

船協海運年報

2001

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・1・1 イコールフットイング実現に向けての活動	3
1・1・2 実効ある国際船舶制度の実現に向けて	5
1・2 平成13年度海運関係税制改正	8
1・3 平成13年度海運関係予算	12
1・4 海運関係分野の規制緩和の一層の推進	15
1・5 クオリティ・ SHIPPINGの推進	29
1・6 船舶リサイクル（解撤）	29
1・7 トン数標準課税方式	32
1・8 外国における船舶所得等に関する課税状況	33
1・9 マリタイムジャパン研究会	40
1・10 当協会会員会社の1999年度設備資金借入状況	40
2．環境対策	
2・1 エリカ号事故に係る規制強化	43
2・1・1 シングルハルタンカーのフェーズアウト問題	43
2・1・2 油濁補償制度の見直し	52
2・1・3 欧州連合（EU）の動き	53
2・1・4 国際船級協会連合（IACS）による検査強化	54
2・1・5 CAS（Condition Assessment Scheme）について	56
2・2 地球温暖化防止問題	59
2・3 油汚染事故および海上災害防止への対応	62
2・3・1 官民合同流出油防除訓練の実施	62
2・3・2 海上災害防止センターによる油回収船および消防船の代替	62
2・4 有機すず（TBT）含有塗料規制問題	63
2・5 大気汚染防止問題	67

2・6	バラスト水排出規制問題	73
2・7	海洋汚染防止条約等の改正	74
2・8	環境憲章の策定	75
2・9	環境シンポジウムの開催	76
2・10	環境ハンドブックの作成	76

3 . 国際関係

3・1	外航船社間協定に対する独禁法適用除外制度	79
3・1・1	OECD	79
3・1・2	米国	81
3・1・3	EU	81
3・1・4	その他諸国	82
3・2	WTO	83
3・3	アジア	86
3・3・1	アジア船主フォーラム	86
3・4	米国	101
3・4・1	米国内国歳入法典（IRC）第883条の適用に関する新規則案について	101
3・4・2	米国新規運航補助法	101
3・5	OECD	103
3・5・1	OECD 海運委員会	103
3・5・2	OECD 造船協定問題	105
3・6	IMO の活動	106
3・7	当協会が加盟する主要国際団体の2000年度の活動	106
3・7・1	CENSA	106
3・7・2	ICS	107
3・7・3	ISF	107

4 . 法務保険

4・1	海事法務関連問題	109
4・1・1	油濁補償問題	109
4・1・2	船舶燃料油による汚染に対する賠償	115
4・1・3	IMO 法律委員会	117

5 . 港湾諸手続きの簡易化とIT化問題

5・1	ワンストップサービス実現への取り組み	120
-----	--------------------	-----

6 . 港湾関係

6・1	国際港湾関係	123
6・1・1	スエズ・パナマ運河問題	123
6・1・2	米国港湾サービスユーザーフィー問題	128
6・2	港湾料金関係	129
6・2・1	港湾料金低減へ向けた各港湾取り組み状況	129
6・3	港運関係	129
6・3・1	港湾運送事業法及び港湾労働法の改正について	129
6・3・2	2001年港湾春闘	133
6・4	港湾整備関係	136
6・4・1	港湾審議会の動き	136
6・4・2	港湾法改正に伴う「基本計画」の改訂	142
6・5	水先関係	145
6・5・1	水先制度の見直し	146
6・6	国際コンテナ諸問題への対応	148
6・6・1	ISO/TC104(貨物コンテナ)に関する対応	148
6・6・2	国際貨物コンテナ所有者コード管理業務について	151
6・6・3	背高海上コンテナ委員会	152

7 . 海上安全対策

7・1	首都圏第3空港問題	153
7・2	海賊問題への対応	156
7・3	海上交通安全対策	160
7・3・1	海上交通安全対策	160
7・3・2	海上交通法規の改正	165
7・4	船舶の安全運航対策	166
7・4・1	航海データ記録装置(VDR)の搭載義務化	166
7・4・2	消防員装具の型式承認試験基準の見直し	167
7・4・3	ポートステートコントロール(PSC)	167

7・5	貨物の積付けおよび安全運航対策	169
7・5・1	危険物の運送	169
7・5・2	固体ばら積み貨物の運送	173
7・5・3	ばら積み液体貨物の運送	174
7・6	船舶の建造および保船、機関管理対策	175
7・6・1	船舶検査等の改善	175
7・6・2	船用燃料油対策	175
7・7	海上無線通信の改善	181
7・7・1	通信関係法規	181
7・7・2	短波 FAX 放送の継続	182
7・7・3	海上通信の高度化	182
7・8	海上人命安全条約等の改正	183

8 . 船員労働

8・1	混乗の拡大に伴う船員対策	187
8・1・1	近代化船の現状	187
8・1・2	外国人船員対策	189
8・1・3	船員の雇用対策	190
8・1・4	海技資格取得教育	191
8・1・5	日本船員福利雇用促進センター（SECOJ）の活動	192
8・1・6	開発途上国船員研修受入事業	195
8・2	船員の確保と教育問題	196
8・2・1	日本人船員の確保・育成	196
8・2・2	船員の教育訓練	196
8・2・3	GMDSS 資格	200
8・3	船員関係法規	200
8・3・1	外国海技資格承認制度等への対応	200
8・3・2	船員関係法規の一部改正	202
8・3・3	船員職業安定法改正への対応	202
8・3・4	ILO 条約改正への対応	203
8・4	船員の社会保障制度	203
8・4・1	船員の社会保障制度の概況	203
8・4・2	船員保険制度の改革	206

8・5	労働協約の改訂	207
8・6	乗組員の安全および災害防止対策	208
8・6・1	船員災害防止実施計画	208
8・6・2	洋上救急事業	208
8・7	船員の健康管理および福利厚生	209

9．内航海運

9・1	内航海運の概況	211
9・2	2000年度の内航海運対策	214
9・3	2000年度以降5年間の内航適正船腹量	216
9・4	内航海運暫定措置事業	217

10．調査および広報

10・1	調査並びに統計出版活動	221
10・1・1	海外調査等	221
10・1・2	世界およびわが国商船船腹	222
10・1・3	海運に関する統計資料・情報の収集・整理	222
10・2	広報活動	223
10・2・1	オピニオンリーダー、マスコミ向け広報	223
10・2・2	学校・学生向けを中心とした一般向け広報	224
10・2・3	会員向け広報	225

日本船主協会の現状

1	日本船主協会の現状	227
2	第53回通常総会	227
3	役員一覧(2001年4月1日現在)	229
4	外航労務部会の設置	231
5	IT化の取り組み	231

付 資料

船協海運日誌	235
日本船主協会会員名簿	243

概 況

今世紀最後の年に当たる2000年の世界経済は、IT（情報通信技術）の進展により、一層のボーダーレス化、シングルマーケット化に変化しつつあり、その規模も拡大の傾向にあるといえよう。これにともない、世界の海上荷動き量も増加していると推計されている。

このような中、わが国の海上貿易量も前年比、約5%近くの伸びを見せており、また世界に占めるわが国のシェアは年々微減傾向にあるものの、約16.6%と、大きいシェアとなっている。

このようなわが国経済活動を支えるために必要な海上輸送を担うわが国海運の現状は、内・外航を含めた日本籍船舶（100総トン以上の日本商船船腹）は、2000年央で5,880隻、約1,487万G/T、約2,090万D/Wであり、86年央以来、減少の一途を辿っている。

一方、日本外航商船隊（2000総トン以上の日本籍外航船及び外国用船）は2,039隻、6,914万G/T、10,252万D/Wであり、98年央以来、連続して増加しており、このうち外国用船の占める割合が拡大する傾向が見られる。

当協会は、ボーダーレス化、シングルマーケット化する国際市場の競争原理に外航海運企業が伍していくための国際的イコールフットイング（競争環境整備）等競争力強化策をはじめ、経済・社会の変化に応じた規制緩和等を前年に引き続き、関係方面に強く求めた。

さらに、地球環境の保全が声高に叫ばれており、地球表面の大部分を占める海洋を活躍の場とする海運業界としても、その保全について、さまざまな局面から検討を行ない、種々の方策推進に努めており、その一環として「環境対策特別委員会」が「環境憲章」を策定した他、「エリカ号」事故を契機とした欧州におけるシングルハルトンカーに係る地域規制の策定の動きに当たってはIMO等国際的な場での検討を求め、船底防汚塗料等個別なハード面からの規制についても、業界意見の反映に努めた。

環境保全に関連し、資源の有効利用方策との観点から船舶リサイクル問題について海運、造船業界、解撤業界の3業界および関係業界と連携し、「シップ・リサイクル連絡協議会」を設置する等して検討を進めている。

一方、日米欧で運賃同盟や協議協定に対する独禁法の適用除外見直し問題については、OECD海運委員会等公的な場で、本制度の必要性を強く訴えている。

国内においては「首都圏第3空港」建設構想について、当協会は、船舶の航行安全の確保を中心に、経済活動を支えるインフラとしての重要性をも踏まえ、関係方面に強く訴えている。

内航海運についても、経営環境は非常に厳しいものがあるが、国内物流、特に石油、鉄鋼等の基幹産業物資の輸送に重要な役割を果たしつつ、環境にも配慮した輸送モードの一つとして、対応していく必要がある。

1

海運政策

この章のポイント

- ・「イコール・フットिंगの実現」に向け、諸外国の実情を調査。
- ・実効ある国際船舶制度の実現に向け、施策の具体化が徐々に進展。
- ・平成13年度税制改正において、船舶の特別償却制度・圧縮記帳制度の延長等、当協会の要望が概ね認められる。
- ・海運関係分野における規制緩和について、引き続き、国に対して強気に働きかけを行う。
- ・アジアで初めてのクオリティ・ SHIPPING セミナーがシンガポールで開催される。
- ・海運／造船／解撤の3業界および関係業界が連携し、適切な船舶リサイクル促進のあり方について検討する「シップ・リサイクル連絡協議会」を設置した。

- 1・1 海運対策の推進
- 1・2 平成13年度海運関係税制改正
- 1・3 平成13年度海運関係予算
- 1・4 海運関係分野の規制緩和の一層の推進
- 1・5 クオリティ・SHIPPINGの推進
- 1・6 船舶リサイクル（解撤）
- 1・7 トン数標準課税方式
- 1・8 外国における船舶所得等に対する課税状況
- 1・9 マリタイムジャパン研究会
- 1・10 当協会会員会社の1999年度設備資金借入状況

1・1 海運対策の推進

1・1・1 イコールフットング実現に向けての活動

外航海運は、世界単一市場における熾烈な国際競争にさらされている。わが国外航海運業がわが国よりも有利な海運税制等の恩恵を受けている諸外国海運企業とのグローバルコンペティションに挑んでいくにあたり、少なくとも諸外国と同等の条件で競い合えるような制度・仕組みが必要であるということは海運業界の一致した願いであり、まさに当協会が予てよりイコールフットングの実現を要請している所以である。

当協会は、先進海運国との「イコールフットングの実現」を要望するにあたり、諸外国の状況を調査した。（資料1 1参照）

その結果、諸外国の償却制度に比べ、わが国の制

度は、特別償却制度を利用した場合にも償却可能限度額や取得後5年間の償却可能範囲などの面で見劣りがすることが分かった。また、日本では船舶に登録免許税や固定資産税が課税されているが、英国ではともに非課税、ノルウェー、オランダ、デンマークなどの先進海運国では固定資産税が非課税とされており、日本籍船のコスト高要因のひとつとなっている。欧州の多くの国で、トン数標準税制の導入や船員所得税や船員社会保険料の軽減がなされる一方で、わが国船社は厳しい条件のもと、たゆまぬ自助努力を行っている。

第二船籍制度や配乗要件の緩和という観点でも、わが国では日本人船・機長2名体制の国際船舶がようやく実現したところであるのに対し、英国・ノルウェーでは全員外国人配乗可能となっており、デンマーク・ドイツでも船長のみ自国籍人とされる

1. 海 運 政 策

〔資料1 1〕 他の先進海運国とのイコール・フットイングについて

税制面 諸外国との海運税制比較

2001年9月

項 目	イギリス	ド イ ツ	フランス	ノルウェー	デンマーク	オランダ
法人税率	30%	30%	33.3%	28%	34%	35%
実効税率 (調整後)	30%	38.5%	35.3%			
トン数標準税制	導入	導入	未導入	導入	導入検討中	導入
償却率	25%定率法	25%まで定率法 8.33%定額法	31.25%定率法(耐用年数6年) ~12.5%(同20年) 12.5%定額法(同8年以上)	20%定率法	30%定率法	
償却可能限度額	100%	98.75%	100%	100%	100%	
取得後5年間の 償却可能範囲	76% 定率法(25%)	76% 定率法(25%)	85% 定率法(31.25%)	67% 定率法(20%)	83% 定率法(30%)	
登録免許税	非課税	課税		課税	課税	課税
固定資産税	非課税	課税		非課税	非課税	非課税
船員所得税	免除	軽減	減免	軽減	減免	軽減
船員社会保険料	軽減		軽減			軽減
上記以外の 主要政策税制						

項 目	アメリカ	韓 国	台 湾	香 港	シンガポール	日 本
法人税率	35%	28%	25%		26% (海運業収益は非課税)	30%
実効税率 (調整後)	40.7%					40.9%
トン数標準税制	未導入	未導入	未導入	未導入	未導入	未導入
償却率	20%定率法	定額法 または定率法	定額法、定率法、作業 時間法があり選択しな ければ定額法	10%定率法 (外航船)	定額法	タンカー (耐用年数13年) 7.6%定額法、16.2% 定率法 貨物船(同15年) 6.6%定額法、14.2% 定率法
償却可能限度額	100%	100%	92.71%(耐用年数12年) ~94.74%(同18年)	100%	免税につき支払税 額への影響無し	95%
取得後5年間の 償却可能範囲	67% 定率法(20%)	63% 定率法(18.2%) 耐用年数15年と して算定	60% 定率法(16.9%) 2,000 G/T 超タンカー の場合	76% 定率法(20%) 初年度一時償却(60%) +定率法(10%)	免税につき支払税 額への影響無し	61%定率法(14.2%) +特償(18%) 42%定額法(6.6%) +特償(18%) 共に貨物船(耐用年 数15年)の場合
登録免許税						課税
固定資産税						課税
船員所得税						課税
船員社会保険料						支払
上記以外の 主要政策税制	運航補助制度 MSP				海運業収益非課税 AIS	

(日本船主協会調べ)

規制面 第二船籍（国際船舶）制度・配乗要件の緩和に関する国際比較

イギリス	配乗要件の緩和 N：430 ・原則的に国籍要件を廃止 F：180 ・軍事上重要な英国船籍の船長のみ英国、英連邦、EU、NATO 加盟国の国籍に限定。
ドイツ	ドイツ国際船舶登録制度（ISR/GIS） N：530 ・配乗要件を船長（ドイツ人）+ 1～4人のドイツ人またはEU国籍人に緩和。 F：1,046 ・三航機以下の職員・部員の一定数の外国人船員を出身国の賃金水準で雇用
フランス	ケルゲレン島籍 ・乗組員中35%（うち4人職員）がフランス人 ・船舶所有者は仏籍で仏居住。
ノルウェー	ノルウェー国際船舶登録制度（NIS） N：1,208 ・原則船長1名はノルウェー人だが、多くは全員外国人配乗。 F：702 ・船長以外の外国人船員は出身国の賃金水準で雇用可（船長も例外規定あり） ・1998年末のNIS登録船：750隻、1,992万G/T
デンマーク	デンマーク国際船舶登録制度（DIS） N：427 ・船長のみデンマーク人。 F：215 ・船長以外の外国人船員は出身国の賃金水準で雇用可。 ・1998年末のDIS登録船：473隻、509万G/T
オランダ	配乗要件の緩和 N：476 ・最長2年間EUかEEA国籍を持ち試験に通った外国人船長の配乗可。 F：204
日本	国際船舶制度……制度上、種々の制約があり現時点で実績は3隻 N：134 ・船・機長2名のみ日本人。 F：1,905 ・承認を受けた外国人船員配乗可。

（出典）日本船主協会「日本海運の現状」2000年10月号
 国名の下の数字は当該国商船隊隻数で、N：自国船籍船数、F：多国籍船数
 （日本：2000年、ノルウェー：2001年、イギリス：1999年、他：1998年の数字）

コスト面 船員に関する税制等の比較

	イギリス	ドイツ	フランス	ノルウェー	デンマーク	オランダ	日本
所得税	免除	軽減	減免	軽減	減免	軽減	課税
社会保険料	軽減		軽減			軽減	支払

など、かなり緩和されているのが現状である。わが国ではハード面でも要件が課せられており、税制・規制・コストなどの面で諸外国に比べ不利な条件が重なった結果、2000年央で日本籍船は134隻にまで減少しているが、英国・ノルウェー・オランダなどでは、トン税をはじめとする海運強化策が功を奏し、他国籍船の数を自国籍船が大幅に上回っている。

こうした状況を踏まえ、当協会は、真の国際的自由競争に伍していくための恒久的かつ安定的な税制、制度の確立を訴えており、とりわけ船舶の特別償却

制度をはじめとする海運関係税制については、少なくとも現状より後退することがないよう、関係方面に強く求めていくこととしている。

なお、国際船舶制度、規制緩和、税制、トン税などの詳細については、各項目に委ねる。

1・1・2 実効ある国際船舶制度の実現に向けて

1985年のプラザ合意以降の円高の影響と維持コス

1. 海 運 政 策

トの高さによる日本籍船及び日本人船員の減少が続く中、運輸省海上交通局長の私的懇談会で1995年にまとめられた報告書『日本商船隊浮上への試練』の提言を基に、1996年3月から1997年5月まで海運造船合理化審議会において国際船舶制度の拡充策について検討がなされ、報告書『新たな経済環境に対応した外航海運のあり方』が取りまとめられた（船協

海運年報1997）。報告書に盛り込まれた施策とその後の措置・検討状況は資料1 2のとおりである。

1999年5月、改正船舶職員法の施行により、「船員の訓練及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：International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers）」の締約国が発給した資格証明書

〔資料1 2〕 海造審報告（1997年5月）の施策とその後の措置・検討状況（2001年7月1日現在）

項 目	1997年海造審報告	措置および検討状況等
船 舶 税 制	特別償却および圧縮記帳制度は海運政策の重要な柱。 また、登録免許税、固定資産税の特例措置の拡充を推進。	2000年度末が適用期限となっていた船舶の特別償却制度は2002年度末まで、同じく圧縮記帳制度は2005年末まで適用期限を延長。 ・1999年度税制改正により、登録免許税の軽減措置（本則4/1,000を1/1,000に軽減）の対象に船齢5年未満の船舶を追加したほか、国際船舶の範囲を見直した（2001年度末が適用期限）。 ・固定資産税の軽減措置（1/15）は2001年度分まで適用。
船 員 税 制	実現可能な方策についてさらに検討。	官労使で構成される海運関連税制勉強会（座長：山下学東京経営短期大学助教授）において船員税制につき検討するも、具体化には至っていない。
日本人船員の確保・育成策	官労使が協力して、若年船員を対象として、実践的な教育訓練スキームの早期確立。	国際船舶制度に係る教育訓練スキームとして、若年船員養成プロジェクトが1998年10月より開始（訓練生は第1期10名、第2期11名、第3期10名）。 外航船員就労対策事業費補助金として「若年船員養成プロジェクト」に5,000万円、国際船舶制度推進事業費補助に900万円が認められた。
船舶金融の充実	官民の役割分担に配慮しつつ、所要資金の確保、弾力的運用に努める。	日本政策投資銀行融資の運用が弾力化され、ドル建て融資等が可能となった。
国際船舶の配乗体制、外国人船員の資格等	国際船舶にあつては、船長および機関長は日本人であることを原則。また、船員の就労体制、養成期間を考慮すれば、それに応じた予備員、養成船員が必要。 国際船舶について、日本人船長・機関長2名配乗体制で運航できるよう、その他の職についての外国人船員に対する海技資格付与等の実施に向けて検討。	1999年5月、改正船舶職員法施行。これにより、国際船舶に乗り組む外国人船員に日本の海技資格を付与するための法的裏づけがなされ、2000年3月末までに、承認船員を配乗した国際船舶が3隻実現した（うち2隻は、日本人船・機長2名配乗船）。 船員法関連資格のうち、2002年2月以降航海当直職員全員に必要となる電波法上の資格については養成講習によって外国人（フィリピン人）船員に付与する方法が導入されることとなった。「衛生管理者」資格については、簡便な方法で外国人船員に付与する方法を確立すべく関係省庁に働きかけをおこなっている。
そ の 他	わが国外航海運の国際競争力の確保、高コスト構造の是正等の観点から、阻害要因を除外していくことが必要。	政府は、2001年度を初年度とする「規制改革推進3か年計画」を推進。 当協会としても、未解決事項の実現に向け、さらなる規制緩和・撤廃を要望している。

受有者は運輸大臣（現：国土交通大臣）の承認を経て日本籍船に職員として乗船できることとなった。
（船協海運年報1999参照）

2000年1月にフィリピンのマニラ市で第1回目の承認試験が実施され、48名のフィリピン人船員が受験し、全員合格した。その後、承認試験は、2000年度末までに計4回実施され、累計で256名の外国人船員（すべてフィリピン人）が承認を受けている。2000年2月初めから行われた外航労使交渉では承認船員配乗の国際船舶に乗り組む日本人船員の労働条件が協議され、2月29日に当面の問題について合意に達した。

この合意を基に関係船社において調整が行われた結果、2000年3月末までに日本人船長・機関長2名配乗船2隻を含む3隻の初の承認船員配乗の国際船舶が誕生した（船協海運年報2000参照）。

外国人船員承認に関し、既存日本籍船を日本人船長・機関長2名配乗船へ円滑に移行するため、日本船に配乗が義務付けられている資格（衛生管理者、船舶料理士について、また、STCW条約により2002年2月以降、航海士全員に保有が義務付けられる無

線資格（わが国の資格では第一級海上特殊無線技士〔一海特〕が相当する）を外国人船員に簡便な方法で付与する制度を確立するよう、関係各方面に働きかけを行った。その結果、一海特についてはフィリピンにおいて、日本無線協会が資格付与のための養成課程講習を実施することとなった。

国際船舶における日本人船長・機関長2名配乗体制実現に伴う外国人船員に対する海技資格の付与および日本人船員の確保育成策については、(財)日本船員福利雇用促進センター（SECOJ）の「国際船舶制度に係る教育訓練スキーム及び外国人船員に対する海技資格の付与の方法に関する検討会」が検討を行ってきたが、同検討会は検討範囲を施策の具体化のための検討と施策立ち上がり後のフォローアップを行うことに変更し、「施策の具体化のための検討・施策立ち上がり後のフォローアップを行うための官労使参加による検討会」（座長：加藤俊平東京理科大学教授、以下「SECOJ検討会」）（資料1-3参照）と改称された。SECOJ検討会は2000年度は2回開催され、承認試験の実施状況、若年船員養成プロジェクトの現状の報告等がなされた。

〔資料1-3〕

施策の具体化のための検討・施策立ち上がり後のフォローアップを行なうための官労使参加による検討会

委 員 名 簿

（敬称略、順不同、平成13年7月27日現在）

（委 員）		（国土交通省）	
加藤 俊平	東京理科大学 教授	竹田 聡	海事局海事産業課国際海上輸送企画官
植村 保雄	(社)日本船主協会 常務理事・企画調整部長	石谷 俊史	海事局海事産業課課長補佐
岡本 永興	全日本海員組合 国際汽船局外航部副部長	内田 傑	海事局船員部調整官
杉浦 哲	(社)日本船主協会 政策委員会幹事	山内 信重	海事局船員部労政課専門官
新井 清和	(社)日本船主協会 政策委員会幹事	庄司新太郎	海事局船員部労政課雇用対策室課長補佐
中本 槇夫	全日本海員組合 国際汽船局外航部長	金田 章治	海事局船員部労政課船員教育室海技企画官
兵頭 康	(社)日本船主協会 政策委員会幹事	三上 誠順	海事局船員部労働基準課課長補佐
井上 晃	(社)日本船主協会 船員対策室長	長濱 克史	海事局船員部船舶職員課海技資格制度対策室長
三尾 勝	全日本海員組合 政策教宣局総合政策部長	加藤 琢二	海事局船員部船舶職員課課長補佐

1・2 平成13年度海運関係税制改正

平成13年度税制改正要望について、当協会では平成12年9月に開催された定例理事会において、平成12年度末に期限切れを迎える船舶の特別償却制度および買換特例（圧縮記帳制度）の延長などを中心とした「平成13年度税制改正要望」を取りまとめ、政府・国会等、関係方面への要望活動を開始した。

（資料1 4参照）

平成13年度の税制改正については、国内景気の低迷による法人税収不足が見込まれている中、大蔵省（現：財務省）は税の公平・中立・簡素化を旨として租税特別措置を徹底的に整理・合理化する方針を打ち出し、11月27日に出された整理案では船舶の特別償却制度、船員教育訓練施設（シミュレーター）の特別償却制度、圧縮記帳制度が廃止とされるなど、極めて厳しい内容となっていた。

当協会は同整理案が示されたことに対し、これら現行税制はわずかに残された海運税制の柱というべきものであり、わが国の海運会社が諸外国に対する最低限の国際競争力を維持するためには不可欠であることから、政府・国会方面に向け、現行内容での延長を強力に訴えた。

その結果、12月14日に発表された与党（自民・公明・保守）税制改正大綱において、船舶の特別償却制度・圧縮記帳制度の延長をはじめ、当協会の主張は概ね認められた。

平成13年度税制改正のポイントは以下のとおりである。（詳細は資料1 5参照）

- (1) 船舶等の特別償却制度
 - ・内航二重構造タンカーが特償率18%（現行19%）とされた他は全て現行内容で2年間延長された。（外航二重構造タンカーの19%特例については、平成18年3月31日で制度を廃止）
 - ・船員訓練設備の特別償却については、現行内容で2年間延長された。
- (2) 特定資産の買換特例（圧縮記帳制度）
 - ・現行内容にて5年間延長された。
- (3) その他
 - ・公害防止用設備の特別償却制度については、脱特定物質からCFCが除外された以外は、現行内容にて2年延長された。また、脱特定物質（脱フロン）対応型設備に対する固定資産税の課税特例については、平成13年度以降取得分につき課税標準を現行の4/5から5/6とすることとされ、特例自体は2年間延長された。
 - ・中小企業投資促進税制（中小企業による機械装置等の取得に係る特例）については、現行内容にて1年間延長された。

なお、平成13年度税制改正後の海運関係税制は資料1 6のとおりである。

〔資料1 4〕平成13年度税制改正要望事項

海運関係事項

1. 船舶の特別償却制度の延長

本制度（償却率 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13年3月末をもって期限が到来する。

外内航ともに省力化・技術革新に対応し環境にも配慮した船舶を整備するため、また、外航海運において

は、諸外国海運企業がわが国より有利な減価償却制度をはじめとする海運税制の恩恵を受けていることに鑑み、諸外国に劣らない諸条件を整備し国際競争力を維持するため、本制度を延長すること。

2. 船員教育訓練施設の特別償却制度の延長

本制度（償却率16/100）は、平成13年3月末をもって期限が到来する。

船員の資質向上を図り、日本商船隊を支える高度な船舶運航・荷役技術水準を維持するため、本制度を延長すること。

3. 特定資産の買換（圧縮記帳制度）の延長

本制度（船舶から船舶：譲渡差益の80%、内航船舶から減価償却資産：譲渡差益の80%を圧縮記帳）は、平成13年3月末をもって期限が到来する。

わが国の経済活動と国民生活を支える物資・資源の安定輸送を図るには、時代の要請に応える船舶の整備が不可欠である。近代的な設備を有する船舶への買換を促進するため、本制度を延長すること。

4. 公害防止用設備の特別償却制度の延長

オゾン層を破壊する特定物質の代替物質を使用したコンテナ用冷凍設備に対する特別償却制度（特償率：16/100）は、平成13年3月末をもって期限が到来するが、オゾン層破壊防止の観点から、本制度を延長すること。

5. 脱特定物質（脱フロン）対応型設備に対する固定資産税の課税特例の延長

脱特定物質対応型設備（コンテナ用冷凍装置）に対する固定資産税の課税の特例（課税標準：取得後3年間 4/5）は、平成13年3月末をもって期限が到来するが、地球環境保護の観点から、本制度を延長すること。

6. 中小企業投資促進税制の延長

中小企業投資促進税制（中小企業の内航貨物船等の設備取得時、30/100の特別償却又は7/100の税額控除）は、平成13年5月末をもって期限が到来するが、中小船主のリプレースを促進する観点から、本制度を延長すること。

国際課税

1. 特定外国子会社に係る留保金課税の改善

- ・特定外国子会社については、留保所得のある子会社のみならず、欠損金のある子会社も合算の対象とすること。
- ・課税済留保金額の損金算入制限を緩和すること。
- ・控除未済課税済配当の控除期間制限を撤廃すること。

- ・軽課税国の判定基準（いわゆる25%基準）を引き下げること。
- ・適用除外の非適用業種から「船舶の貸付」を外すこと。

2. 連結納税制度の早期導入

連結納税制度を早期に導入するとともに、導入に際しては、国内子会社に加え、直接・間接保有100%の特定外国子会社についても連結納税制度の対象とすること。

3. 特定外国子会社の設立における特定の現物出資の課税の特例の改善

特定の現物出資による特定外国子会社の設立については、国内子会社同様に本特例を適用すること。

4. 外国税額控除制度の拡充

- ・控除限度超過額の損金算入制度の創設

控除限度超過となった外国法人税は繰越か損金算入の選択を認めること。

控除不能が確定した繰越外国法人税は損金算入を認めること。

- ・控除限度超過額及び控除余裕額の繰越期間を3年から5年に延長すること。
- ・間接外国税額控除制度の拡大

間接税額控除の持株比率の制限を現行の「25%以上」から、欧米先進国並みの「10%以上」とすること。

間接外国税額控除の適用範囲を孫会社から、曾孫会社まで拡大すること。

一般税制

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

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

1. 海 運 政 策

〔資料1 5〕平成13年度税制改正重点事項 最終結果

項 目	現行制度	要望内容	最終結果
船舶の特別償却制度	償却率 ・外航近代化船：18/100 ・内航近代化船：16/100 ・二重構造タンカー：19/100	適用期限の延長	内航二重構造タンカーの償却率を18%（現行19%）とし、2年間延長 外航二重構造タンカーについては、平成18年度で制度の廃止
船員教育訓練施設の特別償却制度	償却率：16/100	適用期限の延長	現行内容で2年間延長
特定資産の買換特例（圧縮記帳制度）	船舶 船舶 内航船舶 減価償却資産 ：譲渡差益の80%を圧縮記帳	適用期限の延長	現行内容で5年間延長
公害防止用設備の特別償却制度	償却率：16/100	適用期限の延長	1年間延長 （脱特定物質からCFCを除外）
脱特定物質(脱フロン)対応型設備に対する固定資産税の課税特例	課税標準 ：取得後3年間=4/5	適用期限の延長	課税標準を5/6とし、2年間延長
中小企業投資促進税制	内航貨物船等の設備取得時 30/100の特別償却 または 7/100の税額控除	適用期限の延長	平成14年3月31日まで延長

〔資料1 6〕平成13年度税制改正後の海運関係税制一覧

項 目	制 度 の 概 要	適 用 期 間
1. 特定設備等の特別償却 1) 船舶	・外航近代化船（3,000 G/T 以上） 特償率18/100 ・内航近代化船（300 G/T 以上） 特償率16/100 ・二重構造タンカー 外航：特償率19/100 内航：特償率18/100	告示による 平8.4.1～平15.3.31 平7.4.1～平15.3.31 平10.4.1～平15.3.31 平13.4.1～平15.3.31 平10.4.1～平15.3.31
2) 船員教育訓練施設等	・特償率16/100 （操船シミュレーター：3億円超、機関シミュレーター：2億円超、荷役シミュレーター：1億円超の施設に適用）	平10.4.1～平15.3.31
3) 公害防止用設備	・オゾン層を破壊する特定物質の代替物質を使用したコンテナ用冷凍設備（取得価額200万円以上、HCFC対応型設備も対象、ただしCFCは対象外） 特償率16/100	平5.4.1～平14.3.31
2. エネルギー需給構造改革推進投資促進税制（特別償却または税額控除） 1) 高効率ボイラー（廃熱利用ボイラーは適用外） 2) 船舶推進軸動力利用発電装置	30/100の特別償却又は7/100の税額控除 （資本金1億円以下の法人に適用）	平10.4.1～平14.3.31
3. 中小企業新技術体化投資促進税制 （電子機器利用設備を取得した場合の特別償却制度又は税額控除制度）	(1) 取得の場合 30/100の特別償却又は7/100の税額控除 (2) リースの場合 リース費用×60/100×7/100の税額控除 （(1)(2)とも資本金1億円以下の法人に適用。ただし、取得の場合に税額控除を選択できるのは資本金3,000万円以下の法人のみ）	平10.4.1～平14.3.31

項 目	制 度 の 概 要	適 用 期 間
1) 光波式船位誘導・位置決め装置 2) 内航タンカー荷役自動化装置 (制御コンピューターから計測器、検知器等までの部分) 3) 船舶地球局設備 4) 電子計算機		
4. 中小企業投資促進税制 (中小企業による機械装置等の取得に係る特例) 1) 機械装置(230万円以上) 2) 器具備品(合計額100万円以上) 3) 船舶(内航貨物船(基準取得価額)75%)	30/100の特別償却又は7/100の税額控除 (資本金1億円以下の法人に適用。ただし、税額控除を選択できるのは資本金3,000万円以下の法人のみ)	平10.6.1～平14.3.31
5. 海外投資等損失準備金制度	積立率... (イ) 資源探鉱 100% (ロ) 資源開発 30% (ハ) 特定海外経済協力 14% (ニ) 新開発地域 12%	昭48.4.1～平14.3.31 平10.4.1～平14.3.31 平10.4.1～平14.3.31 昭48.4.1～平14.3.31
6. 特定資産の買換特例(圧縮記帳制度)	(1) 船舶から船舶 (2) 内航船舶から減価償却資産 ((1)(2)とも譲渡差益の80%を圧縮記帳)	昭45.4.1～平18.3.31 昭59.4.1～平18.3.31
7. 特定外国子会社等の所得の合算課税	特定の外国子会社等の留保所得のうち、親会社(内国法人)の持ち分に対応する部分を親会社の所得に合算して課税する。	
8. 登録免許税の課税の特例	軽減後の税率(本則4/1000) (1) 所有権保存登記 ・ 国際船舶 船舶価額の1/1000 (2) 抵当権設定登記 ・ 国際船舶 債権金額の1/1000	平10.4.1～平14.3.31
9. 特別修繕準備金	修繕費用×事業年度の月数/60か月×3/4	
10. 船舶の耐用年数	・ 油そう船 13年 ・ 薬品そう船 10年 ・ その他のもの 15年	
11. とん税、特別とん税	(1) とん税 1純トン 16円 (2) 特別とん税 1純トン 20円	
12. 固定資産税の課税の特例 1) 船舶 ・ 課税標準： (1) 内航船 価格の1/2 (2) 外航船 価格の1/6 (3) 外国貿易船(外貿実績50%超) 価格の1/10 (4) 外国貿易船のうち国際船舶 価格の1/15 2) 外航用コンテナ ・ 課税標準： ① 課税標準： 価格の4/5 (現在所有するコンテナ埠頭：平10.3.31までに取得したもの) ② 課税標準： 価格の1/3 (今後取得する大水深コンテナ埠頭：平10.4.1～平14.3.31の間に取得したものに限り) 3) 外貿埠頭公社が所有又は取得するコンテナ埠頭 に対する固定資産税・都市計画税の軽減措置 4) 脱特定物質(脱フロン)対応型設備 ・ コンテナ用冷凍装置 (同時に設置する専用補助発電機を含む)	・ 課税標準： 価格の4/5 (平成11年4月1日～13年3月31日に取得したもの。 13年4月1日～15年3月31日に取得したものの課税標準は価格の5/6)	平9～平13年度取得分 平10～平13年度取得分 ① 平10～平11年度取得分 ② 平10～平13年度取得分について取得後10年間(それ以後は、価格の1/2) 取得後3年間

1・3 平成13年度海運関係予算

運輸省および厚生省(現国土交通省、厚生労働省)は、平成12年8月末に平成13年度予算概算要求事項を決定し、大蔵省に対し要求を行った。

また、当協会においても、日本政策投資銀行の融資条件維持を含め、財政資金の確保を関係各方面に要望した。

その後、12月20日に平成13年度予算の大蔵原案の内示があり、12月24日の閣議で政府案が決定された。政府案のうち、海運関係予算の概要は以下のとおりである。

(1) 外航海運対策の推進(資料1 7参照)

① 歳出予算

・外航船員就労対策事業費補助金

国際船舶に関連し、若年船員の育成・確保に向けた座学研修および乗船実習(国際船舶職員緊急養成事業=若年船員養成プロジェクト)に

5,100万円を要求し、政府案で5,000万円とされた。また、国際船舶制度の円滑な実施、拡充を目的とする調査費を1,000万円要求し、政府案では900万円とされた。

② 財政投融资(日本政策投資銀行融資)

貿易物資の安定輸送に資するべく、海運事業者による外航船舶および海運関連施設への投資を融資対象とした貿易物資安定供給枠として計530億円を要求した。政府案は「交通・物流ネットワーク」(鉄道・航空等を含んだ大枠)全体に対し3,040億円とされ、海運向け融資は上記枠内にて対応することとなった。

なお、融資比率および対象につき大蔵省は大幅な整理(比率の縮減および融資対象からの除外)を予定していたが、当協会、運輸省の働きかけにより、LNG船、二重構造タンカー等に

〔資料1 7〕平成13年度海運関係予算

(単位:百万円)

区 分	平成12年度予算額	平成13年度	
		要 求 額	政 府 案
歳出予算			
外航船員就労対策事業費補助金	80	61	59
(1) 若年船員養成プロジェクト	(76)	(51)	(50)
(2) 国際船舶制度推進事業費補助	(4)	(10)	(9)
内航海運活性化に資する課題解消のための事業推進調査	13	29	29
運輸施設整備事業団出資金	175	105	20
(1) 国内旅客船のバリアフリー化	(105)	(105)	(20)
(2) エコシップの建造促進	(70)	(0)	(0)
マラッカ・シンガポール海峡航行安全対策強化のための総合調査	0	35	32
ITの活用による海運の効率化、活性化	0	45	45
総合的な海事政策体系の構築	0	20	20
日本新生特別枠			
環境負荷低減船の建造促進		500	250
財政投融资(日本政策投資銀行)			
貿易物資安定供給	(交通・物流ネットワーク枠 384,000の内数)	53,000	(交通・物流ネットワーク枠 304,000の内数)
運輸施設整備事業団に対する財政措置	29,000	34,800	24,100
政府保証限度額			
内航海運暫定措置事業に係る運輸施設整備事業団の借入金に対する政府保証	21,000		21,000

()は内数

〔資料 1 8〕 外航海運関係 財政投融资制度
(平成13年度 日本政策投資銀行 融資基準)

貿易物資安定供給

対 象 事 業	平成13年度 融資基準		備 考
	金 利	融資比率	
1. 海上輸送基盤施設 外航船舶環境対策設備 船員研修施設 外航船舶 ・船舶の改造 ・下記以外の船舶 ・超省力化船、基幹輸入物資輸送船舶 ・LNG船、二重構造タンカー、超省力化船かつ基幹輸入物資輸送船舶	政策金利Ⅰ	30%	政策金利ⅡⅠへ変更、40% 30%に引き下げ 政策金利ⅡⅠへ変更
	政策金利Ⅰ	30%	
	政策金利Ⅲ	30%	
	政策金利Ⅲ	40%	
	政策金利Ⅲ	50%	
	政策金利Ⅲ	60%	
2. 海上輸送関連物流施設 複合一貫輸送施設 荷捌施設(上屋、荷捌場、全天候対応型荷捌施設)(臨港地区に限る) 倉庫(臨港地区に限る) 省力化対応倉庫 物流近代化ターミナル(臨港地区に限る) 以上につき物流効率化計画を有するもの	政策金利Ⅰ	40%	政策金利ⅡⅠへ変更
	政策金利Ⅰ	40%	
	政策金利Ⅰ	40%	
	政策金利Ⅰ	40%	
	政策金利Ⅱ	40%	
	政策金利Ⅲ	40%	

平成13年7月30日現在、政策金利は以下のとおり
(平成13年7月3日改定)

	貸付期間15年 (うち据置3年)	貸付期間20年 (うち据置3年)
政策金利Ⅰ	1.75%	2.05%
政策金利Ⅱ	1.60%	1.90%
政策金利Ⅲ	1.45%	1.75%

対する融資比率60%の維持をはじめ、概ね現行内容にて存続することとなった。(資料 1 8 参照)

(2) 運輸施設整備事業団関係

① 財政投融资(資料 1 9 参照)

運輸施設整備事業団は内航海運の体質改善、国内旅客船の整備等の事業を推進するため、事業計画予算(平成13年度で契約可能な予算=新規+次年度継続)として536億円、支出予算(平成13年度で支出可能な予算=前年度継続+新規)として535億円を要求した。これに対し、政府案では事業計画予算502億円、支出予算441億円とされた。支出予算の資金計画は、財政投融资による調達241億円(要求は348億円)、自己資金による調達200億円(要求は187億円)とされ、また、内航貨物建造予定総トン数は87,000トン(要求は91,000トン)とされた。

② 暫定措置事業による借入債務に対する政府保証

〔資料 1 9〕 平成13年度運輸施設整備事業団
(船舶関係業務)関係予算

(単位:億円)

区 分	平成12年度 予 算 額	平成13年度	
		要求額	政府案
事業計画	532	536	502
(1) 国内旅客船の整備	(150)	(144)	(144)
(2) 内航海運の体質改善	(372)	(382)	(350)
(3) 船舶改造等融資	(10)	(10)	(8)
支出予算	563	535	441
(1) 国内旅客船の整備	(146)	(146)	(146)
(2) 内航海運の体質改善	(407)	(379)	(287)
(3) 船舶改造等融資	(10)	(10)	(8)
資金計画	563	535	441
(1) 財政投融资資金	(290)	(348)	(241)
(2) 自己資金	(273)	(187)	(200)

()は内数

1. 海 運 政 策

内航総連が同事業団から解撤等交付金に充当する資金の融資を受けるにあたり、同事業団は金融機関から政府保証付きで資金を借り入れることができることとなっており、毎年度その限度枠が設定されている。平成13年度の限度額は、12年度と同額の210億円となった。

(3) 船員対策関係 (資料1 10参照)

① 一般会計

船員雇用関係としては、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4,900万円、国際的な漁業規制等による離職職員への給付金が5億6,000万円、前出の外航船員就労対策事業費 (若年船員養成プロジェクト補助) が5,000万円で、総額で7億1,700万円となった。

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、外国船に対する船員派遣助成金をはじめ、技能訓練派遣助成金等、SECOJへの補助金が4億3,000万円とされた他、未払賃金立替払経費等、合計で4億7,200万円となった。

(4) その他

「総合的な海事政策体系の構築」として海事クラスター関係調査費用等に2,000万円を要求し、ほぼ満額で支給決定した。また、海のITS (Intelligent Transport System = 高度海上交通システム) 関連 (「ITの活用による海運の効率化、活性化」) に対し、要求の満額4,500万円支給となった。

さらに、海賊対策を含めた「マラッカ・シンガポール海峡航行安全対策強化のための総合調査」として3,500万円を要求し、政府案で3,200万円となった。

〔資料1 10〕平成13年度船員関係予算

(単位: 百万円)

区 分		平成12年度	平成13年度		内 容 ・ 備 考	
		予 算 額	要求額	政府案		
一 般 会 計	I 船 員 雇 用 関 係	1. 船員離職者職業転換等給付金	755	621	560	外国船主に雇用される離職職員に支給 漁業離職者で内航船主に雇用される者に支給 外国船等に乗船させるため必要な知識・技能を修得 海陸共通の各種技能資格を取得 漁業離職者が内航船に乗船する場合に有効な資格取得 国際船舶に関する若年船員養成プロジェクト事業費補助
		(1) 漁業関係	(480)	(489)	(418)	
		(2) 海運業関係	(276)	(132)	(142)	
		2. 船員雇用促進対策事業費補助金	50	51	49	
		(1) 外国船就職奨励助成	(18)	(18)	(16)	
		(2) 内航転換奨励助成	(7)	(6)	(6)	
		(3) 技能訓練助成	(8)	(8)	(8)	
		(4) 船員職域拡大訓練助成	(14)	(17)	(17)	
		(5) 内航転換訓練助成	(3)	(2)	(2)	
		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	76	51	50	
	II 開発途上国船員養成への協力	64	58	58	開発途上国の船員養成への協力・貢献、54名	
	合 計	945	781	717		
船 員 保 険 特 別 会 計		船員等の就職促進に要する経費	17	17	17	就職促進手当
		雇用安定対策事業に要する経費	25	32	25	未払賃金の立替払
		船員雇用促進対策事業費補助に要する経費	537	430	430	
		(1) センター管理費	(79)	(76)	(76)	(減額要因)
		(2) 技能訓練事業費	(99)	(97)	(97)	・技能訓練派遣助成金の助成率の見直し (一律1/3へ)
	(3) 雇用安定事業費	(360)	(257)	(256)	・船員派遣助成金対象者の減少 (570人 415人)	
	合 計	580	480	472		
	総 計	1,525	1,261	1,189		

() は内数

1・4 海運関係分野の規制緩和の一層の推進

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

1994年12月、政府は行政改革委員会の下に規制緩和と小委員会を設置し、1995年3月31日に「規制緩和推進計画」を閣議決定した。規制緩和への具体的な取り組みであるこの3か年計画は1997年度末に終了したが、引き続き1998年度を初年度とする新たな「規制緩和推進3か年計画」が策定された。

2000年までは行政改革推進本部の下に設置された規制改革委員会（1999年4月、「規制緩和委員会」から改称）にて、諸規制の撤廃・緩和に向けた調査審議が行われていたが、行政改革大綱（2000年12月1日閣議決定）において、「新たな規制改革推進3か年計画の実施状況を監視するとともに、経済社会の構造改革の視点も含めて幅広く規制改革を推進していくため、新たな審議機関を内閣府に置くことについて検討し、規制改革委員会の見解を踏まえ、平成12年度末までに具体的成案を得る。」こととされ、また、規制改革委員会が発表した「規制改革についての見解」（2000年12月12日）においては、「今後、政府において、更なる規制改革を推進していくためには、内閣、特に内閣総理大臣のリーダーシップの下、官民挙げてこの問題に取り組む体制として、民間人を主体とし、客観性をもった提言をすることができる審議機関を制度的に確立することが望ましい。」とされたことを受け、内閣総理大臣の諮問に応じて経済社会の構造改革を推進する観点から、必要な規制の在り方に関する基本的事項を総合的に調査審議する「総合規制改革会議」が内閣府に設置された。

当協会は、こうした政府の取り組みに対し、諸外

国の海運企業と世界単一市場での競争を行うにあたって障壁となっている諸規制等を緩和し、日本の外航海運企業が自由な企業活動を行うことを目指し、当初より海運関係分野での規制緩和要望を行ってきた。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2000年3月までの間、同じ年度内に再度行った要望も含め計12回にわたり、規制改革委員会や国土交通省（旧運輸省）をはじめとする関係省庁に要望書を提出している。

