国海運法見直しの動き、サブスタンダード船の排除や規制緩和問題などについて話し合われた後、「効率的な輸送体制推進の必要性や自由貿易の重要性」などをうたった6項目の共同声明を発表した。
東京港振興促進協議会（会長：坂田昇東京都港湾振興協会会長）は東京港の施設設備の促進と国際競争力のある使いやすい港づくりについての施策の最終取りまとめを行った。
- 9・16 EUの行政執行機関である欧州委員会は、大西洋航路同盟協定（TACA）の加盟15社に対

し、同協定が大西洋航路における支配的地位を濫用し、欧州競争法に違反したとして総額約420億円の罰金支払いを命じた。

海上安全船舶教育審議会（安教審）水先部の下部組織で、横浜と川崎港での強制水先区の見直しを検討する「水先区の設定などに関する検討会」が開催され、横浜、川崎港の港湾管理者に対するヒアリングが行われた。

日韓両国政府による「第4回日韓港湾局長会議」が開催され、世界貿易の動向や両国の港湾整備方針などについて意見交換した。

- 9・21 日米運輸次官級協議が開催され、海運自由化への取り組み、規制緩和などの議題について意見交換した。
- 9・28 運輸省は旅客船の船舶検査方法について、大幅な緩和を目的とした通達改正を行った。これにより、水中検査の実施条件が見直され、ドック入り検査の条件が緩和される。
運輸省が「国際海上コンテナ物流の将来動向とその経済的環境に関する調査」を開始した。国際経済環境などの変化に対応したコンテナターミナルの整備のあり方を検討するのが狙い。
- 9・29 海運造船合理化審議会の第68回総会が開かれ、新委員長に千速見日本鉄鋼連盟会長（新日本製鉄社長）を選出した。
海運造船合理化審議会の内航部会は、1998年度から2002年まで5年間の内航適正船腹量を策定し、運輸大臣に答申した。
それによると現有船腹量が適正船腹量を上回る船腹過剰の状態は、貨物船、油送船とも今後5年間続く見通し。
- 9・30 海事振興連盟は平成10年度の通常総会を開催し、来年度予算・事業計画を決めるとともに、9項目からなる決議を採択した。
- 10・1 日本郵船と昭和海運が合併、新体制がスタートした。
- 10・5 運輸省は、1998年度上半期の新造船建造許可実績を発表した。それによると、貨物船117隻、タンカー46隻の計163隻・601万4,800%で、前年同期に比べ隻数は46隻減少したものの、船型の大型化で総トン数はほぼ横ばい。
- 10・6 運輸政策審議会・海上交通部港湾運送小委員会の第4回会合が開催され、港湾運送事業者の効率的な経営・就労体制の確立を目的とした企業規模の拡大策について話し合われた。
- 10・12 ASF 船員委員会第4回中間会合が東京で開催され、改正 STCW 条約に関する「ホワイトリスト」への対応状況や ITF の一方的な賃金引き上げ問題等共通のテーマについて話し合われた。
運輸省は9月分の PSC による航行停止処分状況を発表した。それによると航行停止・改善命令の処分を課せられた船舶は前月よりも6隻少ない123隻だった。
- 10・13 日米両国政府は規制緩和・競争政策に関する課長級の作業部会を開いた。その中で日本側は運賃設定に関する FMC の監視権限強化に対して懸念等を表明した。
- 10・14 1984年米国海運法の改正を含む「オーシャン・ SHIPPING・リフォーム・アクト1998」（S 414）が成立し、1999年5月より施行されることとなった。
- 10・15 日本船舶輸出組合は、1998年度上半期の輸出船契約実績を発表した。それによると76隻・373万8,000%と、ほとんどの船種で受注が減少、前年同期実績の約半分に落ち込んだ。
- 10・19 当協会は海上保安庁第3管区海上保安部の協力の下、千葉港第4区（京葉シーバースとその付近海面）で官民合同の流出油防除訓練を実施した。
- 10・28 日本石油と三菱石油が1999年4月1日を以って合併することが発表された。合併会社は国内最大のタンカー荷主となる見込み。
- 11・5 運輸政策審議会は第5回港湾運送小委員会を開催し、港湾運送事業の規制緩和について、「段階的実施策」と「労働者保有基準の引き上げ」に関する事務局案を審議した。
- 11・6 海運大手5社は、1998年度9月期中間決算を発表した。それによると円安や合理化に加え、堅調な自動車船やエネルギー輸送部門などが寄与し、5社ともに前年同期比増収となった。