2000年度の当協会の取り組みとして、会員全社に対し2000年6月に実施したアンケートの回答を基に関係各委員会にて検討、取りまとめを行い、2000年10月31日に運輸大臣および政府の規制改革委員会委員長（宮内義彦オリックス社長）に28項目からなる要望書を提出した。（資料1 11参照）

翌2001年1月に各省庁より出された、いわゆる「中間公表」において「措置困難」や「引き続き検討」とされた項目の中から業界として早急な規制緩和を求めるものとして、2001年2月26日、当協会は国土交通大臣に対し、5項目につき再要望を行った。

（資料1 12参照）

一方、経団連も政府に対する規制緩和要望を取りまとめていることから、2000年7月、当協会要望のうち次の6項目を経団連要望に盛り込むよう働きかけた。

- ・ 船員保険の被保険者資格付与について
- ・ 船員職業紹介事業等の許可
- ・ 危険物積載船の夜間入港・荷役制限緩和措置
- ・ 航海実歴認定を受けた船長の乗り組む全ての船舶に対する強制水先の免除
- ・ 船舶不稼働損失保険の海外付保の自由化
- ・ 輸出入・港湾諸手続き全般の一層の簡素化及び真

1. 海 運 政 策

のワンストップサービスの実現

これを受け、2000年10月17日、経団連は上記要望項目全てを含む358項目からなる規制緩和要望「21世紀に向けた新たな規制改革の断行と体制整備を要望する」を政府に提出した。

2001年1月に各省庁が発表した中間公表および、政府が2000年12月に閣議決定した「行政改革大綱」の中で、新たな「規制改革推進3か年計画」の策定が定められていることを受け、経団連は2001年2月16日、「新たな規制改革推進3か年計画の策定に望む」とした規制改革重点事項の再要望を取りまとめた。本要望は経団連がとくに緊急度・重要度が高い34項目を取り上げ関係省庁の早急な対応を求めたもので、この中には当協会が要望した「輸出入・港湾諸手続き全般の一層の簡素化及び真のワンストップサービスの実現」及び「航海実歴認定を受けた船長の乗り組む全ての船舶に対する強制水先の免除」が盛り込まれている。

これらの要望を受け、政府は2001年3月30日、「規制改革推進3か年計画」を閣議決定した（当協会要望関係部分については資料1 13参照）。なお、2000

年度当協会要望項目に対する規制緩和の進捗状況は2000年度末現在、資料1 14のとおりである。

こうした個別の規制緩和要望項目の検討と平行して、「必置資格の見直し」という観点から、省庁横断的な検討が進められている。「必置資格」とは、船舶料理士、衛生管理者、無線従事者など一定の事業所等でその資格をもつ者を管理監督者等として配置することが義務付けられている資格であり、これらの資格の現状について規制改革委員会が調査したところ、必置とする必要性、必置の態様、資格取得方法等について合理性に疑問があると考えられる規制が見受けられた。これを受け、同委員会は1999年12月14日に取りまとめた「規制改革についての第2次見解」において、必置資格の見直し・改善を図るとの方針を示した。当協会は、2000年3月に会員に対してアンケート調査を実施し、その結果に基づき2000年3月17日、必置資格に関する要望を政府に提出し、行政改革委員会等との間で検討を行ってきた。

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

〔資料1 11〕

平成12年10月31日

運 輸 大 臣

森 田 一 殿

社団法人 日本船主協会 会長 生田 正治

海運関係分野の規制緩和の一層の推進についてのお願い

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11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」の改定におきましては、当協会からの要望項目の一部に関しましても措置あるいは措置予定としていただきましたことに対し、深く感謝申し上げます。

ご既承の通り、わが国外航海運企業は、諸外国海運企業に劣らぬ経営効率を達成するため必死の努力を傾注し

つつ、熾烈な国際競争を行っておりますが、こうした努力の前提には、外国の海運企業と同等の条件で競争し得る環境の整備、すなわちイコールフットिंगの実現が喫緊の課題であります。そのためには、企業の自由な事業活動を阻害している規制の撤廃や、社会・経済の実態に合わなくなった法制等の改善が急務となっております。

本年度の規制緩和要望を行うにあたり、昨年度の要望事項の進捗状況を確認したところ、残念ながら未だ措置されていないもの、もしくは措置不十分のものがございました。それらの項目については改めて措置をお願いします

るとともに、新たに当協会会員から申し出のあった項目を加え、添付の通り取りまとめましたので、これら事項の規制緩和推進につき、引き続き格別のご尽力を賜りますようお願い申し上げます。

なお、添付文書の中には他省庁に対する要望事項も含

まれております。それら事項についてはそれぞれの所轄官庁にもお願いすることとしておりますが、貴省を通じてその実現に向けお力添え下さるよう併せてお願い申し上げます。

敬 具

海運関係規制緩和と要望項目

平成12年10月31日

(社)日本船主協会

I . 制度上改善すべき項目

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

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

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

② 外貿埠頭公社の埠頭等賃付料の適正化

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

③ 港湾運送事業の更なる規制緩和

本年11月施行予定の改正港湾運送事業法で対象とされた主要9港以外の規制緩和についても、特定港湾の指定拡大を含め、継続的な検討が必要である。

④ 輸出入・港湾諸手続き全般の一層の簡素化及び真のワンストップサービスの実現

輸出入・港湾諸手続きについては、ようやく Sea NACCS 及び港湾 EDI システムがそれぞれ稼動したところであるが、今後、貿易手続きの簡素化に向け関係各省のシステムも稼動が予定されている。

現状のこれら諸手続きは煩雑であり、かつ膨大な

書類・資料の提出を要求されている。

このため、各省庁毎にシステム化を図るにあたっては、まずは現行の提出書類を徹底的に見直し、他省庁と重複する資料または単なる参考資料として提出を求めている資料については、一元化あるいは廃止する等手続きの一層の簡素化を図った上で、EDI 化・ペーパーレス化に移行すべきである。

また、通関手続きにおける現物主義をはじめとした制度自体の抜本的な見直しも図るべきである。

その上で、すなわち関係官庁等の諸手続きが本格的にシステム化された時点で、諸手続きの一括申請を可能ならしめる関係官庁等を横断するシステムの創設等、真のワンストップサービスの実現を図るべきである。（具体的な要望項目は、別紙参照）

2 . 船員保険の被保険者資格付与について

日本籍船を所有または裸用船することができなくなった事業主が雇用する船員は、原則として船員法に規定する船員ではなくなるため、船員保険の被保険者資格を失う。このため、これまで船員保険の適用を受けていた船員も、雇用されている船社が日本籍船を持てなくなった結果、船員保険の継続ができなくなる事例が多数生じており、大きな問題となっている。現在は1年以内に当該事業主が日本船を所有する旨の確約書を提出することにより資格継続を可能とする措置が講じられていることは承知しているが、本特例は最長で2年半を限度としている。

当方の要望は、特例によらない抜本的な解決である。解決方法としては、船員保険法の適用についての船員法

1. 海運政策

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

数年来の船主の強い要望にもかかわらず、未だ実現されていないことは極めて遺憾である。運輸省・厚生省双方の密接な連携の下、早急に船員保険の被保険者資格の継続措置を実現すべきである。

3. 船員職業紹介事業等の自由化

現在「船員職業紹介等研究会」において、船員に対する有料職業紹介所の設置等に関するILO第179号条約の批准および国内法制化についての検討が再開された。条約の趣旨と陸上における労働者派遣事業、職業紹介事業の自由化の現状を踏まえ、船員についての労務供給事業、職業紹介事業についても自由化が図られるよう、船員職業安定法を改正すべきである。

II. 実務上改善を要する項目

船舶無線関係

4. 主任無線従事者制度受講義務の簡素化

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

5. 主任無線従事者・無線従事者選（解）任届の簡素化

免許人においては無線従事者等の選解任の状況を明確に把握している。船舶においても、選任された無線従事者は無線業務日誌に記録しており（電波法施行規則第40条）、選任の現状確認が必要な場合は免許人および船舶において対応可能である。

したがって、事務手続きの簡素化の観点から、また実態的にも、選解任の現状は必要な場合に免許人または船舶へ確認することとすべきであり、選解任の都度遅滞な

く文書の提出を求めることは過剰である。諸外国での状況も調査の上、より簡素な手続きを検討すべきである。

6. 三級海上無線通信士認定講習に必要な実要件の緩和

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

7. 三級海上無線通信士認定講習のうち英語に係る講習時間の短縮

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

8. 船舶局無線従事者証明に係る講習回数の増加

船舶局無線従事者証明に係る講習は、現在、7月と1月に実施されているが、この講習の開催回数を増加し、受講者の便宜を図ることが必要。

9. 義務船舶局等の無線設備に関する操作規定の見直し

船舶局の無線従事者の1人は船舶職員法上「通信長」として乗組むものであり、従来より当該船舶の電波監理等に関し責任を負う業務に従事してきた。船内の通信設備に関しては通信長の監督下にあり、主任無線従事者制度の概念は船舶局の特殊性（船内の職務分掌等）から、既に浸透している状況にある。

したがって、重要通信に関する操作等特殊な通信技術操作を除けば、主任無線従事者を選任しなくとも、通信長の監督により一般乗組員にもすべての機器に関する操作が可能と思われるので、船舶の特殊性を考慮の上操作規定の見直しを行うことが必要。

10. インマルサット船舶地球局の免許人指定の見直し

「無線局管理は同一（インマルサット船舶地球局、海岸地球局）の免許人が行うことが適切」（12年1月中旬公表）として、船舶地球局の免許人は船舶の運航管理者でなく全船舶ともKDDである。一方、船舶における設備は備品を含めすべて運航管理者が所有し、実質的に管理しており、KDDが免許人となり間に立つことで、手続きが煩雑となるほか、検査時に別途KDDへの費用負

担が生じることなどから、船舶の運航管理者が船舶地球局の免許人となるよう見直すべきである。

なお、これまで諸外国において同様の制度が採用されているとの情報は得ていないが、各国における制度の状況も把握しておくことが必要。

検査関係

11. 石油備蓄法に基づく GPS 精度鑑定の廃止および GPS 測位記録紙の提出の簡素化

石油備蓄法により、日本領海に入域したタンカーは入港するまでの船位の記録の報告が求められており、定期的に検査機関による GPS (Global Positioning System : 衛星航法装置) の精度鑑定が義務付けられている。

しかしながら、国際条約の改正により2002年7月1日以降 GPS は義務設備となり、条約検査の対象となるので、精度鑑定は不必要とすべきである。また、記録の提出についても必要なことが把握可能な範囲で簡素化すべきである。例えば、入港届と合わせ、領海に入域した位置および日時を示す部分のみを FAX により提出することとする。記録紙原紙は船主にて保管し、疑義等あれば船主へ確認することとするなど。

12. 船用トランシーバーの型式検定制度の見直し

船用トランシーバーについて、日本の型式検定を受けていない外国製品であっても、安価で高品質なものが生産されており、すでに外国籍船での使用実績もある。このような製品の日本籍船への搭載が可能となるよう型式検定制度の見直しが必要。

港湾・海務関係

13. 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荷役許容量等の見直し

危険物の荷役許容量は、日本海難防止協会（日海防）の委員会にて内容について検討され1974年に海上保安庁通達「危険物積載船舶の停泊場所指定および危険物荷役許可基準について」（保警安第66号）として定められたものである。今日までの貨物のコンテナ化、船舶の大型化、危険物関係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、現行の規制内容を見直すべきである。

1998年度に日海防において行われた「船積み危険物の

性状・情報管理等に関する調査研究委員会」においても同様の見解が示されている。

危険物を積載する船舶が危険物船舶運送および貯蔵規則（危規則）に基づき船舶の安全を確保することと、港則法に基づき港内の安全および秩序を維持することとは密接に関係している。危険物積載船は、国際的には危規則の基となっている IMDG コードに基づく安全対策を実施し諸外国の港に入港しているが、日本に寄港を予定している船舶については、港則法に基づく上記通達により危険物積載量が制限されることとなる。船舶の安全性が危規則および SOLAS 条約等の国際規則に基づき確保されている以上、港内の安全性について考慮すべき事項は、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ると考えられ、今日の荷役時のハンドリング技術の向上および危険物貨物の速やかな搬出状況を考慮すれば、現行の規制の緩和または簡素化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。

14. 危険物を積載したコンテナの夜間荷役およびコンテナ船の夜間入港の制限の緩和

昼間と同様の安全性が得られ難いことから、IMO Class 1 の夜間荷役および同貨物を積載した船舶の夜間入港が制限されているが、コンテナバースにおいては危険物積載の有無にかかわらず夜間荷役作業の安全性確保のための必要な照度を確保している。

また、適切な航行管制の実施、曳船等の港湾施設の改善等の状況を見ると、昼夜の安全性に格段の相違は認めがたく、実態に合わせた緩和を検討すべきである。

15. 危険物積載船の荷役終了後棧橋でのレーダーの試運転許可について

港則法に基づく危険物荷役許可申請に対する許可基準において、原油タンカーおよび LNG/LPG 船等に対し、着棧中の本船レーダーの使用が禁止されており、本船の荷役終了後においても、着棧中にレーダーの修理等を実施した後の試運転ができない。出港操船に必要な航海計器であり、離棧後にレーダーの不調が検出されたのでは、船員法第 8 条に基づく発航前の検査を実施していないこととなる。勿論、荷役中のレーダー使用は、防爆性の点

1. 海 運 政 策

から禁止されることは理解できるが、荷役終了後については、ガス等の発生は考えられず、発航前の試運転を許可すること。

16. 2万5千総トン以上の液化ガスタンカーに対する海上交通安全法に基づく東京湾、伊勢湾への夜間入出域制限の緩和について

友ヶ島水道および豊後水道では「平成12年9月28日付保警安第73号の2」により緩和されたものの、浦賀水道航路および伊良湖水道航路（日出1時間前から日没までの間に航路に入る）では航行安全指導によって夜間入出域が制限されている。当該船舶の本邦バース着岸可能時間は、ほとんどのバースが日出から日没3時間前となっており、入湾について制限を撤廃することによって、日出に合わせた船舶の入港が可能となり、現在湾口付近で時間調整のために行われているドリフティング等による付近航行船舶の安全航行に与える影響の緩和と物流の効率化につながる。また、本邦バース離岸可能時間はほとんどのバースが日出から日没となっており、荷役を終了し離岸後、当該航路に制限時間内に入れない場合、当該港での錨泊等による滞船を余儀なくされ、船舶の効率的な運航を阻害するとともに、港内の潜在的な危険度が増加する。

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

17. 瀬戸内海における危険物積載船を除く巨大船への航行管制の緩和

備讃瀬戸東、北、南航路および水島航路等においては、巨大船に対し昼間に航行するよう管制している。浦賀水道航路や伊良湖水道航路では危険物積載船に対して夜間航行制限を施しており、上記航路においても、その危険性を検証し、航行管制基準の見直しを検討するべきである。

18. 瀬戸内海に新規に立地する危険物基地に係るタンカーの安全対策確約書の廃止

瀬戸内海に新規に立地する危険物基地に就航する原油、液化ガスおよびその他の引火性液体類および引火性高压

ガスを輸送するタンカーには「保警管46」、「保警企20(昭和55年2月20日)」に記載の様式に基づき安全対策確約書を作成し、管区の海上保安部署に提出することが規定されているが、その記載内容については、海上保安庁に提出が義務付けられている入港届および危険物荷役許可申請、緊急措置手引書等、その他の書式で十分に記載内容が担保されており、廃止を要望する。

19. ねずみ族駆除免除検査証書の有効期間の延長

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

20. マニラ港出港船に対する無線検査の実施

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

21. 内航船舶（沿海船）の航行可能領域の拡大

内航船舶の航行区域（沿海区域）は、一部規制緩和されているが、原則として離岸距離20海里以内の水域とされている。しかしながら、本規制によると、地理的形状により、発着地間の最短距離を直線航行できなくなる等から、航海距離が長くなり、その分多くの時間と燃料を必要とするなど内航海運の運航効率を低下させている。また、本州～沖縄航路の一部において「近海海域」が存在するため、沿海資格船舶での航海ができない。

現在、内航船舶の設備・構造も近代化され、安全性も向上している。また、モーダルシフト推進の観点から内航海運の効率的な活用が一層求められており、沿海資格船舶の直線航行が可能となるよう航行区域を見直す必要がある。

水先関係

22. 航海実歴認定を受けた船長の乗り組む全ての船舶に対する強制水先の免除

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

保険関係

23. 船舶不稼働損失保険の海外付保の自由化

船体保険と不稼働損失保険を一体で付保する場合は、安いコストでの付保が可能であるが、不稼働損失保険については海外付保ができないため、船体保険の海外付保のメリットがほとんど生かされていない。このため日本籍船の不稼働損失保険についても、海外付保を自由化すべきである。

客船関係

24. マルシップ外航客船の外国人乗組員の上陸許可期間の延長

乗員の上陸は15日を超えない範囲内で許可されており、マルシップ外航客船については、初回の申請で15日の上陸許可を得た後、必要な時点で再度申請することにより新たに15日の上陸許可が認められている。ただし、3度目以降の上陸許可申請は、外国へ向け出港し再度日本の港に入港しない限り受け付けられない。近年におけるマルシップ外航客船の国内就航状況に鑑み、上陸許可期間の延長や数次上陸許可を認めることなどが必要。

25. 日本籍船でのカジノの自由化

日本籍船上では現行刑法が適用されるため、公海上にあってもカジノが禁止されている。国民への健全な娯楽を提供し、クルーズ客船事業の振興を図るため、カジノ

の運営が非合法とならないよう、所要の法整備を行うこと。

その他

26. 日本籍船の登記・登録、海外譲渡、登録抹消、輸出通関等に係る手続きの簡素化

① 日本籍船の登記・登録は、二元的制度の下で手続きが複雑になっている。船舶の登録抹消時においては管海官庁から登記所への囑託により手続きが一元化されていること、航空機においては航空機登録法による航空機の登録と航空機抵当法による抵当権の登録が航空機登録令のもとに一元化されており、自動車においても同様の制度となっていることを踏まえ、船舶の登記・登録の一元化を図り、速やかで合理的な登記・登録を可能にすること。

② 既に登録済の船舶において船舶原簿と船舶登記簿に変更があった場合、両者共通の事項については、「変更登録を行った管海官庁から登記所への囑託による変更登記の方法等を採用することにより、実質的な一元化を図る」方向で法務省・運輸省間での協議が進められているとのことだが、速やかに変更時手続きの一元化を実現すること。

③ 海上運送法第44条の2に規定される2,000総トン以上の国際船舶については、海外譲渡届の提出にあたり、売買契約書（英文・和訳）の添付が求められている。運輸局において登録抹消手続きを行う際にも、再び売買契約書（英文・和訳）の提出が求められるので、その提出を不要とすること。また、国際化の流れに鑑み、以下の書類のうち英語を正文とするものについては、和訳の添付を不要とすること。

・日本籍船の海外譲渡届にあたり運輸省に提出する書類のうち、売買契約書

・日本籍船の登録抹消にあたり運輸局に提出する書類のうち、売買契約書・受渡議定書・委任状

④ 日本籍船を日本で引き渡す場合に必要とされる書類のうち、以下の書類は作成にかなりの手間を要することから、不要なコスト増につながり、日本での引き渡しの大きな障害となっている。タイムリーかつフレキシブルな売船を可能にするため、提出書類

1. 海 運 政 策

の大幅な簡素化を図ること。

- ・ Inventory list (積荷目録)
- ・ COCOM 非該当証明書

27. 船舶の建造許可に当たっての手続きの一層の簡素化

OECD 造船協定が発効した際に建造許可制度全般の見直しが行われるとされているが、制度の見直しを待たず手続きの一層の簡素化が必要。

28. 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)

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

1. 保税業務全般の簡素化(現物主義の廃止等)と EDI 化・ペーパーレス化

2. 輸出入手続きの簡素化と EDI 化・ペーパーレス化

- ・ 日本籍船の輸出通関手続きの簡素化
- ・ 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
- ・ 空で輸入されたコンテナ(非マル関)の空での再輸出に対する免税措置の拡大

- ・ フラットベッドコンテナの輸出入貨物の容器輸出入(納税)申告義務の廃止

(植検関係)

- ・ 植検対象貨、内航船接続時の積替届けの廃止

(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. 入出港時に提出する各種書類の簡素化と EDI 化・ペーパーレス化等

- ・ 船社が申告義務者となっている港湾統計の廃止
- ・ 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

4. EDI 化・ペーパーレス化を促進するための所要の法改正及びシステム使用料のミニマイズ化

5. 真のワンストップサービスの実現

【資料1 12】

平成13年2月26日

国土交通大臣

扇 千 景 殿

社団法人 日本船主協会 会長 生田 正治

平成12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12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12年10月31日付弊

翰にて、海運関係分野の規制緩和の一層の推進をお願い

しているところでありますが、その後、平成13年1月26日付「規制改革要望に対する検討状況」におきましては、当協会から要望いたしました多くの事項に対し、前向きなご検討をいただいたことに感謝申し上げます。

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

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

(中間公表における取扱:その他 国土交通省 P.132)

当協会要望の趣旨は、入港料率の引き下げではなく、とん税・特別とん税制度を含めた港湾関係諸料金体系全般の見直しである。

② 外貿埠頭公社の埠頭等貸付料の適正化

(中間公表における取扱:その他 国土交通省 P.133)

料金設定方法は、外貿埠頭公社の解散及び業務の承継に関する法律に基づき、費用算出及び割賦方法は運輸大臣が示すこととなっている(同法施行規則第5条第2項)。よって、契約当事者間による契約内容交渉の自由は限定されており、「民間契約」とは言い難い。本要望で当協会が意図するのは、当該算定方式に係る規制の緩和である。

③ 港湾運送事業の更なる規制緩和

(中間公表における取扱:その他 国土交通省 P.122)

港湾運送事業の更なる規制緩和に向けた継続的な取り組みを期待する。

④ 輸出入・港湾諸手続き全般の一層の簡素化及び真のワンストップサービスの実現

(中間公表における取扱:措置済・措置予定・検討中 国土交通省 P.80、財務省 P.16、法務省 P.89、経済産業省 P.42・43)

中間公表によれば、平成13年度を目途に港湾 EDI

システムと Sea NACCS とを接続し、それぞれの省に共通する入出港手続き等について所要の措置を講じるとされているが、これによってワンストップサービスが実現するとは言い難い状況である。

すなわち、Sea NACCS と自社のホスト・コンピューターを接続している船社にとっては、“単なる回線の連携”では、Sea NACCS から港湾 EDI システムへ、またはその逆も不可能であり、結果としては2ヵ所に送信することと何ら変わりがない。

さらに、統計法に基づき船社に別途提出が義務付けられている港湾統計については、Sea NACCS の申請データを統計として各省で共有化すれば改めて提出することが不要となるにもかかわらず、これらの有効活用は全く提案されていない。

港湾統計の例に限らず、各省庁の統計データの共有によって再度提出することが不要となる資料は多いと考えられるので、全省庁あるいは地方自治体の枠を越えて、真のワンストップサービスの実現を目指し、国内の体制を徹底的に検討すべきである。

2. 船員保険の被保険者資格の見直し

(中間公表における取扱:その他 厚生労働省 P.15)

特例によらず船員保険の被保険者資格が継続できるよう、以下の通り要望する。

日本籍船を所有または裸用船することができなくなった事業主が雇用する船員は、原則として船員法に規定する船員ではなくなるため、船員保険の被保険者資格を失う。厚生労働省による検討状況の説明にあるとおり、現在は1年以内に当該事業主が日本船を所有する旨の確約書を提出することにより資格継続を可能とする措置が講じられていることは当方も承知している。

しかしながら、本特例は最長で2年半を限度としているため、十分な対応がなされているとは言えない状況に

1. 海 運 政 策

あり、特例によらない抜本的な解決が急務となっている。

解決方法としては、当方が従来から主張しているとおり、船員保険法の適用についての船員法上の船員の範囲の見直し、船員保険法の特別加入制度の創設、あるいは、有料の労務供給事業を船員職業安定法上で認め、同事業を営む事業主の雇用する船員については外国籍船に雇い入れされる場合も含めて船員保険の被保険者資格を付与する方法などが考えられる。

数年来の船主の強い要望にもかかわらず、未だ検討が進んでいないことは極めて遺憾である。幅広い見地から国土交通省・厚生労働省双方において検討を行い、船員保険の被保険者資格を継続可能とするための具体的な解決策を早急に打ち出していきたい。

Ⅱ . 実務上改善を要する項目

14. 危険物積載船の夜間入港・荷役制限の緩和

(中間公表における取扱:措置予定・検討中 国土交通省 P .136)

危険物(IMO Class 1:火薬類)積載船の夜間荷役に関しては、「危険物積載船舶の停泊場所指定および危険物荷役許可基準について」にて禁止されている。現在推進されている「規制緩和推進計画」の昨年度末改定においては、「夜間荷役の可能性について所要の検討を行う」とされているものの、同計画最終年度にあたる当年度現時点でも検討結果が公表されていないため、早急な検討結果の発表と速やかな夜間荷役許可が必要である。

21. 日本籍船の登記・登録、海外譲渡、登録抹消、輸出入通関等に係る手続きの簡素化

①② 船舶登記制度と船舶登録制度の一元化及び変更時手続きの一元化

(中間公表における取扱:検討中 法務省 P .13/
国土交通省 P .130)

「船舶登録事項と一致している船舶登記の表題部に関する事項について管海官庁に変更登録の申請があった場合に、管海官庁からの囑託による変更登記の制度を採用する方向で、その具体的方法等を検討中である」とされているが、更に検討を深め、変更時手続きの一元化を早急に実現してほしい。

また、船舶登記制度と船舶登録制度本体の一元化についても、国土交通省・法務省双方において具体的な検討を進め、一元化を実現していただきたい。

③ 国際船舶の海外譲渡、登録抹消に係る手続きの簡素化

(中間公表における取扱:検討中 国土交通省 P .127)

「国際船舶の譲渡の届出の際に提出された譲渡契約書を日本船舶の登録抹消を行う管海官庁に送付することとし、抹消登録の際の売買契約書の提出を不要とする方向で検討中である」とあるが、可及的速やかに手続きの簡素化を実現してほしい。

27. 船舶の建造許可に当たっての手続きの一層の簡素化 (中間公表における取扱:措置済・措置予定 国土交通省 P .128)

平成9年に本件に簡素化が行われたのは当方も承知している。中間公表には「造船協定発効後、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」とあるが、OECD造船協定発効の見通しがたかない状況を踏まえ、協定発効を待たずに建造許可制度の抜本的見直しに着手願いたい。

(注)① 項目に付した番号は、平成12年10月31日付当協会要望の番号と同一。

② ()内の頁数は「中間公表」における掲載頁。

〔資料1—13〕 規制改革推進3か年計画（2001年3月30日閣議決定）

事 項 名	措 置 内 容	実 施 予 定 時 期			所 轄 官 庁
		2001年度	2002年度	2003年度	
危険物積載船の入港及び荷役に係る荷役許容量の見直し	昨今のコンテナ荷役の安全性向上等について調査を行い、許容量の緩和について検討を行い、その結果を踏まえ、所要の措置を講ずる。	措 置			国土交通省
東京湾、伊勢湾への夜間入出域制限の見直し	浦賀水道航路及び伊良湖水道航路における液化ガス積載船等の夜間入出域制限について、関係者の意見を踏まえ緩和の可能性について検討する。	検 討			国土交通省
瀬戸内海における巨大船への航行管制の緩和	備瀬瀬戸東、同北、同南及び水島航路等における巨大船に対する夜間航行制限について、関係者の意見を踏まえ緩和の可能性について検討する。	検 討			国土交通省
危険物積載船舶の荷役時の船間保安距離の緩和	タンカーによる引火性危険物の荷役を行う岸壁の船間保安距離の緩和について検討を行う。	検 討			国土交通省
船舶登記制度と船舶登録制度の一元化	申請人の負担軽減の観点から、船舶登記制度と船舶登録制度の実質的な一元化について検討を行い、その結果を踏まえ、所要の措置を講ずる。	検 討			法 務 省 国土交通省
船員職業紹介事業等の規制緩和	船員職業紹介事業及び船員労務供給事業について、学識経験者、労使の代表をメンバーとする国土交通省の「船員職業紹介等研究会」において検討が行われており、船員労働の状況を勘案しつつ、一定の要件を満たすものが許可を受けて有料で行うことを認める方向で、できる限り早期に結論を得る。（船員中央労働委員会の意見聴取が必要）				国土交通省
ねずみ駆除証明書及び駆除免除証明書の有効期間	外国政府が発給したねずみ駆除証明書及び駆除免除証明書の有効期間の見直しの必要性については、現在世界保健機関で行われている国際保険規則の見直しの結果を踏まえて検討する。	検 討 (2001年度以降)			厚生労働省
輸出入及び港湾諸手続の電子化、ワンストップサービス化	輸出入・港湾諸手続について、平成13年度（2001年度）中に、関係府省の間でネットワークを通じた効率的な情報の共有と活用を可能とするための検討体制の整備を図る。その際、統計情報を含め、現行の提出書類を徹底的に見直し、標準化を実施するとともに、他府省と重複するもの、また単なる参考資料として提出を求められているものについては、一本化あるいは廃止を検討する。また、申請手続フォーマットの集約化を検討する。 さらに、通関情報処理システム（NACCS）と港湾 EDI システムについては平成13年度中を目途に接続、NACCS と外国為替及び外国貿易法に基づく輸出入許可・承認手続システム（JETRAS）については、平成14年度までを目途に、また、NACCS、港湾 EDI システムを乗員上陸許可支援システム（仮称）についても、平成14年度までを目途に、それぞれ検討する。 なお、平成15年度までの実現を予定している輸出入手続の電子化の一環として、民間の収納インフラの利活用や各種輸出入手続の申告・申請・受付システムと貿易関係手続の電子化に係る民間システムとの連携等を検討する。	検討・結論			財 務 省 法 務 省 厚生労働省 農林水産省 経済産業省 国土交通省
衛生管理者再講習受講者	アフリカ西海岸にある港、ベルシャ湾に面する港、カラチ港のいずれかを起点・終点又は寄港地とする航路（告示航路）については、貨物船であっても、医師を配乗するか又は医師の配乗に代えて通常の衛生管理者に加えて衛生管理者再講習受講者である衛生管理者を配乗することが義務付けられているが、告示航路における近年の疾病発生状況等根拠データを明らかにした上、見直しの必要性について検討する。	検討・結論			国土交通省
無線従事者	第一級海上特殊無線技士、第三級海上無線通信士等の試験で実施している「電気通話術（和文）」について、和文通話表を用いた通信の使用実態、現状における必要性を調査の上、電気通信術（和文）の試験の廃止の可否を検討し、その結果に基づき所要の措置を講ずる。	検討・結論			総 務 省
三級海技士(電子通信)	資格取得に必要な6か月の乗船履歴について、諸外国の実態を精査した上で、日本独自の過剰な規制があると認められる場合には、所要の措置を講ずる。	調査・検討 ・結論			国土交通省
無線従事者	第一級海上特殊無線技士及び第三級海上無線通信士に相当する外国の資格を有する外国人が国内法規の知識を習得させることを目的とした養成課程を受講することにより容易にそれぞれの資格を取得できるよう検討し、その結果に基づき所要の措置を講ずる。	措置・検討			総 務 省

1. 海 運 政 策

〔資料1—14〕 これまでの全要望項目とその進捗状況（平成13年6月末現在）

（注）要望した後、取り下げたものは含まない。

1. 措置済みまたは措置予定のもの

当 協 会 要 望 項 目	補 足 説 明	実施予定時期（所管官庁）
船舶運航事業者の提出する報告書・届出等の簡素化	外航海運企業実態調査、外航船舶運航実績報告書、外航船借受状況報告書、定期航路現況調査、フルコン定期航路就航船舶明細表などの提出書類の簡素化	平成13年度中に措置（国土交通省、法務省、厚生労働省）
瀬戸内海に新規に立地する危険物基地に係るタンカーの安全対策確約書の廃止		13年3月28日措置（国土交通省）
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荷役許容量等の見直し		13年3月27日措置（国土交通省）
危険物を積載したコンテナ船の夜間荷役およびコンテナ船の夜間入港の制限の緩和		13年3月27日措置（国土交通省）
危険物積載船の荷役終了後棧橋でのレーダーの試運転許可について		13年3月27日措置（国土交通省）
主任無線従事者・無線従事者選（解）任届の簡素化		13年1月6日から実施（総務省）
姫路・東播磨・菊間港の非検疫港化	衛生状態を保持するための経費の無料化	13年実施
GMDS 船搭載無線機器の陸上保守点検間隔を6カ月から1年に延長すること		12年度措置
港湾運送事業の規制緩和	改正港湾運送事業法施行（主要9港のみ対象）	12年11月1日施行（運輸省）
石油備蓄法に基づくGPS精度鑑定の廃止およびGPS測位記録紙の提出の簡素化		12年8月に通達改正（通産省）
タンカーの入湾規制手続きの緩和	任意乾舷における載貨重量を載貨重量トン数証書の裏面に記載することにより入湾手続きの緩和を図る	12年7月6日措置（運輸省）
危険物積載船の荷役終了後棧橋でのレーダーの試運転許可		12年度に結論（運輸省）
2万5千総トン以上の液化ガスタンカーに対する航行安全指導および安全対策確約書に基づく、東京湾、伊勢湾、瀬戸内海への夜間入出域制限の撤廃		12年3月1日措置（運輸省）
国際船舶の日本人船・機長2名配乗体制の実現	改正 STCW 条約に定める他の締約国の海技資格証明書の承認制度の実現	11年5月20日施行（運輸省）
船舶法の見直し	日本籍船を保有するための企業の取締役国籍制限撤廃	11年6月施行
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		12年3月22日措置（郵政省）
海技免状の受験資格としての乗船履歴の見直し	改正 STCW 条約に合わせる	11年2月施行
本邦に初めて入港するタンカーの安全対策確約書提出義務の廃止		10年7月措置
航海用具等の設置基準の緩和		10年3月措置
無線方位測定機および無線電話遭難周波数（2,182kHz）聴守受信機等の設置義務の廃止		10年措置
船舶検査についての船級協会等の活用	無線検査等以外は日本海事協会が検査、無線検査は認定点検事業者が検査。国の証書発給を速やかに行うよう通達	10年措置
国際航海旅客船に係る検査の合理化	第1種中間検査時の水中検査を可能とする	10年措置
船舶検査間隔の改善	4年を5年にする	9年7月措置
船員法第80条第2項の食料表を定める告示の見直し	前回改正から20年以上経過していたため、実態に合わせる	9年4月告示

当協会要望項目	補 足 説 明	実施予定時期（所管官庁）
外国人船員の船員手帳の有効期間および交付場所の見直し	有効期間を2年5年、本局に加え、一部の支局でも交付	8年4月措置
無線検査についての船舶の衛生検査受検義務の撤廃		8年4月措置
船舶職員養成施設修了者に対する筆記試験免除期間の延長		8年4月措置
船員手帳の健康証明書の見直し	検査診断の指定医師数の拡大、有効期間の扱いの弾力化	7年10月措置
防火構造材料の認定手続きの簡素化	一定の要件を満たす外国試験機関等の検査データがあれば運輸省（当時）の定める標準火災試験を省略	7年措置
GMDSS 関連機器に係る型式承認（運輸省：当時）と型式検定（郵政省：当時）の相互承認		7年措置

2. 一部措置済みまたは解決への道筋がついたもの

当協会要望項目	措 置 内 容	実施時期（所管官庁）
輸出入・港湾諸手続き全般の一層の簡素化及び真のワンストップサービスの実現	通関情報処理システムと港湾 EDI システムは13年度を目処に接続。（現状認識について官と民に大きな差があり、当方は現状では不十分と認識している）	13年度（国土交通省、財務省、法務省など）
衛生管理者再講習受講者	アフリカ西海岸にある港、バルシャ湾に面する港、カラチ港のいずれかを起点・終点又は寄港地とする航路（告示航路）については、貨物船であっても、医師を配乗するか、又は医師の配乗に代えて通常の衛生管理者に加えて衛生管理者再講習受講者である衛生管理者を配乗することが義務付けられているが、告示航路における近年の疾病発生状況等根拠データを明らかにした上、見直しの必要性について検討する。	13年度検討・結論（国土交通省）
無線従事者	第一級海上特殊無線技士、第三級海上無線通信士等の試験で実施している「電気通信術（和文）」について、和文通話表を用いた通信の使用実態、現状における必要性を調査の上、電気通信術（和文）の試験の廃止の可否を検討し、その結果に基づき所要の措置を講ずる。	13年度検討・結論（総務省）
	第一級海上特殊無線技士及び第三級海上無線通信士に相当する外国の資格を有する外国人が国内法規の知識を習得させることを目的とした養成過程を受講することにより容易にそれぞれの資格を取得できるよう検討しその結果に基づき所要の措置を講ずる。	13年度検討・措置（総務省）
三級海技士（電子通信）	資格取得に必要な6か月の乗船履歴について、諸外国の実態を精査した上で、日本独自の過剰な規制があると認められる場合には、所要の措置を講ずる。	13年度調査・検討・結論（国土交通省）
危険物積載船舶の荷役時の船間保安距離の緩和	タンカーによる引火性危険物の荷役を行う岸壁の船間保安距離の緩和について検討を行う。	13年度検討（国土交通省）
合否判定基準の公表	海事代理士試験、海技士（航海）、海技士（機関）、海技士（通信）試験、海技士（電子通信）試験、小型船舶操縦士試験、水先人試験等の試験について合否判定基準を定め公表する。	13年度結論 結論に基づきできるだけ速やかに所要の措置。（国土交通省等）
新マルシップ混乗船に係る諸制度の見直し	混乗近代化深度化船の5名体制導入	
外国籍船に乗り組む日本人船員の船員保険被保険者資格継続のための「派遣認定」手続きの簡素化	一部簡素化	
マルシップ乗船者に対する船員個票提出の廃止もしくは手続きの簡素化	一部削減・簡素化	
雇入契約公認の簡素化	対象船舶が拡大	
甲板部職員の無線資格取得の容易化	一部軽減	
水先料金体系、料金決定の仕組みの見直し	夜間割増料金等の見直しを実施された	

1. 海 運 政 策

当協会要望項目	措 置 内 容	実施時期(所管官庁)
水先業務の効率化	同一湾内にある水先人会による足船の共有化を実施	
航海実歴認定制度に関する申請手続きの簡素化	一部簡素化	
日本籍船の船体保険等の海外保険会社への直接付保		8年度より自由化
コンテナ貨物の検量制度の見直し	段階的削減で合意	
船舶の譲渡許可	国際船舶を対象とする届出制に改正	

3. 措置困難とされたため、引き続き要望ないし要望に向けた検討を行うもの

当協会要望項目	13年3月末発表の3か年計画における検討状況	その後の進捗状況等
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	措置されず(国土交通省)	進展なし
外貿埠頭公社の埠頭等賃付料の適正化	措置されず(国土交通省)	進展なし
港湾運送事業の更なる(主要9港以外の)規制緩和	措置されず(国土交通省)	進展なし
船員保険の被保険者資格付与についての見直し	措置されず(厚生労働省、国土交通省)	検 討 中
船員職業紹介事業等の自由化	13年度に検討(国土交通省)	検 討 中
主任無線従事者制度受講義務の簡素化	措置されず(総務省)	進展なし
三級海上無線通信士認定講習に必要な実要件の緩和	措置されず(総務省)	進展なし
三級海上無線通信士認定講習のうち英語に係る講習時間の短縮	計画には記載されず(総務省)	検討開始
船舶局無線従事者証明に係る講習回数の増加	措置されず(総務省)	進展なし
義務船舶局等の無線設備に関する操作規定の見直し	措置されず(総務省)	進展なし
インマルサット船舶地球局の免許人指定の見直し	措置されず(総務省)	進展なし
船用トランシーバーの型式検定制度の見直し	措置されず(所管官庁不明)	進展なし
2万5千総トン以上の液化ガスタンカーに対する海上交通安全法に基づく東京湾、伊勢湾への夜間入出域制限の緩和について	13年度に検討(国土交通省)	検 討 中
瀬戸内海における危険物積載船を除く巨大船への航行管制の緩和	13年度に検討(国土交通省)	検 討 中
ねずみ族駆除免除検査証書の有効期間の延長	13年度以降に検討(厚生労働省)	検 討 中
マニラ港出港船に対する無線検疫の実施	計画には記載されず(厚生労働省)	進展なし
内航海運(沿海船)の航行可能領域の拡大	計画には記載されず(国土交通省)	進展なし (当方は措置済とは認識していない)
航海実歴認定を受けた船長の乗り組む全ての船舶に対する強制水先の免除	措置されず(国土交通省)	進展なし
船舶不稼働損失保険の海外付保の自由化	措置されず(金融監督庁)	進展なし
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	計画には記載されず(法務省、国土交通省)	進展なし (当方は措置済とは認識していない)
日本籍船でのカジノの自由化	措置されず(法務省)	進展なし
船舶登記制度と船舶登録制度の一元化	13年度検討(法務省、国土交通省)	検 討 中
船舶登記・登録の変更時手続きの一元化	13年度検討(法務省、国土交通省)	検 討 中
国際船舶の海外譲渡、登録抹消に係る手続きの簡素化	計画には記載されず(国土交通省)	進展なし
日本での日本籍船引き渡しに必要な書類の簡素化	措置されず(経済産業省)	進展なし
船舶の建造許可に当たっての手続きの一層の簡素化	計画には記載されず(国土交通省)	進展なし (当方は措置済とは認識していない)

1・5 クオリティ・ SHIPPINGの推進

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

しかしながら、依然として国際的基準に適合していないサブスタンダード船が世界の市場に残り、海難事故などを引き起こしている。

このような状況のもと、海運業界では船主、運航者、用船者、荷主、寄港国、保険、船級協会等の各関係者が国際機関や政府の公的規制・基準を遵守し、さらにこれらを補完する形で自主規制を施し、より質の高い海上輸送、いわゆるクオリティ・ SHIPPINGを促進する環境を創出しようとする動きが起きている。

この動きは、1996年開催のオランダ政府主催による第1回 Mare Forum 96（マリン・フォーラム96）

に始まり、欧州委員会と英国政府によるサブスタンダード船排除を目的としたセミナーの開催、欧州委員会によるクオリティ・ SHIPPINGの行動原則を定めた憲章が提唱されるなど欧州中心に展開してきた。

この後、2000年3月にシンガポールにおいて同国政府の主催によりアジアで初めてのクオリティ・ SHIPPING・セミナーが開催され、2001年3月にはオーストラリア・シドニーにおいて International Symposium on Safer Shipping in the APEC Region が開催され、欧州主導で進められてきたクオリティ・ SHIPPINGの推進活動は世界的に広がりつつある。

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

1・6 船舶リサイクル（解撤）

1990年代後半より世界的な環境問題への関心が高まりつつあるなか、船舶のリサイクルに係わる環境問題、労働者の健康・安全問題について検討するため国際海運会議所（ICS）が中心となって海運業界関係がワーキング・グループを設置したことに続き、国連環境計画（UNEP）、国際海事機関（IMO）等国際機関においても船舶リサイクル問題を議題として議論が始まり、世界的な枠組みでの対応が迫られている。

一方、国内においては当協会の呼びかけに応じ、

海運、造船業界、解撤業界の3業界および関係業界が連携し、船舶リサイクルの諸問題に対応するため、2000年10月に「シップ・リサイクル連絡協議会」を設置し、適切な船舶リサイクル促進のあり方について検討を始めた。

1. ICS シップ・リサイクリング・ワーキング・グループにおける検討

ICS は船舶のリサイクルにより解撤ヤードの周辺に及ぼす影響や解撤ヤードに従事する労働者

1. 海 運 政 策

の健康・安全問題に対して、海運業界が適切に対応し、船舶のリサイクルに係る国際機関の検討や関係業界等との協議等に対応するため、1999年3月にシップ・リサイクリング・ワーキング・グループを設置した。

同ワーキング・グループは、当面の作業として船舶の解撤に伴う環境への影響を最小限に抑えるため、船舶に含まれる危険有害物リストの作成と船舶の建造から解撤に至る一連の過程の中で船主をはじめ造船事業者、解撤事業者等関係者が自主的に実施すべき行動を指針として取りまとめることとした。

船舶に含まれる危険物質リストは、船舶に含まれる有害危険物質を標準的なリストにして、船主がそれぞれの船舶に含まれる危険物質の量およびそれが存在する場所等をリストに記入するもので、船主が変わることに関係なくこれを本船に備え、最終的に解撤事業者に情報提供することで危険有害物による環境への影響を抑えることが目的である。

同ワーキング・グループは、数度にわたりリスト作成の検討を行い、潜在的に危険性のある物質を船舶の構造的に含まれる危険物、船舶の運航上発生する危険物質、備品に含まれる危険有害物とに大別して、それぞれリスト化された当該危険物の情報を書き入れる書式とすることとした。

当協会は、同リストの作成段階において、既存船については構造上どのような危険有害物質が使用されているか船主の立場から把握できることは限られており、有害危険物にリスト化する物質を実際に環境へ影響を及ぼす可能性のある物質に限定すべきであると主張するとともに、造船業界の協力が不可欠であるとの意見を表明した。

同リストは、リストに挙げられた物質すべてを記入するのではなく、契約的な意味を持つものではないとし、船主が把握できる情報の範囲の中で実施可能なものとして最終化され、2000年12月に同ワーキング・グループはIMOの海洋環境保護委員会（以下MEPC）に海運業界の自主的な行動の成果として報告を行った。

また、上記リストの作成と並行し、船主として船舶のリサイクルにあたって自主的に行うべき行動指針を取りまとめるべく作業が進められた。この行動指針は船舶リサイクル促進の有益性を強調するとともに、船舶のリサイクルに係わる関係者が多岐にわたることから、海運業界はじめ関係者がそれぞれの立場から適切な船舶リサイクルを行うための行動を奨励することを目的としている。この中で海運業界は船舶の運航からリサイクルヤードへの引き渡しまでの範囲の中で、上記リストの作成と解撤業者への情報提供、引き渡し前に船内にある危険物の最少化、ガスフリー状態によるリサイクルヤードへの引き渡し等を自主的に実施することが奨励されている。当協会は行動指針の作成にあたっては、関係者に対して過度の負担を求める取り決めは実効性の喪失につながり、円滑な船舶解撤の阻害要因となることから、行動指針は円滑な船舶リサイクルの促進を阻害することのないよう考慮するべきであるとの認識から種々意見反映に努めた。

2. IMO における船舶リサイクル問題の検討

IMOは、1999年6月に開催された第43回MEPCで船舶のリサイクル問題をIMOの作業計画に取り込むべきとの提案を受け、本問題をMEPCにおいて検討することとした。

2000年3月開催の第44回MEPCでは、IMOとして船舶リサイクル問題へ適切な取り組みを見出すためのバングラデシュを調整役とするコレスポнденス・グループを設置し、世界の解撤方法に関する情報収集等の付託事項を第46回MEPCで報告することとなった。

2001年4月に開催された第46回MEPCでは、コレスポнденス・グループから上記の付託事項についての結果報告がなされ、主要解撤国であるインドよりIMOにおける活動範囲を解撤船舶の引渡しまでに限定すべきとする提案、グリーンピースよりインド解撤ヤードの現地調査に基づいた環境および労働安全に関する解撤の現状紹介があった。また、同

会合においてノルウェー政府やオランダ政府から、船舶の解撤問題は優先度の高い問題であり、IMOが主体となってILOやバーゼル条約締約国会議等の関係機関と協調して取り組むべき等が提案された。