海上保安庁は1998年版「海上保安白書」を発表した。それによると外国船舶が海難事故に占める割合はここ10年で大幅に増加し、特にタンカー、貨物船で顕著であると指摘している。

- 11・10 運輸省は10月分のPSCによる航行停止処分状況を発表した。それによると航行停止・改善命令の処分を課せられた船舶は前月よりも19隻多い42隻だった。
- 11・16 運輸省海上安全船員教育審議会は第10回総会を開催し、10月28日に会長を退任した谷川久氏（成蹊大学名誉教授）の後任として、加藤俊平氏（東京理科大学教授）を選任した。
- 11・20 大阪商船三井船舶とナビックスラインは、来年4月1日を目処に合併することを発表した。
- 11・30 当協会は、運輸大臣等に対し、38項目からなる規制緩和と要望を提出した。
当協会は、パナマ運河委員会に対し、同運河の通航に伴い生じた船舶等に係る責任制限規則改正案に反対する旨のコメントを提出した。
- 12・2 海上安全船員教育審議会の第21回教育部会が開催され、今後の船員教育のあり方についての中間答申を行った。
- 12・4 OECD海運委員会がパリで開催され、サブスタンダード船の排除に関する同委員会の行動計画策定に向けた議論が行われ、「サブスタンダード船排除のための行動計画」が採択された。
- 12・8 運輸政策審議会海上交通部会の第7回港湾運送小委員会が開催され、これまでの審議議内容を中間的にとりまとめた「港湾運送事業の規制緩和について(中間報告)」を了承した。
- 12・9 海上安全船員教育審議会の第53回水先部会が開催され、平成11年7月から横浜港における強制水先対象船型を、危険物積載船を除き現行300総トンから3,000総トンに引き上げる旨の中間答申を行った。
- 12・16 自民党税調は平成11年度の税制改正大綱を発表した。それによると、海運税制関係では平成11年3月に期限切れとなる船舶の特別償却

制度が現行の内容で平成13年3月末まで延長されることなどが決定した。

- 12・17 米国および英国がイラクに対し武力攻撃を行った。日本政府は当協会を含む「ペルシャ湾安全対策官民連絡会」を設置した。
- 12・18 港湾審議会は管理部会を開催し、運輸大臣諮問「港湾整備・管理のあり方について」の中間報告として港湾法第52条に係わる「国の直轄事業の具体的範囲」をとりまとめた。
- 12・25 平成11年度予算の政府案が決定され、海運関係では、若年船員養成プロジェクトとして8,600万円の他、財政投融资は枠組み変更に伴い「交通・物流ネットワーク」枠で3,970億円が認められた。

1999年

- 1・10 運輸省は船員中央労働委員会の新委員（10日付）を発表した。
- 1・14 当協会は、中国政府が昨年12月21日に発表した新海運規制案に対し、運輸省海上交通局外航課長宛て要望書を提出し、中国当局に対する政府レベルでの働きかけを要望した。
- 1・18 運輸省は規制緩和推進3ヵ年計画の改定作業状況の中間公表を行った。
- 1・19 運輸省は、19日に招集された第145回通常国会に、日本船舶の国籍条項の要件緩和のための船舶法改正法案など6本の法案を提出する予定である旨発表した。
日本船舶輸出組合は、1998年1月から12月の輸出船受注実績を発表した。それによると同実績は144隻、718万9,000総トンで、前年同期に比べ総トンベースで44.5%減少した。
- 1・20 米国政府は、昨年末に運政審の港湾運送小委員会がまとめた港湾運送事業の規制緩和にかかる中間報告に対する意見書を運輸省海上交通局に提出した。
- 1・22 外航労務協会と全日本海員組合は、昨年末の米英両国によるイラクへの空爆以降見合わせていたイラクの原油積み出し港「ミナールバクール港」への日本船舶の入港を、およそ1ヶ月ぶりに再開することを確認した。
- 1・26 2001年1月からの中央省庁再編に伴う行政の