この結果、IMOは関係機関と協調しつつ検討を進めること、また、船舶のリサイクルの必要性に関する総会決議案の検討およびガイドライン等を作成していくため、コレスポンデンス・グループにより引き続き以下の項目を検討することを合意し、2002年3月に予定されている第47回MEPCの会合からワーキング・グループを新たに設置し検討を始めることとなった。

- ①船舶のライフサイクルにおける関係者およびその関係者の役割を確認する。
- ②シップ・リサイクルに関するIMOの役割を確認し、詳述すること。
- ③上記IMOの役割の範囲内でシップ・リサイクルに適用可能な既存の国際的、国内のおよび関連する業界の基準／ガイドライン、および他の関連する基準／ガイドラインを確認する。
- ④MEPCでのさらなる協議に向けて可能な行動計画を提案し、行動計画の項目に関するメリットとデメリットを確認する。
- ⑤2002年3月開催予定の第47回MEPCでの検討に向けレポートを作成する。

3. バーゼル条約締約国会議における対応

国連環境計画（UNEP）は、1999年12月に開催のバーゼル条約第5回締約国会議において、船舶のリサイクル問題に関して環境に配慮した適切なリサイクルを実施するための技術ガイドラインを作成することと、また、バーゼル条約の解撤を目的とする船舶の輸出への適用についての法的検討を行うことを決議した。

技術ガイドラインは、バーゼル条約締約国会議の下部組織である技術作業部会（Technical Working Group、以下TWG）で作成することとなり、2000年4月に開催された第16回TWGにおいて船舶リサ

イクル問題に関するTWGが取り組むべき活動範囲、技術ガイドライン作成の進め方等が検討された結果、ノルウェー、オランダ、インドが主導するワーキング・グループの設置が合意され、技術ガイドラインの作成作業を進めて行くこととなった。2001年6月のTWGでは、技術ガイドラインのドラフトが報告され、今後このドラフトに対し各国からのコメントを求めながら2002年開催予定の第6回締約国会議での採択に向け最終化していくこととなった。

ドラフトは船舶に含まれる有害危険物質の性状や解撤ヤードにおける環境管理システムの導入に加え、船舶リサイクルの現状に照らし目標として短期的に労働者への安全防具の配備、中期的に環境管理システムの策定、長期的に危険物質の処理施設の導入等段階的な改善を示している。

また、解撤船のバーゼル条約への適用問題は、法律作業部会（Legal Working Group、以下LWG）において検討が行われ、2001年6月開催の第3回LWGにおいて同条約の適用についてコンサルタント会社に調査を依頼し次回会合で報告がなされ、これに基づいた議論が行われる予定となっている。

4. シップ・リサイクル連絡協議会の設置と取り組み

船舶のリサイクルに係わる諸問題は、海運業界が単独で解決を図ることは困難であり、造船・解撤業界等関連業界が連携して対応する必要性が生じてきている。

一方、わが国においては、環境への配慮や資源の再利用を促進することが重要視され「循環型社会形成推進基本法」、「再生資源の利用の促進に関する法律（リサイクル法）」、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」等の法整備が進められ、船舶の解撤についても対応が迫られている。

このため当協会は、事務局ベースで国内の造船業界・解撤事業者等と船舶のリサイクル問題に対応するための組織作りについて意見交換を行った。この結果、解撤を資源のリサイクルとして捉え、循環型

1. 海 運 政 策

経済社会の構築に向けて関連業界が連携して対応し、船舶のリサイクルに係わる共通課題の解決に向けて、シップ・リサイクル連絡協議会を設置することを合意し、2000年10月に第1回、2000年3月に第2回の会合を開催した。

同会合では国際機関等における検討状況や各業界の立場から船舶リサイクル問題への対応などを報告し情報の共通化を図るとともに、同協議会の活動内容などについて検討を行った。活動内容については、

- ① 船舶のリサイクル面での検討
- ② 解撤に係る各種情報の収集・提供
- ③ 解撤や環境に係る国際条約および国内法令への対応
- ④ 解撤技術および環境保全技術の調査・研究・開発ならびに国際的技術協力の検討
- ⑤ 内外解撤業界に対する諸施策の検討および働きかけ
- ⑥ 解撤に係る国際機関等への提言

等を基本とし、当面の作業計画については、

- ① 今後発生する解撤対象船腹量、これらを円滑に解撤するために必要な解撤ヤード能力の調査・検討
- ② 環境および安全衛生に配慮した解撤方法の確立（解撤マニュアルの作成）
- ③ 3業界共同作業による船舶の解撤により発生する危険物リストおよび適切な処理方法についてのマニュアルの作成

等を検討することとした。

また、当連絡協議会の構成は、日本船主協会、日本造船工業会、解撤業界の実務責任者レベルとし、船舶解撤事業促進協会、船用工業会、運輸施設整備事業団がオブザーバーとして参画することとなり、以後、日本海事協会、運輸省へ参画を打診することとした。運営については事務局を当協会企画調整部ならびに日本造船工業会企画部に置き、双方持ち回りで年3～4回の程度で会合を開催することとした。

1・7 トン数標準課税方式

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

1996年1月1日にオランダでトン税の適用が開始されたのを皮切りに、1996会計年度よりノルウェー、1999年1月1日よりドイツにおいてもトン税が導入され、2000年1月1日から英国においても遡及適用がなされることとなった。ギリシャでは1880年から類似の制度が適用されている。（制度の詳細は船協海運年報2000参照）

トン税は、会社の業績によってはかなりの減税効

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

当協会は、1999年9月にオランダ・ドイツ・英国・デンマークを訪問して現地での調査を実施するとともに、欧州地区事務局を通じて最新情報の把握に努め、各国制度の概要やその効果等の情報収集に努めてきた。

2001年3月、英国における現地調査を実施し、船員訓練と絡めたトン税制度を導入したばかりの英国の事例を詳細に調査した。その概要は以下のとおり

である。

1. 英国のトン税制度について

英国のトン数標準税制 (Tonnage Tax) は、2000年7月28日に成立した英国財政法 (Finance Act) により導入され、1月1日に遡及して適用されることとなった。また、同年8月31日より内国歳入庁による「The Tonnage Tax Regulations 2000」が施行されている。

トン数税制とは、海運にかかる所得につき、1年間の所得金額に課税される法人税に代替して適用しうる外形標準課税である。英国はオランダ方式の課税方法をとっているが、その方式は、貨物船や客船の運航純トン数と運航日数に応じてみなし所得金額を定め、これに法人税率 (英国：30%) を乗じた金額を納税額とし、企業会計上、実際にそれ以上の所得があったとしても外形標準課税のみで完結するというものである。試算によると本則課税と異なり、実質税負担率は1～2%程度にも圧縮されるという。赤字会社の場合、本則課税での納税額はゼロであり、外形標準課税を適用するとかえって不利になるため、海運会社は本則課税かトン数標準税制にするかを選

択することができることとされている。

英国の制度に特徴的なのは「船員訓練に対する貢献」をワン・パッケージとしていることである。英国では、トン数税制を選択した船会社に対し、船員訓練を行うか、訓練基金に一定の資金拠出を義務付けている。これは、1年に1,000人以上の船員の新規採用が必要とする国の政策によるものである。

内国歳入庁によると、2001年3月現在、38社が同制度について同庁に照会中、うち、18社がトン税の適用を申請済みであり、600隻以上が適用を受ける見込みである。申請期限が2001年7月27日とされているため、最終的に海運会社のどの程度が適用するかは不明である。

2. 今後の対応

当協会は、これら欧州諸国におけるトン税導入のメリット・デメリットを把握するため引き続き情報収集に努めるとともに、英国においても画期的な政策税制が導入されたことを踏まえ、わが国海運の競争力強化に資する諸対策の推進を関係先に強力に要望することとしている。

1・8 外国における船舶所得等に関する課税状況

近年、経済のグローバル化に伴い企業の国際的経済活動が多様化・高度化している中で、居住地国と源泉地国での重複した課税、いわゆる国際的な二重課税の排除が一層重要な問題となっている。

租税条約は、両締約国の一方の居住者が、他方の国からその国の国内源泉所得とされる所得を得る場合において、源泉地国においてはその課税を制限することにより、また、居住地国においては外国税額控除などの二重課税排除のための規定を適用することにより、二重課税の回避および排除の役割を果たしている。

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

1. 海 運 政 策

これらのモデル租税条約には、国際運輸業所得についての規定が設けられている。OECDモデル租税条約において「国際運輸」は、「一方の締約国内にその事業の実質的管理の場所を有する企業が運用する船舶又は航空機による運送をいう（第3条）」と規定されており、「船舶又は航空機を国際運輸に運用することによって取得する利得に対しては、企業の実質的管理の場所が存在する締約国においてのみ租税を課することができる（第8条）」とされ、国際運輸業所得に対する二重課税問題が起きないような仕組みが作られている。2001年1月現在、わが国は二重課税排除の目的で44カ国との間で租税条約を結んでいる。（資料1 15参照）

当協会では、諸外国との国際運輸業所得に対する課税状況を把握するために、例年、課税実態ならび

に配船実績を調査し、外国税に関する諸問題の検討の参考に供している。

1999年度については、2000年9月現在の会員会社113社を対象に調査を実施したところ、外国において納税した会社は21社、1999年度分の納税を行った国は31カ国、当年度分の納税額は17億6,456万円で、前年度に比べ9,452万円の増加となった。配船社数は37社で、配船国数（地域も含む）は148カ国であった。（資料1 16参照）

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

〔資料1 15〕 外国における船舶所得に対する課税状況一覧表（1999年度 納付実績）

（単位：千円）

	国 名	課 税 対 象 運 賃	納税額 (Income Tax 等)		還付金額	納 税 額 順 位	Income Tax 等 対運賃比 (%)	納税社数
			(当年度分)	(過年度分)				
ア ジ ア	インド	22,015,764	197,705	8,321	0	2	0.90	9
	北朝鮮	39,908	798	0	0	25	2.00	2
	スリランカ	3,074,200	32,279	0	0	12	1.05	3
	タイ	41,611,430	624,170	25,758	261	1	1.50	16
	バングラデシュ	2,275,258	91,009	0	0	6	4.00	3
	パキスタン	1,824,759	145,981	0	0	4	8.00	3
	フィリピン	11,550,502	173,325	3,085	0	3	1.50	11
	ベトナム	101,174	2,023	0	416	22	2.00	3
	香港	17,369	164	0	0	28	0.94	1
マレーシア	9,037,211	58,955	5,238	8,423	8	0.65	6	
ミャンマー	45,016	788	0	821	26	1.75	3	
中 近 東	イラン	21,394	1,070	0	0	23	5.00	1
	サウジアラビア	442,031	25,929	0	0	13	5.87	4
オ セ ア ニ ア	オーストラリア	400,604	7,211	0	0	18	1.80	1
	ソロモン諸島	243,361	12,168	1,427	0	16	5.00	5
	バブアニューギニア	1,329,606	31,848	6,692	0	10	2.40	9
中 南 米	エクアドル	1,325,290	6,799	0	0	19	0.51	3
	グアテマラ	924,914	36,997	0	0	11	4.00	1
	コスタリカ	2,891	867	0	0	24	29.99	1
	コロンビア	654,951	20,818	0	0	14	3.18	3
	チリ	1,590,951	79,547	0	0	7	5.00	2
	ニカラグア	7,307	219	0	0	27	3.00	1
	パナマ	113	3	0	0	31	2.65	1
	パラグアイ	207,316	7,256	0	0	17	3.50	1
	ベネズエラ	3,195,563	38,654	0	0	9	1.21	3
	ペルー	595	143	0	0	29	24.03	1
ホンジュラス	1,933	28	0	0	30	1.45	1	
ア フ リ カ	ガーナ	825,942	14,441	0	0	15	1.75	1
	ケニア	153,154	4,288	0	0	21	2.80	2
	タンザニア	231,875	5,275	0	0	20	2.27	2
	ナイジェリア	4,793,413	143,802	0	0	5	3.00	1
	合計 / 平均	107,945,795	1,764,560	50,521	9,921	-	4.28	3.35

注) 本表は、日本船主協会会員会社からの調査回答のうち、納税実績のあった21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 16〕 国別配船会社一覧表（1999年事業年度）

配船国 海運会社名	ア ジ ア										中 近 東																								
	イ ン ド ネ シ ア	韓 国	カ ラ キ ン	北 朝 鮮	シン ガ ポ ール	ス リ ラ カ イ	タ イ 湾	中 国	バ ン グ ラ デ シ ユ	パ キ ス タ ン	フ ィ リ ピ ン	ブ ル ネ イ ム	ベ ル ム ナ ム	香 港	マ レー シ ア	ミ ン マ ー	モ ル ド ー バ	アラ ブ 首 長 国 連 邦	イ ス ラ エ ル	イ ン ド ネ シ ア	オ マ ン	カ タ ール	ク ウェ イト	キ ウ ン	サ ウ ジ ア ラ ビ ア	シ ン ガ ポ ール	旧 中 立 地 帯	ト ル コ	パ キ ス タ ン	ヨ ル ダ ン	レ バ ノ ン				
アクトマリタイム																																			
旭 海 運																																			
旭 タ ン カ ー																																			
第 一 中 央 汽 船																																			
イースタン・カーライナー																																			
八 馬 汽 船																																			
日 之 出 汽 船																																			
出 光 タ ン カ ー																																			
飯 野 海 運																																			
インターエイシアライン																																			
関 汽 外 航																																			
川 崎 近 海 汽 船																																			
川 崎 汽 船																																			
国 華 産 業																																			
共 榮 タ ン カ ー																																			
三 菱 鉱 石 輸 送																																			
エム・オー・シーウエイズ																																			
浪 速 タ ン カ ー																																			
ナピックス近海																																			
日 本 郵 船																																			
日 産 専 用 船																																			
日 正 汽 船																																			
ニッセイ SHIPPING																																			
日 鉄 海 運																																			
三 光 汽 船																																			
新 和 海 運																																			
商 船 三 井																																			
昭 和 油 槽 船																																			
太 平 洋 海 運																																			
太 平 洋 汽 船																																			
玉 井 商 船																																			
東 朋 海 運																																			
東 海 商 船																																			
東 興 海 運																																			
東 京 マ リ ン																																			
東 京 船 舶																																			
雄 洋 海 運																																			
配 船 会 社 合 計	13	27	23	2	2	22	6	23	25	24	6	8	20	7	18	16	24	4	1	10	4	4	5	9	9	10	11	4	13	5	2	5	6	6	4
納 税 会 社 合 計	9	0	0	0	2	0	3	16	0	0	3	3	11	0	3	1	6	3	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	4	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	エ	カ	ガ	ギ	コ	コ	コ	コ	コ	コ	コ	コ	コ	コ	コ	コ	コ	コ	コ	コ
アクトマリタイム	ラ	ト	ナ	ン	ウ	ロ	ゴ	シ	ス	ス	セ	セ	ソ	タ	チ	ト	ナ	ナ	西	ベ	
旭 海 運	ゴ	ア	諸	ン	ア	ア	ア	エ	ワ	ワ	道	道	マ	マ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ
旭 タ ン カ ー	ラ	ト	島	ン	ウ	ロ	ゴ	エ	ワ	ワ	道	道	マ	マ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ
第 一 中 央 汽 船	ラ	ト	島	ン	ウ	ロ	ゴ	エ	ワ	ワ	道	道	マ	マ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ
イ ー ス タ ン ・ カ ー ラ イ ナ ー	ラ	ト	島	ン	ウ	ロ	ゴ	エ	ワ	ワ	道	道	マ	マ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ
八 馬 汽 船	ラ	ト	島	ン	ウ	ロ	ゴ	エ	ワ	ワ	道	道	マ	マ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ
日 之 出 汽 船	ラ	ト	島	ン	ウ	ロ	ゴ	エ	ワ	ワ	道	道	マ	マ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ
出 光 タ ン カ ー	ラ	ト	島	ン	ウ	ロ	ゴ	エ	ワ	ワ	道	道	マ	マ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ
飯 野 海 運	ラ	ト	島	ン	ウ	ロ	ゴ	エ	ワ	ワ	道	道	マ	マ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ
イ ン タ ー エ イ シ ア ラ イ ン	ラ	ト	島	ン	ウ	ロ	ゴ	エ	ワ	ワ	道	道	マ	マ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ
関 汽 外 航	ラ	ト	島	ン	ウ	ロ	ゴ	エ	ワ	ワ	道	道	マ	マ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ
川 崎 近 海 汽 船	ラ	ト	島	ン	ウ	ロ	ゴ	エ	ワ	ワ	道	道	マ	マ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ
川 崎 汽 船	ラ	ト	島	ン	ウ	ロ	ゴ	エ	ワ	ワ	道	道	マ	マ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ
国 華 産 業	ラ	ト	島	ン	ウ	ロ	ゴ	エ	ワ	ワ	道	道	マ	マ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ
共 榮 タ ン カ ー	ラ	ト	島	ン	ウ	ロ	ゴ	エ	ワ	ワ	道	道	マ	マ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ
三 菱 鉱 石 輸 送	ラ	ト	島	ン	ウ	ロ	ゴ	エ	ワ	ワ	道	道	マ	マ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ
エ ム ・ オ ー ・ シ ー ウ ェ イ ズ	ラ	ト	島	ン	ウ	ロ	ゴ	エ	ワ	ワ	道	道	マ	マ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ
浪 速 タ ン カ ー	ラ	ト	島	ン	ウ	ロ	ゴ	エ	ワ	ワ	道	道	マ	マ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ
ナ ビ ッ ク ス 近 海	ラ	ト	島	ン	ウ	ロ	ゴ	エ	ワ	ワ	道	道	マ	マ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ
日 本 郵 船	ラ	ト	島	ン	ウ	ロ	ゴ	エ	ワ	ワ	道	道	マ	マ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ
日 産 専 用 船	ラ	ト	島	ン	ウ	ロ	ゴ	エ	ワ	ワ	道	道	マ	マ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ
日 正 汽 船	ラ	ト	島	ン	ウ	ロ	ゴ	エ	ワ	ワ	道	道	マ	マ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ
ニ ッ ス イ シ ッ プ イ ン グ	ラ	ト	島	ン	ウ	ロ	ゴ	エ	ワ	ワ	道	道	マ	マ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ
日 鉄 海 運	ラ	ト	島	ン	ウ	ロ	ゴ	エ	ワ	ワ	道	道	マ	マ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ
三 光 汽 船	ラ	ト	島	ン	ウ	ロ	ゴ	エ	ワ	ワ	道	道	マ	マ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ
新 和 海 運	ラ	ト	島	ン	ウ	ロ	ゴ	エ	ワ	ワ	道	道	マ	マ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ
商 船 三 井	ラ	ト	島	ン	ウ	ロ	ゴ	エ	ワ	ワ	道	道	マ	マ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ
昭 和 油 槽 船	ラ	ト	島	ン	ウ	ロ	ゴ	エ	ワ	ワ	道	道	マ	マ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ
太 平 洋 海 運	ラ	ト	島	ン	ウ	ロ	ゴ	エ	ワ	ワ	道	道	マ	マ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ
太 平 洋 汽 船	ラ	ト	島	ン	ウ	ロ	ゴ	エ	ワ	ワ	道	道	マ	マ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ
玉 井 商 船	ラ	ト	島	ン	ウ	ロ	ゴ	エ	ワ	ワ	道	道	マ	マ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ
東 朋 海 運	ラ	ト	島	ン	ウ	ロ	ゴ	エ	ワ	ワ	道	道	マ	マ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ
東 海 商 船	ラ	ト	島	ン	ウ	ロ	ゴ	エ	ワ	ワ	道	道	マ	マ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ
東 興 海 運	ラ	ト	島	ン	ウ	ロ	ゴ	エ	ワ	ワ	道	道	マ	マ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ
東 京 マ リ ン	ラ	ト	島	ン	ウ	ロ	ゴ	エ	ワ	ワ	道	道	マ	マ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ
東 京 船 舶	ラ	ト	島	ン	ウ	ロ	ゴ	エ	ワ	ワ	道	道	マ	マ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ
雄 洋 海 運	ラ	ト	島	ン	ウ	ロ	ゴ	エ	ワ	ワ	道	道	マ	マ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ	ニ
配 船 会 社 合 計	6	2	6	1	0	4	5	0	4	3	2	4	0	3	4	0	2	1	0	1	1
納 税 会 社 合 計	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

注) 印...配船および納税 ○印...配船のみ

1. 海 運 政 策

配船国 海運会社名	アフリカ			ヨーロッパ																															
	マダガスカル	南アフリカ	モザンビーク	モリタニア	リベリア	レソト	アルジェリア	イタリア	イギリス	ウクライナ	エストニア	オランダ	ギリシャ	クロアチア	ジブラルタル	シエラレオネ	スウェーデン	スペイン	デンマーク	ドイツ	ノルウェー	フィンランド	ブルガリア	ポーランド	マルタ										
アクトマリタイム																																			
旭海運																																			
旭タンカー																																			
第一中央汽船																																			
イースタン・カーライナー																																			
八馬汽船																																			
日之出汽船																																			
出光タンカー																																			
飯野海運																																			
インターエイシアライン																																			
関汽外航																																			
川崎近海汽船																																			
川崎汽船																																			
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																																			
浪速タンカー																																			
ナビックス近海																																			
日本郵船																																			
日産専用船																																			
日正汽船																																			
ニッスイ SHIPPING																																			
日鉄海運																																			
三光汽船																																			
新和海運																																			
商船三井																																			
昭和油槽船																																			
太平洋海運																																			
太平洋汽船																																			
玉井商船																																			
東朋海運																																			
東海商船																																			
東興海運																																			
東京マリン																																			
東京船舶																																			
雄洋海運																																			
配船会社合計	3	12	4	4	2	8	1	3	3	0	5	0	9	9	1	1	11	5	0	1	2	0	8	7	3	4	10	6	4	7	0	7	3	6	3
納税会社合計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

注) 印...配船および納税 ○印...配船のみ

1. 海 運 政 策

配船国 海運会社名	ヨーロッパ				オセアニア												北米		中南米																	
	モナコ	ユースラビ	ラトニア	リトマニア	ロシア	キリバス	オーストラリア	サモア(旧西サモア)	グアム	サイパン	ソロモン諸島	タヒチ	ツバル	トングラ	ナウル	ニューカレドニア	ニュージーランド	パプアニューギニア	バヌアツ	フィジー	マシャル諸島	ミクロナシア	米領サモア諸島	アメリカ	カナダ	アルゼンチン	アンティグア	アンティグア(蘭領)	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			
アクトマリタイム																																				
旭海運																																				
旭タンカー																																				
第一中央汽船																																				
イースタン・カーライナー																																				
八馬汽船																																				
日之出汽船																																				
出光タンカー																																				
飯野海運																																				
インターエイシアライン																																				
関汽外航																																				
川崎近海汽船																																				
川崎汽船																																				
国華産業																																				
共榮タンカー																																				
三菱鉱石輸送																																				
エム・オー・シーウエイズ																																				
浪速タンカー																																				
ナビックス近海																																				
日本郵船																																				
日産専用船																																				
日正汽船																																				
ニッセイ SHIPPING																																				
日鉄海運																																				
三光汽船																																				
新和海運																																				
商船三井																																				
昭和油槽船																																				
太平洋海運																																				
太平洋汽船																																				
玉井商船																																				
東朋海運																																				
東海商船																																				
東興海運																																				
東京マリン																																				
東京船舶																																				
雄洋海運																																				
配船会社合計	0	2	0	1	3	10	21	2	1	2	1	7	2	0	3	0	8	13	2	13	2	4	0	2	1	20	20	7	3	3	3	6	6	2	0	
納税会社合計	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	

注) 印...配船および納税 ○印...配船のみ

1・9 マリタイムジャパン研究会

平成12年12月22日、学識経験者、有識者（実務経験者）および関係当局の参加による第1回“マリタイムジャパン研究会”が開催された。

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

第1回の会合では、海事クラスターに関する訪欧調査（ノルウェー、オランダ、イギリス）の報告が行われたほか、第三者機関（野村総研）に委託して海事クラスターを構成する各セクターの現状の調査を行うことが了承された。

続く第2回の会合（平成13年3月12日）では、野村総研による今後の研究方針等が話し合われた。

【マリタイムジャパン研究会委員名簿】

橋本 寿朗	法政大学経営学部	教授（座長）
大津 皓平	東京商船大学	副学長
小野 晶子	（株）リクルート ワークス研究所	研究員
今野 修平	大阪産業大学経済学部	教授
大和 裕幸	東京大学大学院新領域創生科学研究科	教授
植村 保雄	日本船主協会	常務理事
大石 捷郎	日本造船工業会	常務理事
川崎 芳一	国際港湾貨物流通協会	専務理事
北山 等	全日本海員組合	国際汽船局長
田中 正知	日本ロジスティクスシステム協会	ロジスティクス情報化推進会議企画運営副委員長
柳 正憲	日本政策投資銀行	生活・交通部長

1・10 当協会会員会社の1999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、1999年度の借入状況についても会員全113社（2000年10月現在）を調査対象とし、該当船舶を有するとの回答があった会社53社について集計を行った。

合計（資料1 17参照）をみると、1999年度末借入残高は、前年度に比べ3.2%減の4,359億円となっている。このうち政府系金融機関は2,739億円（対前年比4.6%減）であり、市中金融機関等は1,620億円（同0.7%減）となっている。借入先の構成は、日本政策投資銀行からの借入が全体の60.0%を占め、次いで都市銀行および長期信用銀行3行からの借入

がそれぞれ全体の25.6%となっている。

次に、外航船への日本政策投資銀行融資（資料1 18参照）を見ると、1999年度末借入残高は、前年度末に比べ9.0%減の2,798億円であり、借入金全体に占める割合は64.2%と依然高いものとなっている。

また、上記以外の新造船融資（資料1 19参照）を見ると、1999年度末借入残高は前年度に比べ12.1%増の1,442億円となっており、改装・買船等、その他融資（資料1 20参照）の1999年度末借入残高は、前年度に比べ16.3%減の119億円となっている。

〔資料1 17〕合 計

(単位:千円)

借入金 借入先		1998年度末 借入残高	1999年度 新規借入額	1999年度 返済額	1999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(%)	1998年度末	1999年度末
政府 金融 機関	日本政策投資銀行	273,016,508	28,276,458	39,859,652	261,433,314	11,583,194	4.2	60.6	60.0
	中小企業金融公庫	160,900	0	19,100	141,800	19,100	11.9	0.0	0.0
	商工中金	3,830,276	533,100	732,385	3,630,991	199,285	5.2	0.9	0.8
	その他	10,145,502	0	1,424,458	8,721,044	1,424,458	14.0	2.3	2.0
	計	287,153,186	28,809,558	42,035,595	273,927,149	13,226,037	4.6	63.8	62.8
市 中 金 融 機 関 等	長期信用銀行	45,376,558	8,231,622	9,621,044	43,987,136	1,389,422	3.1	10.1	10.1
	日本興業銀行	27,327,419	6,770,207	6,487,546	27,610,080	282,661	1.0	6.1	6.3
	新生銀行	17,036,275	1,461,415	2,931,086	15,566,604	1,469,671	8.6	3.8	3.6
	日本債権信用銀行	1,012,864	0	202,412	810,452	202,412	20.0	0.2	0.2
	都市銀行	62,314,685	19,986,969	14,905,857	67,395,797	5,081,112	8.2	13.8	15.5
	地方銀行	1,890,340	50,000	388,520	1,551,820	338,520	17.9	0.4	0.4
	信託銀行	22,362,505	1,832,243	4,458,939	19,735,809	2,626,696	11.7	5.0	4.5
	生命保険	19,466,387	5,827,939	2,303,502	22,990,824	3,524,437	18.1	4.3	5.3
	損害保険	398,000	0	118,000	280,000	118,000	29.6	0.1	0.1
	外国資本	0	0	0	0	0	-	0.0	0.0
	造船所延払	0	0	0	0	0	-	0.0	0.0
	その他	11,395,926	196,449	5,549,472	6,042,903	5,353,023	47.0	2.5	1.4
計	163,204,401	36,125,222	37,345,334	161,984,289	1,220,112	0.7	36.2	37.2	
合 計	450,357,587	64,934,780	79,380,929	435,911,438	14,446,149	3.2	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113社のうち、該当船舶を有する報告会社53社の集計である。

2. 四捨五入の関係で末尾が若干合わないところがある。

3. 印は減少を示す。

〔資料1 18〕日本政策投資銀行融資船(外航)

(単位:千円)

借入金 借入先		1998年度末 借入残高	1999年度 新規借入額	1999年度 返済額	1999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(%)	1998年度末	1999年度末
政府 金融 機関	日本政策投資銀行	221,555,521	19,472,750	36,763,572	204,264,699	17,290,822	7.8	72.1	73.0
	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	221,555,521	19,472,750	36,763,572	204,264,699	17,290,822	7.8	72.1	73.0
市 中 金 融 機 関 等	長期信用銀行	31,652,842	4,341,406	6,630,947	29,363,301	2,289,541	7.2	10.3	10.5
	日本興業銀行	17,253,927	2,998,025	4,128,640	16,123,312	1,130,615	6.6	5.6	5.8
	新生銀行	13,386,051	1,343,381	2,299,895	12,429,537	956,514	7.1	4.4	4.4
	日本債権信用銀行	1,012,864	0	202,412	810,452	202,412	20.0	0.3	0.3
	都市銀行	31,963,331	4,053,073	6,437,011	29,579,393	2,383,938	7.5	10.4	10.6
	地方銀行	11,190	0	2,520	8,670	2,520	22.5	0.0	0.0
	信託銀行	11,187,776	1,466,669	2,649,648	10,004,797	1,182,979	10.6	3.6	3.6
	生命保険	5,840,000	0	901,000	4,939,000	901,000	15.4	1.9	1.8
	損害保険	0	0	0	0	0	-	0.0	0.0
	外国資本	0	0	0	0	0	-	0.0	0.0
	造船所延払	0	0	0	0	0	-	0.0	0.0
	その他	5,231,780	0	3,624,580	1,607,200	3,624,580	69.3	1.7	0.6
計	85,886,919	9,861,148	20,245,706	75,502,361	10,384,558	12.1	27.9	27.0	
合 計	307,442,440	29,333,898	57,009,278	279,767,060	27,675,380	9.0	100.0	100.0	
全体に占める割合(%)	68.3	45.2	71.8	64.2	-	-	-	-	

1. 海 運 政 策

〔資料1 19〕 日本政策投資銀行融資船（外航）以外の新造船

(単位：千円)

借入金 借入先		1998年度末 借入残高	1999年度 新規借入額	1999年度 返済額	1999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(%)	1998年度末	1999年度末
政府 金融 機関	日本政策投資銀行	48,999,307	8,433,708	2,065,200	55,367,815	6,368,508	13.0	38.1	38.4
	中小企業金融公庫	0	0	0	0	0	-	0.0	0.0
	商工中金	3,830,276	533,100	732,385	3,630,991	199,285	5.2	3.0	2.5
	その他	10,145,502	0	1,424,458	8,721,044	1,424,458	14.0	7.9	6.0
	計	62,975,085	8,966,808	4,222,043	67,719,850	4,744,765	7.5	48.9	47.0
市 中 金 融 機 関 等	長期信用銀行	13,239,436	3,890,216	2,712,817	14,416,835	1,177,399	8.9	10.3	10.0
	日本興業銀行	9,853,822	3,772,182	2,139,236	11,486,768	1,632,946	16.6	7.7	8.0
	新生銀行	3,385,614	118,134	573,581	2,930,067	455,547	13.5	2.6	2.0
	日本債権信用銀行	0	0	0	0	0	-	0.0	0.0
	都市銀行	27,350,658	15,372,496	7,705,382	35,017,772	7,667,114	28.0	21.3	24.3
	地方銀行	1,897,150	50,000	386,000	1,543,150	336,000	17.9	1.5	1.1
	信託銀行	11,015,019	265,574	1,706,281	9,574,312	1,440,707	13.1	8.6	6.6
	生命保険	8,175,537	5,477,439	770,822	12,882,154	4,706,617	57.6	6.4	8.9
	損害保険	398,000	0	118,000	280,000	118,000	29.6	0.3	0.2
	外国資本	0	0	0	0	0	-	0.0	0.0
	造船所延払 その他	0 3,654,930	0 70,000	0 926,290	0 2,798,640	0 856,290	- 23.4	0.0 2.8	0.0 1.9
計	65,712,730	25,125,725	14,325,592	76,512,863	10,800,133	16.4	51.1	53.0	
合 計	128,687,815	34,092,533	18,547,635	144,232,713	15,544,898	12.1	100.0	100.0	
全体に占める割合(%)		28.6	52.5	23.4	33.1	5,845,889	15.4	-	-

〔資料1 20〕 その他(改装・買船)

(単位：千円)

借入金 借入先		1998年度末 借入残高	1999年度 新規借入額	1999年度 返済額	1999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(%)	1998年度末	1999年度末
政府 金融 機関	日本政策投資銀行	2,461,680	370,000	1,030,880	1,800,800	660,880	26.8	17.3	15.1
	中小企業金融公庫	160,900	0	19,100	141,800	19,100	-	1.1	1.2
	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	2,622,580	370,000	1,049,980	1,942,600	679,980	25.9	18.4	16.3
市 中 金 融 機 関 等	長期信用銀行	484,280	0	277,280	207,000	277,280	57.3	3.4	1.7
	日本興業銀行	219,670	0	219,670	0	219,670	100.0	1.5	0.0
	新生銀行	264,610	0	57,610	207,000	57,610	21.8	1.9	1.7
	日本債権信用銀行	0	0	0	0	0	-	0.0	0.0
	都市銀行	3,000,696	561,400	763,464	2,798,632	202,064	6.7	21.1	23.5
	地方銀行	0	0	0	0	0	-	0.0	0.0
	信託銀行	159,710	100,000	103,010	156,700	3,010	1.9	1.1	1.3
	生命保険	5,450,850	350,500	631,680	5,169,670	281,180	5.2	38.3	43.4
	損害保険	0	0	0	0	0	-	0.0	0.0
	外国資本	0	0	0	0	0	-	0.0	0.0
	造船所延払 その他	0 2,509,216	0 126,449	0 998,602	0 1,637,063	0 872,153	- 34.8	0.0 17.6	0.0 13.7
計	11,604,752	1,138,349	2,774,036	9,969,065	1,635,687	14.1	81.6	83.7	
合 計	14,227,332	1,508,349	3,824,016	11,911,665	2,315,667	16.3	100.0	100.0	
全体に占める割合(%)		3.2	2.3	4.8	2.7	0	-	-	-

2

環境対策

この章のポイント

- ・エリカ号沈没事故を契機としてシングルハルトンカーのフェーズアウトを促進する MARPOL 条約の改正などが採択されるとともに EU を中心とした規制強化の動きが進展。
- ・有機すず（TBT）含有船底防汚塗料の船舶への使用を規制する条約案がほぼ固まり、2001年10月開催の外交会議において採択される見通し。
- ・当協会が、「日本船主協会 環境憲章」を策定。
- ・船舶のバラスト水に含まれる水生生物の移動が海洋環境や生態系に悪影響を与えるとして、バラスト水を管理するための新たな条約策定の審議が進展。
- ・外航船舶が使用する燃料油から排出される温室効果ガスの削減に向け、わが国でも検討が開始。

- 2・1 エリカ号事故に係わる規制強化
- 2・2 地球温暖化防止問題
- 2・3 油汚染事故および海上災害防止への対応
- 2・4 有機すず（TBT）含有塗料規制問題
- 2・5 大気汚染防止問題
- 2・6 バラスト水排出規制問題
- 2・7 海洋汚染防止条約等の改正
- 2・8 環境憲章の制定
- 2・9 海洋環境シンポジウムの開催
- 2・10 環境ハンドブックの作成

2・1 エリカ号事故に係る規制強化

2・1・1 シングルハルトンカーのフェーズアウト問題

1. 経緯

(1) 欧州およびIMOの動き

1999年12月にフランス沿岸の大西洋において荒天のため沈没したエリカ号から流出した重油約14,000トンが400km以上に亘り海岸を汚染した事故は、欧州における環境保護意識に火を付けた格好となった。しかし、欧州において単独の規制を講じることは、全世界で活動する国際海運事業に悪影響を及ぼすことから、各国の運輸省をはじめ国際海運業界等からシングルハルトンカーの規制前倒しは欧州における地域規制ではなく、IMOにおける世界的な統一基準の下に実施されるべきであるとの声が高まった。

(船協海運年報2000参照)

このような動きの中で、IMOは2000年3月に開

催された第44回海洋環境保護委員会（第44回MEPC）において、海洋汚染防止条約（MARPOL条約）附属書Iの改正について2000年10月の第45回MEPCで改正案を作成し2001年4月の第46回MEPCで採択するという早急な取り組みを決定した。

このため欧州委員会はIMOにおいて欧州連合（EU）が満足できる規制が早期に実現するかどうかを見守る一方で、EUが望むシングルハルトンカーの規制がMARPOL条約の改正により達成されるよう、プレッシャーをかけた姿勢に転換することとなった。

2000年10月の第45回MEPCでの審議に向けて、フランス・ドイツ・ベルギーは同年6月末のEU内での議論を踏まえ、シングルハルトンカーのフェーズアウトを大幅に早めるとともに、5,000重量トン以下の小型タンカーも規制の対象とする共同提案をIMOに提出した。共同提案によるフェ

2. 環境対策

フェーズアウトと関連条約・規制等との比較の概要は資料2-1のとおりであるが、これによれば、わが国商船隊の外航タンカーの大部分が含まれるMARPOL規制によるシングルハルトンカー（カテゴリ2）は、船齢26年に達するか、または2007年12月31日のいずれか早い時期が使用期限とされており、ダブルハル規制の直前の1996年建造のシングルハルトンカーは11歳で強制フェーズアウトとなるなど、わが国にとっても問題点の多い提案であった。

これに対して、バルチック国際海運集会所（BIMCO）は、いち早く、三国共同提案は、改正条約の発効時とMARPOL条約の規制に基づくシングルハルトンカーがフェーズアウトされる2008

年に大量の船腹が使用期限に達し、大量の船腹不足による油価の高騰どころか、油の供給不足による国際経済危機を引き起こすかも知れないとする意見書を作成した。

(2) わが国の対応

運輸省は、IMOにおけるシングルハルトンカーのフェーズアウト問題の審議に対応するため、従来からタンカーの構造規制問題を検討してきた日本造船研究協会の部会にワーキンググループを設け、当協会をはじめとする海運・造船関係者を含めて政府の対処方針の検討を開始した。さらにサブワーキンググループを設け、三国共同提案が及ぼす経済的影響を調査しIMOにおける審議およびわが国方針の検討に資することとした。

〔資料2-1〕 シングルハルトンカーのフェーズアウト比較

シングルハルトンカーの区分（カテゴリ1～3）（注）に従い、MARPOL条約、EC委員会提案、仏・独・伯共同提案及び米国OPA'90のシングルハルトンカーのフェーズアウト時期を比較すると以下のとおり。

	MARPOL	EC提案	仏・独・伯共同提案 *2002年末までは現行MARPOL通り	米国OPA'90 *1990年8月施行
【カテゴリ1】 貨物タンクのまわりに防護的 バラストタンクのないシ ングルハル／タンカー	2007年、又は船齢25年 （防護措置要件を満足する場 合は、2012年、又は船齢30年）	2005年6月1日又は船齢23年	2005年6月1日又は船齢23年	（シングルハルトンカー） 2005年1月1日～ 2010年1月1日 ・5000 A<30000GT A：船齢25年 2000年1月1日～ 2010年1月1日 ・30000GT A A：船齢23年
【カテゴリ2】 貨物タンク区域が分離バ ラストタンクにより保護され ているシングルハル／タンカー	2026年、又は船齢30年	2010年1月1日又は船齢28年	2008年1月1日又は船齢26年	（ダブルボトム・ダブルサイド） 2005年1月1日～ 2015年1月1日 ・5000 A<30000GT A：船齢30年 2000年1月1日～ 2015年1月1日 ・30000GT A A：船齢28年
【カテゴリ3】 MARPOL条約のもとでダ ブルハルの適用のないシ ングルハル／タンカー	特になし	2015年1月1日又は船齢25年 （防護措置要件を満足する場 合は、2015年1月1日又は船 齢30年）	2013年1月1日又は船齢23年 （防護措置要件を満足する場 合は、2013年1月1日又は船 齢28年）	2015年1月1日 ・A<5000GT A：船齢制限無

（注）：カテゴリ1（MARPOL条約附属書I第13G(4)規則の適用があるものに相当）

20,000D/W以上の原油タンカー及び30,000D/W以上の精製油運搬船であって、MARPOL条約が発効した時の現存のもの（引き渡しが1982年6月1日以前のもの）。

カテゴリ2（MARPOL条約附属書I第13G(5)規則の適用があるものに相当）

20,000D/W以上の原油タンカー及び30,000D/W以上の精製油運搬船であって、MARPOL条約で分離バラストタンクが油流出防止のために配置されているもの（引き渡しが1982年6月1日から1996年7月6日までのもの）。

カテゴリ3（MARPOL条約でダブルハル化が要求されていないもの）

20,000D/W未満の原油タンカー及び30,000D/W未満の精製油運搬船（引き渡しが1996年7月6日より前のもの）。（EC及び仏等提案では600D/W以上）

一方、2000年7月22/23日の両日沖縄で開催された先進8ヶ国首脳会議（G8）において、わが国は議長国として、海上の安全と汚染の防止に関し、IMOにおける審議を支持することを共同宣言に盛り込むなど、EUの地域規制を牽制すべくはたらきかけた。

このような状況の中で運輸省は、2000年7月末には、第45回MEPCへ向けて、シングルハルトンカーのフェーズアウト問題をIMOで審議することの重要性と事故の再発防止のためには、検査の確実な履行等が重要であることを強調しつつ、老朽化したシングルハルトンカーの排除も必要であるとの観点から、三国の共同提案の影響をよく検討すべきとするわが国政府の基本姿勢を示す意

見を提出した。

(3) 当協会の対応

当協会ではタンカー部会と工務委員会が連携してエリカ号事故に伴う規制強化の動きに対応した。2000年7月はじめにはIMOの第45回MEPCへ向けたわが国対処方針の検討に当たって、当協会の基本的考え方資料2-2を取りまとめ、運輸省へ提出した。

その骨子は、エリカ号事故の再発防止のためには、新たな規制は必要なく、すでに国際的に合意された統一基準の確実な実施こそが最も重要かつ有効であるとしつつも、欧州における環境保護対策強化への強い政治的圧力の現実に配慮して、EUによる地域規制を回避できる必要最小限の妥協へ

〔資料2-2〕 シングルハル・タンカー早期フェーズ・アウトに関する ベルギー、フランス、ドイツ共同提案に対する当協会意見

2000.7.7

1. タンカーによる海洋汚染事故を防止するために必要な方策は地域規制によらず世界的な基準の下に実施される必要があるため、その方策をIMOの場で検討することに賛成。
2. タンカーによる海洋汚染事故を防止するためにはサブスタンダード・タンカーを排除する必要がある。そのためには、EUにおいても提案されている、
 ポート・ステート・コントロールの強化
 船級協会の監督強化
 が有効な方策と考えられるが、船主としてもこれらの方策を進めることに賛成。
 併せて、寄港国、船級協会のみならずタンカー運航に関係する者（船主、用船者、荷主、旗国、保険会社等）がQuality Shippingの確立に向けて現行ルールを遵守し、さらにそれぞれの責任を全うすることが事故の防止のためには最重要と考える。
3. 一方、フランス等が提案するシングルハル・タンカーの早期フェーズ・アウトがサブスタンダード・タンカーの排除につながるかどうかには大いに疑問がある。
 船体強度上の欠陥により生じたと考えられるエリカ号事故の如き事故に対しては、ダブル・ハル化は、安全性の向上には直結しない。また、エリカ号事故はタ

ンカーの安全運航と海洋汚染の防止に関する国際ルールが不完全なのではなく、ルールの実行に問題があったとの共通認識がある。

以下に掲げるように、シングルハル・タンカーの早期フェーズ・アウトは、世界経済全体に重大かつ無用のインパクトを与えることが懸念される。

船社は現有シングルハル・タンカーについては現行ルールを前提に建造・メンテナンスを行っている。経済寿命を無視したシングルハル・タンカーのフェーズ・アウトの前倒しは、充分に使用可能な船舶を解撤に追いやり、新たにダブルハル・タンカー建造を強制することとなり、地球資源の浪費となる。シングルハル・タンカーのフェーズ・アウトを現行ルールに対して大幅に前倒しすることは、造船所の能力から見て物理的に代替建造が可能であっても、一時的に船価の暴騰等による海運・造船市場の混乱を招く恐れがある。

また、世界の造船業と解撤業に一時的に集中的な工事量を要求し健全な産業活動に重大な影響を及ぼす。

4. 従って、フランス等によるシングルハル・タンカーの早期フェーズ・アウト提案はその影響を慎重に調査した上で検討されるべきである。

2. 環境対策

向けて慎重に対応すべきとした。

当協会は三国共同によるシングルハルタンカーの規制前倒し提案は、わが国海運経営に重大な影響を与えるところから、今後欧州における各国政府とEUの動きに注視しつつ、慎重に対応することとした。

2. IMOでの審議状況

(1) 第45回 MEPC (2000年10月)

(イ) 概要

2000年10月2日から6日の間開催された第45回海洋環境保護委員会(第45回 MEPC)において、条約の改正案が取りまとめられた。その骨子は、バラスト専用タンクの防護的配置を規定した MARPOL 規制以前に建造されたタンカー(PRE-MARPOL; カテゴリー1)は建造年により2003年から2007年の間に、1996年に導入されたダブルハル規制以前の MARPOL 規制を満たしたシングルハルタンカー(MARPOL; カテゴリー2)は基本的に船齢を25年に短縮したうえ最終使用期限を米国の単独規制(OPA '90)に合わせた2015年(A案)か、または2017年(B案)かのいずれかとしたうえ、これまでフェーズ・アウトの制限が設けられていなかった20,000DWT以下の原油等のタンカーおよび30,000DWT以下の精製油等タンカー(カテゴリー3)に対しても前述のカテゴリー2のタンカーと同様のフェーズアウトを新たに定めるといったものとなった。

(ロ) 各国等の提案

(a) フランス・ベルギー・ドイツの三国共同提案
フランス・ベルギー・ドイツの三国共同提案は2000年6月にIMOへ提出された。これは、1982年に導入された分離バラストタンクの防護的配置を有していないPRE-MARPOL船(カテゴリー1、CAT1)は船齢23歳に達するか2005年のいずれか早い時期までに、2分離バラストタンクの防護的配置を有するMARPOL船(カ

テグリー2、CAT2)は船齢26歳に達するか2008年のいずれか早い時期までに、3ダブルハル規制が導入された1996年に既存船への経過措置が講じられなかった20,000D/W以下の原油タンカーおよび30,000D/W以下のプロダクトタンカー(カテゴリー3、CAT3)に対しては600D/W以上を対象に23歳(分離バラストタンクの防護的配置を有するものは28歳)に達するか2013年のいずれか早い時期までに、二重構造化しなければならない(実質的にはスクラップ)というものである。

(b) スペイン

フランス等三国共同提案に比べ、カテゴリー2では船齢とフェーズアウト時期が2年ずつ延期され、カテゴリー3では船齢は2年延長するものの、分離バラストタンクの防護的配置を有しないものは2010年、有するものは2015年をフェーズアウト時期としている。

(c) 国際海運会議所(ICS)

以上の提案はいずれも現行MARPOL条約の規制に比べフェーズアウトの大幅な前倒しとなり、大量のスクラップと代替建造を急激に必要とすること等船主経済に深刻な打撃を及ぼすところから、各国の船主協会で構成されるICSは船齢25歳を基本とし、カテゴリー3の船舶に対しては実態を考慮して2005年から段階的に古い船からフェーズアウトし、2010年以後25歳以上の船をフェーズアウトする提案を作成した。