スリム化について検討している「中央省庁改革推進本部(本部長:小淵恵三首相)」は、「中央省庁等改革にかかる大綱」を正式に決定した。

- 1・27 米国通商代表部(USTR)のフィッシャー次席代表は、運輸省の土井勝二運輸審議官と、港湾運送問題など日米の運輸問題について会談した。
- 2・1 従来のモールスを利用した海上遭難安全通信が、衛星通信を利用した新システム(GMD-SS)に完全移行した。
- 2・10 全国港湾労働組合協議会、全日本港湾運輸労働組合同盟は、日本港運協会との第1回中央団交で「1999年度春闘制度要求書」を提出、本年度港湾春闘がスタートした。
- 2・12 北大西洋航路でコンテナサービスを提供する日本郵船、川崎汽船など19の海運会社は大西洋航路同盟協定(TACA)に代わる新たな船社間協定を米国連邦海事委員会(FMC)に届け出た。
- 2・16 政府は外航海運事業者などが結ぶ運賃などの協定(外航カルテル)の独禁法適用除外制度にかかる海上運送法の改正法案を閣議決定した。
- 2・18 日本鉄鋼連盟は1998年の鉄鋼輸出船積み実績を発表した。それによると前年比17.6%増の2,764万9,000トンとなり、2年連続で前年実績を上回った。
- 2・19 川崎二郎運輸大臣は、1999年度の船員災害防止実施計画案について船員中央労働委員会に諮問した。
政府は需給調整規制廃止などを盛り込んだ海上運送法の一部を改正する法案を閣議決定した。
- 2・22 日本とEUは規制緩和にかかる政府間協議を行い、運輸分野では港湾荷役の労使慣行である事前協議制度の簡素化などをめぐり意見交換した。
- 2・24 運輸政策審議会海上交通部会は、本年初会合(第8回港湾運送小委員会)を開催し、最終答申取りまとめに向け審議を再開した。

- 2・25 米国新海運法の施行細則策定作業を進めている連邦海事委員会はコミッショナー会議を開き、船社と荷主が結ぶサービスコントラクトに関する規則については最終的な決定を延期することとした。

当協会はアジア船主フォーラム第8回総会を5月24日に東京で開催すると発表した。

- 3・1 アジア船主フォーラム(ASF)解散委員会の第2回中間会合が台北で開催され、インドとベトナムから船舶解撤事業者を招き、意見交換が行われた。
- 3・2 日本籍船を保有する海運会社の取締役任に、外国人の就任を認める船舶法改正案が閣議決定された。
- 3・8 アジア船主フォーラム(ASF)船舶保険委員会の第5回中間会合が香港で開催され、アジア保険市場設立などについて検討された。
- 3・9 第54回海上安全船員教育審議会水先部会が開催され、平成11年度水先人適正員数について審議された。
- 3・12 IMO第42回設計設備小委員会(DE)が8日からロンドンで開催され、アスベストの使用禁止を定めたSOLAS条約の改正案がとりまとめられた他、バラスト水管理の安全面からの検討などが審議された。
- 3・15 アジア船主フォーラム(ASF)トレード安定化委員会(STC)の第6回中間会合が上海で開催され、世界のトレードについての全般的な意見交換とSTCの活動方針について討議を行った。
- 3・18 運輸政策審議会海上交通部会第9回港湾運送小委員会が開催され、港湾運営の安定化策に関して議論された。
国際海運会議所(ICS)と当協会は、パナマ運河が本年12月31日正午に米国からパナマ政府に返還されるのに伴い、パナマ運河委員会(PCC)と今後の運河の運営方針などについて意見交換した。
- 3・19 海員、港湾、自治体(港湾管理者)の4労働団体は、現在国会で審議されている周辺事態措置法案など、新しい日米防衛協力のための