(d) その他

このような動きの中で、2000年8月末の文書提出期限にはギリシャ、ノルウェーも提案を出したが、EU加盟のデンマーク、オランダ、英国の三国は早期フェーズアウトを求める欧州の政治的要求と現実的視点からの提案との妥協点を探る三国妥協案を同年9月に公表した。

(e) わが国

わが国は政治的色彩が極めて濃い今回の問題に対しては欧州を単独規制に走らせないよう配

慮しつつ、船齢の若い良質のシングルハルトンカーまでが不合理に排除されることのないよう、欧州の動向に注視して慎重に対応する必要があるとの観点から、当協会の意見を考慮して、EU 諸国の提案に対し、経済的影響に充分配慮すべきとする意見を2000年7月に提出した。

以上の各国等から提出された提案の比較は資料2-3のとおりである。

(八) 審議の様相

各国等の意見は概略以下のとおりである。

- (a) スペインおよびフランス等による MARPOL 73/78条約付属書 I 第13G 規則改正に係る提案
船齢の古いシングルハルトンカーのフェーズアウトが必要であり、同時に OPA90 にできる限り近い形でフェーズアウトすべきこと、およびダブルハルならば安全上十分ということでもないため第13G規則の見直しのみならず、検査の監督システム等も併せて検討すべきとそれぞれ主張した。

(b) 全般的な意見

開発途上国では船員の訓練および船体の保守等の海運基盤の整備に努力してきた船主に船の代替を課す場合には経済的な配慮が必要であり、船体の腐食と疲労に関する検査技術の開発等エリカ号事故の原因に関する広範囲な検討が必要であること、現在の大型化したばら積み貨物船およびタンカーにおける船体の検査実施そのものが困難な状況を改善する必要があること、規則の改正の前に事故原因の究明が必要であり、かつ、経済的影響の調査が必要であること、および、1997年にノルウェー沿岸で沈没したレロス・ストレンクス号の事故調査報告から明らかになった検査実施上の諸問題の改善とあわせて第13G規則の改正が検討されるべき等の意見があった。

(c) わが国の意見

ベルギー・仏・独による共同提案およびスペイン提案について老齢シングルハルトンカーの

フェーズアウトを促進するという点については原則賛成できるが、一方、カテゴリ-2について2008年時点で11、12歳、2010年で13、14歳という極めて若い船舶がフェーズアウトされることになり、これには賛成できないことを述べた上で、両提案の与える経済的影響に関する調査結果の説明を行った。さらに、ナホトカ号が船齢26年、エリカ号が船齢25年になる直前であったこと等からすれば、日本としては23、24年でのフェーズアウトを促進すべきと考えるが、検査のインターバルが5年おきであることを勘案し、少なくとも25年でのフェーズアウトが必要であり、28年という船齢は認められないこと、最終年限については、カテゴリ-2の船舶について、2008年、2010年、2015年、2021年といういくつかの提案があるが、20年を下回る若い船齢のタンカーがフェーズアウトされる案は許容できないこと、特に、最終年限2015年とした場合には18、19年という船舶がフェーズアウトされることとなるが、船齢制限は28年とした場合、28年まで生存できるタンカーがいる一方、18年で廃船となるタンカーが出てくるので、これは極めてアンフェアである。わが国の研究結果が示すとおり急激なフェーズアウトはマーケットに悪影響を及ぼすため段階的なフェーズアウトが望ましいことを主張した。

(d) 関連業界の意見

ICS より、タンカーおよびバルカーの検査と点検体制の改善に取り組むことが緊急課題であり、その上でシングルハルトンカーのフェーズアウトに関して、1 ダブルハルトンカーは特定の海難事故の場合には貨物油の流出を制限できること、2 合法的なタンカーの使用期間に配慮すべきこと、3 シングルハルトンカーの秩序だった代替に留意すべきことの3点を基本として、PRE-MARPOL タンカーに対しては、船齢25年およびHBI(ハイドロバランスローディング、静水学上均衡のとれた積載)またはPL/SBT

【資料2-3】 シングハルトンカーのフェーズアウト提案の比較

シングハルトンカーの区分(カテゴリ1~3)(注)に従い、MARPOL条約、EC委員会提案(スペイン提案)、仏・独・伯共同提案、ICS提案及び米国OPA'90のシングハルトンカーのフェーズアウト提案を比較すると以下のとおり。

	MARPOL13G規則	EC提案 [西提案: MEPC45/7/5]	仏独伯共同提案 (MEPC45/7/3)	ICS提案 (MEPC45/7/12)	ノルウェー提案 (MEPC45/7/15)	参考: 蘭英デンマーク 調整素案	参考: ギリシャ提案 (EU内部での検討 に提出されたもの)	米国OPA'90 *1990年8月施行
【カテゴリ1】 貨物タンクのまわりに 防護的パラスタック (SBT/PL)のないシ ングハルトンカー	船齢25年(2007年) * SBT/PL、又は HBL 適用の場合は、 船齢30年(2012年)	2005年6月1日 又は船齢23年 * 2003.1.1 発効予定	2005年6月1日 又は船齢23年 * 2003.1.1 発効予定	2010年 又は船齢25年 * SBT/PL、HBL 適用の場合は、船齢 30年	2007年6月1日 又は船齢25年	・ 2003年: 1974年以前 ・ 2004年: 1975、1976 ・ 2005年: 1976年以降	2007年又は船齢25年 * SBT/PL、HBL 適用の場合は、船齢 30年	(シングハルトンカー) 2005.1.1 ~ 2010.1.1 ・ 5000 A < 30000GT A: 船齢25年 2000.1.1 ~ 2010.1.1 ・ 30000GT A A: 船齢23年
【カテゴリ2】 貨物タンク区域が分離 パラスタックにより 保護されているシ ングハルトンカー	船齢30年(2026年)	2010年1月1日 又は船齢28年	2008年1月1日 又は船齢26年	2015年 又は船齢25年 * 2015年で船齢25年に 達しない船舶は、 ESPにより25年ま で使用可	船齢25年(2021年)	2010年 又は船齢28年 * 2010年で船齢28年に 達しない船舶は、検 査強化を条件に2015 年まで	2015年 又は船齢28年	(ダブルボトム/サイド) 2005.1.1 ~ 2015.1.1 ・ 5000 A < 30000GT A: 船齢30年 2000.1.1 ~ 2015.1.1 ・ 30000GT A A: 船齢28年
【カテゴリ3】 MARPOL条約のもと でダブルハルの適用の ないシングハルト ンカー	特になし	6000D/W以上のタン カー 2015年1月1日 又は船齢25年 [西は2010年] * SBT/PL 適用の場 合は、2015年1月1 日又は船齢30年	600D/W以上のタン カー 2013年1月1日 又は船齢23年 * SBT/PL 適用の場 合は、2013年1月1 日又は船齢28年	5000D/W以上のタン カー ・ 2005年: 74年以前 ・ 2006年: 75、76 ・ 2007年: 77、78 ・ 2008年: 79、80 ・ 2009年: 81、82 ・ 2010年: 船齢25年	船齢25年(2021年)	5000D/W以上のタン カー 2015年 又は船齢28年	5000D/W以上のタン カー 2015年 又は船齢30年	2015.1.1 ・ A < 5000GT A: 船齢無制限

(注): カテゴリ1 (MARPOL条約附属書I第13C(4)規則の適用があるものに相当)

20,000D/W以上の原油タンカー及び30,000D/W以上の精製油運搬船であって、MARPOL条約が発効した時の現存のもの(引き渡しが1982年6月1日以前のもの)。

カテゴリ2 (MARPOL条約附属書I第13C(5)規則の適用があるものに相当)

20,000D/W以上の原油タンカー及び30,000D/W以上の精製油運搬船であって、MARPOL条約で分離パラスタックが油流出防止のために配置されているもの(引き渡しが1982年6月1日から1996年7月6日までのもの)。

カテゴリ3 (MARPOL条約でダブルハル化が要求されていないもの)

20,000D/W未満の原油タンカー及び30,000D/W未満の精製油運搬船(引き渡しが1996年7月6日より前のもの)。(EC及び仏等提案では600D/W以上)

(プロテクティブロケーション、防護的配置／セグリゲートドバラストタンク、分離バラストタンク)を満たせば30年まで、MARPOL タンカーに対しては船齢25年までおよび20,000D/W以下5,000D/W以上の小型タンカーに対しては、船齢25年を基本とする段階的なフェーズアウトとすべきと主張した。また、BIMCO および INTERTANKO も第13G規則の改正には、その影響およびタンカーの状態に配慮したフェーズアウトと事故調査報告に基づく安全対策の強化への取り組みが重要であることを指摘した。

(e) その他

一般的な意見として、シングルハルタンカーの規制は全世界的な基準として実施されるべきこと、世界の石油輸送、代替船の建造能力、船舶リサイクルの能力、経済的影響を考慮すべきことおよび船舶の検査体制の改善の必要性が各国から指摘された。

また、フェーズアウトの考え方に対しては、多くの国が船齢を基準とすべきと主張した他、

船の状態も考慮されるべきで、若い船齢の船がフェーズアウトされるべきではないと主張した。

(ホ) 審議結果

MARPOL 条約附属書 第13G規則の改正案は以上の各国等の意見を踏まえ、デンマーク・オランダ・英国の三国から提出された妥協案をベースとして、OPA '90の規則をも考慮し、次のとおり作成された。(資料2 4参照)

〔改正案の概要〕

(a) PRE-MARPOL タンカー(カテゴリー 1、CAT 1)

改正規則発効までの期間が短く、また代替船の建造およびスクラップ能力を考慮し、2003年から2007年までに段階的にフェーズアウトする。ただし、船齢25年以上に関しては現行規則と同じ構造要件またはハイドロバランス方式の採用の条件を残すとともに、船齢25年を超えるもしくは2005年以後(いずれとするか未定)の使用については特別な検査評価スキームへの適合を要求する。

〔資料2 - 4〕

(1) デンマーク・オランダ・英国による妥協案

(イ) PRE-MARPOL タンカー(カテゴリー 1)

船齢の高い船が多いため、改正規則が発効した途端に大量の船腹がフェーズアウトされてしまうことを防ぐため、2003年から2005年の3年間で段階的にフェーズアウトする。

(ロ) MARPOL タンカー(カテゴリー 2)

船齢制限は28歳のまま、基本的な使用期限を2010年としたうえで、OPA '90におけるシングルハルタンカーの使用期限である2015年までには、特別な検査スキームの下に船齢に応じ段階的に使用期限を延長できることとしている。

(ハ) 20,000D/W未満の原油等持続性油タンカーおよび30,000D/W未満のプロダクトタンカー(カテゴリー 3)

対象船は5,000D/W以上とし船齢制限は28歳、使用期限は2015年のいずれか早い方とする。なお、5,000D/W未満の船舶は現行どおりとする。

(2) OPA '90におけるシングルハルのフェーズアウト

欧州委員会によるシングルハル規則前倒し提案の理由のひとつとしてOPA '90による規制が2015年には完全実施されることが挙げられているため、その概要が米国から紹介された。米国はOPA '90が米国への石油輸送に悪影響をおよぼさないよう注意深く規定されていることを説明した。シングルハルタンカーは2010年以後は運航できないこととされているものの、ルイジアナ沖合の港(LOOP)での揚荷および離岸60哩を超える場所での舁への揚荷に関してはPRE-MARPOL船でさえも2015年までは使用できることとされている。

2. 環境対策

(b) MARPOL タンカー（カテゴリー 2、CAT 2）

A・B 両案が作成された。2011年までは船齢 25歳で両案ともフェーズアウトするが、2012年以後は A 案は2015年までに、B 案では2017年までにフェーズアウトする。なお、2010年を超えて使用する場合には、特別な検査評価スキームを要求する。

(c) 20,000D/W、30,000D/W 未満のタンカー（カテゴリー 3、CAT 3）

5,000D/W 以上を対象とすることとなり、A・B 両案が作成された。両案とも2006年までに船齢25年以上の船舶を段階的にフェーズアウトし、2012年まで船齢25年としたうえ、2013年以降 A 案は2015年までに、B 案では2017年までにフェーズアウトすることとしている。

(2) 第46回 MEPC

(イ) 概要

2001年4月23日から27日までの間開催された第46回 MEPC において、シングルハルトンカー最終使用期限を原則として2015年、船齢制限は25年を基本とする MARPOL 条約改正案が採択された。改正条約は2002年9月1日に発効する見込みとなり、2003年から前倒しされたスケジュールに沿って、船齢の古いタンカーからフェーズアウトされることとなった。

これは、1996年のダブルハル規制の導入時に定められた既存シングルハルトンカーに対する経過措置である MARPOL 条約附属書 I 第13G 規則を改正し、IMO による世界共通ルールの下でタンカーのダブルハル化を促進すること目的としたものであった。

(ロ) 審議の模様

会議の焦点は、シングルハルトンカーの早期フェーズアウトに強行な EU の姿勢の下で EU による独自の規制を防ぎたい加盟国が A 案による2015年の最終期限は譲れないとする一方、それ以外の国は1990年代に建造された MARPOL 規制に基づくタンカーを若い船の場合船齢19年

でフェーズアウトする A 案は、問題の契機となったエリカ号事故の原因がシングルハル構造とは無関係であることと併せ余りにも理不尽であるとしているため、最終期限を2017年とする B 案との妥協がどのように図られるかであった。

(a) ブラジル

この様な状況の下で前回会議において改正案を留保していたブラジルはエリカ号事故の原因およびフェーズアウトによる経済的影響を十分調査すべきであると主張し、改正案に真っ向から反対した。また、タンカーの使用年数は25年が妥当であるとの自国の調査結果を提出文書に基づき説明し、妥協するとしても船齢25年未満のタンカーをフェーズアウトしないことが必要だと強く主張し、中南米諸国をはじめとする多くの国の支持を得た。

(b) EU 加盟国

これに対し EU 加盟国は、1 改正案は先の会合で合意されていること、2 EU では米国の OPA '90との関係から2015年の最終期限が合意されなければ地域規制が予想されること、3 事故原因の究明は必要であるが今次会合で改正案が合意されなければ IMO の信頼性が失われること等を指摘し、A 案による改正を主張した。

(c) その他

ノルウェーはフェーズアウトの最終期限である2015年または2017年は動かさずにできるだけ船齢25年まで使用できる修正案を示した。さらに各国の船主協会等で構成する ICS をはじめとする船主団体は1 フェーズアウトが遅い B 案を支持するとともに、2 各年のフェーズアウト期日は1月1日ではなく引き渡し日とすること、3 MARPOL 規制に適合したカテゴリー 2 タンカーのフェーズアウトはカテゴリー 1 タンカーより早くならないよう修正すべきこと等を主張した。

(d) わが国

わが国は、国際ルールに基づいて経済活動が

行われているそのルールを改正しようとしていること、強制的にフェーズアウトされるタンカーの船齢、油輸送マーケットへの影響を考慮し B案を支持するとともに、条約の改正案の採択に必要な出席国の2/3以上の賛成が得られるような改正案を作成することが委員会の目的であることを強調した。

この様な議論を経て、わが国の日本造船研究協会顧問の篠村氏を議長とする非公式グループによる妥協案の協議が続けられた。エリカ号事故以後も欧州におけるタンカー事故が続発しており最終フェーズアウトは2015年以外政府として受け入れられないとする EU 加盟国、ブラジルはじめ B案を主張するノルウェーおよび日本とそれを支持する国のそれぞれの主張の間で調整が図られた結果、会議最終日の採択に間に合うギリギリのタイミングで改正案が作成された。

(八) 審議結果

改正案の概要は次のとおりである。

(a) カテゴリー 1 の PRE-MARPOL タンカー

前回会合どおり、2003年から2007年の間に建造年に応じ順次フェーズアウトするが、各年のフェーズアウト日は引き渡し日とする。

(b) カテゴリー 2 および 3 タンカー

最終使用期限を原則2015年としたうえで、2003年から2007年の間はカテゴリー 1 とほぼ同様、2008年から2015年の間はそれぞれ1982年から1898年までの各年に建造されたタンカーを船齢が26年に達するまでにフェーズアウトし、1990年以後の建造船も2015年中にフェーズアウトする(各年の引き渡し日を期限とする)。

(c) 要件緩和(資料 2 - 5)

カテゴリー 2 および 3 タンカーで、全貨物タンクにわたり二重底または二重船側を有するタンカーは船齢25年まで、現行13G 規則における船齢25年以上の PRE-MARPOL タンカーに課された船側タンクまたは二重底区画を有する(すなわち MARPOL 船 = カテゴリー 2 タンカーを

【資料 2 - 5】

IMO MEPC45における改正案の日本タンカー商船隊への影響(カテゴリー 2)

建造年	20,000 DWT 以上 日本商船隊 Sハルタンカー		フェーズアウト時期 (13F 規則強化時期)	
	うち VLCC		A 案	B 案
pre1970	0	0	2003 . 1 . 1	2003 . 1 . 1
1970	0	0		
1971	0	0		
1972	0	0		
1973	0	0		
1974	0	0		
1975	1	1		
1976	0	0		
1977	0	0		
1978	0	0		
1979	3	0	2005 . 1 . 1	2005 . 1 . 1
1980	4	0	2006 . 1 . 1	2006 . 1 . 1
1981	4	1	2007 . 1 . 1	2007 . 1 . 1
1982	2	0	2008 . 1 . 1	2008 . 1 . 1
1983	0	0	2009 . 1 . 1	2009 . 1 . 1
1984	0	0	2010 . 1 . 1	2010 . 1 . 1
1985	3	2	2011 . 1 . 1	2011 . 1 . 1
1986	8	8	2012 . 1 . 1	2012 . 1 . 1
1987	7	4		
1988	7	3	2013 . 1 . 1	2013 . 1 . 1
1989	9	6		
1990	13	8	2014 . 1 . 1	2014 . 1 . 1
1991	18	8		
1992	18	16	2015 . 1 . 1	2015 . 1 . 1
1993	16	10		
1994	5	5		
1995	5	5		
1996	1	0		
Total	124	77		

フェーズ アウト時期	A 案		B 案	
	20,000 DWT 以上	うち VLCC	20,000 DWT 以上	うち VLCC
2003 . 1 . 1	1	1	1	1
2004 . 1 . 1	0	0	0	0
2005 . 1 . 1	3	0	3	0
2006 . 1 . 1	4	0	4	0
2007 . 1 . 1	4	1	4	1
2008 . 1 . 1	2	0	2	0
2009 . 1 . 1	0	0	0	0
2010 . 1 . 1	0	0	0	0
2011 . 1 . 1	3	2	3	2
2012 . 1 . 1	15	12	8	8
2013 . 1 . 1	16	9	14	7
2014 . 1 . 1	31	16	22	14
2015 . 1 . 1	45	36	36	24
2016 . 1 . 1			21	15
2017 . 1 . 1			6	5

(注) 1999年央の日本商船隊シングルハルタンカー。

2. 環境対策

意味する)か、あるいはハイドロバランス方式で運航されるタンカーは2017年または船齢が25年に達するいずれか早い日まで、旗国の許可に基づき使用できる。

以上のことから、第45回 MEPC より提示された改正案と第46回 MEPC において得られた結果では、資料2-6に示すとおり、第46回MEPCの結果の方が2017年および2015年の使用年限に係わらず斜線で示した部分について、延命されることとなった。

なお、上記(c)を許可する旗国はIMOに報告すること、また、上記(c)の適用を受けるタンカーに対し、締約国は自国の港、沖合施設に入港することをIMOを通じ拒否することができることとされた。

また、カテゴリ1のタンカーに対しては2005年、カテゴリ2のタンカーに対しては2010年のその船の引き渡し日以後使用する場合

には、新たに導入された Condition Assessment Scheme (CAS)を適用し、船舶の検査内容を主管庁が検証しなければならないこととされた。

(3) 課題

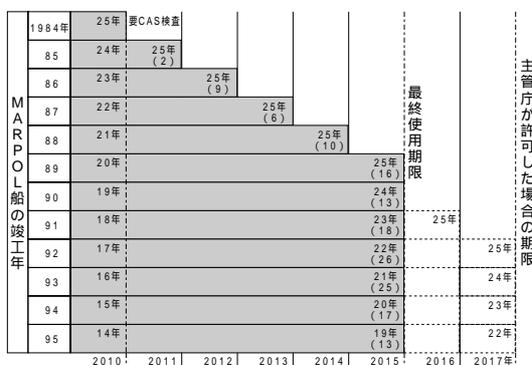
第46回 MEPC の結果に対し、EU の議長国を務めるスウェーデンは EU 加盟国を代表し、2015年を超えて使用されるシングルハルトンカーが自国の領域内の港または沖合施設に入港することを拒否する意向を表明したほか、キプロスはこれに加え自国籍のシングルハルトンカーが2015年を超えて使用されることを許可しない旨表明し、マルタも EU と同様の措置を取ると発言した。

このようにシングルハルトンカーのフェーズアウトに関しては、各国のそれぞれの主張が折り込まれた改正案が採択されたが、今後2015年を基本に各国毎の対応による違いは残るものの、2017年までにはシングルハルトンカーの代替が進められることになる。数字の上からは表2-7に示すとおり、2015年の期限間際に大量のシングルハルトンカーがフェーズアウトされることとなるが、今後15年の間に世界の油輸送における船腹需給の推移と各企業の経営判断の下で、経済原則に基づいた代替がスムーズに行われるものと思われる。大切なことは、事故原因の調査結果に基づく合理的なルール改正とは無関係に、今回のような極めて政治的な圧力の下で船社の経営に重大な影響を及ぼすこのようなルール変更が二度と繰り返されるはならないということである。

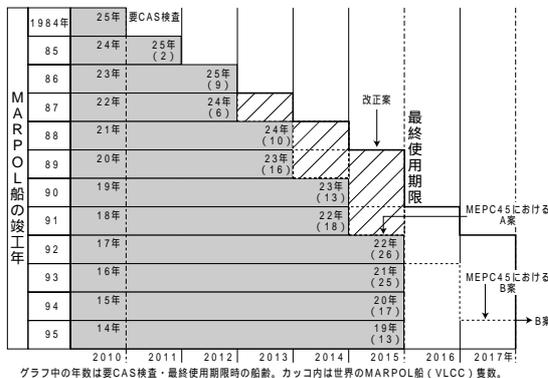
また、2017年まで認められたシングルハルトンカーの使用について、2015年以降については認めないこととするかどうかに関しては、経済的な影響と技術的客観的評価とを判断した上で、慎重に決定すべきである。

〔資料2-6〕

採択されたMARPOL船の削減スケジュール



MEPC45MARPOL船の削減スケジュール(案)



2・1・2 油濁補償制度の見直し

エリカ号事故後の油濁損害額が現行の油濁二条約(92CLC/FC)の限度額を大きく超えることが予

〔資料2-7〕 MARPOL 条約附属書 I - 13G 規則改正の日本タンカー商船隊への影響 (カテゴリー 2)

建造年	世界の シングルハル タンカーの隻数	20000DWT以上 日本商船隊 Sハルタンカー		改正 I 13G規則 (注1)	(参考) MEPC 45改正案	
			うち VLCC		A 案	B 案
pre 1970	(省 略)	0	0	2003	2003 .1 .1	2003 .1 .1
1970		0	0			
1971		0	0			
1972		0	0			
1973		0	0			
1974		0	0	2004		
1975		1	1			
1976		0	0	2005		
1977		0	0			
1978		0	0	2006		
1979		3	0			
1980		4	0	2007		
1981		4	1			
1982		2	0	2008	2008 .1 .1	2008 .1 .1
1983		0	0	2009	2009 .1 .1	2009 .1 .1
1984		0	0	2010	2010 .1 .1	2010 .1 .1
1985		3	2	2011	2011 .1 .1	2011 .1 .1
1986		8	8	2012	2012 .1 .1	2012 .1 .1
1987		44	7	4	2013	2013 .1 .1
1988		46	7	3	2014	
1989	56	9	6	(注2) 2015	2013 .1 .1	2014 .1 .1
1990	52	13	8		2014 .1 .1	2015 .1 .1
1991	55	18	8	2015	2015 .1 .1	2016 .1 .1
1992	54	18	16			2017
1993	53	16	10			
1994	33	5	5			
1995	26	5	5			
1996	13	1	0			
Total		124	77			

(注1) 各年のフェーズアウト期日は各タンカーの引渡日。

(注2) 緩和要件(2015年以降)に基づいた場合のフェーズアウト。

「世界のシングルハルタンカーの隻数」はノルウェー提案文書(MEPC46/2/2)による。

「日本商船隊シングルハルタンカー」は1999年央の隻数(外国用船含む)。

想されたことから、フランスをはじめ EU 内で補償体制の見直しが始動された。

これに併行して、92CLC/FC の限度額の改定案が英国等19カ国により IMO 法律委員会に対して提出され、EU 主要国もこれに合流することとなり、2000年10月に開催された第82回法律委員会において、油濁二条約の補償限度額の50%引き上げが採択された。それに対して、50%の引き上げでは不十分と考える欧州委員会(EC)は2000年12月に、エリカ号事故後の第2弾の海上安全対策として、船舶通報制度、欧州海事安全庁の創設とともに、欧州独自の油濁補償制度(COPEF)を設立する構想を発表した。この COPEF の主な内容は、EU 内で発生した油濁

事故について92CLC/FC の補償限度額を超えた額を補償するというもので、その補償額は92CLC/FC の補償額と合わせて10億 EUR (約1,100億円)となっている。

なお、これらの動きに対応して、国際油濁補償基金(IOPCF)のワーキンググループにおいても英国等7ヶ国により任意の追加補償制度の設立が提案され、さらなる補償体制の見直しが論議されている。

2・1・3 欧州連合(EU)の動き

ERIKA 号事故後の海上安全対策の第一段階として、欧州委員会(EC)は、PSC の強化と船級協会

2. 環境対策

の監督強化、および、ダブルハルトンカーの前倒し導入を2000年年初に提案し、その独自規制の立法化の動きが始まった。(船協海運年報2000参照)

エリカ・パッケージ I と呼ばれている第 1 段階の対策に関しては、1 シングルハルトンカーのフェーズアウトは IMO による決定がその柱とされ、2 船級協会の監督強化については、国際船級協会連合 (IACS) による自主的な改善策などに加え、船級協会の責任額を導入することなど、3 PSC の強化については過去の一定期間「Detention (拘留)」された回数により入港禁止措置を講じることなどを中心に、EU 委員会、閣僚理事会および欧州議会での検討が続けられている。

また、エリカ・パッケージ に関しては、2000年12月6日に開催された欧州委員会は、沿岸国に多大な損害を与える油濁事故を防止するための、第2段階の対策として次の3項目についてそれぞれの検討すべき内容を採択した。

1. 船舶交通に関するモニタリング、監督、情報システム

- (1) 欧州域内を航行する船舶の監視・取締りに関するルールの強化
- (2) 域内の港に寄港しない船舶も対象にする通報システム創設
- (3) 域内航行船に対する自動識別装置やVDR(ブラックボックス)の設置義務付け
- (4) 荒天時の出港不許可や、加盟国に対する遭難船保護のための避難港湾の設置義務付け

2. 油濁補償基金の上限拡大

- (1) 欧州域内で発生した油濁事故に対し10億ユーロまで追加補償できる体制を整える「欧州汚染被害補償基金(COPEファンド)」の創設

3. 海上安全庁に含まれるべき機能

- (1) 海上安全のための情報収集およびデータベースの運用

- (2) 海事船級協会の評価および監査
- (3) 加盟国においてPSCを実施する機関

これらに関しては、エリカ・パッケージ I と同様、欧州委員会、閣僚理事会、欧州議会によるそれぞれの検討が重ねられる。

2・1・4 国際船級協会連合(IACS)による検査強化

1. ERIKA 関連で IACS が決定した高齢船検査強化及び転級時の制限の概要

IACS は2000年2月16日の IACS 臨時理事会の決定を受け3月15日から17日まで開かれた一般政策部会で検査強化及び転級の制限の概要を取りまとめた。(船協海運年報2000参照)

当協会は IACS の規制に関し、1 塗装状態の判定、2 コスト、3 アフラマックス型の構造、4 板厚計測等の実行上の問題点を保船幹事会を中心として整理し、日本海事協会へ以下のとおり働きかけた。

(1) 塗装状態

「加熱器管を設置している貨物油タンクに隣接(面接触)するすべてのバラスタタンクは、船舶が15年に達したのちは毎年内部検査を行うこと。なお、前回の定期検査または中間検査時に、塗装状態が良好と判断されたタンクまたはタンクの中の区域は、船級協会が特別に考慮して差し支えない。」とされており、『塗装状態が良好とは「Good」という非常に厳しい状態が想定されている。』が、その必要性の明確な根拠が不明なのは問題である。現行規則では、定検や中検における評価が「Good」および「Fair」であれば、毎年の内部検査は要求されず、「Fair」と評価される塗装状態は幅広いものの、2年~3年間は塗装の状態を安全な範囲に維持できるという現在の評価基準と矛盾が生じる。

「検査強化」とは船級検査員の評価が「厳正」になされることが求められることであって、「Poor」「Fair」「Good」の評価およびその取扱いを変更することではない。

(2) アフラマックス

(イ) 積み揚げ時に加熱を要する貨油を積載するアフラマックスタンカーにおいて、毎年内部検査を求めるということは、全てのロンジバルクヘッド検査のためには最低約1日程(検査員2名の場合)の滞船が発生することから、航海中の検査が必然となると考えられる。ただし、60~70の加熱を必要とする貨物もあるので、それに隣接するバラストタンク内は相当の温度になる。このように毎年の2名の検査員による添乗検査は、船主にとっても大きな負担であり、これを要求する以上は、客観的、合理的な判断基準が明確に示されることが重要となる。

(ロ) 貨油タンクの加熱システムの有無を検査対象とするのではなく、年次検査毎に貨物タンクの加熱に関する記録により、検査実施の要否を判断すべきである。

(3) コスト

「2万重量トン以上の検査強化プログラム(ESP)が適用される船舶は、第三回定期検査以降の全ての定期検査および中間検査は少なくとも2名の専任検査員によって行われること」については、「検査強化のために2名の検査員で検査を実施すると言っても、公正、確実かつ客観的に最終判定を下す局面が2名になるに過ぎず、現場の検査行為自体は1名で実施する。」とのことなので、検査の工数自体は今までと同様である。

従って、これによって検査料金を引上げることは反対する。

(4) 板厚計測

(イ) 「船体構造船級検査に係る板厚計測は、当協会または当協会が直接契約した会社によって行われる場合を除き、検査員による立合いが要求され、板厚計測中いつでも介入及び作業を監視することができるよう検査員が船上にいること」については、船級が計測結果に全面的に責任を負うと解釈される。

(ロ) 通常板厚計測を伴う検査時にはガスフリー

が必要となる場合が多く、そのための関係業者(スラッジ揚げ業者、油排出監視制御装置のサービス員等)を最大搭載人員一杯まで便乗させるため、立合いのためだけに検査員を便乗させることは検査員費用の増加と併せ合理的ではないので、船級が板厚計測業者と契約する仕組み作り、および、船級が板厚計測を船社が手配する場合と同等以上の効率的な計測方法、かつ、同等以下の費用でできる体制を作るべきである。

IACSはさらなる検討を続け、検査強化の実施策を決定したことから、日本海事協会は以下を内容とする検査強化策を規則等に取り入れ2001年7月1日より実施することとした。

(1) 加熱管を設置している貨物タンクに隣接(面接触)するすべてのバラストタンクは、船舶が15年に達したのちは毎年内部検査を行う。なお、前回の定期検査または中間検査時に塗装状況が良好(Good)と判断されたタンクまたは、タンクの中の区域は検査員の裁量により省略できる。

(2) 船齢15年以上のESPが適用される船舶の、中間検査は入渠検査または水中検査を含み前回の定期検査相当の検査とする。

この場合、

(イ) タンクの水圧テストは実施しない

(ロ) 2002年7月1日より船底検査は入渠の上、実施する。

(3) 2万D/W以上のESP対象船は第3回定期検査以降の全ての船体関係の定期検査および中間検査は少なくとも2名の専任検査員が行う。

この要件を満足するために使われる検査員は、関連の検査を行う資格を有する者であること。

(4) 全ての船舶の条約(SOLAS条約、MARPOL条約、満載喫水線条約等)検査は、専任検査員が行う。

(5) 船体構造関連検査における板厚計測には検査員が立会する。

(6) 転級(Transfer of Class)の強化

2. 環境対策

(実施日2001年7月1日)

(イ) Gaining Society (GS)が行わなければならない検査:

- ・船齢が15年以上20年未満のESP船では、次に期日が来る中間検査または定期検査;
 - ・20年以上のすべての船舶では、定期検査;
- ただし、転級時に船底検査が期日に来ていない場合は入渠検査の代わりに水中検査として差し支えない。

(ロ) Losing Society (LS)は当該船舶の検査記録(写真を含む)をすべてGSに受け渡すこと。

(注) 検査強化プログラム (ESP)

国際船級協会連合 (IACS) は、検査強化に関し板厚計測の強化および構造上重要な部分に対する詳細検査の義務付けを中心とする統一規則を制定し、1993年7月1日よりタンカーおよびばら積貨物船を対象として“検査強化プログラム”を実施し、その後IMO総会決議A744(18)に取り入れられ、1996年1月1日からSOLAS第XI章で強制化。

2・1・5 CAS (Condition Assessment Scheme) について

(1) 経緯

EU加盟のデンマーク、オランダ、英国の3カ国は早期フェーズアウトを求める欧州の政治的要求と現実的視点からの提案との妥協点を探るために3国妥協案を2000年9月に公表した。その中で、カテゴリー2のタンカーについては、船齢制限は28歳のまま、基本的な使用期限を2010年としたうえで、OPA '90におけるシングルハルトンカーの使用期限である2015年までは、「特別な検査スキーム」の下に船齢に応じ段階的に使用期限を延長できるとするCAS (Condition Assessment Scheme) 導入の足がかりを第45回MEPCへ提唱した。

2000年10月開催の第45回MEPCにおいて、審議の結果、MARPOL条約附属書第13G規則の改正(案)が承認され、カテゴリー1、2、3

(以下、CAT1、2、3)のそれぞれの現存シングルハルトンカーに対するフェーズアウト促進スケジュールが策定された。

CAT1および2に対しては、それぞれ2005年(最終2007年まで)および2010年(最終2015年または2017年)以降の使用は、CASへの適合を条件に認められており、中間会合において詳細を検討し、第46回MEPCへ報告された。

(2) CAS (Condition Assessment Scheme) の性質

CASは、シングルハルトンカーに対し、IMOの総会決議A744(18)(ばら積み運搬船とオイルタンカーの検査の際の検査強化プログラムに関する指針)の実施を確実にし、補完することを目的としており、資料2-8に示すように、主として代行機関(Recognized Organization: RO; 実際には船級協会)による検査手続き面での強化を図る他、検査の範囲・内容をESPより多少強化しており、最終的には主管庁による代行機関の実施したCAS検査に対する検証を経て、証書(Statement of Compliance)の発給に至るというスキームとなっている。

最も特徴的なのは、CASは一義的には主管庁の権限を認めつつも、代行機関(実質的には検査の実施者)と主管庁(ROによる検査に対する検証と証書発給)の役割分担を明確に規定していることで、これは従来の条約、強制コード(A744(18))が、検査主体を原則として主管庁と規定しているスタイルと大きく異なる。

さらに、従来の条約証書と異なり、主管庁のみによる証書発給を規定し、主管庁による検証業務を行う検査官も、当該代行機関とは関係のない者が実施すること(便宜置籍国などで民間の検査官を雇うことを想定)を求めている。

(3) 当協会の対応

中間会合および第46回MEPCの開催前に、CASの審議経過を十分理解するために当協会は新造船幹事会および保船幹事会が日本海事協会の間で会合を重ねるとともに、その問題点を抽出し、以下

【資料2 8】 CAS 検査の FLOW CHART



のとおり、国土交通省へ申し入れを行った。

- (イ) CAS はルールに従って検査を確実に実施するための手順を規定するものであり、検査そのものを強化するものではない。資料 2 9 に示すとおり、精密検査の箇所が A 744 (18) において “Each One” となっている箇所が CAS において “30%” となることによって、CAS の際の板厚計測の点数が A 744 (18) よりも、3 倍近く増えている。
- (ロ) CAS のためには、CAS の適用開始年よりも前に、あらかじめ中間検査または定期検査に併せて CAS を受けることが求められている。また、その申請手続き・準備作業等はさらにその 8 ヶ月前から開始しなければならない。した

がって、経済の急激な変動による急な売船を迫られても、CAS 準備の如何や CAS 検査済の有無等の状態によって従来の船価を期待できず、中古船や高齢船の転売マーケットが硬直的になる惧れがある。したがって、CAS を本当に必要とする船舶を極力絞り込むべき。

- (ハ) シングルハルタンカーの使用期限を延ばすために、妥協策として CAS が提案されたことは認識している。CAT 1、CAT 2、CAT 3 のタンカーはそれぞれの状態が異なるので、それらを勘案して、それぞれ別の考え方で CAS を実施すべきであり、CAT 1 は構造部材の状態が特に悪いことが経験的に知られているので、適切な対応が必要である。

2. 環境対策

例えば、日本海事協会の分析や船社の過去の経験や近年の25歳前後のPRE-MARPOLタンカーの事故例（ナホトカやエリカ）などを考慮すれば、同一船齢においてはCAT 1よりCAT 2のタンカーの方が状態が悪いことは明白である。しかしながら、2005年時点のCAT 1の船齢は24歳以上であり、2010年時点のCAT 2の船齢は15歳～26歳であることから、CASの適用開始年における船齢が明らかに、CAT 1よりCAT 2が厳しく設定されていることは不合理である。したがって、CAT 1に対しては、2003年から即

時CAS適用にするなどの措置が挙げられる。

(4) IMOにおける審議

2000年10月の第45回MEPC以降、欧州において、デンマーク、オランダ、英国等の海運当局や、INTERTANKO、IACS、OCIMF、BIMCO、ICS等の民間海事団体による協議がスタートし、4回の会合が持たれ、その結果をデンマーク、オランダ、英国、および、IACSが共同でとりまとめ、2001年1月31日から2月2日の間に開催されたCASの中間会合へ提出された。

(イ) 中間会合の結果

〔資料2-9〕CASとA.744(18)の比較表（精密検査）

	A.744(18)の15年を超える定期検査 (第4回定期検査相当)	コンディション・アセスメント・スキーム
All ballast tanks	All Web Frame Rings* All Transverse Bulkheads**	All Web Frame Rings(*A) All Transverse Bulkheads(*B)
One cargo wing tank	All Web Frame Rings*	All Web Frame Rings(*A)
Remaining cargo wing tanks	Each one Transverse Ring*	30% of All Web Frame Rings(*A)
All cargo tanks	All Transverse Bulkheads**	All Transverse Bulkheads(*B)
All cargo center tanks	Each one Deck and Bottom Transverse****	30% of Deck and Bottom Transverses including adjacent structural members
Others	As considered necessary by the surveyor	Additional complete transverse web frame rings or deck transverse including adjacent structural members as considered necessary

- (*) Complete transverse web frame ring including adjacent structural members such as plates, longitudinal frames, brackets, etc.
 (**) Transverse bulkhead complete including girder system and adjacent members such as brackets, stiffeners, etc.
 (***) Complete tank including all tank boundaries and internal structure, and external structure on deck in way of the tank
 (****) Deck and bottom transverse including adjacent structural members such as deck plates, bottom plates, longitudinal beams/frames
 (*A) Complete transverse web frame ring including adjacent structural members
 (*B) Transverse bulkhead complete-including girder and stiffener systems and adjacent members

CASとA.744(18)の比較表（板厚計測）

A.744(18)の15年を超える定期検査（第4回定期検査相当）	コンディション・アセスメント・スキーム
Within the cargo area (1) Each deck plate (2) 3 Transverse Sections (3) Each bottom plate	Within the cargo area (1) Each deck plate (2) 3 Transverse Sections (3) Each bottom plate
Structural members subject to close-up survey for general assessment and recording of corrosion pattern.	Measurements of structural members subject to close-up survey according to 7.2.2*, for general assessment and recording of corrosion pattern.
Suspect area	Suspect area
Selected wind and water strakes outside the cargo area	Selected wind and water strakes outside the cargo area
All wind and water strakes within cargo area	All wind and water strakes within the cargo area
	Internal structure in the fore and aft peak tanks
	All exposed main deck plates outside the cargo area and all exposed first tier superstructure deck plates

- (*) 7.2.2とは前表で精密検査を要求される箇所

CAT 3 の船舶にも CAS を適用すること、CAS 検査を行う検査官は当該タンカーの船級とは直接の関係を持たないこと、船級による検査に対するあまりに詳細な要求（検査官に対する訓練、船級の本部と支部との関係等）は削除することなどの提案があった。

わが国は、CAT 3 は CAS の対象としないこと、CAS 証書（Statement of Compliance）の有効期限を39ヶ月から5年へ改めることを提案した。

審議結果、確認された概要は次のとおりであった。

- (a) 検査の容認基準（Acceptance Criteria）：検査の容認基準は、A.744（18）の容認基準に従うこと。
- (b) SECOND OPINION：CAS 検査が適切に実行されていることを他の船級が確認する SECOND OPINION の考え方を盛り込むことを EU が提案したが、IACS はメンバー間の監視は行わないと主張し、第46回 MEPC へ持ち越されることとなった。
- (c) CAT 3：CAT 3 に対しても CAS を適用することについては、MARPOL 条約附属書 第13 G 規則の改正に対するコメントとして、第46回 MEPC で検討することとした。
- (d) 年次監査：原案に ISM に基づいた年次監査があったが、削除することが合意された。

（ロ） 第46回 MEPC の結果

2001年4月の第46回 MEPC において、検査計画書の雛形を除き、手順、要領、代行機関と主管庁の責任等も含めた CAS の実施方法が合意され、MAROPL 条約附属書 I の第13 G 規則の改正に合わせ2002年9月1日に発効することとなった。

- (a) カテゴリー 1 に対する CAS 適用期日は2005年とすることとなった。
- (b) CAS の適用はカテゴリー 1 及び 2 のシングルハルタンカーとすることとなった。
- (c) Statement of Compliance の位置付けは、わが国の主張に基づき、IOPP 証書を補足する船上に保管されるものとして、IOPP 証書の添付物であることが明確にされた。
- (d) 詳細検査および板厚計測の範囲は、わが国が詳細検査および板厚計測の範囲が現行の A.744（18）より大幅に増えている点は、CAS の本来の趣旨から外れているので、A.744（18）で要求される規定に合わせるべきと主張したものの、「より多くの箇所を詳細検査し板厚計測することにより、さらに確実に船体の状態を把握することが出来る」といった CAS の本質的な問題には触れないまま、原案が認められた。
- (e) 検査計画書の雛形については時間の都合上、次回第47回 MEPC において再審議することとなった。

2・2 地球温暖化防止問題

1. 国際的な検討状況

1997年12月、京都で開催された第3回気候変動枠組条約締約国会議（COP 3）において、先進締約国全体で、2008年から2012年の間で1990年の水準より最低5%の温室効果ガス（CO₂、メタン、亜酸化窒素、代替フロン等）の排出削減を行うことを規定し

た「京都議定書」が全会一致で採択されたが、国際航路を航行する船舶および航空機が使用する燃料油（バンカー油）から排出される温室効果ガスについては各国の排出削減目標の対象外となっており、先進締約国は国際海事機関（IMO）および国際民間航空機関（ICAO）の作業を通じてバンカー油起源の温

2. 環境対策

温室効果ガス削減に向けた取り組みを行うこととしている。

一方、欧州諸国は、当初よりバンカー油起源の温室効果ガスを排出削減対象とすることを強く主張しており、2000年11月に開催された第6回気候変動枠組条約締約国会議(COP6)においても、フランスのシラク大統領が国際航空燃料への課税による温室効果ガス削減に意欲を表明しているなど、今後の締約国会議(COP)において議論が再燃する可能性がある。現在、気候変動枠組条約「科学上及び技術上の助言に関する補助機関(SBSTA)」においては、バンカー油起源の温室効果ガス排出量割当方法に関する5つのオプション(以下参照)が提案されている。

【SBSTAで提案されている温室効果ガス排出量割当方法に関する5つのオプション】

- 1 割り当てない。
- 2 バンカー油の販売国に割り当てる。
- 3 運送業者の所属国、機材の登録国または運送業者の在籍国に割り当てる。
- 4 航空機または船舶の出発または到着国に割り当てる(または両国で配分する)。
- 5 乗客または貨物の出発国または到着国に割り当てる(または両国に割り当てる)。

また、IMOでは、2002年3月の第47回海洋環境保護委員会(MEPC47)において温室効果ガス削減問題に関するワーキンググループを設置し、具体的な検討を開始することが決定している。経済協力開発機構(OECD)においても、2001年5月16日にパリで開催された環境閣僚会合で『2001-2010年のOECD環境戦略』が採択、その中で、環境に配慮した海上・航空輸送を促進する排出権取引、課金等の経済的手法の適用に関する戦略の検討を行うとしている。

2. わが国での検討状況

わが国は、京都議定書の採択を受けて1998年6月に「地球温暖化対策推進大綱」を策定し、2010年における1990年度比温室効果ガス排出削減6%を達成

するための施策を推進している。

(1) バンカー油起源温室効果ガス排出量割当方法検討委員会

今後国際的枠組みでの検討が予定されているバンカー油起源の温室効果ガス排出量削減および割当方法に関する問題は、外国との旅客・貨物輸送を船舶および航空機に頼らざるを得ないわが国の海運業および航空運送事業等の経営環境に重大な影響を及ぼし、また削減方法として運用面、技術面の向上のほか、賦課金、排出量取引を含む経済的措置も予想されることから、方法によっては温室効果ガス削減に向けたわが国の国内政策も大きな影響を受けることになる。

このような状況に鑑み、運輸省(現:国土交通省)は、今後の国際会議での議論に向けてわが国の対応に関する検討を行うこととし、2000年12月に海運・航空業界、関係機関および専門家に参加を呼びかけ「バンカー油起源温室効果ガス排出量割当方法検討委員会」を発足した(委員長:山地憲治 東京大学大学院教授。当協会からは環境対策特別委員会幹事会幹事長 杉浦 哲氏(日本郵船)が委員として参加)。

本検討委員会は、2000年12月、2001年2月、4月の3回にわたり開催され、SBSTAで提案されている5つのオプションに応じた割当量の試算、および制度上・技術上の問題、実施コスト、国際的な公平性等を分析し、各オプションについて実施可能性、コスト、網羅性、国際競争力への影響、公平性、実効性の観点から評価を行った。

割当方法の評価を行うにあたり、当協会は、外航海運においてはシンガポール、パナマなど京都議定書締約国でない国(非附属書I国)にも主要海運会社国籍国および主要船舶登録国が多数含まれることから、各国間の公平性の確保が考慮されるよう意見を申し入れている。

本検討委員会での検討の結果、外航海運の分野においては:

- ・各オプションに関する割当量を算出するための

燃料消費データが不備、あるいは不確実であること、また新たなデータの収集には多大なコストが予想されること。

- ・便宜置籍制度があり、国境を越えた集散離合が頻繁に起こるなど排出源の捕捉が困難であること、非附属書Ⅰ国での燃料補給が比較的容易であることなどの要因により実効性が低いこと。
- ・非附属書Ⅰ国に有力な運送業者が存在し公平性の確保が困難であること。