指針の関連3法案(新ガイドライン法案)に反対する共同声明を発表した。

アジア各国の在京大使館の海運担当者によるアジア・ SHIPPING・クラブの第2回会合が開催され、アジア域内における海運全般について意見交換が行われた。

船員中央労働委員会が開催され、川崎二郎運輸大臣から諮問された1999年度の船員災害防止実施計画が答申された。

- 3・26 IMO 第7回旗国小委員会(FSI)が22日からロンドンで開催され、わが国から提案しているPSCの強化策や救命設備等の検査間隔の見直しなどについて審議された。
- 3・31 全日本海員組合と外航労務協会は、1999年度労働協約改定について最終合意した。
- 4・1 商船三井とナビックスラインが合併し、新「商船三井」が発足した。
- 4・5 運輸省は1998年度の新造船建造許可実績を発表した。それによると、283隻、1,058万2,000総トンで、前年度実績を下回ったものの、5年連続で1,000万総トンを突破した。
- 4・13 日本船舶輸出組合は、1998年度の輸出船契約実績を発表した。それによると、129隻、647万9,000総トン、船価合計は5,900億円で、1990年代で2番目の低水準となった。
- 4・13 運輸政策審議会第10回港湾運送小委員会が開催され、需給調整規則の廃止など港湾運送事業の規制緩和について審議された。
- 4・16 日本の海運企業における外国人の取締役就任を可能とする船舶法改正案が、参議院を通過した。
- 4・16 IMO 第4回ばら積み液体およびガス小委員会がロンドンで開催され、かねてからの懸案であった「液化ガスのばら積み運送のための船舶の構造および設備に関する規則(GCコード)の強化について審議されたが、見送られた。
- 4・22 米国政府が「港湾サービスユーザー」制度(案)を発表した。商業船舶に対して、米国港湾の浚渫維持費用等を負担させる内容となっている。

- 4・23 1999年港湾春闘が妥結した。
- 4・23 IMO 第79回法律委員会がロンドンで開催され、金銭的補償の提供等について審議された。
- 4・23 FMC(米国連邦海事委員会)は、1998年米国外航海運改革法の発効を5月1日に控え、同法施行細則の最終案を承認する会議を開催した。
- 4・29 運輸省は平成11年春の叙勲・褒章受章者を発表した。当協会会員会社では、苅野照元飯野海運社長、原田弘神戸船舶社長、三輪成歳元共和産業海運社長がそれぞれ受章された。
- 5・10 夜間入港制限等に関する規制緩和の調査研究の第1回委員会が開催された。
- 5・11 運輸政策審議会第11回港湾運送小委員会が開催され、最終答申取り纏めに向け、港湾労働関係拠出金の原資確保策等について審議された。
- 5・14 こませ網漁業期における船舶航行に係わる研究会第1回委員会が開催された。
- 5・17 当協会は、パナマ運河の通航需要の現状や今後の予測、問題点等に関して日本海運界としての見解を取りまとめた「パナマ運河通航需要レビュー」を発表した。
- 5・20 川崎二郎運輸大臣は、需給調整規則の廃止に伴い、各輸送モードを横断した総合的な対応が必要不可欠との認識に基づき、運輸政策審議会に「長期的展望に立った21世紀初頭における総合的な交通政策の基本方向」について諮問した。
- 5・24 日米防衛協力のための新指針(ガイドライン)関連法案が成立した。
- 5・24 第8回アジア船主フォーラム(ASF)総会が、当協会の主催で東京にて開催された。
- 5・25 当協会と韓国船主協会は、東京で第8回日韓船主協会会談を開催し、両国海運の現状と展望等について意見交換した。
- 5・26 米国港湾サービスユーザーフィー制度案について、米国議会下院「運輸・インフラ委員会水資源・環境小委員会」がヒアリングを開催した。欧州・日本船主協会評議会(CENSA)等の海運業界をはじめ、荷主団体や米国港湾