など海運の特殊性により、現在 SBSTA が提案しているオプションでは、「割り当てない」を除きいずれもデータの不確実性、データの収集コスト、実効性、国際競争力の面から問題点を有することが明らかとなった。本検討委員会に係る調査については、『航空機及び船舶から排出される温室効果ガスの削減及び割付方策に関する調査』と題する報告書が取りまとめられている。

2001年4月、米国は京都議定書から離脱する旨表明したが、国土交通省によれば、京都議定書での温室効果ガス排出量削減目標に向けたわが国の取り組みは、1998年6月に作成された「地球温暖化対策推進大綱」に基づき実施されるため、わが国における本件の検討に与える影響は現在のところはなく、平成13年度も同様の検討委員会を設置し、SBSTA 提案以外の全く新しい割当方法の案出も視野に入れつつ温室効果ガス排出量削減方法を検討することとしている。

(2) 交通部門における環境税（炭素税）のあり方勉強会

強会

国内の運送業についても、国土交通省は、京都議定書に定められた排出削減目標を達成するために自主的取り組みのほか排出量取引等の経済的手法、規制的手法などの各種政策手法の組み合わせによる政策パッケージを検討する必要があるとの認識から、国土交通省は2001年2月に陸海空の交通関係事業者団体等から構成する「交通部門における環境税（炭素税）のあり方勉強会」を発足し、諸外国における炭素税の導入実績等を踏まえ温室効果ガス排出問題に向けた取り組みを開始した。その第1回会合において国土交通省は、同会合は環境税の導入を前提としたものではなく、環境に関する国際的な動きについて関係者間で情報を共有化し、また環境問題は世論の動向がウェイトを占めるため運輸業界の環境問題に関する姿勢を示すためのものであるとの設立趣旨の説明を行っている。

以後、2001年5月まで合計4回の会合を開催し、わが国における審議会等の環境税（炭素税）の導入に係わる考え方等これまでの検討の概要、欧州各国の炭素税の導入状況等が紹介され、CO₂削減に向けた運輸業界別の方策案が示された。

具体的には、内航海運はCO₂排出原単位が小さく、モーダルシフトの受け皿ともなり得るので総量規制は難しく、技術開発による排出原単位の抑制、排出量の削減を図ること、一方、外航海運は国際輸送であるため税制の活用が不適當で、

〔資料 2 10〕 船舶からのCO₂排出量に関する調査取りまとめ表

		1990年度	1997年度	増減率	1998年度	増減率	1999年度	増減率
燃料消費量 (千トン)	A 重油	484	473	- 2.4%	378	- 22.0%	383	- 20.9%
	C 重油	12,261	13,815	12.7%	14,173	15.6%	14,751	20.3%
	計	12,745	14,287	12.1%	14,551	14.2%	15,134	18.7%
CO ₂ 排出量(千トン)		38,294	42,923	12.1%	43,707	14.1%	45,434	18.6%
年間輸送量(千トン)		597,032	778,921	30.5%	758,270	27.0%	839,886	40.7%
運航隻数(隻)		2,288	2,607	13.9%	2,643	15.5%	2,142	- 6.4%
載貨重量トン数(千トン)		102,662	117,315	14.3%	101,251	- 1.4%	105,239	2.5%
量 (kg/トン)		64.1	55.1	- 14.1%	57.6	- 10.1%	54.1	- 15.7%
回答社数		33	40		45		40	

(注) 当協会会員会社の運航船に関し調査。増減率は90年度比。CO₂排出量はCO₂換算値。

2. 環境対策

IMOにおいて国際的な枠組みで燃費の向上等海運業界の特殊性に適應した規制の導入を図ることとしている。

なお、同勉強会は4回を以って終了し、今後、国際的動向に応じて適宜開催することとしている。

(3) 経団連環境自主行動計画

経団連は、1991年に経団連地球環境憲章を発表し、環境問題への取り組みが企業の存在と活動に必須の条件であることを明確にし、環境保全にむけて自主的かつ積極的取り組みを推進することを宣言した。1996年には経団連環境アピールを取りまとめ、地球温暖化対策や循環型社会の構築など

に向けて、より具体的な取り組みを宣言している。1997年には経団連環境アピールにそって経団連環境自主行動計画を取りまとめ、36業種、137団体がこれに参加している。

当協会も環境自主行動計画の策定に参画し、2000年11月に行った第3回フォローアップでは、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10%削減していくとの目標に対して、調査の結果、1990年度のCO₂排出原単位を1としたときの1997年度、1998年度、および1999年度の指数はそれぞれ0.86、0.90、0.85となった旨報告した。(資料2 10参照)

2・3 油汚染事故および海上災害防止への対応

2・3・1 官民合同流出油防除訓練の実施

2000年11月9日、横浜海上防災基地において、東京湾排出油防除協議会を構成する官民31機関が参加して油排出事故対策訓練(机上訓練)が実施され、当協会もこれに参画した。東京湾排出油防除協議会は、1997年7月の東京湾における油流出事故(ダイヤモンドグレース号の底触事故)を契機に官民合同による油防除活動の総合調整を目的に設立された。同協議会としての訓練は、1997年の設立以来毎年度1回実施されており、今回は4回目にあたる。

今回の訓練では、「横浜沖航行中のVLCCに機関故障発生。操船不能に陥り座礁に至る。船底に生じた破口より積荷の原油が流出。」との事故想定に基づき、1 浦賀水道航路・中ノ瀬航路の航行制限、2 流出油の性状および漂流状況に応じた回収、3 沿岸部住民に対する安全・衛生管理、4 ボランティアへの対応、等について、約2時間にわたり机上訓練が実施された。

なお、訓練終了後の意見交換において、1限られ

た時間内においても効果的な訓練が実施できるよう訓練項目を絞り込むべき、2原因者(船社)側に設置される事故対策本部と同協議会総合調整本部との間の連絡体制を明確化すべき、等の指摘が当協会を含む関係団体よりなされ、今後の課題として検討されることとなった。

2・3・2 海上災害防止センターによる油回収船および消防船の代替

1. 油回収船の代替および証明書発行料金の値上げ

海上災害防止センター(海災防)は、海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律(海防法)で船主に義務付けられている油防除資材および油回収船の配備を代行し、関係船主に対しこれら資機材を利用できる内容の「基地資材備付証明書」および「油回収船等配備証明書」を有料で発行し、その業務費用を賄っている。現在、全国に10隻配備されている油回収船は建造後20年が経過し老朽化が進んだため、2001、2002年度にそれぞれ5隻づつ、油回収装置と

の代替をすることとなった。

この油回収装置の購入資金を賄うため、2001年度期首より証明書発行料金を12,000円値上げし、さらに2002年度にも12,000円、一件当たり合計24,000円の値上げを予定していた。2001年6月に開催された同センターの機材専門委員会において、2002年度の証明書発行料金について再検討され、油回収装置の価格は入札により当初の見込み額よりかなり圧縮できたが、一方、証明書発行件数が減少傾向にあることや機材業務運営上の繰越金を1億円程度確保する必要が考慮された結果、2002年度の値上げ幅を10,000円（向う5年間据置）とする方向性が提示され、関係者の合意を得て2002年度の予算編成等が検討されることとなった。

2. 消防船「きよたき」の代替

昭和30年～40年代の日本の高度成長期にあたり、増大する石油エネルギーの需要に応えるため、原油、液化ガス等のタンカーをはじめとする危険物積載船の主要港湾への出入港が急増した。海上保安庁では、44年に「ひりゅう」（横浜）、45年に「しょうりゅう」（四日市）、46年に「なんりゅう」（下津）と順次消防船を配備して海上消防体制の充実を図った。しかし、当時すでに東京湾に立地する6つのコンビナートの石油精製量は全国の50%を占め、船舶交通も輻

輳し事故の蓋然性は極めて高い状況にあり、45年に川崎沖で発生した「ていむず丸」爆発事故を契機に運輸大臣より東京湾における民間自営消防体制の整備が指導された。これを受け海上防災センター（現：海防災）は、船舶振興会（現：日本財団）の補助（建造費の70%）を受け、大型化学消防船「おおたき」および「きよたき」をそれぞれ47年（1972年）および50年（1975年）に建造した。

海防災は2隻の消防船により、東京湾内における火災事故の発生に備えつつ、海上交通安全法等により義務付けられている巨大船である危険物積載船の航行中の待機配置および停泊着積中の荷役警戒等の火災警戒業務にも従事している。この警戒業務により得た使用料は消防船の運営費および代替船の建造資金に当てられている。

「おおたき」は建造後24年を迎えた1996年に代替船が建造され、「きよたき」についても2000年に代替建造を決定した。「きよたき」の基本仕様は「おおたき」と同等としつつ、1997年のダイヤモンド・グレース号底触事故後に消防船に油防除資材を搭載することとしたことを受けて、上甲板に搭載スペースを確保したことから全長が約5m長くなるとともに、入湾する大型タンカーのダブルハル化に対応し消防能力の向上が図られた。同船は2002年1月に竣工する予定となっている。

2・4 有機すず（TBT）含有塗料規制問題

1. IMO における審議状況

2001年10月に条約の採択会議の開催が予定されている有機スズ系塗料の使用を全ての船舶を対象として、2003年1月1日以降新たに塗布することを禁止し、2008年1月1日以降は防汚塗料として使用されることを禁止するという条約の骨子は、2000年10月および2001年4月に開催された第45・第46回 MEPC においてほぼ固まった。

(1) 第45回海洋環境保護委員会（MEPC45）

2000年3月の第44回 MEPC では、条約の発効要件および改正要件を除き、作業部会（WG）において、条約案の条文を審議し、作業部会としての条約案文の作成を終了したが、時間的制約からその詳細な結果を全体会合へ報告できなかった。2000年10月の第45回 MEPC では条約案文の逐条審議が一通り終了し、条約案が承認された。

2. 環境対策

(イ) 継続審議事項

規制の中心となる次の点が審議されたが、結論が得られなかったため、継続的に審議されることとなった。

- (a) 条約証書の対象船舶
- (b) 小型船に対する使用禁止ペイントを明示するためのプラカードの保持義務
- (c) 2008年以降船体に残存する有機スズ系船底防汚塗料の処理方法の解釈
 - ・サンドブラスト等により船体から完全に除去することに限定するか、
 - ・サンドブラストのみならず、シーラコートにより当該塗料を被覆することも船主の選択肢とするか
- (d) 発効要件
- (e) 新たに禁止物質を定めるときの手続きおよび条約の改正のための要件
- (f) 証書発行のための「船底防汚システムに関する検査ガイドライン」

(ロ) 決定事項

データ不足があっても禁止物質の追加が行えるというプレコーショナリー・プリンシプル (Precautionary Principle) について、デンマークが「防汚システムに関する科学的な情報や知識が不十分であることによる科学的な検証の欠乏を理由に海洋環境保護委員会が決定を行ったり、附属書1に記されている防汚システムのリストを変更することを妨げてはならない。」を条約案文に加えることを提案し、欧州各国が賛成したものの、データもなしに海洋環境保護委員会が禁止物質を追加することはかなり乱暴で、科学的に有効な情報やデータに基づいて決定すべきとする強い反対が米国、カナダ、我が国等からあり、本提案が審議項目から削除された。

(2) 第46回海洋環境保護委員会 (MEPC46)

第46回 MEPC では、前回会合において継続審議となった項目を中心に審議が進められた。

(イ) 決定事項

- (a) 検査の対象は400総トン以上の船舶とする。

400総トン以上の船舶は船底防汚塗料に関する検査を受けて、旗国の権限によって主管庁またはその代行機関が発給する証明書を備え置くことが義務付けられることとなった。
- (b) 小型船に対する使用禁止ペイントを明示するためのプラカードの保持義務

条約証書を要求されない1400総トン未満の小型船に対し、使用禁止ペイントを明示するためのプラカードの保持義務について検討されていたが、船長または船主が TBT 塗料を使用していない旨を証明する書類を携行する方がより実際的であるとの提案があり、審議の結果、プラカードの携行要件は否決された。その結果、国際航海に従事する400総トン未満かつ25m以上の船舶は証明書の携行要件が義務付けられることとなった。

(c) プレコーショナリー・プリンシプル (Precautionary Principle)

プレコーショナリー・プリンシプル (Precautionary Principle) が再度ヨーロッパ諸国から提案され、米、カナダ、日本が、禁止物質の追加は科学的データに基づくべきであり、前回否決された経緯等を指摘したことにより、否決された。

(ロ) 継続審議事項

以下の点については今回も結論が得られなかったため、2001年10月に開催される外交会議で審議されることとなった。

- (a) 2008年以降船体に残存する有機スズ系船底防汚塗料の処理方法の解釈
- (b) 発効要件
- (c) 新たに禁止物質を定めるときの手続きおよび条約の改正のための要件
- (d) 検査ガイドライン

証書発行のための「船底防汚システムに関する検査ガイドライン」や「PSCのためのガイドライン」については十分な時間がとれなかつ

たことから、2002年4月に予定されている旗国小委員会(FSI)において、審議されることとなった。

これらの点を除いて条約の骨子が了承され、2001年10月に開催される外交会議での最終的な審議を経て採択する予定とされた。

2. 当協会の対応

運輸省(現:国土交通省)はTBT船底防汚塗料を規制する条約作りをIMOの場で率先して行うために、日本造船研究協会の第76基準研究部会に、代替船底防汚塗料の評価・選定手順を検討する第4小分科会(SWG4)、具体的な種々の検査ガイドラインを提案するために規制の実行担保方法を検討する第5小分科会(SWG5)を設置した。

特に、SWG5においては簡易サンプリングを可能とするために、容易かつ確実な検査方法を確立するための研究が平成13年度より開始された。

当協会は、合理的な条約作りのために船主意見を反映させるために積極的に分科会に働きかけた。

(1) サンドブラスト問題

「2008年1月1日以降船舶に塗布されていることを禁止する」に関し、当協会はTBT船底塗料が海洋生物に害を及ぼさなければよく、サンドブラストが新たな環境問題を引き起こすことや、さらに船主にとって経済的影響が大きい等の観点から、すでに塗布されているTBTへの対処方法をサンドブラストによる完全な除去に限定することの非合理性を指摘した。その結果、政府は1サンドブラストにより船体表面に残存しているTBTを完全に除去するか、2残存するTBT塗料の上にシーラコート塗布しTBT塗料の溶出を防ぐか、のいずれを採用するかは「船主の選択に任せべき」こととする対処方針を決定し、第44回MEPCに引き続き、第45回MEPCおよび第46回

MEPCにおいても同様の方針で臨んだが、最終的にこの問題は2001年10月の条約締結会議まで決定が持ち越された。

(2) 簡易サンプリング問題

TBT塗料のブラックマーケット撲滅の観点から「船舶の検査および違反の発見」という寄港国の検査を規程している条項の中に、船底防汚塗料の簡易サンプリングを可能とする条文が第44回MEPCのWGから第45回MEPCへ提案された。これに対し、当協会は現行のMARPOL条約の例においても証書の検査を行った上で明らかな不備があった場合を除き具体的な検査に移行できないにもかかわらず、1当該条文では証書の検査に加えて簡易サンプリングを実施できることとされていること、および、2現状の技術レベルでは塗膜の表層のみの成分を簡易に分析できる装置は存在しない実態から、サンプリングを規定した条文を削除するよう運輸省に要請した。しかしながら、政府は1ブラックマーケット撲滅への具体的方法が他にないこと、2サンプリングを定めている条文には船舶に遅延を生じさせてはならないとされていること等を理由として条文を支持し、簡易サンプリングを実施するにあたっての問題点および船主として危惧される点を盛り込んだ簡易サンプリングの実施方法に関するガイドラインを作成し、2002年4月のIMO旗国小委員会(FSI)へ提案していくこととした。

これに対し、当協会はサンプリング検査の目的を明確にし、TBT含有塗料の解析技術、最上層のみの正確なTBT成分分析、サンプリング片の採取箇所、TBTのブラックマーケット撲滅のための踏み込んだ措置等の技術的な問題点に十分配慮すべきとする意見(資料2-11)を政府に提出した。

2001年6月12日

【資料2 11】「PSCにおけるサンプリング検査ガイドライン作成にあたっての注意点」の考え方について

1. サンプリング検査の目的

サンプリング検査を行う最大の目的は、TBT等の禁止物質を含有する船底防汚システムのブラックマーケット存続を阻止することとされている。

従って、サンプリング検査の結果、TBT等の禁止物質を含有する船底防汚システムを使用していることが判明した場合、船舶所有者・船舶管理者以外の者がその原因に関わっていることも考えられるので、違反者の追及のためのスキームも確立することが不可欠である。

2. 技術的な問題点

技術的な問題点として、次のことが挙げられる。

(1) 解析技術（価格、時間、確実性）

ペイントメーカーの情報によれば、現場で、容易に、短時間に、しかも正確にTBTの有無が検査できる方法は現時点ではない。

現状のレベルでは、分析装置は相当大掛かりなもので、相当な値段であり、またその取り扱いに熟練者を要する。実際にやるとなれば、ペイントメーカー等分析装置を設けた研究所へ持ち込むこととなる。

大掛かりな分析装置を使用すれば、分析そのものには数時間を必要とするのみであるが、研究所とPSC間の「横持ち」（例えば、宅急便など）等の輸送時間を考慮すれば一件あたり3～4日要し、検査件数が多いと、検査待ちの時間が生じ、1週間程度は最低必要となることが予想される。

外国諸港でそのような費用および手間のかかる検査を自前で実施することは予想し難いので、もし本当に世界的にサンプリング検査を実施することになれば、各PSCからペイントメーカーの研究所へ持ち込み、検査結果を出すのに相当の時間を要すると考えられる。一般に本船の寄港スケジュールがタイトなため、限られた時間内に白黒の判定結果を出すことは難しい。

さらに、試験方法が世界的に統一されていなければ、分析結果の判定にばらつきが生じると考えられる。分析成分およびその結果の信頼性の担保が必要である。

(2) 最上層のみの正確なTBT成分分析

シーラコートによって条約の責任を果たしているベースで考えると、塗膜の成分分析を実施するにあたり、何らかの形で、塗装表面の塗膜を幾分か採取する必要が考えられているが、薄い塗膜の数10ミクロンの一番上だけを簡易に採取する技術は確立されているとはいえない。幾分か塗膜を採取し、溶液に作用させて反応させても、どの層のペイントであるかを判別することは不可能といわれており、たとえ、シーラコートで責任を果たしていても、シーラコートの上下のペイント成分を分析できる技術が確立されなければ、不当に罪を負わせることになる。

この点に十分留意する必要がある。

(3) サンプリング片の採取箇所

水面下や船側で少ししか水面上に露出していない船底塗料のサンプル片の最上層のみをどのように、採取するかという問題もある。

塗装の下地処理の関係上、シーラコートが一様に塗れないこともあり、フェンダーなどで擦れたり、流木との接触等で、ペイントが物理的に損傷を受けた場合、シーラコートがはがれて、TBT層が露出する。シーラコートの塗膜がはがれた箇所に限って検査された結果、TBTが存在すると判定されるのは不合理である。基本的にシーラコートという方法で条約の責任を果たしているにもかかわらず、サンプル検査では黒となるのが有り得るのは不当。したがって、シーラコートの実施を確認できれば、シーラコートの下からTBTペイントが露出している可能性のある箇所については、サンプル検査を実施すべきでないなどの問題があるので、船長の立会いの下にサンプル検査を実施すべきである。

(4) 禁止物質（TBT）のブラックマーケット撲滅のため踏み込んだ措置（サンプリング検査の実効性の確保）

規制の対象が、主にペイントとなっているため、現行のMARPOL条約やSOLAS条約の枠組みで設備や機械等を寄港国で検査するという考え方に合わないことから独立した条約となっており、同条約で考えられているPSCとは別の新たな方法を確立し、ブラック

マーケットを撲滅するための措置を盛り込むことが合理的である。

- (イ) 現状の検査技術の問題点が解消されない段階では、分析結果の判定に時間を要し、船底ペイントの最上層を正確に採取する必要があることから、ドライドック時に検査を実施することがより実行的である。
- (ロ) 現状の検査技術の問題点が解消された場合でも、判定の如何についての「寄港国側」対「船主」の紛糾を避けるために、証書の発行にあたり責任を負っている旗国政府に対し改善措置を要求するなどのほか、検査（施行）者、船主、造船所、ペイント供給者等責任を有するものへの追及が可能なスキームをとることがブラックマーケットの撲滅に多大な効果がある。

3. ガイドラインの主要点

上記1.および2.の実情や、塗料は設備や構造とは異なり、通常の運航形態では容易に塗り替え工事を実施

できないなどの事情も踏まえ、サンプリング検査のガイドライン作成には以下の問題点を取り入れる必要がある。

- (1) サンプリング検査ガイドラインの目的（ブラックマーケット撲滅）の明確化
- (2) 技術レベルについての対策
 - (イ) 適切な検査方法
 - (ロ) サンプリング上の問題点
- (3) サンプリングおよび分析検査を実施する専門家の資格
- (4) サンプリング検査の手順
 - (イ) 証書の検査
 - (ロ) Brief Sampling（簡単なサンプリング）
 - (ハ) Thorough Inspection（徹底的な検査）
 - (ニ) 検査の実行性の確保
- (5) 船長の同意および立会い
- (6) 検査施行者・寄港国の責任
- (7) 検査施行者（船舶検査官および外国船舶監督官等）への教育訓練
- (8) 解釈のための附属書

2・5 大気汚染防止問題

1. IMO での審議状況

1997年9月に開催された海洋汚染防止条約(MARPOL条約)締約国会議において、MARPOL73/78条約を修正する1997年新議定書として、「船舶からの大気汚染防止に関するMARPOL条約の新附属書VI」およびNOxに関する具体的な規制方法を定めた「船用ディーゼルエンジンからのNOx(窒素酸化物)に関するテクニカルコード(NOxテクニカルコード)」が採択された。

(1) 燃料中の硫黄分のモニタリングのためのガイドライン

2000年10月の第45回MEPCにおいて、オランダは1999年6月の第43回MEPCにおいて採択された「船舶上で使用されるために供給された残さ燃料油の全世界的な平均硫黄含有量の監視に関する

指針」に基づき、1999年から開始された硫黄分のモニタリングの最初の報告を次のとおり公表した。

- (イ) 53,000サンプル中の硫黄分の平均含有量は2.7%（重量比）
- (ロ) 全サンプルの70%の燃料油中の硫黄分は2~4%の範囲内であり、50%が2.5~3.5%の範囲内にある。
- (ハ) ガイドラインでは3年間の平均をとることになっており、2003年に初めて対照の比較が可能となる。
- (2) NOxテクニカルコードの修正について

第43回MEPCに日本からMARPOL条約新附属書VIのNOxテクニカルコードに関する編集上および技術的な「陸上試験における給気に関する

2. 環境対策

係数(fa)」の修正提案を提出し、2000年3月の第44回 MEPC で再審議された。その結果、編集上の修正、および、ファミリーエンジンの承認試験の有効性を判断するための基準である係数「fa」を「船用機関を含む往復動内燃機関からの大気汚染物質等に対する計測手法の国際的規格である ISO8178 - 1 : 1996」と同じにすべきとする提案が合意された。通常、発効されていない条約については、発効前に改訂できないものの、係数「fa」については、「発効前でも改正内容を使用すること」を含む MEPC サーキュラーが作成された。

(3) MARPOL 条約新附属書Ⅵの発効問題

同附属書Ⅵの発効要件は「15カ国以上の条約締結国の批准かつ世界の商船船腹量の50%以上」とされているものの、2001年現在ノルウェー、スウェーデン、シンガポールの3カ国のみでの批准に留まっており、その船腹量に基づけば、世界の船腹量の9%を満たすのみである。

(4) NOx(窒素酸化物)モニタリングガイドライン

2000年1月1日以降建造された日本海事協会(NK)船級船はNOx規制対応エンジンを搭載しており、鑑定書を有している。NOxテクニカルコードに従えば、就航後の船舶においてNOx規制適合を検証する方法は、①エンジンパラメーターチェック法(承認部品の交換記録、整備記録等を実施することによって、附属書Ⅵ第13規則に適合していることを確認する方法)、②簡易船上計測方法(簡便化された方法で、定められた負荷毎にNOxを実測する方法)、③NOxモニタリング法(エンジンの全運転範囲にわたる抜き取り検査または連続的な監視により直接NOxを計測する方法)の3つが規定されている。それらのうちの何れかを選択し、エンジンが定期的にNOx規制に適合していることの検査が継続実施されなければならないこととされている。しかしながら、NOxモニタリング法を採用する場合には、そのガイドラインに従うことが規定されているにもかかわらず、未だ具体的な方法(ガイドライン)は

開発されていない。

船上でのNOxモニタリングについては、かねてより、英国等が積極的姿勢を見せ、これまで欧州主導でそのガイドラインが検討されてきた。これに対し、陸上施設において実績のあるジルコニア式NOx計によって容易にNOxを計測できる可能性が明らかになったため、日本船用工業会の大規模技術専門委員会がNOxモニタリングガイドライン作業部会(WG)を2000年6月に設立した。(船協海運年報2000参照)

同WGは、実用的なNOxモニタリングガイドライン案の策定を視野に検討し、その結果を日本提案として取りまとめた。この結果をDE(船舶の設計設備)小委員会へ反映すべく、当該ガイドラインの非公式書面審議(通信)作業部会の取りまとめを行っていたドイツへ提出したが、同国はIMOへ公式資料として提出しなかった。

2001年3月に開催された第44回DE小委員会においては、NOxテクニカルコードに含むべき項目に関して考慮すべき用語が幅広くリストアップされたとともに、「NOxモニタリングに関するガイドライン」の作成促進のために、通信作業部会の設置が正式に認められ、さらに、2002年3月の第45回DEへガイドライン案が提出されることとなった。

ドイツの手違いで日本作成のガイドライン案が正式資料としてならなかったため、ガイドライン内容の審議に入れず、スタートポイントに戻ってしまったものの、日本は「船上NOxモニタリングのガイドライン作成のための実船試験」のプレゼンテーションを行い、米国も含めた各国の関心を集めた。

当協会は、それが技術的に容易に実行できる方法でなければ、選択肢として設けた意味を失うため、現時点においては管理が容易であると考えられているエンジンパラメーターチェック法に代る選択肢として、NOxモニタリング法を選択できるようにするために、日本船用工業会のNOxモ

ニタリングガイドライン作業部会へ、引き続き船主意見を反映させる方針である。

(5) 燃料サンプリングのためのガイドライン

MARPOL 条約附属書Ⅵの第18規則(6)によれば、本船に保管すべき燃料油のサンプルはガイドラインに沿って採取されることが規定されているものの、ガイドラインは未だ策定されていない。

2000年4月に開催された第43回 DE 小委員会から「船舶への燃料油の移送のための実際的な手順を特定方法の国際標準である ISO/TR13739」をベースとして整理された燃料サンプリングガイドラインに関する審議結果を取りまとめ、同年10月に開催された第45回 MEPC に送付した。しかしながら、同委員会において INTERTANKO (国際独立タンカー船主協会) 及び IACS (国際船級協会連合) からの1タンクサンプリングの削除、2サンプリングの方法、3定義、4サンプルを採取する箇所、5サンプリング量、6数、7保存条件等についての修正提案が審議の結果認められたため、2001年3月の第44回 DE へ差し戻されることとなった。

第44回 DE 小委員会における再審議では、サンプリング量と保管条件の2点が議論の争点となった。

(イ) サンプリング量

サンプリング量について、IACS および INTERTANKO から、MAROPOL 条約附属書Ⅵの付録Ⅴに規定されている燃料油記録簿に記載すべき項目の密度、硫黄、有害物質、大気汚染物質などの分析に必要な量は400mlで十分と主張したが、わが国が有害物質、大気汚染物質などの具体的分析項目が不明瞭であることを指摘した結果、「要求される試験実施のための適量、ただし、400mlを下回ってはいけない (sufficient quantity to perform the tests required but should not be less than 400ml.)」とすることが合意された。

(ロ) 保管条件

保管条件については、IACS、ノルウェーがサンプルの蒸発を防ぐ25 以下の環境での保管を推奨したが、我が国は、その根拠が不明瞭な上に、船上で25 以下に常時管理することは難しいことを指摘した結果、「温度が上昇しない条件にある保護された箇所、涼しい/周囲温度が望ましい (a sheltered location where it will not be subject to elevated temperatures, preferably at a cool/ambient temperature)」が合意された。

これにより、第44回 DE 小委員会は「燃料サンプリングに関するガイドライン」の修正版を MEPC に提出したが、2000年4月の第46回 MEPC は、第44回 DE 小委員会からの期間が短く、審議結果を精査する十分な時間がなかったため、2002年3月の第47回 MEPC で審議することとした。

(6) 船上焼却炉

船上焼却炉の標準仕様に関し、IMO の MARPOL 条約附属書Ⅵ第16規則(2)(a)の中で海洋環境保護委員会決議 [MEPC76(40)] として規定されている。

排気ガスによるダイオキシンの生成には、燃焼炉内での不完全燃焼により生成する一次生成と、焼却炉から出た排ガス300~500 の温度および触媒となる金属等の条件により生成する二次生成がある。二次生成を防止するための現在の基準「燃焼室から2.5m 以内で最高350 に衝撃冷却すること」では不十分なことから、第44回 DE において、日本は、焼却炉の出口温度の要件を350 から200 に改正する必要がある旨の提案を行った。しかしながら、350 で排気ガスが排出されても煙突を抜ける時間は1秒程度であり、その間にダイオキシン類が二次発生することはほとんどなく、200 に下げる必要性はないとして、日本の提案は退けられた。日本は同意見に反する事実を明確にできれば2002年の第45回 DE へ提案するとした。

なお、日本の船上焼却炉の型式承認基準には、本案はすでに取り入れられている。

2. 環境対策

2. 国際的な動向

(1) 米国環境保護局 (EPA) による大気汚染に関する独自規制について

(イ) EPA の規制に関する独自規制の動き

2000年10月に米国環境保護局 (EPA: Environmental Protection Agency) は、米国の Earthjustice Legal Defence Fund (ELDF: 米国の環境関係法令を整備するために活動している非営利法律事務所) との間で、2002年4月30日までに IMO において大気汚染規制を規定している MARPOL 条約附属書 VI が発効されなければ、2003年1月31日までに、米国籍の37kW以上の船用エンジンを搭載している船舶に対する当該大気汚染の独自規制を法制化することに合意した。ただし、米国籍船ばかりでなく、米国域内に入域する国際航海に従事する非米国籍船に対しても当該大気汚染に関する独自規制を適用するかについてのパブリックコメントを求めている。

(ロ) ICS (国際海運会議所) の姿勢

ICS (国際海運会議所: 各国船主協会の国際組織) は、EPA の対応に関し、2001年2月の ICS の環境小委員会 (Environmental Panel) において、「国際海運に関する規制は世界的に統一された基準により実施されることが必要で、いかなる地域規制も国際海運活動にとって有害である。MARPOL 条約附属書 VI が発効されないと、各地域で勝手に大気汚染規制を発効する恐れがあるので、できるだけ早く発効できるような取り組みが必要である」旨を確認した。

(ハ) WSC (WORLD SHIPPING COUNCIL) の姿勢

WSC (WORLD SHIPPING COUNCIL: 米国に定期船を配船している船社の情報交換を行う組織) も、基本的には ICS と同様の考えであり、2001年3月の会合において、「ブッシュ政権が上院へ MARPOL 条約附属書 VI を提出し、EPA の発行しようとしている地域規制および

予期できない米国規制を阻止するために上院が同附属書を批准するように WSC ははたらきかけを続ける」旨を確認した。

(ニ) 当協会の対応

当協会は、2001年3月に国土交通省による「MARPOL 条約附属書 VI」を次期国会提出条約とすることについての意見照会に対し、「当該附属書が有する技術的問題点が解決されたことを見極めた上で、当該条約の批准を考慮すべきである」との意見を連絡した。これは決して、規則レベルの緩和を求めているものでない。あくまで運用上の実行性に関する問題の解決に取り組むべきであり、現時点において、当該附属書が発効されることとなれば、船舶のスムーズな運航を阻害することが明らかであるという観点から、その問題点の解決が優先されることが必要であることを指摘したものである。

従って、5月の米国と CSG (Consultative Shipping Group、欧州および日本で構成されている先進国海運担当者会議) との会合において、「安全/環境」議題として、EPA の大気汚染に関する独自規制についても検討された際、事前に国土交通省に対し、当協会は基本的に ICS と同様の考えであり、米国域内に限る地域規制には反対で、あくまでも MARPOL 条約附属書 VI に基づいた規制の実施に取り組むことが重要である旨を申し入れた。

(2) ICS の働きかけ

ICS は2001年5月に開催された年次総会において、1 発効の遅れが国際海運の環境的に優しいイメージを下げるという点と、2 国際海上貿易の妨げとなる地域規制の増加の懸念等、が確認されたことから、その旨を以下の28の主要海運国政府、国際機関、および組織に対し MARPOL 条約附属書 VI を早期に批准するよう促す親書を同年8月に送付し、積極的な働きかけを行った。

送付先:

オーストラリア、パハマ、バルバトス、ブラジ

ル、カナダ、中国、サイプロス、フランス、ドイツ、ギリシャ、香港（中国）、インド、イタリア、日本、リベリア、マルタ、マーシャル諸島、パナマ、ロシア、南アフリカ、トルコ、英国、米国、シンガポール、ノルウェー、スウェーデン
IMO、欧州委員会

その結果、2001年9月時点では各当局より次の回答が届いている。

バハマ：近々に批准予定
カナダ：2002年12月31日までに批准予定
英国：最早機会に批准するよう準備中
マーシャル諸島：現在批准について検討中
香港：海事当局はICSへ連絡予定
サイプロス：国内検討中
シンガポール：批准済
ノルウェー：批准済
米国：近い将来批准の見込みなし
オーストラリア：支持するが、2003年の遅い時期に正式に加盟する見込みなし

3. わが国における研究

(1) 船用 EGR 等 NOx 防止システムの研究

IMO が大気汚染防止を目的として MARPOL 条約附属書 VI とともに NOx テクニカルコードを採択したことを受けて、エンジンメーカー、造船所、船社、船級等をメンバーとして、日本造船研究協会は船用 EGR (Exhaust Gas Recirculation: 排気ガス再循環) 等 NOx 防止システムを研究するための第241研究部会を設けた。同研究部会はその規則を船舶においてスムーズに運用できるかということを中心に以下の点に的を絞り込んで、実船による運用模擬試験なども交えて、平成11年度および平成12年度の2カ年にわたって検証作業を実施した。
(船協海運年報2000参照)

(イ) NOx 排出に関係する書類の作成が要求されているが、記載内容については統一的な解釈は示されておらず、統一された書式を用いることが極めて有効であるので、必要手続きおよび

書類のサンプルの作成。

- (ロ) NOx 排出規制に適合していることを確認するための検査の詳細については決定されていないので、実機および実船を使用して、申請手続・証書の発給から就航後の検査に至る NOx 鑑定作業に関する模擬実施および検証。
- (ハ) 就航後の船舶では、エンジンの修理や改造、部品の設計変更が行われ、NOx 排出率に影響を及ぼす仕様の変更や調整がある場合は、定められた方法で検証しなければならないので、その具体的な手続および対応方法。
- (ニ) 2001年1月1日より前に建造された船舶(既存船)に、「実質的改造」がある場合は NOx 規制対象エンジンとなるので、発生すると考えられる技術的な問題点および対応方法。
- (ホ) 発効までの対応方法に関する明確な公的指針が全く示されていないので、発効に向けてどこまでの準備をしておくことが必要であるかという観点から、附属書 VI 発効時への対応・準備対策方法。
- (ヘ) 欧州の関連業種との意見交換や船級協会(アメリカンビューローオブシッピング、ロイズレジスターオブシッピング、デットノルスケベリタス、日本海事協会)との意見交換等による情報の収集。
- 以上の作業から、問題点を 1 書類 2 検査 3 測定 4 運用の 4 つに分類したところ、予備検査等の実際に作業が発生している部分については、幾つかの問題点はあるものの実際に運用することは可能と判断できた。しかし、就航後に発生するであろう機関仕様変更やテクニカルファイルの更新、発効時への対応、既存船への適用等、明記されていない部分に多くの問題点を含んでいることが浮き彫りになった。
- さらに、MARPOL 条約附属書 VI の第13規則(NOx 規制)が既存船へ適用された場合には、1 使用部品等のリストアップおよび定期的な照合作業が必要であること、2 緊急時は事前計測

2. 環境対策

が不可能であること、3全船舶がNOx排出規制に対応できるとは限らないこと等、解決が極めて困難な問題点があることから、既存船への適用を規定している条文を削除するか、若しくは、実現可能とするための大幅な見直しを提言した。

(2) NOx モニタリングガイドラインのための実船実験

MARPOL 条約附属書Ⅵ（現在未発効）のNOx テクニカルコードにはNOx モニタリングガイドラインが規定されており、設計設備小委員会は、作業期限を2003年として審議している。

（項目2・5、1(5)参照）

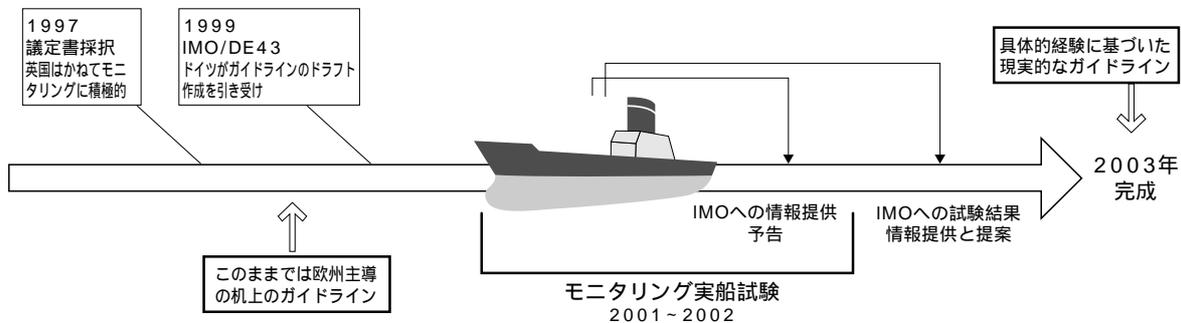
内燃機関から排出されるNOxは、サーマルNOx（吸入される空気中の窒素分が燃焼の高温（1500以上）により形成されるNOx）とフューエルNOx（燃料油中の窒素分に起因するNOx）がある。NOx対応エンジンによってコントロー

ルできるのは前者である。しかしながら、IMOにおいてNOx規制の検討が開始された1990年当時には、後者の原因となる常圧蒸留残さ油中の窒素分は0.2%程度であり、そのNOx値への影響は1~2g/kWhと言われていた。しかし、近年では燃料の精製技術が向上したことにより、減圧/ビスブレーカ残さ油中の窒素分は0.6~1.0%で、そのNOx値への影響は4~5g/kWhもあると言われていた。したがって、130RPM以下のディーゼル機関では、NOx制限値が17g/kWhであることから、フューエルNOxの影響は決して無視することはできないこととなる。日本船用工業会の船用燃料油小委員会（項目7.6.2、2参照）の研究においても、窒素分の異なる燃料を燃焼分析したところ、窒素分の多い燃料からは、明らかなNOxの増加が確認された。

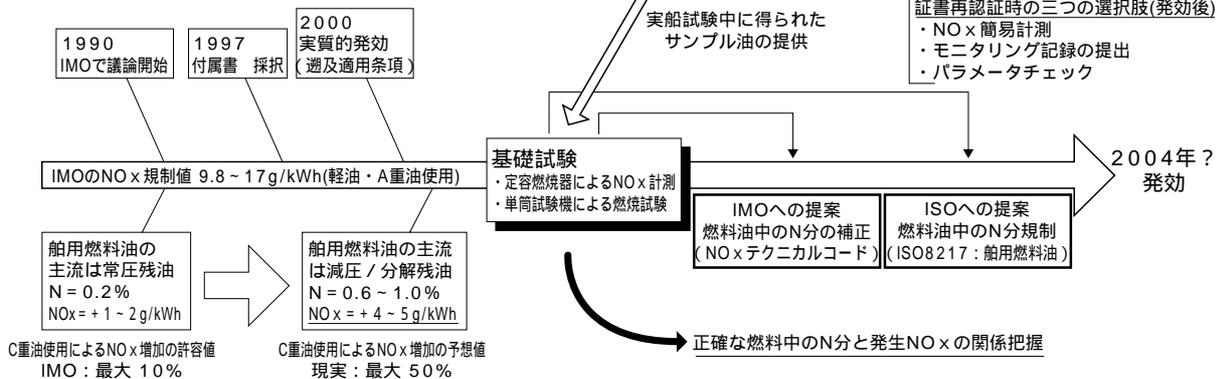
このために、日本船用工業会のNOxモニタリ

【資料2 12】

1 IMO/NOxモニタリングガイドライン作成のための実船試験



2 IMO/NOxテクニカルコード改正のための基礎試験 (燃料油中のN分によるNOx発生の影響度調査)



ングガイドライン作業部会が、2000年11月に作成したガイドライン案の実行性を検証するに当たっては、NOx モニタリングの実船実験の結果と、その際採取した燃料サンプルの性状分析（特に窒素分）および燃焼解析（NOx 排出量）等を総合的に評価することが重要となった。

以上のことから、就航船での試験的データ収集を図り、実証的情報を元にした種々の提言等を通じて、NOx モニタリングガイドラインを改善する必要があるとの観点から、エンジンメーカー、船社、計器メーカー、船級等をメンバーとして、平成13年度より2カ年計画で、日本造船研究協会

に第76基準部会 NOx 分科会が設置された。

本分科会においては、〔資料2 12〕に示すとおり、実船による NOx 連続計測に着手し、約1年間当協会会員船社の協力により実船データを収集し、集約したデータを元に計測に関する具体的要領（的確な計測機器の選定、計器校正要領、計測精度、計測時期・インターバルなどの計測要領）を調査・検討し、IMO への提案を行うこととしている。研究の結果によっては、IMO MARPOL 附属書VIおよび NOx テクニカルコードに規定されている NOx 排出規制値の修正および ISO 燃料油規格の改訂等が必要となることも考えられる。

2・6 バラスト水排出規制問題

1. IMO におけるバラスト水管理新条約案の検討

船舶のバラスト水に含まれて移動する水生生物が、バラスト水排出海域の海洋環境や生態系に悪影響を及ぼすことが問題視されていることから、IMO 海洋環境保護委員会（MEPC）において、バラスト水中の有害水生生物の移動を管理するための国際条約を策定すべく審議が行われている。バラスト水管理の枠組みとして、“Universal Approach”（すべての船舶を管理対象とする案）と“Ballast Water Management Area Approach”（一定の海域を管理対象とする案）の2つの概念が示され、この折衷案として「全船舶への要件」と「一定の海域での特別要件」の2段階に分けて要件を設定する「2段階手法（two tier approach）」が原則合意されている。現在、2003年に外交会議を開催し新条約を採択することを目標に審議が継続されている。

2000年10月に開催された第45回 MEPC では、第1段階におけるバラスト水管理計画、バラスト水管理記録簿およびバラスト水管理手順について、また第2段階における一定の海域の設定手続きおよび同海域における特別要件について、その規則案が検討

された。また、バラスト水管理基準の確立を急ぐことが統一見解として示された。なお、洋上におけるバラスト水交換については、船体縦強度や復原性等の安全上の問題が再認識され、より優れたバラスト水管理手法が確立されるまでの暫定的な手法として位置付けられた。

2001年4月に開催された第46回 MEPC では、主としてバラスト水管理基準について検討が行われた。バラスト水交換の基準については、95%以上の量的置換率を用いることとされた。また、バラスト水交換に代わる新たな処理手法を評価する基準については、「95%以上の生物の処理（除去・殺滅・不活性化）」を基準とする意見が大勢であったが、生物学的見地からは「100%の処理」を実施しなければ意味がない（生物種の移転の可能性は否定できない）との意見もあり、合意に至らず継続審議されることとなった。

2. バラスト水管理手法に関する国際シンポジウム、バラスト水管理基準に関する国際ワークショップ

IMO は、地球環境ファシリティ（Global Environ-

2. 環境対策

ment Facility; GEF)、国連開発計画(United Nations Development Programme; UNDP)からの資金提供を受け、GloBallast Programme (Global Ballast Water Management Programme)を実施しており、現在までに世界6地域においてセミナーを開催し、発展途上国におけるバラスト水問題への取組みを支援している。この活動の一環として、2001年3月にロンドンのIMO本部において、バラスト水管理手法に関する国際シンポジウムが開催された。このシンポジウムには、海洋科学、生物学、研究開発者、海運等の各方面から約200名の専門家が集まり、バラスト水交換に代わる新たな管理手法に関する世界各地における最新の研究開発状況について、合計23件のプレゼンテーションが行われた。

開発中のバラスト水管理手法として、1 濾過、2 遠心分離、3 紫外線、4 オゾン、5 銅イオン、6 化学殺菌剤、7 熱処理、等の手法が紹介された。また、わが国からは当協会も研究開発に参画している特殊なパイプを使用する手法について、日本海難防止協会が開発状況を発表した。この手法は、バラスト水配管中に特殊な構造のパイプを組み入れ、通水時に発生する乱流等の作用によりバラスト水中の生物を殺滅する方法であり、船舶のバラスト水操作への影響が少なく、また、構造が単純で必要な動力が少ないことなど、運用面において優れた手法であると考えられる。

しかしながら、同シンポジウムにおいて紹介されたいずれの手法もいまだ実験段階であり、その実行可能性は定かではない。また、効果の面においても、

バラスト水中に含まれる多種多様な生物を完全に処理できるものは開発されていない。新たなバラスト水管理手法は、1 安全であること、2 二次的な環境影響がないこと、3 費用対効果が優れていること、4 実用的かつ信頼性が高いこと等の諸条件が満たされることが重要である。

上記シンポジウムに引き続き、バラスト水管理基準に関するワークショップが開催され、バラスト水管理に関する具体的基準の検討が行われた。基準の設定に当りバラスト水交換の効果をベースとすべきかどうかについて議論された。バラスト水交換法は水の量的な交換率で示されるが、これを生物の除去率に換算するのは極めて困難であるとの認識が示され、この検証のために限られたリソースを投入するよりは、別の観点から基準を策定すべきとの意見が大勢を占めた。

また、基準の設定例として、生物の分類毎の代表種を選定しそれら生物の除去率(または殺滅率、不活性化率)を95%以上とする案、一定の大きさ以上の生物(例えば100 μ m以上)を除去する案等が出された。一方、基準に関する科学的データが不足していることを理由に具体的な数字を挙げるべきではないとする意見も出された。バラスト水による水生生物の移動・定着の実態や生態系への影響は科学的に不明な点が多く、結果、ワークショップとしての統一見解を得るには至らなかった。ただし、病原体の扱いについては、その他の水生生物と分けて処理基準を設定しようとする考え方が大勢を占めた。

2・7 海洋汚染防止条約等の改正

海洋汚染防止条約等の改正

1. 容器に収納した有害物質の識別のための指針の改正

2000年3月の第44回海洋環境保護委員会

(MEPC)において、容器に収納された有害物質の輸送に関し、MARPOL条約附属書Ⅲの付録「容器に収納した有害物質の識別のための指針」が改正され、2002年1月1日に発効する見込みとなった。

これは海洋環境における有害性の定義について OECD の基準との調和を図るもので、有害物質とする評価要素から着臭性が削除された。

2. プラスチック製品の焼却灰の海洋投棄の禁止

2000年10月の第45回 MEPC において、廃物の処分に関し、「プラスチック製品の焼却灰（毒性または重金属を含むもの）」の海洋投棄を禁止する MARPOL 条約附属書 の改正案が採択され、