管理者団体等が出席して、同制度案に基本的に反対である旨の証言を行った。また、同日付で上記法案(The Harbor Services Fund Act of 1999. HR 1947)も上程された。

- 5・27 運輸政策審議会第12回港湾運送小委員会が開催され、事務局(運輸省)の提示した最終答申案について審議された。
- 5・28 米国連邦海事委員会(FMC)は、日本の港湾慣行の改善を促すために邦船3社に課していた制裁措置を撤回するとともに、日米5船社に対して90日以内の状況報告提出命令を行った。
- 5・28 日本の海運企業において、代表権を持たない取締役の最大の3分の1を外国人とすることを可能とする船舶法改正案が衆議院本会議で可決・成立した。
- 5・28 海運大手3社の1999年3月期決算が出揃った。それによると定期航路で一部運賃が改定されたことや円安メリットなどが寄与し、3社ともに増収となった。
- 5・28 IMO 第71回海上安全委員会(MSC)がロンドンで開催され、INFコード(高レベル放射性廃棄物の船舶による安全運送に関するコード)の強制化が採択された他、海賊防止への取り組みとして、国際的な調査や処罰に関するコードを作成するためのコレスポンディンググループを設置することなどを決定した。
- 6・1 経済協力開発機構(OECD)海運委員会がパリで開催され、世界貿易機関(WTO)の海運サービス自由化交渉への対応などについて議論した。
- 6・4 需給調整規制の廃止を盛り込んだ海上運送法の一部改正法案が参議院で可決され、成立した。
- 6・10 運輸政策審議会は、第13回港湾運送小委員会、及び第4回海上交通部会を開催し、港湾運送事業の規制緩和に関する「答申」を取り纏め、川崎二郎運輸大臣に答申した。
- 6・11 運輸省は国際船舶への、日本人船・機長2名配乗体制を実現するための外国人船員の承認制度を創設するにあたり、具体的な運用方法

などを明記した通達を当協会をはじめ関係先に発出した。

- 6・15 外航海運船社間協定に対する政府の審査手続きの整備を主旨とする海上運送法一部改正案を盛り込んだ公正取引委員会の一括整理法案が、衆議院で可決され、成立した。
- 6・16 当協会は第52回通常総会を開催した。
- 6・18 日本の海運企業における外国人の取締役就任を解禁する改正船舶法が施行された。
- 6・18 船員中央労働委員会は、危険物等取扱責任者や消火作業指揮者など船員法に定める資格を外国人船員が取得できるよう、船員法施行規則と船員労働安全衛生規則の一部改正を川崎二郎運輸大臣に答申した。
- 6・21 東京 MOU は1998年に実施したポートステートコントロール(PSC)の実施状況を取りまとめた。それによると域内のPSC検査隻数は1万4,500隻で、そのうち1,061隻が航行停止処分となっていたことが明らかになった。
- 6・22 政府は、特定不況業種雇用安定特別措置法に基づく特定不況業種として、新たに内航海運業などを指定することを決めた。
- 6・24 運輸省は、船員の雇用促進に関する特別措置法施行令について、就職促進給付金の対象に内航海運業などを加える等の一部改正を行うことを発表した。
なお、施行は7月1日となっている。
- 6・25 港湾審議会は、第31回管理部会を開き、中間報告の素案について審議した。
- 6・28 当協会は、東南アジア海域を中心に急増している海賊事件への対応策を検討するため、海賊防止対策会議を設けると発表した。
- 6・29 運輸省は、第1回目の海賊対策検討会議を7月2日に開催することを発表した。
- 6・30 中央職業安定審議会は、港湾運送業の規制緩和に伴う港湾労働法の見直しに関する最終報告をまとめた。
- 6・30 労働省は7月1日から2年間、特定雇用調整業種に港湾運送事業とその関連業(在来荷役のうち、はしけ運送業以外のものに限る)を指定すると発表した。