2002年3月1日に発効する見込みとなった。また、本改正に伴い、廃物記録簿の編集上の一部改正も行われた。

廃プラスチック内に毒性または重金属が含まれているか否かの判断を船上で行うことは現状では極めて困難であるところから、本改正は実務上プラスチック焼却灰の海洋投棄の全面禁止を意味するものと考えられる。

2・8 環境憲章の策定

当協会は、2001年1月、環境対策特別委員会で検討を重ねてきた「日本船主協会 環境憲章」を策定した。

環境憲章の作成については、1999年7月の環境対

策特別委員会の第1回会合において海運業界としての環境憲章の策定を同委員会の作業項目のひとつとして決定したことを受けて、同委員会の下部組織である幹事会を中心に、会員会社のほか、他業界の企

〔資料 2 13〕 日本船主協会 環境憲章

環境理念

日本船主協会は、地球・海洋環境保全が最重要課題のひとつであるとの認識に立ち、海難事故や油濁による海洋汚染を防止するため船舶の安全運航を徹底するとともに、環境負荷の低減および資源の有効活用を推進します。さらに、海運があらゆる産業活動と市民生活を支える物流インフラストラクチャーであることを踏まえ、環境保全への一層の取り組みを図り、わが国ならびに世界経済の健全な発展に寄与することに努めます。

行動指針

日本船主協会は、環境保全に関する行動指針を次のとおり定め、環境対策の推進に努めるとともに会員会社の積極的な環境保全への取り組みを支援します。

1. 地球・海洋環境に関わる国内外の法規の遵守と自主的な環境方針の策定による一層の環境保全
2. 船舶の安全運航を確保するための管理システムの構築と徹底、安全運航に寄与する機器の開発支援と導入促進
3. 省エネルギー・輸送効率に優れた船舶および設備の採用、船舶の運航に伴う環境負荷の低減、廃棄物の削減と適切な処理
4. 海洋汚染事故の原因となるサブスタンダード船排除の積極的な推進と船舶リサイクルの促進
5. 船舶の運行技術の向上と地球・海洋環境保全のための適切な教育・訓練
6. 海難事故および大規模災害等に備え、迅速な対応が取れる適切な体制の維持・整備促進
7. 環境保全活動に関する積極的な情報の提供、環境問題への意識向上と環境保全への日常的取り組みの強化
8. 環境対策に関わる内外関係機関等との連携の強化および内外フォーラム・会議への積極的な参加と貢献

2. 環境対策

業および団体の環境憲章に関する調査を行うなどの準備作業を進めてきた。

同時に、海運業界における環境問題の現状と対応および今後の課題等についての整理を行い、憲章に海運の特徴を織り込むこととし、また、産業団体として取り組むべき項目を明示するとともに実施主体である会員会社に対する啓蒙および取り組み支援を憲章の基本スタンスとすることとした。

以上の経緯を踏まえ、環境問題に対する基本姿勢

を「環境理念」として冒頭に掲げ、次に環境保全に関しての具体的な取り組み内容を列挙した「行動指針」を憲章の構成とし、幹事会にて案を作成、委員会の討議を経て2001年の1月の理事会で正式に承認、採択された。

今後、当協会はこの環境憲章に基づき一層の環境対策を推進していくこととしている。(資料2 13参照)

2・9 環境シンポジウムの開催

当協会は、広く一般を対象に、地球・海洋環境保全に向けた海運業界の積極的な取り組みに関してPRを行うとともに、地球・海洋環境問題への意識の向上を図ることを目的として、昨年に続き、2回目の『海洋環境シンポジウム 人類と海洋の共存に向けて』を2001年3月2日(金)にイイノホール(東京都千代田区)において開催した。

本シンポジウムは、記念講演会およびパネルディスカッションの2部構成とし、第1部の記念講演会では作家の椎名 誠氏を招き、「マゼラン海峡への旅」をテーマとして、氏の海に対する思い、海のロマン、海の偉大さを大いに語っていただいた。第2部では、石 弘之氏(東京大学大学院教授)のコーディネーターのもと、パネリストに須賀 潮美(水中レポーター)、立松 和平(作家)、田辺 信介(愛

媛大学教授)、風呂田 利夫(東邦大学教授)の各氏を迎え「海を科学する」をテーマとしたパネルディスカッションを実施、海洋生物の生態系の変化、環境ホルモンの影響等に関する各パネリストによる議論を通じて海洋環境の変化について深く問題提起をすることとなった。

シンポジウムの開催にあたり、収容人員約600名に対して総勢1,594名もの応募が殺到し、最終的には多くの方々にご遠慮願う結果となったが、一般の方々の環境問題に対する関心の深さを改めて認識することとなった。

第2部のパネルディスカッションの様子は、8月24日(金)にNHK教育テレビ「金曜フォーラム」において放映された。

2・10 環境ハンドブックの作成

2000年8月、当協会は、地球・海洋環境問題の現状・課題、およびこれまで海運業界が取り組んできた個々の環境問題への対応や安全対策を総合的に取り纏めた「環境ハンドブック 海運業界としての取

り組み 2000年」を刊行した。

同ハンドブックは、温暖化の原因となるCO₂から、大気汚染におけるNO_x、SO_x、油濁補償体制、バラスト水問題や船舶リサイクル問題等に至るまで

海運に係わる環境問題およびその対応等を幅広くかつ詳細に取扱っており、さらに巻末にも内外の条約、法令等を加え、海事関係者の間でも参考資料として活用できるような構成となっている。

海運に係わる地球環境問題はその改善に向けて現

在も IMO 等の国際機関において検討が行われていることから、同ハンドブックは2年毎を目処に改訂し最新情報を加えるとともに、関係者等の意見も組み入れていくこととしている。

3 国際関係

この章のポイント

- ・当協会は、船社間協定に対する独禁法適用除外制度の重要性に関する意見書を OECD 事務局に提出。
- ・WTO サービス貿易自由化交渉の再開に伴い、当協会は同交渉に関する基本的考え方を国土交通省に提出。
- ・アジア船主フォーラム第10回総会が2001年5月22日に北京で開催される。
- ・米国内国歳入庁（IRS）の国際運輸業所得に係る免税範囲の縮小を含む規則案は、関係業界のロビー活動の奏効や、政権交代とともに廃案となる。

- 3・1 外航船社間協定に対する独禁法適用除外制度
- 3・2 WTO
- 3・3 アジア
- 3・4 米国
- 3・5 OECD
- 3・6 IMO の活動
- 3・7 当協会が加盟する主要国際団体の2000年度の活動

3・1 外航船社間協定に対する独禁法適用除外制度

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

各国の同制度を巡る近年の動きをみると、公正な競争環境を確保するなどの観点から、関連国内法の見直しが適時行われているが、基本的には同制度の必要性と存続が認められる形で推移している。

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

最近の主な動向は以下のとおりである。

3・1・1 OECD

OECD（Organization for Economic Co-operation and Development：経済協力開発機構）は、1995年の閣僚会合での議論を踏まえ、各分野での国際的な規制改革プロジェクトを進めているが、海運分野についても、1999年5月に OECD 事務局から同プロジェクトの一環として、船社間協定に対する独禁法適用除外制度の見直し案（「海運規制改革レポート」）が提出された。

同レポートでは、「独禁・競争諸法の適用から除外されている海運同盟やその他協定の諸活動は、最も議論の多い規制のまま残っている。適用除外の全面的撤廃は現実的ではないが、部分的な撤廃は有益であり、検討されるべきである」とし、具体的にはスロット交換、共用施設の共有、インフラストラクチャの共同利用などを一括適用除外とするものの、共通運賃を設定する協定などは、公共の利益が伴うことを条件に競争当局の個別承認を要するとし、競

3. 国際関係

争要因の縮小をもたらす協議協定や安定化協定については、独禁・競争法からのいかなる適用除外も受けるべきではないと提案している。

本件については、2000年5月26・27日にパリで開催されたOECD海運委員会と同競争法・政策委員会の合同ワークショップ(WS)で、OECD加盟国の海運当局・競争当局・船主団体・荷主団体・フォーワーダー団体等の代表がそれぞれの立場からプレゼンテーションを行い、定期船海運の特性や適用除外制度の必要性などについて幅広く議論したが、結局結論には至らなかった。

(「船協海運年報2000」参照)

その後OECD事務局は本件に関し、各国船主・

荷主団体等を対象に同盟や協定の実態などに関する適用除外制度についての調査を実施したため、当協会は船社間協定の重要性和同協定に対する適用除外制度の維持を求める意見書を2001年3月27日付で提出した。(資料3 1参照)

同調査に対しては、当協会がメンバーである欧州・日本船主協会評議会(CENSA)や、わが国定航3社を含む世界主要コンテナ船社40社以上で構成するWorld Shipping Council(WSC)も当協会と同様、現行制度の必要性を訴える内容の意見書を提出した。当協会意見書は、現行制度の見直し問題について2000年5月のOECD WSの際に提出した意見書の内容を再確認し、さらに日本における海上運送法の

〔資料3 1〕OECD調査に対する当協会意見書(要旨)

1) 日本船主協会は、この問題についてCENSAから別途提出されている意見書を全面的に支持し、WSCから提出された意見書についても、同様に支持する。

2) 1999年5月のOECD事務局による規制改革レポートに対し、当協会は2000年5月のWSに意見書を提出した。同意見書で述べた概要以下の考え方は現在も変わっていない。

船社間協定に独禁法上の事前承認を課すことは不適當であり、實際的でない。

協定の事前承認基準を作ることは国によって異なる法律判断と混乱を招く。

協定に対する明確な事前承認を求めることは、国による判断基準の差異を不必要に明らかなものとし、国際関係を悪化させる恐れがある。

協議協定は、高品質で安定的な海運サービスを提供する上で多くの利点を有しており、独禁法の適用除外が必要である。

3) 船社間協定に対する独禁法適用除外制度は、OECDメンバー政府により周期的に見直しが行われている。日本では、1999年7月施行の改正海上運送法の下、船社間協定は国土交通省の監督下に置かれ、協定に各種届け出を義務付けることでその透明性が確保されている。

4) 日本では、船社間協定と日本荷主協会との間の対話が長年に亘り確立されている。こうした民間の“自主的な行動(self-regulation)”は、船社・荷主双方の利益のために効果的に機能しており、船社間協定が運賃の変更等の荷主経済に影響を与える決定を行った場合には、実施前に日本荷主協会との対話を行うことが慣習化している。

5) こうした対話は、船社・荷主双方にとって貿易・経済動向についての自由な意見交換と将来の市場動向・需給見通しについての正確な理解を可能とし、運賃の乱高下を最小限に抑える効果を生み出している。このため、現在の対話制度は、運賃動向の正確な予測や効率的な輸出入計画の立案に資するものとして荷主側から一定の評価を得ており、船社にとっても、一層のコスト削減やサービス向上につながる投資を行う上で有効なものとなっている。

6) 結論として、日本における船社間協定は、政府の適切な監督と荷主との対話や理解を通じ、合理的かつ適切に運営されており、当協会は、船社間協定の活動に対するさらなる政府規制の導入は必要ないと考えている。OECDが、日本およびメンバー各国で広く定着している現在の除外制度を是認するよう強く求めるものである。

運用状況や船社間協定と荷主団体の関係などを説明している。

OECD事務局は、2001年12月に第2回合同WSの開催を予定しているが、当協会は従来の考え方に基づき、引き続き様々な場で同制度の必要性を強く訴えていくこととしている。

3・1・2 米国

1999年5月に施行された米国外航海運改革法（OSRA = Ocean Shipping Reform Act）においては、船社と荷主の非公開個別運賃契約を禁止できなくするなど、競争促進的な環境整備が図られたものの、適用除外制度そのものの意義を改めて確認した内容となっている。（「船協海運年報2000」参照）

しかしながら、1999年後半から同制度を見直す動きが一部に見られ、ハイド下院議員（当時の下院司法委員長）が船社間協定に対する適用除外をほぼ前端的に廃止するとした、いわゆるハイド法案（H.R. 3138）を1999年10月に議会に提出した。同法案提出の背景にはハイド議員の選挙地盤であるイリノイ州を拠点とする中小のNVOCC、フォーワーダーがOSRAにおいてOTI（Ocean Transportation Intermediary）いわゆる中間業者と位置付けられ、荷主とのservice contract締結が認められなかったことに対する不満が反映されたと見られる。

同法案は、2000年12月審議未了により廃案となったが、2001年3月にセンセンブレナー新下院司法委員長がハイド法案と同内容の法案（H.R. 1253）を提出した。同法案については、フォーワーダー団体のNCBFAA（National Customs Brokers & Forwarders Association of America, inc）および荷主団体等が法案の早期審議開始を議会に求めるべく、支持者を集める活動を行っている。

これに対し、2001年4月、WSCは、センセンブレナー下院司法委員長および関係議員等宛に船社間協定に対する独禁法適用除外制度の維持を訴える書簡を提出した。同書簡は、①適用除外制度は国際的

に受け入れられ、認知されている、②効率的で非常に競争的な物流ネットワークの構築に繋がっている、③“②”により拡大する米国貿易に優れたサービスを提供することを可能としている、などと述べ、同制度の存続を強く求めている。

同法案の審議予定は、2001年7月末現在では未定であるが、当協会としては従来同様、現行法による一定の規範の下で行われている船社間協定の活動は、世界貿易全体の健全な発展に寄与しているとの考え方に基づき、米国における船社間協定に対する独禁法適用除外制度の存続に向け積極的に対応していくこととしている。

また、FMCはOSRA施行の影響について2年間の報告書を作成することになっており、2001年5月で施行後ちょうど2年を迎えたことから、同年8月にも最終報告書が発表されることになっている。2000年6月に発表された施行後1年目の状況に関する中間報告（「船協海運年報2000」参照）でOSRAは米国議会が意図した通り有効に機能しているとの見方が示されたこともあり、関係者の間では最終報告書はOSRAの機能を評価する内容になるとの予想が多いが、同報告書は米国における適用除外制度の存続問題に大きな影響をもつことから、当協会はその内容を注視することとしている。

3・1・3 EU

欧州委員会は、1986年に制定されたEU規則4056/86によって、海運同盟に対するEU競争法（ローマ条約第81・82条）の適用を包括適用除外（Block Exemption）としている。

また、定期船社が配船の合理化を図り高品質のサービスを提供する目的で、船腹の共有および船隊の共同運航、ターミナルの共同使用など比較的緩やかな提携を行うコンソーシアムに対しては、市場占有率に応じた条件はあるものの、EU規則870/95で同競争法からの適用除外を規定している。この規則870/95が2000年4月で失効することから、同委員

3. 国際関係

会は同規則をさらに5年間延長するための規則823／2000を同年4月26日に施行した。(「船協海運年報2000」参照)

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

3・1・4 その他諸国

1. カナダ

カナダ政府は、1999年5月の米国OSRA施行後、独禁法適用除外を定めるSCEA(Shipping Conference Exemption Act 2001)の見直しに着手し、1999年9月に船社間協定に対する独禁法適用除外制度を10年以内に廃止する条項(sunset clause)を含む見直し案を発表した。(「船協海運年報2000」参照)

同案は、改正SCEA法案として2000年秋に議会に提出されたが、同年11月のカナダ議会総選挙により、他の審議未了の法案と共に廃案となった。

その後、廃案になった改正SCEAに代わり、2001年3月にカナダ新海事法案(Canada Shipping Act 2001)が議会に提出された。同法案は、先の法案とは一転、引き続き同盟・船社間協定の独禁法適用除外を認める一方で、カナダ運輸局(CTA)への同盟タリフの廃止や、同盟船社がインディペンデントアクション(IA)を行使する場合の事前通告期間の短縮(15日→5日)、船社と荷主が個別の非公開サービスコントラクト(SC)の容認等の規制緩和を盛り込んでいる。

同法案は下院を通過後、2000年7月末現在、上院にて審議中の模様であるが、カナダ荷主協会やアジア・米国・欧州の三極荷主協会がカナダ運輸大臣に対し、法案に“sunset clause”を盛り込むよう再考を求めるなど反対の動きもあることから、当協会は今後の状況を注視することとしている。

2. オーストラリア

船社間協定に対する独禁法適用除外制度を規定するTPA Part X(Trade Practices Act Part X)の見直しの必要性に関する諮問を豪州政府より受けたProductivity-Commissionは、1999年6月に大筋において現行法を存続させるとした答申を発表した。

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

なお2001年7月末現在、本改正の実施時期については明らかにされていないことから、今後もその動向を注視することとしている。

3. タイ

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

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

本件については、2001年7月末現在、進展はみられていないが、今後もその動向を注視していくことにしている。

3・2 WTO

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

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

しかしながら海運は1995年までのウルグアイ・ラウンドや、その後1996年まで続けられた継続交渉(NGMTS)にもかかわらず、サービス産業の中で唯一自由化に関する合意が成立しておらず、GATSの対象外業種となっている。

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

1. WTO 第3回閣僚会合後の動き

1999年11月に米国シアトルで行われた第3回WTO閣僚会合では、アンチダンピング、貿易と労働などで各国の意見が対立し、閣僚宣言の取りまとめが断念され、新ラウンドは立ち上がらなかった。(「船協海運年報2000」参照)

しかしながらウルグアイ・ラウンドの終結時に、海運を含むサービスと農業については2000年1月から自由化交渉を開始することが決定されていたこと

から、サービス自由化交渉は、同年2月より、“サービス貿易理事会”に設置された特別会合で定期的に検討が行われることとなった。2000年は、同年5月に合意された“ロードマップ(暫定作業計画)”に従って交渉の第1段階として交渉の進め方などの手続き面を中心に検討が行われた。

こうした中、海運交渉再開に向けての気運を高めるため、日本、ECが中心となり、ノルウェー・韓国・シンガポール・香港で海運関心国非公式会合(いわゆる“海運フレンズ会合”)を2000年7月に発足させ、その後オーストラリアを加えた7カ国/地域のメンバーで、サービス貿易理事会特別会合の開催に合わせてジュネーブで海運交渉に関する意見交換を行っている。

海運フレンズ会合では、海運交渉の早期本格化を目指し、2000年10月に行われたサービス貿易理事会特別会合に、海運交渉に関する共同声明(資料3-2参照)を提出し、各国に海運交渉についての考え方を表明するよう呼びかけを行った。

一方、ロードマップでは、各国は2000年末までに分野別交渉提案を提出することとされていたことから、日本政府、EC等が海運分野についての記述を含む提案を提出した(日本提案の海運分野関連部分については資料3-3参照)。日本提案では、ウルグアイ・ラウンドで積み残しとなった海運交渉について重要性を認識すべきとした上で、①外航海運サービス、②海運補助サービス、③港湾施設へのアクセス・利用の三分野を中心にインターモーダルにも配慮し、自由化交渉を進めるべきであると提案している。また交渉により外航海運に係る事業活動上の障害である「外資制限」、「自国籍船および自国企業の優遇措置」、「新規参入制限」等の改善を求めている。

その後、各国からの提案をもとに、交渉の第2段

3. 国際関係

〔資料3 2〕 海上輸送サービス交渉 欧州共同体及びその加盟国、香港、日本、韓国、 ノルウェー及びシンガポールによる共同声明（国土交通省仮訳）

1. 安全で信頼性が高く競争的な海上運送サービスは、経済全体に利益をもたらす、モノ及びサービスの両方の精算に効率性をもたらすために鍵となる要素である。世界全体の荷動きの80%（容積比率）は船舶により輸送されているとの見積りがなされている。このように海運は、世界貿易促進の重要な役割を担っており、世界貿易が拡大し多様化しつつある中で海運のこの役割は益々明らかになり重要になってきている。世界貿易システムの中でこの分野がサービスの貿易協定（GATS）によって適切に取り扱われることが不可欠である。
2. ウルグアイ・ラウンド及び海運継続交渉（NGMTS）の結果、サービス貿易理事会は、1996年6月28日、海上運送サービスについての決定（以下「決定」という。）を採択し、海運交渉を中断しサービスに関する包括的な交渉の開始とともに再開することを決定した。サービス貿易交渉は、2000年初めから開始されており、2000年5月のサービス貿易理事会特別会合において合意された「ロードマップ」に従って進展している。
3. サービス貿易交渉の進展に鑑み、海上運送サービスという論点に取り組むことが適当である。我々は、この重要な分野において多数国間の自由化に意味のある進展をもたらす、それによって多数国間の貿易システムの自由化目的を支えることとなるであろう解決策を求めることに努力すべきである。
4. 我々は、交渉を通じて意味のある真の自由化及び約束が得られることを待ち望んでいる。このような自由化は、GATSの基本原則を前提とすべきである。この主題に取り組むための最も効率的な方法を検討する際には、「決定」に至る過程で得られた前回の成果を捨てるべきではないと信じている。この声明を提出する加盟国は、海上運送サービスの自由化政策に賛成し、GATSによりこのような政策がより伸展することを願っている。「決定」を基本としてこの分野の更なる自由化を始めていくべきである。
5. 我々は、加盟国に対し、来る交渉の第2フェーズに向けて、この問題についての考えを表明することを呼びかけるものである。

階の出発点として位置付けられていた2001年3月のサービス貿易理事会特別会合（各国提案に関する「評価会合」とよばれる）で、交渉の手続き等に関する「交渉ガイドライン」が合意された。その主要点は以下のとおりである。

- ・交渉は、（従来交渉が行われてきた）サービス貿易理事会特別会合で行う。
- ・交渉は、（ウルグアイ・ラウンドの際合意された）既存の「約束表」からスタートする。
（海運分野は、ウルグアイ・ラウンドおよびその後のNGMTSでも約束表の合意に至らなかったが、当時交渉のベースとなった「約束表」から交渉をスタートする模様）
- ・全てのサービス産業を例外なく交渉対象とする。
- ・主な交渉方法は、（他国に自由化を求める事項を提示するとともに、自国の自由化を約束する事項

を提示する）リクエスト オファー方式とする。

また同ガイドラインは、交渉を円滑に進めるべく随所で発展途上国の自由化に「柔軟性」を認めることに言及している。

今後、サービス貿易理事会では、2001年11月にカタルのドーハで予定されている第4回閣僚会合後にも始まると予想される本格交渉に備え、同年7月と10月の特別会合で分野別の各国交渉提案について、論点を整理することとしている。

2. WTO サービス自由化交渉に対する民間の対応

(1) 当協会の対応

日本政府の交渉提案作成にあたり、国土交通省から海運分野についても業界としての要望を提出するよう要請を受けたため、当協会は2000年7月に「WTO 海運自由化交渉に関する基本的考え方」

〔資料3 3〕「サービス交渉に関する日本提案」における海運分野関連部分（抜粋）

海上運送サービス

- ① 海運サービス分野においては、ウルグアイ・ラウンド後の継続交渉を行ったものの、1996年に同交渉が中断されたことから、事実上 GATS の基本原則の枠外に置かれることとなった。我が国としては、今次サービス交渉とともに海運交渉を再開するとした1996年のサービス貿易理事会決定に従い、できる限り早期に海運サービスに関する実質的な交渉を開始すべきと考えている。
- ② こうしたなか、我が国は、本年10月に開催されたサービス貿易理事会特別会合において、EC、香港、韓国、ノルウェー、シンガポールとともに、海運交渉に関する共同声明を提出し（S/CSS/W/8）海運交渉への取り組みの重要性を提起したところである。本共同声明にあるとおり、我が国としては今次交渉において、海運分野に関する意味のある真の自由化および約束が得られることを期待している。

（資料3 4参照）を取りまとめ、同省に提出した。また、本格交渉の開始に備え、各国の規制の現状を確認して具体的な改善要望事項を取りまとめた。

今後は従来同様、同省を通じサービス貿易理事会特別会合および“海運フレンズ会合”の情報収集に努めると共に、本格交渉に向け、わが国の具体的な要望事項に当協会の考え方が反映されるよう働きかけを進めることとしている。

(2) 経団連の活動

- ① 提言「WTO 新ラウンド交渉立ち上げにあたっての基本的立場」

経団連はわが国産業界の意見を集約した提言を取りまとめており、2001年7月には次期ラウンドに備え「WTO 新ラウンド交渉立ち上げにあたっての基本的立場」を取りまとめた。同提言では、国際通商システムの中核である WTO における一層の多角的自由化、ルールの強化・整備は、わが国企業の国際ビジネスに不可欠で

- ③ 今次交渉を効率的に進めるためには、ウルグアイ・ラウンドおよび継続交渉において得られた成果を無駄にすべきではないと考える。こうした観点から、ウルグアイ・ラウンドおよび継続交渉において検討されたモデルスケジュールは今次交渉においても有効なツールであり、外航海運サービス、海運補助サービス、港湾施設へのアクセス・利用の3分野を中心に交渉を進めていくべきであると考えている。また、インター・モーダルについても配慮が必要である。今次交渉を通じ、例えば、以下のような外航海運に係る事業活動上の障害が改善されることを期待する。

外資制限

自国籍船及び自国企業の優遇措置

新規参入制限

事業体についての特定の形態制限

合理性、客観性、公平性を欠く措置（measures）

あるとして、2001年11月に開催される WTO 第4回閣僚会議で包括的な新ラウンドの立ち上げの必要性を強調している。

- ② JSN ジュネーブ・ミッション

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

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

また、一行は2000年11月27日にブラッセルで開催された ESF（欧州サービス産業フォーラム）主催のサービス貿易国際会議（「GATS 2000 Negotiations」）および GSN（世界サービスネットワーク）会議に出席した。

同ミッションには当協会園田裕一国際企画室長も参加し、WTO 交渉関係者との一連の会合

〔資料3 4〕 当協会「WTO 海運自由化交渉に関する基本的考え方」(主要部分抜粋)

2001年7月19日

日本船主協会

WTO 海運自由化交渉に関する基本的考え方

- 世界単一市場の外航海運業においては、共通ルールによる自由公正な競争環境確保が必要である。外航海運業は、かねてより海運自由の原則の下で自由化が進展している分野ではあるが、一層の自由化が望まれる国々も依然として存在しており、外航海運が世界貿易の持続的な発展を支援していく上でも、最恵国待遇や内国民待遇などの GATS 諸原則が外航海運分野に適用され、公正な市場参入が多角的枠組の下で保証されていくことが重要である。
- わが国外航海運業は自由化が進んでおり、当協会は海運自由化交渉の早期開始を求めるわが国政府の基本方針を支持し、特に現地法人の設立とその業務範囲に関する制限や自国海運産業保護政策の撤廃を強く求めるものである。
- 一部の航路においては相手国の政策により、特殊な協定(例えば南洋材輸送協定)によってわが国外航海運業者の市場参入が確保されている事例が見られる。当協会は、こうした航路においても自由化の促進を希望するものであるが、交渉に際しては、現状に比べわが国海運業者が不利益を被ることのないよう、慎重な配慮が必要である。
- カボタージュについては、わが国を含め多くの国で実施されているところであり、交渉への各国の積極的な参加を促進する観点からも、WTO における交渉対象から除外し、この点を早期に明確にすべきと考える。なお当協会は、海運補助サービスやポートサービス等、その他の海運周辺産業については、世界的な自由化を支持するものである。

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

③ 国際海運団体の活動

日欧の船主協会で構成する CENSA (欧州・日本船主協会評議会) でも WTO 問題を取り上げており、先進国海運業界としての意見を CSG (先進国海運担当官会議) 会合等に反映している。

3・3 アジア

3・3・1 アジア船主フォーラム

1. アジア船主フォーラム (ASF) 総会

第10回 アジア船主フォーラム (ASF: Asian Shipowners' Forum) が2001年5月22日に中国船主協会の主催により中国・北京で開催され、アジア7地域、12船協(豪州、中国、台湾、香港、日本、韓

国、アセアン インドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイ、ベトナム) から100名の代表が出席し、当協会からは生田正治会長をはじめ12名の代表が参加した。(資料3 5参照)

ASF は、1992年に第1回会合を当協会の主催で開催して以来、メンバー国/地域の船主協会が北から南の順で議長を回り持ちしながら毎年開催し、

1999年東京総会から2巡目に入っている。

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

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

本会合では、メンバー船主間での共通認識を確認し、率直かつ前向きな意見交換が行なわれた後、共同声明（資料3 6参照）が採択された。

共同声明では、各委員会の懸案事項が盛り込まれた他、今回初めて海洋環境保護が最重要問題として前文で言及された。また、SHIPPING・エコノミクス・レビュー委員会の生田委員長の後任として、草刈当協会副会長が委員長に就任することが承認された。次回第11回会合は、2002年5月27～29日に台

北で開催されることとなった。

〔資料3 5〕 第10回アジア船主フォーラム北京総会
日本側出席者

氏名	役職名（当協会／所属会社）
生田 正治	会長（商船三井会長）
草刈 隆郎	副会長（日本郵船社長）
崎長 保英	副会長（川崎汽船社長）
太田 健夫	副会長（飯野海運社長）
松永 宏之	副会長（東京タンカー社長）
鈴木 邦雄	常任理事（商船三井社長）
徳川 恒孝	政策委員会副委員長（日本郵船専務取締役）
黒谷 研一	国際幹事会幹事（川崎汽船理事）
大滝 光一	広報幹事会幹事（川崎汽船総務部情報広報室長）
和田 敬司	理事長
小林 求	会長秘書（商船三井経営企画部専任部長）
園田 裕一	国際企画室長

〔資料3 6〕

第10回アジア船主フォーラム共同声明

2001年5月22日

2001年5月22日、中国・北京において、第10回アジア船主フォーラム（ASF）が成功裏に開催された。会合は、中国船主協会の友好的かつ寛大な主催により運営された。

会合には、豪州、中国、台湾、香港、日本、韓国、アセアン（アセアン船主協会連合会：インドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイ、ベトナムの船主協会により構成）各船主協会の代表100名が出席した。ASF総会は、地理的に北から南に議長職を回り持ちしながら年1回開催されている。

ASFは1992年の発足以来、メンバー船協間の相互理解と友好関係を増進する上で大きな役割を果たしてきた。アジア船主は、総会と5S委員会において、新世紀の課題や動向に対処するため、重要な問題について意見交換し、対応を調整している。世界の貨物船船腹量の40%以上をアジア船主が所有・運航しており、ASFは、アジアと国際海運の新たな未来を形成する上でより一層の影響力を行使するとともに、世界海運を先導し、国際海

運問題においてアジア船主を代表するフォーラムとしての役割をさらに強化していく。

第10回ASFは、アジア船主共通の利益に影響する様々な問題を検討した。それらの問題は、5S委員会、すなわち、SHIPPING・エコノミクス・レビュー委員会、船舶リサイクル委員会、船員委員会、航行安全・環境委員会、船舶保険委員会を通じ提起された。

ASFの共通認識は、以下のとおり確認された。

WTO（世界貿易機関）

ASFは、WTOの海運自由化交渉が早期に再開されることを強く歓迎し、多数のWTOメンバーによる全面的な参加を要請する。

ASFは、いくつかのASFメンバー国／地域がWTO加盟申請を行っていることに留意し、自由貿易と世界的な自由化推進の利益のため、これら申請を強く支持する。

3. 国際関係

海洋環境

環境保護問題は、アジアおよび国際海運にとって最重要問題の一つであり、ASFは、海洋環境保護に貢献していくことを再確認した。

1. シッピング・エコノミックス・レビュー

ASFは、シッピング・エコノミックス・レビュー委員会（SERC）第8回中間会合が、2001年2月19日にインドネシアのバリで開催されたことに留意した。

ASFは、2000年5月の前回総会以降のSERC主要活動の報告とバリ中間会合で採択された了解事項を承認した。フォーラムは、海運業界の健全な発展を通じ、世界貿易と経済の着実かつ持続的な成長を支えるとの視点から、広範囲にわたる問題について率直かつ活発な意見交換を行った。ASFは、以下諸点についての立場を再確認した。

定期船部門については、世界経済は中長期的に持続的発展を続けるものと思われ、米国経済に不確実な面はあるものの、直近の世界経済と荷動きは、着実かつ持続的な成長を維持するものと期待される。

CEOは、海運産業が過去に高い代償を払って学んだ経験を生かし、市場シェア重視の行動を取るべきではないことを再確認した。会合は、すべてのCEOがトレードの安定を図る上での全責任と使命を認識しなければならないことに合意した。

CEOは、この責任意識を共有し、以下の「3 C」キーワードに留意しながら経営の舵取りを行っていかなければならない。

- ・利益重視主義を貫く強い意思（Confidence）
- ・アジア海運産業間の最大限緊密な協力（Cooperation）
- ・相互信頼と相互理解を深め、これを維持するための（協定等の場における）密接なコミュニケーション（Communication）

1998年米国海運改革法（OSRA）の下で、新たな独禁法適用除外のフレームワークは良好に機能していることが認識された。また、米国、日本、EUなど主要国政府当局が船社間協定に対する独禁法適用除外制度の現行の枠組の重要性を認識し、これを支持していることも留意

された。出席者は、荷主業界を含む「貿易業界」全体にとって有益である同制度の利点を、それぞれの政府機関や荷主業界に対し説明する努力を続けていくことを要請された。

ドライバルク／タンカー部門については、自らの企業を市場において思慮深い行動をとるよう指揮するため、CEOがトレードの状況について公平かつ正確な分析を行う上で最善の努力を行わなければならないことを再確認した。

ASFは、草刈隆郎氏（日本船主協会副会長、日本郵船社長）が、生田正治委員長の後任として、北京総会終了時点からSERC委員長に就任するとSERCバリ中間会合で採択された決定を承認した。生田氏は1995年から同委員長を務めた。

2. 船舶リサイクル

ASFは、船舶リサイクル委員会の第4回中間会合が2001年3月26日、台北（台湾）において開催されたことに留意し、以下の問題に関するASFの立場を再確認した。

統計によると、2000年の世界の船舶解撤量は520隻、約2,258万DWTとなり、1999年の548隻、3,083万DWTを下回る結果となった。

ASFは、船舶リサイクルが急速に海運業界の最重要課題の一つとなっていることに注目した。この理由の一つとして、船舶リサイクルに関する現行の法的枠組みは、環境に好ましい手段で船舶をリサイクルできる方法について完全には規定していないという事実が挙げられる。

ASFは、環境に責任を持った船舶リサイクルが社会に重要な貢献をすることから、この必要性を全面的に支持し、積極的に奨励する。

ASFは、船舶リサイクルについてパーゼル条約のような既存の国際ルールの解釈に関する明確なコンセンサスを得ることが必要不可欠であることを認識した。統一された解釈を得ることにより、各国あるいは非政府組織による現行規則の一方的な解釈に基づく独自の法的行動を回避することとなる。

ASFは、船舶リサイクルに関する環境保護、ならば

に人的な健康・安全を含む全ての問題を一つの組織では扱うことができないことから、危険物質を示すインベントリリストおよび自主行動指針の作成を進めている国際海運会議所（ICS）率先によるシップ・リサイクリング・ワーキング・グループにASFが積極的に参加すべきであるということに同意した。ASFは、すべてのASFメンバーや他の海事関係組織が、ICSおよびASFシップ・リサイクリング・ワーキング・グループによって行われる重要な作業を全面的に支持するよう要請する。

3. 船員

ASFは、船員委員会第6回中間会合が、2000年11月15日、香港において開催されたことに留意した。ASFは、以下の事項についてその方針を再確認した。

ASFは、委員会名称を性別に拘らない「ASF Seafarers Committee（船員委員会）」に変更することを全会一致で合意した。

ASFは、STCW'95条約に適合した72カ国が掲載された最初のIMO「ホワイトリスト」が2000年12月に発行されたことに留意した。STCW'95条約ワーキング・グループは、今後如何にホワイトリストを進行中の報告書として利用可能か議論する予定である。ASFは、旗国による他国の資格証明書の承認は、STCW基準が実際に適合していることを満足するために、旗国が独自の確認方法を備えるべきとの委員会の意見を確認した。

ASFは、第10回ASF議長がパナマおよびフィリピン政府に対して、パナマにおけるフィリピン人乗組員の訴訟に係る将来的な問題を避けるために、二国間協定に署名するよう求める書状を出すという、船員委員会および保険委員会の共同提案を了承した。

ASFは、自国籍船に使用される船員については、居住、非居住にかかわらず、自国の労働組合が自国の船主との間でILO最低賃金の解釈について合意する権利を有するべきであることを再確認した。ASFは、ILO最低賃金ワーキング・グループが可能な地域的解決策を示すために、この問題をさらに検討する作業を委任されていることに留意した。

ASFは、香港船主協会が、中国の7つの海事教育訓

練機関（METs）での研究プロジェクトに関して主導的な活動していることに賛辞を送った。ASFは、METsのネットワークの概念が他のアジア訓練機関に拡大し得ると考える。アジア太平洋地区船員教育・訓練機関連合会（AMETIAP）および国連・アジア太平洋経済社会委員会（UN ESCAP）といった他の組織との協調が、この概念を地域レベルにもたらす土台を提供するであろう。ASFは、アジア人船員の雇用および訓練についての地域的な協調を促進するため、地域的および国際的な組織と共に作業を継続するであろう。

ASFは、（IMO総会決議A.890による）最小安全配員が規定された場合に、旗国間の競争によって、受容し難い少ない乗組員水準をもたらす、海上での疲労を増長させるということに重大な懸念を表明した。ASFは、IMOに対して典型的な外航貨物船に対する最小安全配員に関するIMO決議（A.890）の統一的な解釈を確保するために、より詳細な指針を作成するよう要請する。

ASFは、域内の不正証書に関する報告について懸念を表明した。ASFメンバーは、効果的な解決策を探るために、自国の主管庁と作業することに合意した。

ASFは、2001年1月にジュネーブで開催されたILO合同海事委員会（JMC）で取りまとめられた「ジュネーブ合意」が、全てのILO海事条約を統合した新条約の策定を導くであろうことに留意した。船員委員会は、これを積極的に捉え、新条約の策定に関与していくことに合意した。

4. 航行安全および環境

ASFは、航行安全および環境委員会の第7回中間会合が2000年11月20日、マレーシアのクアラルンプールで開催されたことに留意し、以下事案についてのASFの姿勢を再確認した。

● 海賊および武装強盗

ASFは、船舶に対するすべての海賊行為および武装強盗を強く非難するとともに、同事犯が世界において引き続き高い頻度で発生していることに対し重大な懸念を表明した。

国連、IMO、その他関係機関によって多くの努力が

3. 国際関係

成されていること、また、船舶に対する海賊および武装強盗問題が深刻化していることを認識した上で、ASFは、海賊および武装強盗事犯に立ち向い防止するために、すべての関係沿岸国に対し、必要かつ適切なすべての対策をとるよう要請した。本対策には、より緊密な沿岸国間の地域協力と沿岸水域の監視強化が含まれるべきである。沿岸国は、事犯が発生した場合はいつでも捜査、もしくは捜査協力をすべきであり、犯人を国際法に則り法廷に引き出すべきである。

ASFは、すべての国が、「海洋法に関する国際連合条約」、「海洋航行の安全に対する不法な行為の防止に関する条約（ローマ条約）」、「大陸棚に位置する固定されたプラットフォームの安全に対する不法行為の防止に関する議定書」を批准し有効に履行することを奨励した。また、すべての国はIMOの「船舶に対する海賊および武装強盗犯罪の捜査に関する実務手引書」を履行すべきであり、これは船舶に対する海賊および武装強盗犯罪の捜査と国家間の一貫した法体系に資するものである。

●密航者

ASFは、密航者の取扱いに関する指針と推奨対応例を集約するためのIMOによるFAL Convention（簡易化条約）改正の動きを明確に支持した。

ASFはコンテナを利用した密入国が依然問題であることに留意した。会合は、ターミナルに対し、最大限の保安対策の実施を強く要請するとともに、すべてのアジア諸国政府に対し、関係者以外が船舶に立ち入ることを防ぐため港湾警備の強化を図るよう強く要請した。

国際航海において乗客を輸送するにあたり、船員の配乗、設備および証書の発給が適切になされていない船舶で、移住者や密航者が運ばれていることに留意する一方、ASFは、すべての国が、最近国連で採択された国際組織犯罪条約および関連3議定書（陸路、海路、空路を使った不法移民、人の密輸、密入国）を批准し適切に履行することを要請した。

●船級協会

国際船級協会（IACS）のメンバーの基準が様々であることに多大な関心が寄せられていることを留意する一方、ASFは、より効率的でより厳格な現行規則の履行

および、より協力的な船舶検査を実施するため、すべてのIACSメンバーによる共同作業を要請した。

●ポートステートコントロール（PSC）

ASFは、根本的な目的が履行される限りPSCの考え方を支持することを再確認した。すべての検査は調和の取れたものであるべきで、適切に訓練された資格のあるPSC検査官によって実施されなければならない。すべてのPSCのMOUは、恒常的にPSCの拘留リストに載るような船舶に焦点を当てた、適切な検査システムを構築するよう要請される必要がある。それらの船舶は厳しく検査されなければならない、欠陥があった場合には警告もしくは拘留されなければならない。検査実施率の増加は必ずしも有効とは言えず、過剰な検船は船舶の運航に余分な費用を課すこととなる。

●国際海洋汚染防止条約（MARPOL）

ASFは、MARPOL附属書改正13G規則が、2001年4月の第46回海洋環境保護委員会（MEPC）において採択されたことを支持した。これによりシングルハルトンカーのフェーズアウトが促進されることとなる。ASFは、IMO加盟国が海上安全の基準および海洋汚染の防止に尽力したことに謝意を表した。こうした尽力によって、国際海運の活動に影響を与えかねない地域規制が回避できた。しかしながら、カテゴリー1およびカテゴリー2のタンカーをそれぞれ2005年、2010年以降も運航する場合に課せられるCondition Assessment Scheme（CAS）は、高品質船舶の運航に影響を与えずにサブスタンダード船の検挙に資するため、適切に履行されなければならないことが強調された。

●防汚塗料

ASFは、2001年10月にIMOの外交会議に付されることとなっているTBT条約案に関し懸念を表明した。議論の中心は、TBTをプラストすべきかシーラントで被膜することも認めるべきかという問題である。前者は船主および船渠に毒性廃棄物の処理にあたり多大な負担をかけるという問題があり、後者はTBTのサンプリング検査の正確性に問題を有している。PSCにおいて誤った拘留を伴う不当な罰則が課せられることがない限り、後者が望ましい。

●航海データ記録装置（VDR）

ASFは、現存貨物船にVDRを搭載する問題に関するフィジビリティスタディーが、2001年7月のIMO第47回航行安全委員会から開始されることに留意した。なお、本スタディーは2004年までに結論を出すこととなっている。

ASFは、現存貨物船にVDRを搭載する場合には、かなり高額となる他、既存の機器類とのインターフェース上の問題から、新造貨物船への搭載に比べ不合理な費用が発生するなど、船主が受入れることのできない経済的、技術的問題点があることに深い懸念を表明した。

ASFは、現存貨物船の代替性能規準を検討するよう、IMOに強く要請する。その規準は、実用的かつ廉価でありながら、海難事故の分析に有効に寄与するものでなければならない。

5. 船舶保険・法務

ASFは、船舶保険委員会第6回中間会合が2001年3月12日に香港で開催されたことに留意し、ASFとして次の事項に関する見解を再確認した。

船舶の保険に影響を及ぼす問題の多くは、船主責任制度に影響を与える法律問題であるという事実に鑑みて、船舶保険委員会の活動範囲に法的責任問題を含むよう拡大するとともに、委員会の名称を“ASF Ship Insurance and Liability Committee（船舶保険・法務委員会）”に変更することについて、ASFは満場一致で合意した。

ASFは、アジア・マリン・コンソーシアム（AMC）に関するコンサルタントの報告に留意し、2001年1月1日から発効した保険引き受け体制の変更を了承した。ASFは、これが同コンソーシアムの地位を第一級の保険組織として向上させた非常に建設的な変更であると考えた。またASFは、保険料率の上昇に直面している中、コンソーシアムを競争的な位置に置きながら、十分に満足できる結果を出したコンソーシアムの従来の保険引き受け方法にも留意した。

ASFは、パナマにおけるフィリピン人船員の訴訟問題の解決に向けた顕著な進展に留意するとともに、将来におけるこの種の問題を回避するため、二国間協定に署

名するよう促すべく、第10回ASF議長が適切な書状をパナマおよびフィリピン政府に送付するという船舶保険委員会と船員委員会の共同提案を受け入れた。

ASFは、アテネ条約改正に関する議論において提起された多くの問題は重要であり、船客への適正な賠償に対する要請と保険の利用可能性の双方を満たす、均衡のとれた解決策が見出されるべきとの合意をした。この点に関し、ASFは、もし世界的に一事故当たり1億SDRを超えるリスクに保証があつて然るべきと合意されるか、もしくは、もし一人当たりの船客の補償限度額の総額がこの金額を超えるのであれば、解決はP & Iクラブの協定の中でクレームのプールによってなされるか、あるいはP & Iシステムの外で新たな個人事故保険を通じて保険措置されるべきかは、個々のP & Iクラブによって検討されることに懸念を示した。

ASFは、最近採択されたバンカー油濁損害に対する民事責任に関する国際条約の条文に留意するとともに、そこには適当な解釈を要する点が含まれていることから、船舶保険委員会に対して、条文を検討し適切なコメントを行うよう要請した。

船員の死亡・傷害ならびに遺棄に関するIMO/ILO合同ワーキング・グループの3回にわたる会合の結果、およびその第3回会合で採択された2つの決議案の条文について、ASFは検討を行った。ASFは、全体としては「船員の遺棄に関する裁判における金銭的保証の提供」に関する決議案を支持するものの、「船員の傷害または死亡に関する契約上の請求についての船主の責任に関するガイドライン」についての決議案のいくつかの条項について懸念を表明した。

6. 第11回 ASF

開催地を地理的に北から南へ回り持ちするとの慣例に従い、第11回ASFは、2002年5月27～29日に台北グランドホテルで開催される。

3. 国際関係

2. ASF シッピング・エコノミックス・レビュー
・コミッティ (SERC) 第8回中間会合

ASFの5つの“S”委員会の1つであるSERC (Shipping Economics Review Committee)は、その第8回中間会合を2001年2月19日、インドネシア・バリで開催した。今会合は、2000年2月の第7回会合(於:マニラ)に続くもので、委員長である生田正治当協会会長(商船三井会長)をはじめASFメンバー船協から25名の代表が参加し、当協会からは以下8名が参加するとともに、当協会国際企画室がASF/SERCの事務局として活動した。

会合ではまず、各国の経済情勢が報告され、米国経済に不確実性があるものの、世界経済は中長期的には持続的発展を続け、今後の荷動きは、緩やかながら着実な成長を維持していくものと思われることが確認された。

定期船部門では、各CEOが市場シェア重視の行動を忌避することや、トレード安定化への責任を認識し、以下の「3C」キーワードを確認した。

- 利益重視主義を貫く強い意思 (Confidence)
- アジア海運産業がそのサービスを充実させるための協力 (Cooperation)

- 相互信頼と相互理解を深めこれを維持するための(協定等の場における)密接なコミュニケーション (Communication)

船社間協定に対する独禁法適用除外制度については、1998年米国海運改革法(OSRA)の下で、同制度が良好に機能していることが認識された。出席者は、同制度が荷主業界を含む「貿易業界」全体にとって有益であり、政府や荷主業界に対し同制度の必要性をアピールするよう要請された。

ドライバルク・タンカー部門では、CEOがトレードの状況を正確に分析し、自らの企業が市場において思慮深い行動をとるよう指導していくことに最善の努力をすることが確認された。