日本船主協会会員名簿（地区別） （アルファベット順）

（1999年4月1日現在）

会 員 名

代表者役職名・氏名

京浜地区所属（80社）

アクトマリタイム株式会社	取締役社長	津 郷 卓 見
有村産業株式会社	取締役会長	有 村 喬
旭海運株式会社	取締役社長	下玉利 康 雄
旭タンカー株式会社	取締役社長	立 石 信 義
東海運株式会社	取締役会長	松 原 宏
株式会社ブルーハイウェイライン	取締役社長	若 杉 高 俊
千葉商船株式会社	取締役社長	木 内 志 郎
第一中央汽船株式会社	取締役社長	五月女 眞 彦
第一タンカー株式会社	取締役社長	関 美 英
大東通商株式会社	取締役社長	小 宮 光三郎
イースタン・カーライナー株式会社	取締役社長	高 井 太 郎
平和汽船株式会社	取締役社長	桑 山 恵 一
日之出汽船株式会社	取締役社長	河 野 廣
北星海運株式会社	取締役社長	松 本 正
邦洋海運株式会社	取締役社長	内 藤 吉 起
宝洋海運産業株式会社	取締役社長	児 玉 常 弘
出光タンカー株式会社	取締役社長	古 谷 進
飯野海運株式会社	取締役社長	太 田 健 夫
株式会社インターパシフィック・ラインズ	取締役社長	岩 井 洋
インターエイシアライン株式会社	取締役社長	本 莊 卓 弥
板谷商船株式会社	取締役社長	板 谷 宮 吉
神原汽船株式会社	取締役社長	神 原 眞 人
関汽外航株式会社	取締役社長	有 井 晋
川崎近海汽船株式会社	取締役社長	毛 利 盟
京北海運株式会社	取締役社長	小 川 延 夫
近海郵船株式会社	取締役社長	齋 藤 正 一
国際エネルギー輸送株式会社	取締役社長	緒 方 浩 文
国際マリントランスポート株式会社	取締役社長	南 野 孝 一
栗林近海汽船株式会社	取締役社長	栗 林 宏 吉

栗林商船株式会社	取締役社長	栗林宏吉
共榮タンカー株式会社	取締役社長	平山義昭
共和産業海運株式会社	取締役社長	三輪大成
株式会社マリテックマネージメント	取締役社長	前田恭孝
三菱鉱石輸送株式会社	取締役社長	泉 浩
三井近海汽船株式会社	取締役社長	石田隆四
株式会社エム・オ・シ・ウエイズ	取締役社長	梅谷一城
宗像海運株式会社	取締役社長	市倉則勝
株式会社ナカタ・マックコーポレーション	取締役社長	中田貞雄
ナピックス近海株式会社	取締役社長	田村 茂
日本マリン株式会社	取締役社長	井出松雄
日本海運株式会社	取締役会長	村松 誠
日本サルヴエージ株式会社	取締役社長	草野計重
日本水産株式会社	取締役社長	國井康夫
日本郵船株式会社	取締役社長	河村健太郎
日産船舶株式会社	取締役社長	宮崎平一郎
日産専用船株式会社	取締役社長	川名義一
日伸海運株式会社	取締役社長	藤井弥生
日正汽船株式会社	取締役社長	平川 茂
株式会社ニッスイ SHIPPING	取締役社長	河西邦夫
日鐵物流株式会社	取締役社長	池田幸生
日鉄海運株式会社	取締役社長	吉田 慎
エヌケーケー物流株式会社	取締役社長	三好秀明
株式会社商船三井	取締役社長	生田正治
三光汽船株式会社	取締役社長	川井貞雄
株式会社サンマリン	取締役社長	島津正利
三立海運株式会社	取締役社長	倉石 昇
三洋海運株式会社	取締役社長	三木孝幸
関兵精麦株式会社	取締役社長	関 和治
新和ケミカルタンカー株式会社	取締役社長	及川睦夫
新和海運株式会社	取締役社長	谷川 明
新和内航海運株式会社	取締役社長	守谷行夫
商船三井客船株式会社	取締役社長	宮崎 通
昭和シェル船舶株式会社	取締役社長	三浦 皓功