また、出席者は海洋環境保護に対する自らの責任とその社会的使命に留意するとともに、海賊問題等についても意見交換を行った。

最後に、生田正治委員長による、2001年5月をもってSERC委員長を草刈隆郎当協会副会長(日本郵船社長)に交代するという提案が、満場一致で了承された。

会合で採択された了解事項は資料3-7のとおりである。

アジア船主フォーラム・シッピング・エコノミックスレビュー・コミッティ (SERC) 第8回中間会合

日本側出席者

氏名	役職名(当協会/所属会社)
(SERC委員長) 生田正治	会長(商船三井会長)
草刈隆郎	副会長(日本郵船社長)
松永宏之	"(東京タンカー社長)
徳川恒孝	政策委員会副委員長(日本郵船専務取締役)
若林善三郎	政策委員会委員(川崎汽船副社長)
佐藤博之	"(商船三井専務取締役)
和田敬司	理事長
小林求	会長秘書(商船三井経営企画室副部長)

〔資料3 7〕

2001年2月19日、パリで採択
(2001年2月26日、東京で発表)

了解事項

アジア船主フォーラム (ASF)
 SHIPPING・エコノミクス・レビュー・コミッティ (SERC)
 第8回中間会合 (パリ) にて採択

アジア船主フォーラム (ASF) SHIPPING・エコノミクス・レビュー・コミッティ (SERC) 第8回中間会合は、ASFの7メンバー船協*から10カ国/地域**の代表25名が出席し、2001年2月19日、インドネシアのバリで開催された。

*7メンバー船協の内訳

①アセアン船主協会連合会 (FASA)、②オーストラリア、③中国、④台湾、⑤香港、⑥日本、⑦韓国

**10カ国/地域の内訳

FASA加盟の①インドネシア、②マレーシア、③フィリピン、④ベトナム各船協+上記②~⑦の6船協

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

(1) 世界経済の概観

米国経済が減速の兆しを見せ始めてはいるものの、中長期的な世界経済は持続的な発展を続け、最近の米国経済の状況が直ちに世界的な荷動き減少につながることは必ずしもなく、今後の荷動きは、過去2年間の著しいペースほどではないにせよ、緩やかながら着実な成長を維持するものと思われる。出席者は、米国経済の不確実性から生じるマイナス面に対し、これに勝るプラス要素の存在を以下の通り認識することが重要であると意見が一致した。

- ・中国のWTO加盟準備が進んでいること
- ・ユーロの安定により、欧州の健全な経済発展が進んでいること
- ・アジア経済が、1997年から1998年にかけての経済危

機から持続的な回復を続けていること

(2) 定期船部門

(a) トレードの状況

今後、相当数の新造船が主として太平洋航路や欧州航路に投入されると考えられるが、今後も引き続きそれなりのトレードの伸びが期待できる一方、新造船の投入は既存の中・小型船をそのトレードから排除することを考慮すると、新造船の実際の影響は巷間言われているほど深刻なものではない。出席した各CEOは、世界貿易の堅実な発展を長期的に支えるに充分健全な経営環境を維持するため、将来のトレードの伸びを慎重に分析した上で、その船隊計画を立てるべきであることが確認された。また、すべてのCEOは、過去において海運産業が高い代償を払った苦い経験を生かし、現在の新たな経営理念の下では、市場シェア重視の行動は忌避されるべきであるとの認識を新たにした。

会合では、各CEOはトレード安定化のための責任を認識し、以下の「3C」キーワードに留意しながら経営の舵取りを行っていくことに満場一致で合意した。

- ・利益尊重を貫く強い意思 (Confidence)
- ・アジアの海運産業がそのサービスを充実させるための協力 (Cooperation)
- ・相互信頼と相互理解を深め、これを維持するための (協定等の場における) 密接なコミュニケーション (Communication)

(b) 船社間協定に対する競争政策

1998年米国海運改革法 (OSRA) の下では、個別サービス・コントラクトの導入によって船社・荷主双方がサービスの側面をより重視することを促しており、新たな独禁法適用除外のフレームワークは良

3. 国際関係

好に機能していることが認識された。会合では、「船社間協定に対する独禁法適用除外制度は、荷主の負担の下で船社の利益を保護するだけのものである」という誤った認識の下、米国議会や OECD 事務局の一部において同制度の見直し議論が行われていることに深い懸念が示されたが、一方、米国、日本、EU など主要国政府全般には船社間協定に対する独禁法適用除外制度の現行の枠組の必要性を認識し、これを支持する意見のあることが評価された。

出席者は、同制度は通商の当事者である荷主業界を含む「貿易業界」全体にとって有益であり、この点をそれぞれの政府機関や荷主業界に対し、説明する努力を続けていくことが要請された。

(3) ドライバルク／タンカー部門

船社経済に深刻な影響を与えた2000年を通じてのパンカーオイルの高騰が、年末に向かい次第に落ち着いてきたことが認識された。この間、粗鋼生産量の増大が不定期船市場の回復に大きく貢献した一方、タンカー市場では主に中国、インド等への原油輸出の急増により、ワールドスケールが年間を通じて記録的に高い水準となった。現在、市場は適正かつ安定したレベルに戻るものと予測されていることから、出席者は今後も CEO がトレードの状況について公平かつ正確な分析を行い、自らの企業が市場において思慮深い行動をとるよう指導していくことに最善の努力をすることを確認した。また海難事故の問題、特に「エリカ号事故後の問題」についても議論し、IMO で進められているシングルハルタンカーの段階的廃止前倒し議論の概

要に触れ、今後の展開を注視していくことを確認した。

(4) その他

出席者は、いわゆる「環境の世紀」における地球と海洋の環境保護に対する自らの責任について再確認した。この社会的使命に留意し、航行安全と技術革新の一貫した改善を通じて、海洋環境保護への努力を強化することを確認した。

最近の海賊事件の発生状況が報告され、出席者は、2000年に特に東南アジアの海・港域において海賊発生件数が増加したことを遺憾とした。会合では、すべての CEO は同地域の各政府機関に対し、これら不法行為を撲滅するための監視と法の執行強化を促すため、さらなる努力を行うことが合意された。

また会合は、STCW 条約に適合した72カ国を掲載した IMO「ホワイトリスト」が2000年12月に発表されたことに留意した。

すべての出席者は、これら海賊問題などは、本来的には他の ASF 'S' 委員会で議論されている問題であるので、引き続いての議論のため、それら委員会に申し送ることを確認した。

最後に委員会は、1995年以来委員長を務めてきた生田正治委員長による、「本年5月をもって委員長を退任し、後任には草刈隆郎日本船主協会副会長（日本郵船社長）が就任する」という提案を、満場一致で了承した。草刈氏はこの提案を受諾し、この委員長交替については本年5月の ASF 北京総会に報告し、確認を得ることとなった。

3. アジア船主フォーラム (ASF) シップ・リサイクリング委員会第4回中間会合の様相について

アジア船主フォーラム（以下 ASF）シップ・リサイクリング委員会の第4回中間会合が2001年3月21日、台湾・台北において開催された。本会合の名称は2000年2月に開催された第3回解撤委員会（Scrapping Committee）中間会合において船舶の解撤はその多くが再利用・再使用されていることの認識を喚起することの必要性やスクラップというイ

メージを改善する意味を含め「Ship Recycling Committee」に名称変更してはどうかとの当協会の提案に対し、全会一致で承認され、2000年5月の ASF 総会で正式に承認された。

本会合は前回の中間会合において設置が合意されたワーキング・グループと合同で開催され、台湾・中国・香港・日本の4カ国船主協会の代表者が参加し、当協会からは外航船舶解撤促進特別委員会の高橋秀幸幹事（東京タンカー）他が参加した。また、

今会合から C.S. Chen 前委員長から引き継いだ Frank F.H. Lu 委員長（台湾船主協会）が議長となり議事が進められ、各船主協会よりシップ・リサイクリングに係わる国際機関等における検討状況や自国における取り組み等について報告するとともに、当委員会の活動について意見交換を行った。

当協会からは、2000年までの世界の解撤量の推移、今後の解撤発生量の見込みについて統計資料を基に示すとともに、2001年初頭に実施したインドの解撤事情調査について報告をおこなった。また国内の取り組みに関して、2000年10月に国内の海運・造船・解撤業界および船用業界など関係業界で設置した「シップ・リサイクル連絡協議会」の活動概要等について報告をおこなった。

「シップ・リサイクル連絡協議会」の設置については、前回の中間会合において船舶のリサイクル問題は海運業ばかりでなく造船業界や解撤業界等と連携しあって取り組むべき重要な問題であるとの共通認識もあり、同協議会の活動に対してメンバーも関

心をもって注視していきたい意向を示した。

一方、船舶のリサイクル問題に係わる国際機関の検討については、2001年4月に開催される IMO 第46回海洋環境保護委員会（MEPC 46）の議題の一つとして取り上げられる予定となっているが、リサイクルに対する過度の規制等を設けることにより円滑な船舶リサイクルの促進を妨げることのないよう各船主協会においても自国政府に対して意見を反映させていくことが重要であるとの認識で一致した。

また、同委員会の今後の活動について意見交換がおこなわれ、船舶のリサイクルは環境問題ばかりでなく、労働者の健康・安全問題にも関連することから、同委員会として広く外部の関係者と交流し情報収集や意見交換が必要であるとの認識に立ち、今後 ICS ほか海運関係者で構成する The Industry Working Group on Ship Recycling への参加について検討することとし、共同声明を資料3 8のとおり採択した。

【資料3 8】 アジア船主フォーラム シップ・リサイクリング委員会第4回中間会合 Joint Statement（仮訳）

ASF シップ・リサイクリング委員会の第4回中間会合を2001年3月26日台北（台湾）において開催した。委員会には中国、香港、日本および台湾の船主協会の代表者が出席した。

本委員会は台湾船協が主催し、ASF シップ・リサイクリング委員会委員長の Dr Frank Lu 氏が議長を務めた。

現在の法的枠組みでは環境に好ましい手段で船舶をリサイクルできる方法に関して完全には規定していないという事実から、船舶リサイクルが急速に業界の主要問題のひとつとなっていることに本委員会は注目した。

本委員会は、船舶リサイクルは社会福祉への重要な寄与を行うものであることから、環境に責任のある船舶リサイクルの必要性を全面的に支持し、積極的に奨励する。

現行規則の独断的な解釈に基づき各国あるいは非政府

組織が個別の法的行動をとることを避けるために、バゼル条約のような既存の国際ルールに関して明確なコンセンサスに到達することが必要不可欠であることを本委員会は認識した。

本委員会は、船舶リサイクルに関して、環境保護、職員の健康および安全に含まれる全ての問題をひとつの組織では扱うことができないという結論に達し、それゆえに、自主行動指針の作成に関する国際海運会議所（ICS）のシップ・リサイクリング・ワーキンググループに ASF が積極的に参加することを提案する。

本委員会はすべての ASF メンバーや他の海運関係組織が ICS および ASF のシップ・リサイクリング・ワーキンググループが行う重要な作業を全面的に支持することを強く奨励する。

3. 国際関係

4. アジア船主フォーラム (ASF) 船員委員会

第5回中間会合

アジア船主フォーラム (ASF) 船員委員会の第6回中間会合が、2000年11月15日香港において香港船主協会のホストの下で開催された。会合には、10カ国の船主協会から26名が出席し、当協会からは、労務委員会副委員長である日本郵船山本常務および事務局が出席した。

今回は、船員委員会の前日、ISF (国際海運連盟) と ASF による共同セミナーが開催された。このセミナーは、2001年1月に開催された ILO (国際労働機関) の JMC (合同海事委員会) において、ILO 条約の改正問題、ILO 最低賃金の見直し等が予定されていたことから、これら問題に係る意見交換を目的に開催され、活発な議論が行われた。

翌日の委員会では、この議論を踏まえて検討された結果、共同宣言 (資料3 9参照) の採択においては、日本を除く大多数のメンバーが ILO 最低賃金の統一的な解釈、すなわち労使による国際的な賃

金水準の設定とその適用について反対した。また、自国籍船に雇用される居住、非居住船員に対する ILO 最低賃金適用に当たっての解釈は、各国の船主と労働組合の交渉に委ねるべきであることを改めて確認するとともに、本委員会の下部機構である ILO WG において、アジアの船主と組合によってアジア人船員の賃金水準を合意することの可能性も含めて、本問題をさらに検討していくことが合意された。なお、当協会は ILO 最低賃金の統一的な解釈を行うことの是非が、ISF の中でも、また当船協の中でも意見が集約されていなかったことから、この時点では立場を留保したが、その後、当委員会での合意を支持することを決定し、ILO JMC での審議に対応した。(8・3・4参照)

その他、IMO ホワイトリストの公表問題、フィリピン船員の訴訟問題等について検討が行われた。なお次回の第7回中間会合は2001年秋に韓国・釜山において開催することが合意された。

〔資料3 9〕

アジア船主フォーラム船員委員会第6回中間会合共同宣言 (仮訳)

アジア船主フォーラム (ASF) 船員委員会第6回中間会合が、2000年11月15日 (水曜日) 香港に於いて開催された。この会合は香港船主協会 (HKSOA) の主催によるものである。

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

本年は、中間会合の前日である2000年11月14日、香港において、ASF 船員委員会の招聘により、国際海運連盟 (ISF) が ASF と合同で半日のセミナーを開催した。全ての ASF 代表と香港船主協会のメンバーはこの合同セミナーに参加し、ILO における最近の活動も含めて

ISF を取巻く諸問題について議論を行った。

STCW95条約の施行問題が改めて議論された。委員会は、IMO “ホワイトリスト” の公表がさらに遅れる可能性に留意し、公表が (今月末の IMO) 第73回海上安全委員会 (MSC) 以降にずれ込む様な場合、旗国にとって深刻な問題をもたらすであろうことに懸念を表明した。旗国は、自国人以外の船員について、2002年2月以前に “外国” の船員供給国との間で彼らの証明書に対する承認手続きを確立しなければならず、この過程における重要な手段として “ホワイトリスト” の利用を望むであろう。委員会は、業界全体としての不透明性を避けるために、一部の主要船員供給国が IMO “ホワイトリスト” に掲載されないかも知れないという事情はさて置いて、最初の同リストを早期に公表するよう求める。

委員会は、すでに決着済み、あるいはフィリピン国内

において係争中の船員の訴訟問題に関して、船主に再審査を強要しようとする一部弁護士によって、パナマ国の管轄権が無差別に利用されていることに懸念を表明した。委員会は、かかる事例はフィリピン国内において審査されるべきであることを考慮し、POEA 雇用契約中の新たな管轄権条項を歓迎した。しかしながら、委員会は、その後 POEA 雇用契約の一部に関して、フィリピンの高等裁判所が一時的な停止命令を発し、この条項が適用できるのかどうかについて現在疑義が生じていることについて懸念を表明した。委員会は、パナマ政府に対して、フィリピン政府より提案されている二国間協定に署名するか、または、こういった事例についての管轄権については、船員の国籍国に戻すために他の適切な方法をとるよう要請する。委員会は、アジア船主の懸念をフィリピン政府に伝えるとともに、この重要な問題に関するフィリピン海運業界の懸念について理解を深めるために、ASF が代表団をフィリピンに派遣する必要があると考える。委員会はまた、本件に関して国際的なメディアに注意を喚起することが重要であることを認識した。

集中的な議論の結果、ILO WG⁺ メンバーの大多数は、ILO 最低賃金の“世界的な”解釈について反対した。委員会は、自国籍船に雇用される居住、非居住船員については、各国の労働組合が各国の船主との間で ILO 最低賃金の解釈について合意すべきであることを再確認した。ILO WG は、本問題をさらに検討し、(来年 1 月に開催される) ILO 合同海事委員会 (JMC) において強力な共通意志を示すために、アジアの船主と組合によって賃金水準を合意することの可能性も含めて、可能な自主勧告を示すよう作業を委任された。

委員会は、標準海事通信用語 (SMCP) を参照文書として有用なものとするために、完全に再構築し直す必要があると考える。委員会は、SMCP の長さ (分量) を、重要な操船および安全に関連した海事通信用語に限定した内容に削減する必要があることを認識した。船員が英語による会話能力を正しく学ぶのではなく、意味を理解しないで筆記によって用語を学ぶ傾向は避けなければならない。

委員会は、香港船主協会が、中国の 7 つの海事教育訓

練機関 (METs) での研究プロジェクトに関して主導的に活動していることに賛辞を送った。この目的は、中国の商船学生に対する共通の要求基準を確保するためにネットワークを構築することにある。特に、英語能力、作業態度、航海および機関技術に力が注がれている。委員会は、METs のネットワークの概念が他のアジア訓練機関に拡大され、AMETIAP および国連・アジア太平洋経済社会委員会 (UN ESCAP) といった他の組織との協調が、この概念を地域レベルにもたらす土台を提供し得ると考える。

最小安全配員 WG⁺ は、(IMO 総会決議 A 890 による) 最小安全配員が規定された場合に、旗国間の競争によって、受容し難い少ない乗組員水準をもたらし、海上での人命を危険にし、海上での疲労を増長させるという事実に対して重大な懸念を表明した。委員会は、IMO が旗国小委員会において議論し、最小安全配員水準に関する IMO 決議の統一的な解釈を確保するために、より詳細な指針を作成するよう要請する。最小安全配員 WG は、典型的な外航貨物船に対する最小安全配員基準勧告を策定する作業を委任された。

委員会は、海運界においてすでに深刻な問題となっている域内 (発行) の不正証書に関する報告について懸念を表明した。各代表は、自国の主管庁に対して、この問題にかかる潜在的な重要性について特別な注意を喚起するとともに、適切な解決を見出すための現実的な対応を採るよう要請する。

AMETIAP の代表は、AMETIAP がマニラにおいて海事英語授業に関する専門家養成プログラムについて Magsaysay Training Centre とともに活動していることを報告した。委員会は、AMETIAP の海事英語プログラムが、将来的な地域的 METs プログラムに係る委員会の展望と一体化し得ると考える。

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

3. 国際関係

韓国船主協会（KSA）は、2001年秋に釜山において第7回中間会合を開催するよう委員会より要請された。KSAは、この申し出を喜んで引受けた。委員会は、香

港において第6回中間会合を開催した香港船主協会の尽力に感謝の意を表明した。

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

- ①ILO 最低賃金 WG ②最小安全配員 WG ③STCW95導入 WG ④船員訓練 WG

5. アジア船主フォーラム第7回航行安全および環境委員会

シンガポール船主協会を事務局、マレーシア船主協会をホスト国としてマレーシア・クアラルンプールにおいて、IMOの第73回海上安全委員会（MSC 73）が開催される一週間前の11月20日、標記会議が開催された。当会議にはフィリピン、インドネシア、タイ、ベトナム、中国、香港、日本、韓国、台湾の船主協会が参加し、シンガポール船主協会会長の Lua Cheng Eng 議長により航行安全および環境に係る11の案件を検討した。

① 海賊問題

IMB 海賊情報センター（国際商業会議所の国際海事局が設置している）の最新の報告書（2000年1月～9月）に言及し、マラッカ・シンガポール海峡周辺で多くの海賊事犯が発生していることを懸念するとともに、国際海事局（IMB）による“海賊”の定義を、海洋法条約に基づく公海で発生した海賊行為と、国家の主権が及ぶ範囲内で発生し、岸壁、港内、錨地および領海内における船舶や乗組員に対する武装強盗に区分すべきとした他、マラッカ・シンガポール海峡において関係沿岸国が一層監視を強化することを求めた。また、MSC 73で報告が予定されている“海賊及び船舶に対する武装強盗の捜査と訴追のためのコード”の策定を歓迎するとともに、すべてのアジア各国がローマ条約（通称ハイジャック防止条約）を批准することを強く求めた。

② 航海データ記録装置（VDR）の搭載要件

シンガポールおよび韓国船主協会は2000年5月に開催された MSC 72において貨物船に関しては

現存船には適用しないこととした承認案を支持することを表明したが、香港船主協会はそれに加え性能要件を軽減した VDR を現存貨物船にも搭載すべきであると主張した。一方、わが国は、MSC 73に対し貨物船への搭載の義務付けは、この装置が未だ実際に使用された経験がないため時期尚早であるとする文書を提出しているため、当協会としても事前にアジアの各国船主協会に日本提案を支持するよう自国政府への働き掛けを要請していた。しかしながら、エリカ号や2000年10月のイエポリサン号沈没事故が相次いで発生したこともあり、現存貨物船にも搭載すべしとする欧米勢に対抗しても最終的にアジアの意見を全て反映することは現実的に困難であり、新造船に限るのであれば貨物船への搭載を受け入れざるを得ないとの判断を示唆した。他の船主協会は貨物船への搭載義務化は反対であるとしてわが国提案を支持したため当委員会の結論としては、意見を一本化することはせず、MSC 73への影響を配慮し、IMO は装置の搭載には高額な費用がかかることおよび本装置の実用経験がないことを考慮して解決を図るべしとの表現にとどめた。

③ シングルハルトタンカーのフェーズアウト問題

2000年10月に開催された第45回海洋環境保護委員会（MEPC 45）で合意されたシングルハルトタンカーのフェーズアウト問題では、分離バラストタンクを有する MARPOL 規制適合のタンカーのフェーズアウト期限を2015年とする A 案と2017年とする B 案について検討し、緩やかなダブルハルトタンカーへの移行を可能とする B 案を支持することで一致した。

④ その他

密航者問題、ポートステートコントロール、バラスト水問題、防汚塗料、北大西洋アイスパトロール、船級協会、総合安全評価（FSA）、燃料油による汚染損害責任に関する国際条約について意見交換を行った。

6. ASF 船舶保険委員会第6回中間会合

題記会合が2001年3月12日に香港で開催され、香港（議長）中国、台湾、日本、韓国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、ベトナムの各船主協会）が出席した。当協会からは山下常務理事が出席した。

今回の主要議題は、(1)同委員会の所掌範囲の拡大及び名称の変更、(2)パナマにおける船員の死亡および傷害に係わる訴訟等であった。各議題の検討概要は以下のとおりであり、これらを盛り込んだ共同コミュニケ（資料3 10参照）を採択して会議は終了した。

(1) 所掌範囲の拡大及び名称の変更

議長より、船舶の保険に影響を及ぼす問題の多くは、船主の責任に影響を与える法律問題でもあることから、同委員会の所掌範囲に法的責任問題を含むよう検討すべきこと、および同委員会の名称を変更することについて提案がなされ、鋭意意見交換を行い、本委員会として合意したことから、所管範囲を拡大し、名称を“ASF Ship Insurance and Liability Committee”に変更するよう第10回

ASF 総会に提案することとした。

(2) パナマにおける船員の死亡および傷害に係わる訴訟

船員の死亡・傷害に際し、近年フィリピン人船員およびその家族がパナマの法律に基づいて補償を求める事例が多発している。訴訟の多くはフィリピンに差し戻されているものの、パナマ/フィリピン両国政府において、この種の訴訟は船員の居住地に差し戻すとする二国間協定がまだ締結されていないので、さらなる働きかけが必要であるとの報告が香港よりなされた。このため、同協定の早期署名を促す観点から、両国政府に要望書を送付するよう第10回 ASF 総会で議長に要請することとした。

(3) アジア・マリン・コンソーシアム（AMC）

ASF 船舶保険委員会のコンサルタントより、同コンソーシアムの2000年の業績は良好で、ASF 加盟の491隻の船舶が付保している等最新の活動状況について、報告が行われた。

（AMC：アジアにおける保険市場創設を目的として ASF 船舶保険委員会で検討され、1999年開催の ASF 東京総会における承認を経て創設された保険機関。1999年6月より営業を開始している。）

(4) その他の船主の法的責任に係る問題

IMO 等の場で検討が行われているバンカー条約案、アテネ条約改定議定書案および欧州油濁補償基金等の内容について積極的に意見交換が行われた。

〔資料3 10〕

アジア船主フォーラム（ASF）船舶保険委員会第6回中間会合共同声明

ASF 船舶保険委員会第6回中間会合が、2001年3月12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・ベト

ナムの各船主協会）が参加した。豪州船主協会は同会合に出席できなかったものの、議題の各項目に関する意見書を提出した。

委員会は、船舶の保険に影響を及ぼす問題の多くは、船主の責任に影響を与える法規問題でもあることを確認

3. 国際関係

した。このため、委員会は、法的責任問題を含むようその活動範囲を拡大し、委員会の名称を“ASF Ship Insurance and Liability Committee”に変更するよう第10回ASF総会に提案することを合意した。

委員会のコンサルタントが、アジア・マリン・コンソーシアムの活動に関する最新の報告を行った。委員会は、2001年1月1日から発効する保険引き受け体制の変更に留意し、これを承認した。また委員会は、レート設定の困難性に直面している中、競争力を維持するべく強い位置にコンソーシアムを置き、十分に受け入れ可能な結果となったコンソーシアムの伝統的な保険引き受け方法にも留意した。

国際P & IグループのW.G.によって作成された、油濁に関する責任および補償体制の変更に係るパッケージの提案が留意され、検討された。委員会は、全体的には、それが現在のCLCおよびIOPC Fundの機構を維持し、概してさまざまな関係者にとって受け入れ得るものであるとして、そのアプローチを支持することとした。

委員会は、パナマにおけるフィリピン人船員の求償問題の解決に向けた明確な進展に留意する一方、パナマ／フィリピン両国政府による二国間協定が、将来におけるこの種の問題を回避するだろうということを合意した。委員会は、提案された協定に両国が署名するよう促すために、適切な文書を両国政府に送付するよう第10回ASF総会の議長に要望することを同総会に提案する準備をすることを合意した。

アテネ条約改正に関する十分な議論が行われた。委員会では、提起された多くの問題が重要であり、船客への適正な賠償に対する欲求と保険金支払いの有効性の双方を満たす公平な解決策が見出されるべきとの合意がなさ

れた。この点で、委員会は、もし世界的に一事故当たり1億SDRを超える補償が合意されるか、一人当たりの船客の補償総額がこの金額を超えることが合意されるならば、補償はP & Iクラブの協定の中でクレームのプールによってなされるか、あるいはP & Iシステムの外で新たな個人事故保険を通じてなされるべきかは、個々のP & Iクラブによってなされるべきと考えた。

「バンカー油汚染損害のための責任及び補償に関する国際条約」の採択を検討するための外交会議に対するさまざまな意見について議論された。バンカー流出は、地域的な法律により多くの裁判において満足のいく判決がなされており、委員会としては、CLC型の国際的な制度について強い必要性があるとは思えない。しかしながら、全体を考慮すると、委員会は、国際的な制度がこの問題に関して統一的な取り扱いに貢献し得ると考える。

船員の死亡・傷害ならびに遺棄に関する補償についてのIMO/ILO合同W.G.の2回の会合の結果および第2回会合で明らかにされた2つの決議案について、委員会は検討を行った。委員会は、全体としては「船員の遺棄に関する裁判における金銭的保証の提供」に関する決議案を支持するものの、「船員の個人的な傷害または死亡に関する契約上の補償の尊重における船主責任に関するガイドライン」についての決議案の条項のいくつかの個所の意味するところについて懸念を表明した。

委員会は、新設および改定に向け、いくつかのP & Iクラブによって準備されているFDD cover（運賃、滞船料等に関する紛争処理費用保険）における制限案に留意した。

委員会の次回会合は、第10回ASF総会の直前にあたる2001年5月に北京で開催される予定である。

3・4 米国

3・4・1 米国内国歳入法典(IRC) 第883条の適用に関する新規則案について

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

IRC第883条は、航空や海運など国際運輸業を営む外国の事業者が国際運輸業から得た所得に対する米国での課税免除を定めた規則であるが、この新しい規則案により従来免税とされていた部分についても課税される可能性があることから、当協会を含め米国内外の海運等の関係業界は強力な反対運動を展開した。

IRSは米国行政手続法に従って同規則案の最終化を図るべく、書面によるコメント提出期限を2000年5月19日に、公聴会を同年6月8日に設定し、国内外からの意見聴取を行った。当協会は、5月19日にIRSに提出されたCENSA/ICS/OCWG共同の意見書を通じ、米国財務省に書面による反対意見を提出するとともに、わが国海運業界の反対意見の反映に努めた。また、6月8日に開催された公聴会では、CENSA/ICS/OCWGを代表した弁護士、およびBIMCO/米国船協/CENSA/ICS/INTERTANKO/OCWG/PMSA^(注)を代表した弁護士を含む8人の弁護士が証言に立ち、全員が反対を表明した。

このような状況下、新規則案が実施されることになれば邦船社にも相当な影響を与えることが予想されることから、当協会は、北米地区事務局(ワシントン)・欧州地区事務局(ロンドン)を通じ、米国内の動きや各国の対応状況など幅広い情報収集に努めるとともに、関係省庁と連絡をとりつつ、問題解決に向けた活動を行った。

その後、本規則案は関係業界のロビー活動が奏効したことにより船社の意向に沿ったかたちで修正が行われる方向でまとまりかけたが、一部の問題の取り扱いについて米政府内で調整がつかなかったことや、大統領選挙および政権交代があったため廃案となった。

今後IRSが廃案となったものと同様の内容の規則案を発表する可能性があるため、関係業界は2001年3月5日、米国財務省に対し船社の懸念を全て払拭する内容にて規則を改訂し、最終化する前に再度関係者にコメントする機会を与えるよう要望した。

(注) BIMCO: ボルチック国際海運協議会

CENSA: 欧州・日本船主協会評議会

ICS: 国際海運会議所

INTERTANKO: 国際独立タンカー船主協会

OCWG: Ocean Carrier Working Group

PMSA: Pacific Merchant Shipping Association

3・4・2 米国新規運航補助法

米国新規運航補助法(MSP: Maritime Security Program)は1996年のMaritime Security Actのもと確立された10年間の計画であり、人件費の高い米国人船員で運航することを義務付けられている米国籍商船に対して運航補助金を与える制度である。毎年約1億ドルの予算から1隻あたり210万ドル、最高47隻までの米国籍船に対して支給されており(10年間で総額10億ドル)、2001年9月現在で10社の運航する47隻がその対象となっている。

(資料3 11参照)

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

3. 国際関係

〔資料3 11〕 MSP 対象船 (2001年9月現在)

MSP Contract No.	船名	船主	船種
MA/MSP 1	APL KOREA	American Ship Management	コンテナ船
MA/MSP 2	APL PHILIPPINES	American Ship Management	コンテナ船
MA/MSP 3	APL SINGAPORE	American Ship Management	コンテナ船
MA/MSP 4	APL THAILAND	American Ship Management	コンテナ船
MA/MSP 5	PRESIDENT ADAMS	American Ship Management	コンテナ船
MA/MSP 6	PRESIDENT JACKSON	American Ship Management	コンテナ船
MA/MSP 7	PRESIDENT KENNEDY	American Ship Management	コンテナ船
MA/MSP 8	PRESIDENT POLK	American Ship Management	コンテナ船
MA/MSP 9	PRESIDENT TRUMAN	American Ship Management	コンテナ船
MA/MSP 10	GREEN COVE	Central Gulf Lines, Inc.	RORO船
MA/MSP 11	GREEN POINT	Central Gulf Lines, Inc.	RORO船
MA/MSP 12	GREEN LAKE	Central Gulf Lines, Inc.	RORO船
MA/MSP 13	FAUST	Automar International Car Carrier, Inc.	RORO船
MA/MSP 14	FIDELIO	Automar International Car Carrier, Inc.	RORO船
MA/MSP 15	TANABATA	Automar International Car Carrier, Inc.	RORO船
MA/MSP 16	CHESAPEAKE BAY	First American Bulk Carrier Corp.	コンテナ船
MA/MSP 17	DELAWARE BAY	First American Bulk Carrier Corp.	コンテナ船
MA/MSP 18	ENDEAVOR	E-SHIPS, Inc.	コンテナ船
MA/MSP 19	ENDURANCE	E-SHIPS, Inc.	コンテナ船
MA/MSP 20	ENTERPRISE	E-SHIPS, Inc.	コンテナ船
MA/MSP 21	LYKES NAVIGATOR	First Ocean Bulk Carrier-I, LLC	コンテナ船
MA/MSP 22	LYKES DISCOVERER	First Ocean Bulk Carrier-II, LLC	コンテナ船
MA/MSP 23	LYKES LIBERATOR	First Ocean Bulk Carrier-III, LLC	コンテナ船
MA/MSP 24	MAERSK CALIFORNIA	Maersk Line, Limited	コンテナ船
MA/MSP 25	MAERSK COLORADO	Maersk Line, Limited	コンテナ船
MA/MSP 26	MAERSK TENNESSEE	Maersk Line, Limited	コンテナ船
MA/MSP 27	MAERSK TEXAS	Maersk Line, Limited	コンテナ船
MA/MSP 28	OVERSEAS JOYCE	OSG Car Carriers, Inc.	RORO船
MA/MSP 29	SEALAND ACHIEVER	U.S. Ship Management, Inc.	コンテナ船
MA/MSP 30	SEALAND FLORIDA	U.S. Ship Management, Inc.	コンテナ船
MA/MSP 31	SEALAND PRIDE	U.S. Ship Management, Inc.	コンテナ船
MA/MSP 32	SEALAND MOTIVATOR	U.S. Ship Management, Inc.	コンテナ船
MA/MSP 33	SEALAND COMMITMENT	U.S. Ship Management, Inc.	コンテナ船
MA/MSP 34	SEA-LAND ATLANTIC	U.S. Ship Management, Inc.	コンテナ船
MA/MSP 35	SEA-LAND DEFENDER	U.S. Ship Management, Inc.	コンテナ船
MA/MSP 36	SEA-LAND ENDURANCE	U.S. Ship Management, Inc.	コンテナ船
MA/MSP 37	SEA-LAND EXPLORER	U.S. Ship Management, Inc.	コンテナ船
MA/MSP 38	SEA-LAND INNOVATOR	U.S. Ship Management, Inc.	コンテナ船
MA/MSP 39	SEA-LAND INTEGRITY	U.S. Ship Management, Inc.	コンテナ船
MA/MSP 40	SEA-LAND LIBERATOR	U.S. Ship Management, Inc.	コンテナ船
MA/MSP 41	SEA-LAND PATRIOT	U.S. Ship Management, Inc.	コンテナ船
MA/MSP 42	SEA-LAND PERFORMANCE	U.S. Ship Management, Inc.	コンテナ船
MA/MSP 43	SEA-LAND QUALITY	U.S. Ship Management, Inc.	コンテナ船
MA/MSP 44	GREEN ISLAND	Waterman Steamship Corporation	LASH船
MA/MSP 45	ROBERT E. LEE	Waterman Steamship Corporation	LASH船
MA/MSP 46	GREEN DALE	Waterman Steamship Corporation	RORO船
MA/MSP 47	STONEWALL JACKSON	Waterman Steamship Corporation	LASH船

米国籍商船隊を維持すること、平時・有事において米国籍船と同様に米国政府所有の戦略的海上輸送船隊にも配乗可能な優れた技術と忠誠心を有する米国人船員を確保することにある。

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

船齢が若くかつ近代的な船の米国籍への移籍もMSPの重要な要素となっている。1996年の制定以来、12隻の現代の商用定期船が米国籍となり、すべてが船齢10年以下であった。さらにMSP関連法案に基づき船齢5年未満のコンテナ船3隻が米国籍となっている。補助金対象船を船齢25年の船から新造のRORO船にするケースもあった。これらの16隻の移籍は米国籍商船隊の近代化に貢献し、その競争力や有事の際の海上輸送能力を高めることにつながっている。

1999年会計年度においては、Crowley社が自社所有のコンテナ船2隻をAutomar社に、1隻をSealift社に売却し、これら3隻に付いている補助金全てを

Automar社に譲渡する申請を米国運輸省連邦海事局（Maritime Administration：MARAD）に行ったが、Sealift社に売却した1隻に関しては、それまで船舶と補助金受給権利を分離して譲渡を行うことについての明確な定めがなかったため承認が遅れ、1999年8月になってMARADの承認を得ることとなった。そのためAutomar社がMSP船とする予定だった3隻のRORO船のうち1隻は他船より1年遅れの2000年会計年度よりMSP船となることとなった。現在は当該RORO船を含めた47隻が補助金対象船となっている。

2001年のブッシュ政権発足により、MARAD予算の大半を占めるMSPの国防総省への移管、およびTitle XI of the Merchant Marine Act（造船補助制度）の廃止が取り沙汰されたが、海事関係者は両制度の現状維持を強く求めており、来年度予算では特に大きな変化はないものと予想される。

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

3・5 OECD

3・5・1 OECD 海運委員会

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は、海運委員会（MTC：Maritime Transport Committee）を設置して海運問題を討議している。同委員会にはOECDメンバー政府の運輸当局者が出席し、海運とその関連分野における自由かつ公正な海運市場形成に向け、メンバー国間の海運競争政策の整合性を図ることや、海運助成措置の削減等につき幅広い議論を行ってき

ている。

また、近年、海洋環境保全、航行安全確保の声が高まる中、MTC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の検討を行っている。

1. 2001年1月24・25日 海運委員会会合

2001年1月24・25日に、パリのOECD本部で海運委員会が開催され、日本政府からも国土交通省の

3. 国際関係

代表者が出席すると共に、当協会鈴木修国際幹事長（商船三井定航部専任部長）と園田国際企画室長もオブザーバーとして出席した。

主なテーマは、海運助成措置とサブスタンダード船対策の2点であった。このうち助成措置についてはコンサルタントが作成した各国の税制措置と船員配乗要件に関する比較分析について検討し、分析手法の不明点につき今後確認を求めることとした。また OECD 各国が行っている海運助成措置の現状につき、全般的な洗い出しを行うことが決定された。

サブスタンダード船対策については、かねてより経済的側面からの検討を行っており、今回は各関係者に対する一層の規制強化の必要性に関するコンサルタント文書を検討した。今後は OECD の Web サイトで同文書を公開し、関係者の意見を求めていくこととなった。

なお、これまで約3年間同委員会の議長を務めた国土交通省海事局園田良一氏（現労政課長）が、今回をもって退任し、新議長には米国海事局（MARAD）のブルース・カールトン次長が選出された。

また、同委員会に引き続き1月25・26日には貨物運送責任制度に関するワークショップが開催され、ヘグ／ヴィスピー・ルールやハンブルグ・ルールなど複数の国際ルールが存在している現状について、民間の専門家を交えての意見交換が行われ、席上提起された様々な意見を CMI（万国海法会）に送付することとした。

2. 定航海運競争政策の整合性促進作業について

OECD MTC では、メンバー各国の競争法上の同盟・協定等の取扱いや適用除外制度など競争政策の相違が国際海運に悪影響を及ぼす恐れがあるため、できる限り調和を図る必要があるとの観点から、メンバー国間の海運競争政策の整合を図るべく、1997年11月に「MTC Conclusions on Work on Promotion of Compatibility of Competition Policy Applied to International Liner Shipping Including Multimodal Transport with Maritime Leg」を採択した。

同 Conclusions は、OECD メンバー国間の競争政策の整合性を促進する上での基本原則等について取りまとめたもので、主要点は以下のとおりである。

- ① OECD メンバー国間の海運競争政策の整合を図る必要がある。
- ② 定航海運に関する独禁法適用除外は明確な条件の下で行われること。
- ③ 各国は、関連法規の見直しに際し、メンバー国と協議すること。
- ④ 海運を専管する行政組織の必要性を検討すること。

同 Conclusions では、「整合性促進作業の状況を4年毎に review する」としていることから、OECD 事務局は2001年6月に当協会等船主団体、荷主団体等関係者を対象にアンケート調査を実施した。これに対し、当協会は7月にそれぞれ概要以下の回答を同事務局に提出した。一方、CENSA も当協会と同趣旨の回答を提出した。

MTC Conclusions が採択された後、日本、EU、米国等で海運競争政策の見直しが行われたが、それら見直しは関連業界との協議、OECD メンバー間との法的整合性の勘案といった点につき、同 Conclusions に従って行われたと思われる。

海運競争政策の見直しを行ったいずれの政府も、船社間協定に対する独禁法適用除外制度を維持しており、これは各国政府が現状の適用除外制度の枠組みの必要性を認識し、それを支持していることを示していると思われる。

ここ数年見直しが行われた OECD メンバー国の海運競争政策は整合性が取れており、今後もその機能が維持されるべきである。

なお、同調査の結果は、2001年12月に開催される MTC 会合で報告および審議されることになっていることから、当協会はこの見直し作業を通じ、船社間協定に対する独禁法適用除外制度の維持を求めていくこととしている。

3・5・2 OECD 造船協定問題

1. OECD 造船協定問題

造船業に対する公的助成の廃止と不当廉売の防止を目的とした OECD 造船協定は、米国大手造船会社により構成される米国造船工業会 (American Shipbuilding Association) が1989年に日本、韓国、旧西ドイツ、ノルウェーの造船助成等が不正貿易慣行にあたるとして米通商代表部 (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年にわたる協議の後、1994年12月に採択された。

(「船協海運年報1996」参照)

わが国は1996年6月15日に批准書を寄託し、EU、韓国、ノルウェーもすでに批准しており、残る米国が批准すれば同協定は発効することとなっている。しかし、米国では米国造船工業会等が条約の内容に強く反対しており、議会において未だ造船協定実施法案が可決していないため、2001年9月末現在も同協定は未発効である。米国では実施法案の議会通過見通しも立てられないことから、1998年10月の造船部会において米国を除く造船協定交渉参加国がとり得る3つの選択肢 (①造船協定の放棄、②協定内容のEU、ノルウェー、わが国および韓国の4か国議定書による実施、③OECD 理事会の決定による実施) が提示され、審議が行われたが、結論が出なかった。

2000年7月6日および7日に造船部会がバリ本部で開催され、発効が遅れている造船協定の代替措置として、米国が参加できる形で2001年までに新条約を作成することで合意したものの、新条約についても米国の批准がほぼ絶望的になったことから、2001年7月の OECD 造船部会にて、米国を除いた新条約の締結を目指すこととなった。

2. 韓国造船問題

世界の造船市場においては韓国の設備増強により、船価の下落が著しい状態になっており、韓国の設備

増強の多くは金融機関からの不透明な融資により行われ、保証や赤字帳消しといった韓国政府の間接的な介入で助長されているとの疑いがもたれている。このような状況下、1999年12月より欧州委員会 (EC : European Commission) と韓国政府は造船供給能力過剰と船価の低落に特徴づけられる世界造船市場の問題解決策を見出すため交渉を重ねた結果、2000年4月10日、①韓国政府は造船分野に介入しない、②国家助成をしない、③銀行・金融機関の透明性を確保する等を内容とする合意に達した。

5月18日の欧州産業相理事会において EC が用意した造船業に関する報告書を基に議論が行われた。同報告書によると、依然として韓国においてはコスト割れの受注が行われているとのことで、同理事会はこれに対して強い懸念を表明し、EC に対して、2000年9月までに2000年4月の同委員会と韓国との合意が履行されているか否かを評価するよう求めた。これを受けて、2000年7月に第1回 EC・韓国造船協議が開催され、EC 側専門家による韓国ヤードの実地調査をすることで合意したが、2000年9月に行われた実地調査では韓国の価格慣行について公正か否か結論を出すことができず、同月に行われた第2回協議も不調に終わったことから、欧州造船工業会協議会 (CESA : Committee of the European Union Shipbuilders' Associations) は、韓国を欧州貿易規則 (TBR : Trade Barrier Regulation) に基づき EC に提訴した。

EC は TBR 提訴に基づき、改めて韓国の造船助成の実態を調査した結果、WTO の「1994年補助金協定」に反する補助金が、輸出助成および国内助成として韓国造船業に実質的に供与されていたという結論に達し、2001年6月30日までに韓国との合意が成立しない限り WTO に提訴することとした。EC は WTO 提訴と同時に、域内造船業への暫定的な助成措置を行う方針であり、2001年7月には暫定造船助成規則案が採択されたが、現在のところ同助成に反対している加盟国もあり、最終的な承認には至っていない。助成に関する加盟国合意の遅れもあり、

3. 国際関係

2001年9月末現在、ECによる韓国の提訴は未だ行

われていない。

3・6 IMOの活動

国際海事機関（IMO：International Maritime Organization）においては、2000年も引き続き広範な活動が実施された。開催された各委員会等の活動状況は次のとおりである。

なお、加盟国は2001年2月現在158カ国、準加盟国2カ国である。

1. 理事会

2000年には、第84回（6月）および第85回（11月）会合が開催され、決算・予算の審議、各委員会および各条約締約国会議の報告、職員就業規則の検討等が行われた。IMOの理事国は日本をはじめ英、米、露、伊、中、ギリシャ、ノルウェーなど32カ国で構成されており、わが国はIMOの前身のIMCO設立時（1959年）より連続して理事国に選出されている。

2. 海上安全委員会

第73回会合が2000年11月27日から12月6日まで、

また、第74回会合が2001年5月30日から6月8日まで開催され、主にSOLAS条約第Ⅱ 2章および第Ⅴ章の全面見直し、海賊対策などが審議された。

（7章 海上安全対策 参照）

3. 海洋環境保護委員会

第45回会合が2000年10月2日から6日まで、また、第46回会合が2001年4月23日から27日まで開催され、シングルハルタンカーのフェーズアウトの促進や船底防汚塗料の規制問題などが審議された。

（2章 環境対策 参照）

4. 法律委員会

第82回会合が2000年10月16日から20日まで開催され、エリカ号事故を契機とする油濁二条約の補償限度額の引き上げなどが審議された。

（4章 法務保険 参照）

3・7 当協会が加盟する主要国際団体の2000年度の活動

3・7・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の意見を取りまとめ、これを欧州・日本の先進国海運担当官会議（CSG：Consultative Shipping Group）をはじめ関係方面に開陳

し、諸問題の早期解決を図っている。

2000年度は主に次の問題について活動を展開した。

(1) 独禁法

- ・OECDにおける海運規制改革案
- ・米国下院司法委員会を中心とする独禁法適用除外制度見直しへの動き
- ・カナダ海運法（SCEA：Shipping Conferences Exemption Act 1987）改正法案
- ・オーストラリア Trade Practice Act 1974（Part

- X) 見直し
- ・タイにおける独禁法の運用問題
- (2) 米国
- ・ミシシッピー川流域港湾における排他的タグサービス協定問題
 - ・米国内国歳入庁 (IRS 883) 規則案問題
 - ・米国海事産業保護政策
- (3) OECD
- ・WTO 海運自由化交渉
 - ・定航海運競争政策の OECD メンバー間整合性促進状況調査
 - ・サブスタンダード船排除への取り組み
 - ・Cargo Liability に関するワークショップ
- (4) その他
- ・TAX Ad Hoc Group を設立し、国際課税および税制問題への対応を開始
 - ・CENSA の将来

3・7・2 ICS

国際海運集会所 (ICS : International Chamber of Shipping) は、CENSA が海運政策問題を扱っているのに対し、主として技術的および法律的な問題を扱っており、IMO に対する民間団体としての機能を有している。2001年4月現在、34カ国の船主協会を中心とする36団体が正会員として加盟しているほか、8つの準会員が存在する。

2000年度に取り上げられた主な事項は以下の通りである。

- (1) “ Erika ” 号事故に関連するシングルハルタンカーのフェーズアウト
- (2) 油濁責任および損害賠償

- (3) バンカー油濁損害に対する賠償
- (4) 法務保険問題
- (5) ISM コード
- (6) 船級協会の責任
- (7) ポート・ステート・コントロール
- (8) 大気汚染防止
- (9) タンカー “ Castor ” 号事故後の地中海における入港拒否
- (10) バラスト水排出規制
- (11) 船底防汚塗料
- (12) 船舶リサイクルリング
- (13) 海賊および武装強盗
- (14) 密航者
- (15) パナマ／スエズ運河

3・7・3 ISF

ISF (International Shipping Federation : 国際海運連盟) は、海上労働問題に関し国際的な視野で検討を行なうことを目的とする国際船主団体であり、2001年5月現在34ヶ国の船主協会で構成されている。