昭和油槽船株式会社	取締役社長	伊藤雅夫
太平洋沿海汽船株式会社	取締役社長	秋山 滋
太平洋海運株式会社	取締役社長	石川 有一
太平洋汽船株式会社	取締役社長	秋山 滋
太平洋興発株式会社	取締役社長	池田隆之
玉井商船株式会社	取締役社長	玉井洋吉
反田海運株式会社	取締役社長	反田邦彦
反田産業汽船株式会社	取締役社長	反田邦彦
東朋海運株式会社	取締役社長	三澤夫美雄
東海商船株式会社	取締役社長	三宅 弘
東京マリン株式会社	取締役社長	桑野 訓
東京船舶株式会社	取締役社長	稲田 徹
東京タンカー株式会社	取締役社長	松永宏之
鶴見輸送株式会社	取締役会長	山崎 茂
上野トランステック株式会社	取締役社長	上野 孝
ワレニウスラインズジャパン株式会社	取締役社長	柳瀬 誠
雄洋海運株式会社	取締役社長	甲斐 勝

阪神地区所属（36社）

旭汽船株式会社	取締役社長	三輪精一
第一船舶株式会社	取締役社長	飯塚秋次
大光海運株式会社代表	取締役社長	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	森岡弘平
乾汽船株式会社	取締役社長	乾 英文
株式会社関西テック	取締役社長	上山清治
川崎汽船株式会社	取締役社長	新谷 功
川鉄物流株式会社	取締役社長	中藤礼二
神戸棧橋株式会社	取締役社長	岩東詔彦
神戸日本汽船株式会社	取締役社長	小國重美
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	植松武彦
日下部建設株式会社	取締役社長	山名俊茂

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	取締役会長	高井研次
浪速タンカー株式会社	取締役社長	福岡孝一
ニューズマリタイム株式会社	取締役社長	小澤健行
日産プリンス海運株式会社	取締役社長	長手裕
新田汽船株式会社	取締役社長	新田仲博
大阪船舶株式会社	取締役会長	小谷道彦
佐藤汽船株式会社	取締役社長	佐藤忠男
佐藤國汽船株式会社	取締役会長	佐藤國吉
センコー株式会社	取締役会長	澤辺幸雄
瀬野汽船株式会社	取締役社長	瀬野利一
神鋼海運株式会社	取締役社長	岸本堅太郎
正栄汽船株式会社	取締役社長	檜垣榮治
田淵海運株式会社	取締役社長	田淵雄一郎
太洋海運株式会社	取締役社長	田中溥一
大窠汽船株式会社	取締役社長	守石恵三
株式会社辰巳商会	取締役社長	高森昭
東慶海運株式会社	取締役社長	長谷部安俊
東興海運株式会社	取締役社長	井高大介
東和船舶株式会社	取締役社長	長手裕

九州地区所属（8社）

原海運株式会社	取締役社長	原輝夫
堀江船舶株式会社	取締役会長	堀江隆三
北九州運輸株式会社	取締役社長	荒木敦
協和汽船株式会社	取締役社長	倉益堯史
松島コールライン株式会社	取締役社長	政住重幸
日新タンカー株式会社	取締役社長	森田俊一
鶴丸海運株式会社	取締役社長	鶴丸俊輔
宇部興産海運株式会社	取締役社長	渡邊輝弘

船協海運年報 1999

1999年9月30日 発行
編集・発行 社団法人 日本船主協会
東京都千代田区平河町2丁目6番4号 海運ビル
電話 (03) 3264-7181
FAX (03) 3264-7354
制 作 (株)タイヨーグラフィック