ISF の第105回理事会および2001年度年次総会が2001年5月10日英国で開催された。両会合での主な検討事項は次のとおりである。

- (1) BIMCO／ISF 船員国際需給調査について
- (2) STCW95条約とホワイトリストについて
- (3) 労使問題に関する ISF の対応について
- (4) ILO 統合条約、労働時間、最低賃金について
- (5) 船員の補償問題に関する IMO／ILO の対応について
- (6) ITF への対応について

4 法務保険

この章のポイント

- ・99年のタンカー「エリカ号」事故を契機に、IMO 法律委員会で現行の油濁二条約の補償限度額の約50%引き上げが合意された。さらに IOPC Fund ではワーキンググループを設置し、油濁補償体制の見直しについて現在、検討が続いている。
- ・「燃料油による汚染損害についての民事責任に関する国際条約」（バンカー条約）が採択された。

4・1 海事法務関連問題

4・1 海事法務関連問題

4・1・1 油濁補償問題

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

この油濁二条約のうち、CLC は船舶（タンカー）の貨物である重油等の流出によって生じた油濁損害について船主の無過失責任、責任限度額、強制保険の付保を定めた条約である。一方、FC は荷主の責任負担についての条約で、タンカーから油を受け取った荷主の拠出金を基に設立された国際油濁補償基金（IOPCF = International Oil Pollution Fund）によ

る被害者に対する補償を行うことを定めたもので、1969年の CLC (69CLC) は1975年に、また1971年の FC (71FC) は1978年にそれぞれ発効している。

その後、1992年に至り両条約の発効後約15年が経過し、大規模な油濁事故への補償が十分に果たせなくなったことから、両条約の限度額引上げを主要内容とする改定議定書（1992年の CLC = 92CLC および1992年の FC = 92FC）が採択され、1996年5月にそれぞれ発効した。

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

なお、2001年4月1日現在の締約国は、わが国を含め、92CLC : 59カ国、92FC : 55カ国である。

（資料4 1参照）

1. 92CLC/FC 補償限度額の引き上げ

1999年12月、マルタ籍タンカー「エリカ号」（19,666 G/T）がフランスのブルターニュ沖で重大な油濁損害事故を引き起こした。この事故の損害額が油濁二条約の補償限度額を大きく超えることが予想されることから、被害を受けたフランスをはじめ EU 内

4. 法務保険

〔資料4 1〕 新旧油濁二条約締結国一覧表

2001年4月1日

国名	69 CLC	71 FC	92 CLC	92 FC	国名	69 CLC	71 FC	92 CLC	92 FC
アルバニア					リベリア				
アルジェリア					ルクセンブルグ				
アンティグア・バーブダ					マレーシア				
オーストラリア					モルジブ				
バハマ					モザンビーク				
バレーン					オランダ				
バルバドス					ニュージーランド				
ベルギー					ニカラグア				
ベリーズ					ナイジェリア				
ベニン					ノルウェー				
ブラジル					オマーン				
ブルネイ					パナマ				
カンボジア					バプアニューギニア				
カメルーン					フィリピン				
カナダ					ペルー				
チリ					ポーランド				
中国(*)					ポルトガル				
コロンビア					カタール				
コモロ					韓国				
コスタリカ					ロシア				
コートジボアール					セントビンセント				
クロアチア					サント・プリンス				
キプロス					セネガル				
デンマーク					セイシェル				
ジブチ					シエラレオネ				
ドミニカ					シンガポール				
エクアドル					スロベニア				
エジプト					南アフリカ				
赤道ギニア					スペイン				
エストニア					スリランカ				
フィジー					スウェーデン				
フィンランド					スイス				
フランス					シリア				
ガボン					トンガ				
ガンビア					トリニダード・トバゴ				
グルジア					チュニジア				
ドイツ					ツバル				
ガーナ					アラブ首長国連邦				
ギリシア					英国				
グアテマラ					ウルグアイ				
グレナダ					バヌアツ				
ガイアナ					ベネズエラ				
ホンデュラス					イエメン				
アイスランド					ユーゴスラビア				
インド									
インドネシア									
アイルランド									
イタリア									
日本									
ジャマイカ									
カザフスタン									
ケニア									
クウェート									
ラトビア									
レバノン									
					合計	56	32	59	55

出所 ITOPF (International Tanker Owners Pollution Federation Limited) 資料 (注) 既締結国

(*) 香港特別行政地区については、92年基金条約加盟国の地位が与えられている。

で現行体制の見直しを開始された。

また、これに並行する形で現行の油濁二条約の補償限度額を改定する案が英国等14カ国より IMO 法律委員会に対し提出され、イタリア等5カ国もこれに合流することとなった。

これを受け、2000年10月16日～20日に開催された IMO 第82回法律委員会 (於：ロンドン IMO 本部) では、同改定案について審議が行われた。

まず、共同提案国を代表して英国より改定の趣旨について説明があった。これによると、将来の貨幣価値の低下を考慮した上で引上げを行うことができるとする条約の規定に従い計算すると50.36%から79.09%の幅で引上げが可能であると考え、すべての条約締結国と関係する業界と非公式に打合せた結果、広範な同意を得て最速に引上げを実現するためには50.36%の引上げ幅が妥当ではないかとの説明があった。

引上げ幅の検討に際しては、二条約には事故の経験、インフレーション率および保険コストへの影響を考慮すべきと規定されているが、これらの観点から国際油濁補償基金およびP&Iクラブより主に過去の経験に基づいた補足的説明があり、特にP&Iクラブからは補償限度額を引上げて当面保険コストへは影響が及ばない、との発言があった。

引上げ率については諸案あったが、議長は最終的に日本の提案に基づき、統一した数字を使用することの是非を求め、討議の結果、油濁二条約の規定に則り、統一した引上げ率を適用し、新たな引上げ額を次のとおりとすることが合意された。

また、限度額の引上げは2003年11月1日からの発効が予定されている。

[92CLC]

・ 5,000G/T を超えない船舶の最低補償限度額

現行.....300万 SDR、改定.....451万 SDR

・ 5,000G/T を超え、135,119G/T (現行140,000 G/T) までの船舶の1G/T当たりの追加補償限度額

現行.....420万 SDR、改定.....631万 SDR

- ・ 135,119G/T (現行140,000G/T) を超える船舶の
最高補償限度額

現行.....5,970万 SDR、改定.....8,977万 SDR

[92FC]

- ・ 船主プラス油濁補償基金の補償限度額

現行..... 1億3,500万 SDR

改定.....21億 300万 SDR

- ・ 3カ国の油輸入量が年間6億トンを超えた場合の
補償限度額

現行.....21億 SDR、改定.....31億74万 SDR

2. 「任意の追加補償制度」等の動き

上述の通り、エリカ号事故を契機として92CLC/FCにおける補償限度額は約50%引上げられ、2003年10月から船主の責任限度額は8,977万 SDR (約140億円)、国際油濁補償基金の補償限度額は2億300万 SDR (約316億円) となることとなった。

しかし、50%の引上げでは不十分であると考える EU では、2000年12月に欧州油濁補償基金 (COPE Fund = Compensation for Oil Pollution Damage in European Waters) の設立構想が発表された。その主な内容は、EU 域内で発生した油濁事故について92CLC/FCの補償限度額を超えた額を補償するというもので、その補償額は92CLC/FCの補償額と合わせて10億ユーロ (約1,110億円) となっている。

同基金については、拠出者はEUの油受取人となっているが、その一方で、船主責任の制限権を行使しにくくする内容となっているほか、すでに改定された92CLC/FCについても再度見直すべきとの意見を付しており、現在、欧州議会等において検討が行われている。

一方、こうしたEUにおける油濁補償体制の見直しの動きと並行して、92FCにおいても油濁補償体制の機能の見直しに関するワーキンググループが設置された。同ワーキンググループは、2000年7月、2001年3月および6月と延べ3回開催され、英国をはじめとする国々によって共同提案された「任意の追加補償制度」等について検討が行われた。

同ワーキンググループの第2回および第3回会合の審議概要は次の通りである。

- (1) 油濁補償体制の機能の見直しに関する W.G. 第2回会合 (2001年3月12日~15日)

前回会合に引き続きカナダのポップ氏が議長を務め、英国等7カ国共同で提案された「任意の追加補償制度の設立」等を中心として、船主責任に関して次の通り審議が行われた。

1 補償限度額の見直し

デンマークより「任意の追加補償制度の設立」および「補償限度額改定期間 (現行11年) の短縮」に関する7カ国 (豪州、カナダ、デンマーク、オランダ、ノルウェー、スウェーデン、英国) 共同提案の趣旨説明が行われた。同提案は、より高額な補償を望む参加国を対象に、現行の92CLC/FCへの追加補償を行おうとするもので、参加国内の油濁事故のみに適用するものである。

またフランス、韓国等より補償限度額引上げに関する提案について説明が行われた。

これら提案に対して日本をはじめスペイン、ギリシャ、シンガポール等からは、2000年10月に補償限度額の50%引上げに合意したばかりであり、さらなる限度額の引上げの必要は無く、引上げには反対である旨の意見が表明された。

しかしながら、限度額の引上げを求める声が大勢を占めたため、共同提案国が次回 W.G. で「任意の追加補償制度」について具体的な提案を行うこととなった。

2 船主責任制限阻却事由の見直し

フランスより船主の責任制限権の行使を制限しようとする提案がなされた。現行の阻却事由は、被害者救済の観点から保険のキャパシティを最大限に利用するために設定したものである点等が確認されたことから現行制度が維持されることとなった。

3 タンカーの質に応じた限度額の設定

オランダより、質の高いタンカーの使用を促

4. 法務保険

進するため経済的インセンティブの導入が必要であるとの趣旨説明が行われ、わが国を含め多くの国がこの考え方について原則支持した。

しかし、油濁補償制度を複雑にすることは避けるべきであり、船舶の安全性の確保についてはIMO等の安全性を検討する場で審議すべき事項であるとの意見が大勢を占め、今後は実行可能性のある提案を待って検討を進めることとなった。

4 環境損害に関する補償の拡大

スウェーデンより環境損害に対する補償の拡大に関する7カ国による共同提案について説明が行われた。わが国は環境損害の対象拡大には反対の立場を主張したが、多くの国が条約改定や環境損害の定義を改定しなくとも、例えば環境アセスメント調査（流出した油が回収されたかについて行われる調査等）を補償の対象とすることが可能であるとの合意に達したため、提案国は次回会合に向け決議案を詰めることとなった。

(2) 油濁補償体制の機能の見直しに関する W.G. 第3回会合（2001年6月25日～19日）

1 「任意の追加補償基金」の設立提案について

前回会合に引き続きカナダのポップ議長の下、まず、先の7カ国にフランス、ドイツ、フィンランド、ポーランド、アイルランドを加えた12カ国が、新たに荷主のみを拠出者とする「任意の追加補償基金」設立の提案を行った。これは第2回W.G.で提案された「船主／荷主双方による任意の追加補償基金」から、荷主のみを拠出者とするスキームに変更したものである。

その後、共同提案国を代表してデンマークが基金条約の改正議定書案の趣旨説明を行った。

引き続き国際P&Iグループより、荷主／船主の補償分担のバランスを維持するため、自主的に「ボランティアベース

の小型船（約2万G/Tまで）の船主責任限度額の引上げ」を行うとする提案について説明が行われた（資料4-2参照）。

これらの提案等について、各国政府および各業界団体が概要次のとおり意見を述べた。

[各業界団体意見]

ICS（International Chamber of Shipping = 国際海運会議所）は、国際的な制度としての「任意の追加補償基金」の設立提案を支持するとともに、「ボランティアベースの小型船の引上げ」についても荷主／船主の責任分担のバランスを維持する観点からこれを支持し、長期的な観点からは荷主／船主の負担割合が崩れた場合には、定期的な補償限度額の見直しが検討されるべきとの意見を表明した。

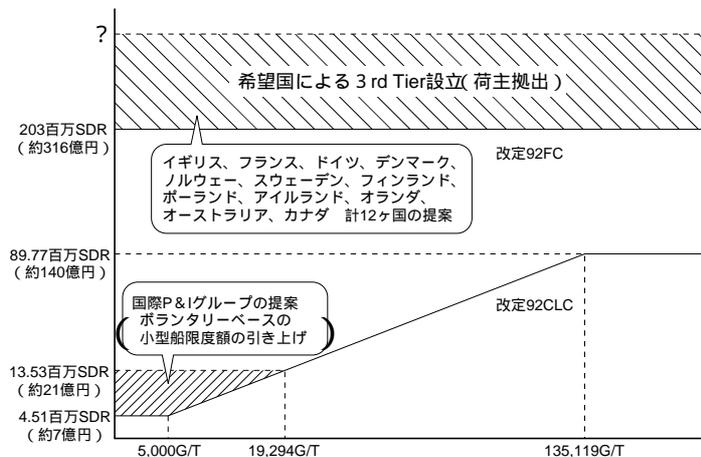
また、OCIMF（Oil Companies International Marine Forum = 石油会社国際海事評議会）も「任意の追加補償基金」を支持するとともに、国際P&Iグループによる「ボランティアベースの小型船の引上げ」の提案を歓迎する意向を示した。

[各国政府意見]

わが国からは、「任意の追加補償基金」の内容につき概要次の点を指摘した。

- ・同基金が真に各国に開かれた制度になるためには、

[資料4 - 2] 油濁二条約の変更スキーム



(SDR：国際通貨基金IMFの特別引出し権、ISDR = 150円で計算した)

キャッピング制などの負担平準化方策の導入を検討すべきである。

- ・改正議定書案には、抛出方法、抛出額の計算方法等の具体的な規定がないため、提案内容が不明確である。
- ・基金条約は「任意の追加補償基金」のような新たな基金の創設を想定していないため、もしこれを導入するのであれば、条約改正議定書による対応は不相当であり、新たな条約を作るべきである。韓国からは「任意の追加補償基金」の設立については原則支持するが、当面加入の意思はないこと、「ボランティアベースの小型船の引上げ」についてはより具体的な内容を示す必要があることが指摘された。

また、イタリアが「任意の追加補償基金」の設立について反対を表明した。

その他の多くの国からは、本提案に対して賛成の意が示されるとともに、共同提案国を中心に同基金の早期創設を求める意見も出された。

その後、議定書案の抛出者の定義など基本的な条項について検討が行われ、これを踏まえて事務局より再改定案が提示された。

同案については、今後さらに検討を行った上で2001年10月開催の92年基金総会に提出されることとなった。

同総会において承認されれば、IMO に付託されることとなり、早ければ2002年中に外交会議が開催される運びとなる。

2 その他の議題

フランスより補償の対象として経済的損失のみならず環境に対する損害も認めるよう提案がなされたが、環境損害に対する補償は、条約が想定する補償対象を超えることとなり、その対象を拡大するためには条約改正が必要なことから、長期的に検討する課題とした。

その上で、スウェーデンが提案した環境損害の評価方法については、10月の総会に向けてさ

らなる精査を求めていくこととなった。

なお、同 W.G. は CLC 限度額の見直し等の長期的な課題などを検討するため、今後も継続することを92年基金総会に勧告することとなった。

3 国際油濁補償基金

国際油濁補償基金には、71FC に基づく1971年国際油濁補償基金(71年基金)と、92FC に基づく1992年国際油濁補償基金(92年基金)の2つの基金が設立されている。

これら基金の総会および理事会が、2000年10月23日～27日の間ロンドンのIMO 本部で開催された。

この会合は、前週のIMO 法律委員会で油濁二条約の限度額が改定された直後であり、今後の油濁補償制度の見直しに関するフランス等欧州各国の対応が注視される場所であった。

議題は多岐にわたったが、各会議における主要な審議概要は以下のとおりである。

(1) わが国からの出席者

政 府 代 表：谷川成蹊大学名誉教授、落合東京大学法学部教授
奈良平在英大使館参事官、金子海上交通局総務課油濁補償対策官

石油海事協会：常木専務理事

当 協 会：佐藤関連業務部課長代理

(2) 主要議題

1 92年基金総会

1) 92CLC/FC 補償限度額の引上げについて

第82回 IMO 法律委員会において、92CLC/FC 限度額の50.37%引上げが採択され、締約国の4分の1以上が2002年4月30日までにIMO に反対を表明しなければ、同改定は2003年11月1日に発効することとなる旨、事務局より報告がなされた。

2) 油濁補償体制の機能の見直しに関するワーキング・グループについて

2000年4月開催の臨時総会においてフランスの緊急提案により、油濁補償体制の機能の

4. 法 務 保 険

見直しに関するワーキング・グループの設置が決定された。同ワーキング・グループの議長より、2000年7月の会合において検討すべき事項として次の項目をリストアップした旨の報告がなされた。

クレームのランキング

条約の画一的な適用

油量報告義務違反への制裁

基金の解散、清算

補償限度額

油輸送船舶の質を考慮した拠出金の割当て
環境損害

同ワーキング・グループの今後のあり方について検討した結果、MANDATEを次のように変更した上で引続き活動を行うこととし、2001年3月12日の週および6月25日の週に開催することが決定された。

- ・92CLC/FC 補償体制を改善する必要性やその可能性について、意見交換を行う。
- ・ワーキング・グループが補償体制の改善の目的で重要と考える問題について検討を継続するとともに、これらの問題について適切な勧告を行う。
- ・次期定期総会に作業の進捗状況について報告するとともに作業の継続に関する勧告を行う。

3) 船舶の定義

99年の総会においてワーキング・グループが報告した次の船舶の定義が承認された。

- ・持続性油を輸送した後の船舶（鉱油兼用船、持続性油／非持続性油兼用タンカーを含む）は、持続性油の残油のないことを証明しない限り、全ての鉱油において条約の対象となる。

4) 次期理事国の選出

大規模拠出国：カナダ、仏、独、日本、オランダ、ノルウェー（議長）、シンガポール

そ の 他：アルジェリア、オーストラリア、クロアチア、アイルラン

ド、ラトビア、マーシャルアイランド、バヌアツ、ベネズエラ（副議長）

2) 92年基金理事会関係

1) NAKHODKA

支払いのレベルを補償決定額の70%から80%に引き上げることが決定された。

2) ERIKA

現時点で被害総額を予測することが困難なことから、支払いのレベルを50%に留めることとし、2001年1月の理事会で再度検討することとなった。

3) その他

その他5件の油濁事故について、事故内容、クレームの査定状況等について、審議・報告が行われた。

3) 71年基金総会（定足数に達せず、ADMINISTRATIVE COUNCIL が代行した）

1) 71FC の失効

事務局長より、71FCの失効に関して次のとおり報告があった。

2000年9月25日～27日の間、IMOにおいて外交会議が開催され、71FCを改定する議定書が採択された。同議定書は71FCの失効要件を緩和するもので、次の場合に失効することとなった。

- ・加盟国が25カ国未満になったとき、または
- ・加盟国の総拠出油量が1億トンを下回った時点から1年後

既に総拠出油量は2001年6月のインドの脱退により1億トンを割っており、また、2002年5月にはUAEが脱退するため加盟国数が24カ国となることから、遅くとも2002年夏までには71FCは失効する予定である。

また、失効までの間に大事故が発生した場合、インド等大規模拠出国の脱退により、71年基金が十分な補償を果たせない恐れがあることから、71年基金は、保険を手当すること

を決定した。

2) その他

BRAER、SEA EMPRESS および NAKHODKA 等の油濁事故に関する事故内容、クレームの査定状況等について、審議・報告が行われた。

4. 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、国土交通省関係拠出団体として2000年度も財政面および運営面での協力を行った。

4・1・2 船舶燃料油による汚染に対する賠償

IMO 法律委員会においては、近年、船舶燃料油による汚染に対する賠償を主要議題の一つとして検討してきた。

従来、タンカーに関しては、その積荷である原油および燃料油である重油双方の油濁事故について、「油による汚染損害についての民事責任に関する国際条約 (CLC)」および「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 (FC)」のいわゆる油濁二条約による補償体制が確立されていたのに対し、タンカー以外の船舶の燃料油による油濁事故については「海事債権についての責任の制限に関する条約 (LLMC)」の枠内で対処していたからである。

このため、1996年10月に開催された IMO 第74回法律委員会以来、これら損害に対して確実な賠償を確保する観点から、保険の強制化を主目的とした「燃料油による汚染損害についての民事責任に関する国際条約」(International Convention on Civil Liability

for Bunker Oil Pollution Damage、通称バンカー条約)案が検討されてきた。のべ9回の検討を経て同条約の内容がほぼ固まったことから、同条約案を採択するための外交会議が2001年3月19日~23日の間、ロンドンのIMO本部で開催され、採択された。同外交会議の概要は次のとおりである。

[わが国からの出席者]

政府代表：島内在英日本大使館公使、谷川成蹊大学名誉教授、奈良平在英日本大使館参事官、加藤国土交通省海事局外航課総括補佐官

東京海上火災保険：井口上コマーシャル損害部専門次長

当協会：成定法規専門委員(日本郵船法務保険グループ長)、梅本関連業務部長

会議は、まず総会議長にガーナの Aggney-Orleans 氏を、また全体会議の議長にカナダの Popp 氏を選出し審議に入った。

全体会議での主な論点は次のとおりである。

1. 責任主体者および強制保険付保義務主体者の関係

本条約はバンカー流出油時、被害者への賠償を確実なものとするため、船主に強制保険の付保義務を負わせる措置を講ずることを最大の目的としている。その責任主体者と強制保険付保義務者との関係については、責任主体者を船主として定義されている船舶所有者、裸傭船者、管理人ならびに運航者とする一方、付保義務主体者は登録船主のみとされたため、両主体者は必ずしも一致しないこととなった。

このため、事故が起こった場合の責任関係は、被害者は上記のいずれの船主(船舶所有者、裸傭船者、管理人ならびに運航者)にも賠償請求ができることとなるが、仮に強制保険を付保している登録船主が第一次的に賠償に応ずることとなったとしても、条約は「本条約とは別に存在する船主の請求権を害するものではない」と規定しているところから、この

4. 法務保険

登録船主は第二次的にこの損失分を真の原因者に求償することとなり、結局、全関係者は個別に付保措置を講じておかななくてはならないこととなる。

2. 責任制限

本条約は船主に厳格責任を課しているものの、条約そのものは船主の責任の制限権を明示しておらず、制限の枠組みについては「1976年の海事債権についての責任の制限に関する条約(LLMC)」あるいは同様な責任制限を規定する国内法を援用できるとしている。

従って、燃料油による汚染損害もLLMC等に基づいて形成された制限基金の枠内で処理されることとなる。

3. 防除措置者に対する免責

燃料油汚染の拡散防止／迅速処理のためP&Iクラブ等関係業界から防除措置者は免責とするよう提案があったものの、会合では考え方には理解を示しつつも、条約には盛り込まないこととなり、代わりに、英国等の提案により、条約加盟時に国内的措置によりカバーすべし、との決議案が採択された。

4. 強制保険付保義務対象船舶

強制保険付保を義務付ける船舶は何総トン以上とするかについて議論が行われた。

環境保全を重視するオーストラリア等からは400総トン以上を提案するなど小型船も対象とするよう主張があった。しかし、本条約は貨物油を輸送しているタンカー以外の全ての船舶を適用対象としており、また一定以上の大きさの船舶に対しては賠償資力証明書を政府が発給し、これを本船に備え付けることを求めている。このため、範囲を拡大すると行政的負担が増すこととなり、条約の実効性が薄まる恐れも出てくるため、香港は5,000総トンを提案するなど、ある程度の大型船以上を対象とすべし、との意見も多数あった。

議長提案を基に調整した結果、最終的に次のとお

りとなった。

- 1 1,000総トン以上の船舶を対象とする。
- 2 但し、領海(12海里)内のみを航行する船舶は除く。

この結果、わが国の場合、内航船のほとんどは対象外となるものの、例えば東京／小笠原間航路に従事する船舶では、領海／公海／領海を航行することとなるため、内航船といえどもこの船舶が1,000総トン以上の場合には付保義務が生じることとなる。

全体会議では、フィリピン等島嶼国は同様の運航形態の船舶が多いことから、領海ではなく排他的経済水域(EEZ)まで拡大すべしとの主張があったが、最終的な議長提案でもあったことから、認められなかった。

5. 発効要件

締約国数については、universal applicationの観点からより多くの国数を持ち出す国、一定国プラス一定トン数を主張する国、あるいはLLMC型の12～15カ国を求める国と意見は分かれたが、発効要件到達後の発効までの期間については12ヵ月とする意見が支配的であった。

これらの意見を基に議長を中心とした非公式会合で調整した結果、100万総トン以上の船舶を所有する国5カ国を含む18カ国が加盟した1年後に発効する、との議長提案が示され、会議はこれを受け入れることとなった。

6. その他決議案の採択

その他、1996年LLMCへの早期移行の促進、またバンカー条約施行に当たっての途上国への技術支援の二つの決議案が採択された。

この条約の成立により、現行のCLC/FCと相俟って船舶による油濁事故に対しては国際的な補償体制が整うこととなるが、この条約が発効した場合でも、日本船社の関係船はP&I保険に加入していることから、政府からの賠償資力証明書の取得に伴う手続きは新たに発生するものの、実質的な問題は生

じないであろうと考えられる。

4・1・3 IMO 法律委員会

国際海事機関（IMO = International Maritime Organization）法律委員会では、海事法務に関する条約の策定および見直し等について審議を行った上で外交会議を開催し、それらを採用している。

近年の同委員会における主要議題としては、1 油濁補償体制の見直し（4・1・1参照）、2 船舶燃料油による汚染に対する賠償（4・1・2参照）、3 船主の第三者責任等に係る金銭的保証の提供、4 海難残骸物除去に関する条約案が取り上げられている。

第82回法律委員会（2000年10月16日～20日、於：ロンドン IMO 本部）における3および4に関する審議状況は次のとおりである。

なお、同委員会は、通常、年2回春と秋に開催されているが、2001年春の会合は、バンカー条約採択のための外交会議となった。

1．船主の第三者責任等に係る金銭的保証の提供

船客に発生した損害クレームの担保方法の確立を目指して、「1974年の旅客およびその手荷物の海上輸送に関するアテネ条約」の改定が検討されており、ノルウェーから、個々の国が国内法によって条約の補償額より高いか、あるいは無制限の責任を問う法律を定めることができることとし、海難事故に関しては厳格責任とし、その他事故については運送人に立証責任が存在する過失責任とすること、また、それをカバーする強制保険については、1船毎とするのか1船客毎とするのか検討してはどうかとの提案があった。

討議の結果、海難事故については厳格責任を原則

とすることが決定されたが、海難事故以外の事故に関しては、現行のアテネ条約と異なり運送人に立証責任を負わせる過失責任とする点につき意見が分かれ、さらに検討していくこととなった。

旅客の死傷に関する補償限度については、わが国政府はかねてより無制限が望ましいとの提案を行ってきたが、ノルウェーと日本との妥協の結果、両国共同で「締約国は自国で独自の法律を適用することにすべき」との提案を行い、承認された。

強制保険の制限額設定の要素（1航海か1船客か）および制限額に関しては、各国よりさまざまな意見が出されたものの結論を出すまでには至らず、さらに検討することとなった。

管轄権に関しても、原告の住所（domicile）または永続的な住所（permanent residence）が存在する国の裁判所に関する妥当性を巡って議論されたが、結論は持ち越されることとなった。

また、アテネ条約改定に係る外交会議の開催時期については、2002/2003年の期間での開催をIMO理事会に勧告することが決定された。

2．海難残骸物除去に関する条約案

海難残骸物の除去に関する条約案については、オランダより、条約案の検討が進んでいることから2002/2003年の期間に採択のための外交会議を開催してはどうかとの提案があったものの、審議の結果、2004/2005年の期間での開催を目指すこととなった。

また、金銭的保証を条約に取り入れるか否かがキーポイントであるとの認識から、その議論に資するため、国際P&IグループおよびIUMI（国際海上保険連合）に海難残骸物除去に関して、どのような保証が可能か次回法律委員会に報告書を提出するよう要請した。

5

港湾諸手続きの簡易化とIT化問題

この章のポイント

・首相を本部長とする「IT戦略本部」が策定した「e-Japan 重点計画」や「新総合物流施策大綱」に国際物流の効率を大幅に改善することが盛り込まれたが、当協会は引き続き、関係省庁等に対し、提出書類を徹底的に見直しの上で関係省庁を横断するシステム化を図るべきとし、真のワンストップサービスの実現に向けて、働きかけを行う。

わが国は諸外国に比べ輸出入・港湾諸手が煩雑であるため、利用者は時間的かつ経済的コストを多大に強いられている。このため、結果として物流の円滑化が阻害されている。

このような状況を改善するため、政府は1997年4月、「総合物流施策大綱」を閣議決定した。同大綱は、規制緩和の推進、社会資本の整備および物流システムの高度化を柱とし、特に物流システムの高度化のために「国及び地方公共団体が輸出入、出入港等の行政手続において率先して情報化によるペーパーレス化及びワンストップサービスの実現に取り組む」とともに「既存の通関情報処理システム等との連携を図ることにより、輸出入及び港湾諸手続のペーパーレス化及びワンストップサービスの実現を目指す」旨の方針が示されている。

これを受けて1999年10月、大蔵省（現：財務省）関税局の通関情報処理システム（Sea-NACCS）が更改されるとともに、運輸省（現：国土交通省）港湾局の港湾 EDI システムも新たに稼働した。また2001年度中には両システムが接続され、「入／出港届」のように共通する手続については、同一の回線・端末を使用して1回の入力ですべての手続が可能となるよう所要の措置を講ずることとされている。

その後、2001年3月には、小泉首相を本部長とするIT戦略本部において「e-Japan 重点計画」が取りまとめられた。本計画においては、「現行の提出書

5・1 ワンストップサービス実現への取り組み

類を徹底的に見直し、標準化を実施するとともに、他府省と重複するもの、また単なる参考資料として提出を求められているものについては、一本化あるいは廃止を検討する。また、申請手続フォーマットの集約化を検討する」こととされた。さらに、同年5月には「新総合物流施策大綱」が策定され、港湾の24時間フルオープン化、輸出入／港湾諸手続の電子化ならびにワンストップ化等を進め、国際港湾物流の効率を大幅に改善することが盛り込まれている。

このような動きに対し、当協会は港湾物流委員会を中心に検討・活動を行い、今年度も関係官庁に提出書類の徹底的な見直しを働きかけるとともに、将来的には一元的な申請が可能となるよう、真のワンストップサービスの実現についても併せて働きかけを行っている。

今年度の活動概要は、以下のとおりである。

5・1 ワンストップサービス実現への取り組み

現行の港湾・輸入手続は煩雑であり、かつ、膨大な書類・資料が必要である。また「入／出港届」や「乗員名簿」等のように関係省庁で重複する書類もある。このことから、当協会は、ペーパーレス化にあたっては現行書類を徹底的に見直し、一元化あるいは廃止する等手続の一層の簡素化を図るべきであり、その上で諸手続の一括申請を可能ならしめるよう地方自治体も含めた関係官公庁を横断するシステムを創設する等、真のワンストップサービスの実現を図るべきであるとして、経団連とともに関係省庁に積極的に働きかけを行った。

2001年4月現在の港湾における船舶に関わる諸手続のIT化の状況は概要以下のとおりである。

(資料5 1参照)

- 1 港湾EDIシステム...港長・港湾管理者(国土交通省)
 - ・1999年10月稼動。
 - ・対象業務：入／出港届、係留施設等使用届(危険物荷役許可申請書関係手続について、2000年10月末より横浜港で試験的に実施されている。)
 - ・2001年度中を目途にSea-NACCSとの連携が図られる予定。
- 2 通関情報処理システム(Sea-NACCS)...税関(財務省)
 - ・1991年10月京浜港に導入、1999年10月に機能拡充(更改)。
 - ・対象業務：入／出港届、船舶基本情報(船舶資格証書、国籍証書等を含む)、船舶運航情報(入出港予定情報、乗組員情報、船用品情報等を含む)、乗員名簿、乗客名簿、積荷目録等、輸出入貨物についての税関手続全般。
- 3 出入国手続等...入国管理事務所(法務省)
 - ・2002年度稼動を目途に乗員上陸許可手続を

IT化する「乗員上陸許可支援システム(仮称)」の開発が行われている。

- 4 検疫等...検疫所(厚生労働省)
 - ・船舶の検疫に関連するシステム構築等の発表はない。
- 5 貨物の輸入手続等の関係システム
 - ・厚生労働省「輸入食品監視支援システム」および農林水産省「輸入植物検査手続電算処理システム」、「動物検疫検査手続電算処理システム」は1997年より実施され、すでにSea-NACCSと接続されている。
 - ・経済産業省「外為法輸出許可・承認システム(JETRUS)」は1999年12月より稼動しており、2002年度を目途にSea-NACCSと接続される予定である。

資料5 1のとおり、船舶に関わる諸手続の多くは、まだIT化が図られていない。また省庁の枠組みを超えたグランド・デザインが描かれることなく、これらの諸手続全てがIT化されたとしても、真のワンストップサービスの実現は難しい状況にある。すなわち、複数の省庁に提出している「入／出港届」は、書類上のフォーマットは各省庁とも税関様式に統一されているが、Sea-NACCS上のフォーマットはより簡素化されており、港湾EDIシステム上のフォーマットとはすでに異なっている。したがって、現状のままでは単に両システムが連携(回線を接続)されても一元化は実現されず、それぞれに手続せざるを得ない状況になりかねない。

利用者が求めているワンストップサービスの姿は、全ての輸出入・港湾諸手続を統合し、1回の入力・送信によって複数の申請を行うことができる、いわゆるシングルウィンドウのシステムであり、これはシンガポールや香港をはじめとしてすでに多くの国が実施している。ワンストップサービスは港湾のソ

【資料5 1】 船舶に関わる諸手続のIT化の実施状況

2001年4月現在

港長（海上保安庁）	港湾管理者（地方自治体等）	税関（財務省）	入国管理事務所（法務省）	検疫所（厚生労働省）
港湾 EDI システム	Sea-NACCS	システムなし	システムなし	システムなし
入港届 出港届 係留施設使用届 乗員名簿 航路通報 錨地報告書 移動届、移動許可申請書 夜間入港許可申請書 停泊場所指定願 危険物荷役許可申請書 危険物運搬許可申請書 大型タンカー入出港予定表 危険物貨物一覧表 荷設計画書 警戒船名作業時間報告 停泊場所指定願 工事、行事、作業許可申請書 係留施設使用届省略許可申請書 修繕届 進水、入渠、出渠届 錨地指定報告書 竹木材水上荷卸いかだ運行係留許可申請書 入出港届省略許可申請書 航海実歴書 航海実歴認定申請書 入出港記載事項証明申請書 曳航作業許可申請書	岸壁けい船浮標使用願（船舶） 入港届 出港届 係留施設使用届 入出港移動予定船動静・水先人・曳船手配依頼書 時間・水先人・曳船変更届 私設埠頭入港・移動船（水先人・曳船）手配申請書	船舶基本情報（含む船舶資格証書、国籍証書等） 船舶運航情報（含む入出港予定情報、乗組員情報、船用品情報等） 入港通報 入港届 出港届 乗員名簿（乗組員氏名表） 乗客名簿（旅客氏名表） 積荷目録 同訂正願 船用品目録 とん税及び特別とん税納付申請書 外国貨物の仮陸揚届 執務時間外貨物の積卸許可申請書 貨物の指定地外積卸許可申請書 外／内国貨物船用品（機用品）積込承認申告書 同積込期間延長承認申告書 同受払に関する帳簿 同亡失届 輸出輸入託送品申告書 乗組員携帯品申告書 携帯品、別送品申告書（和・英文） 船長陳述書 外国貨物船移動届 不開港出入許可申請書 不用、残存船（機）用品等輸入取卸申告書	入港通報 入港届 出港届 乗客名簿 乗員名簿 乗員名簿（数次上陸用） 執務時間外審査願書 乗員上陸許可申請書 緊急上陸許可申請書 数次乗員上陸許可申請書 寄港地上陸（通過上陸）許可申請書 別添報告書 身元保証書 上陸期間延長申請書 上陸許可書紛失届 行動範囲拡大の申請書 特例上陸許可書再発給願書 特例上陸許可者出国届 乗員上陸許可者到達報告書 乗員上陸許可期間延長申請書 遭難上陸許可申請書 乗員雇用届 入港日時変更届 船名変更届 運送業者変更届	入港通報 入港届 乗員名簿（乗組員氏名表） 乗客名簿（旅客氏名表） 積荷目録 無線検疫電報送達書 船舶（衛生、検査、駆除、免除）証明書 ねずみ駆除（免除）検査申請書

(注) 1. システム化されているのは、港長・港湾管理者の港湾 EDI システムおよび税関の Sea-NACCS の二重線内の手続のみ。点線内の諸手続についてはシステム化されていない。
 2. 港長提出のは危険物船のみ。
 3. 港湾 EDI システムの参加港長および港湾管理者は以下のとおり。

【港長】 2000.11.21現在.....17港長

(1管) 苫小牧 (2管) 塩釜、石巻、小名浜 (3管) 京浜、千葉、木更津、清水 (4管) 名古屋、四日市 (5管) 大阪、神戸、和歌山下津、高知 (6管) 広島 (7管) 博多 (9管) 新潟

【港湾管理者】 2001.11.30現在.....25港

苫小牧港管理組合、宮城県（仙台港・塩釜港・石巻港）、新潟県（新潟港）、福島県（小名浜港・相馬港）、茨城県（常陸那珂港）、千葉県（千葉港・木更津港）、東京都、川崎市、横浜市、静岡県（清水港）、名古屋港管理組合、四日市港管理組合、大阪市、和歌山県（和歌山下津港）、神戸市、広島県（広島港）、高知県（高知港・須崎港）、北九州市、福岡市（博多港）、下関市

5. 港湾諸手続きの簡易化とIT化問題

フト面での必要不可欠な要素となりつつあるので、引き続き、真のワンストップサービスの早急な実現

に向けて、経団連をはじめとする関係団体とともに積極的に働きかけを行っていきたい。

6

港湾関係

この章のポイント

- ・ パナマ運河返還後、初の同国海事庁・運河庁幹部が当協会を訪問。当協会は、拡張計画策定に当たっては、ユーザである船社の意見を十分に尊重すべきと申し入れる。
- ・ 港湾運送事業の効率化とサービス向上を図るため、事業免許制から許可制へ、運賃・料金認可制から届け出制へと40年振りに港湾運送事業法の大改正が行われ、施行された。
- ・ 港湾労働法が改正され、港湾労働者を直接相互派遣できる制度を創設する。
- ・ 2001年港湾春闘において、日曜荷役および年末年始荷役実施等、港の365日、24時間オープンに向けての労使間合意なされる。
- ・ 港の効率的な運営やITの活用を含めてハード・ソフト両面を合わせた総合的な施策を推進する等ユーザにとって使い勝手の良い港湾整備へ向けて、港湾行政を進めていくに当たっての基本方針が4年ぶりに改訂された。

- 6・1 国際港湾関係
- 6・2 港湾料金関係
- 6・3 港運関係
- 6・4 港湾整備管理関係
- 6・5 水先関係
- 6・6 国際コンテナ諸問題への対応

6・1 国際港湾関係

6・1・1 スエズ・パナマ運河問題

(1) スエズ運河

スエズ運河庁 (Suez Canal Authority : SCA) の発表によると、運河浚渫計画 (通航可能最大ドラフト17.7mを2005年末までに20.1m、2010年末までに21.9mとする) は予定通り推進する一方、通航時間短縮を目的に、運河のほぼ中間部に位置する Deversoir パイパスを22km延長するプランの内部検討がなされている。(2001年3月の外紙報道による)

(2) パナマ運河

1 現 況

1999年12月の米国からパナマへの運河管理運営権返還後、現在まで大きな混乱なく運営がなされてきた。

ゲイラードカット拡幅工事は2001年中に完了予定であり、竣工後はパナマックス船の対面通

航が可能となる。2001年4月現在、平均通航所要時間は29時間弱であり、通航船舶の38%がパナマックスとなっている。(当協会会員船社の通航実態については本稿(3)参照)

今後の工事予定としては、各閘門の総点検、水源確保のためのガツン湖浚渫が予定されている。

2 通航料金改訂問題

2001年以降、アレマン長官、ヴァスケス副長官らパナマ運河庁 (Panama Canal Authority : PCA) 幹部が相次いでマスコミ向けに、ユーザの理解を前提としながらも、通航料金値上げの可能性を示唆している。理由としては、パナマ政府に対する支払増加や原油価格高騰が挙げられている。現時点で、具体的な時期や値上げ幅等は一切明らかにされておらず、当協会、ICS等ユーザへの直接のコンタクトもなされていないが、今後一層の情報収集に努めていく。

6. 港湾関係

3 通航時発生損害に対する責任制限問題

本年は PCA から当協会あるいは ICS に対し、特段の提案、言及はなかったものの今後も状況を注視したい。

(「船協海運年報2000」参照)

4 パナマ政府並びに PCA 関係者の当協会訪問

2000年8月～9月に、1999年12月の運河返還後初めてパナマ海事庁並びに PCA 代表団が当協会を来訪、会員船社代表並びに事務局と意見交換を行った。概要は以下のとおりである。

海事庁代表団の訪問(2000年8月23日)

2000年8月下旬、パナマのアレマン外相一行がパナマ船籍のプロモーションを主目的として来日し、この機に随行のサラザール海事庁長官ほか海事庁・運河庁幹部が当協会を訪問、両国の抱える海運問題について意見交換を行った。

(参加者：資料6 1参照)

パナマ運河拡張計画に関しては、パナマ側より、「現在 PCA 内部に調査チームを設置し、今後、需要予測や技術面の調査等を進めることと

している。現時点では具体的な構想は未策定であり、調査・情報収集中であるが、近い将来運河の能力が限界に達することが見込まれているので、今後30年、50年先を視野に置いた運河整備の方向で検討していく。」との説明があった。

これに対し、当協会より拡張計画策定に関しては、需要予測、適切なファイナンス、将来の料金水準への影響等について慎重な検討を行うことが必要であり、ユーザーである船社の意見を十分に尊重の上、具体的な計画を策定していくよう申し入れ、パナマ側もこれを約束した。

PCA 代表団の訪問(2000年9月13日)

2000年9月中旬、PCA アレマン長官一行がわが国海運関係者へのパナマ運河拡張計画の説明のため来日し、9月13日に当協会を訪問、会員船社代表並びに事務局との間で意見交換を行った。(参加者：資料6 2参照)

PCA 側の説明は以下のとおりである。

“運河拡張に関しては、現在アジアをはじめ世界の海運関係者の意見を聴取しているところ

【資料6 1】パナマ海事庁代表団と当協会との意見交換会(2000年8月23日)出席者リスト

[パナマ側]	海事庁長官	Jerry Salazar
	海事庁 Board Member	Dr. Francisco Martinelli. P.
	運河庁 Director	Ingeniero, Jorge Quijano
	海事庁ニューヨーク代表	Capt. Francisco Perez Salamero
	海事庁 Sub-Director	Ingeniro, Gabriel Fernandez
	弁護士、Boyd Steamship Corp. 社長	Lic. Roberto J. Boyd III
	パナマ領事館 Executive Administrator	Yolanda Pastor
	パナマ大使館 Commercial Attache	Ritter N. Diaz
	パナマ大使館 Coordinatior	田 中 孝 一
[当協会側]	理事長	和 田 敬 司
	常務理事	山 下 秀 明
	常務理事・企画調整部長	植 村 保 雄
	関連業務部長	梅 本 哲 朗
	船員対策室室長	井 上 晃
	船員対策室課長	保 坂 均
	企画調整部課長	石 川 尚

(敬称略)

である。まず10億ドルを以って現有施設の近代化を図り、現在38隻／日の通航実績を43隻／日まで増やしたい。世界経済は4～6％／年のプラス成長が見込まれ、北米西岸の混雑や鉄道の供給能力が限界に達すると予測される。これに伴い、運河の役割も拡大するだろう。PCAとしては、今後、特にコンテナ船を中心とする船型大型化を念頭に2030年を見据えた第三閘門建設を含む拡張計画を考えている。第三閘門建設の場合はオーバーパナマックスの通航を考え、長さ365.8m／幅45.7m／深さ18.3m程度をベースに需要予測を実施している。世界の経済状況・物流動向等々、状況は大きく変化しており、今後はあらゆる要素を勘案の上、計画遂行に向けて研究を行いたい。水源問題とそれに伴う環境問題にも十分配慮したい”。

これに対し、当協会より、運河がパナマ経済にとって重要な役割を果たしていることを認め

る一方、拡張については今後の世界経済、物流動向等を十分に勘案の上、進めるべきであると指摘した。例えば、コンテナ船でのわが国発北米東岸向けは、通常、西岸にて鉄道に積み替えた上、最終仕向地に陸送するという輸送モードが定着している。また、バルカー等については、運河が拡張されたとしても必ずしも大型化に向かうとは限らない。我々が懸念するのは、拡張が通航料の値上げに反映されることであり、その点を充分考慮に入れて計画を進めて欲しい旨強く要請した。また通航所要時間、新ブッキングシステムに対しても質疑応答を行った。

(3) スエズ運河・パナマ運河通航船実態調査

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

調査対象期間は、各運河の運営団体の会計年度に合わせて、スエズ運河については1999年1月1

〔資料6 2〕 PCA 代表団と当協会との意見交換会（2000年9月13日）出席者リスト

[PCA側]	長官	Alberto Aleman Zubieta	
	Director, Corporate, Planning and Marketing 部門担当	Rodolfo R. Sabonge	
	Manager, DCPM	Yoemy Waller	
	Director, Maritime Operation	George Quijano	
[当協会側]	(会員会社)	イースタンカーライナー(株)	営業本部北米グループ北米チーム主任 中 田 剛 史
		川崎汽船(株)	港湾事業室次長 加 藤 俊 男
		日本郵船(株)	港湾グループ港湾第2チーム課長代理 松 浦 寛
		日産専用船(株)	業務部次長 戸 塚 雅 夫
		(株)ニッスイシッピング	企画運航部次長 早 坂 博 道
		(株)商船三井	港湾ターミナル室海外チーム課長 小 川 宏
		三光汽船(株)	運航部運航経理課課長 河 井 伸 一 郎
		太平洋海運(株)	営業グループ貨物船チーム長 栗 原 浩 之
		東海商船(株)	業務第二部部長 川 崎 洋 二
		東興海運(株)	営業第1部北米チーム専門部長 加 地 順 三 郎
	(事務局)	理事長	和 田 敬 司
		常務理事	山 下 秀 明
		関連業務部長	梅 本 哲 朗
		関連業務部副部長	三 谷 誠／臼 井 修 一／川 上 義 幸

(敬称略)

6. 港湾関係

日より同年12月31日まで、パナマ運河については1999年4月1日より2000年3月31日までとしている。

【スエズ運河】

今回の調査によると、スエズ運河の利用状況は1998年比較で、概ね横ばいであった。利用延べ総隻数は1998年より約18%増加（98年：1,010/99年：1,190隻）したものの、延べG/Tでは98年とほぼ同じ（40,045千/40,200千G/T）延べD/Wでは約4%減少（36,397千/34,858千D/W）となった。また料率の基本となるスエズ運河トン数*1（SCNT：Suez Canal Net Tonnage）ベースは約3%の増加（41,810千/43,215千トン）を示したが、LNG船等に対する割引措置の継続により、全体の通航料は前年比約1%減（198,034千/

195,641千米ドル）となった。（資料6-3参照）

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

船種別で見ると、通航料全体の約47%（通航料ベース）を占めるコンテナ船、同じく約43%を占める自動車専用船並びにタンカーが各指標とも増加したのに対し、その他の船種は通航料ベースで30%以上減少した（1998年に引き続き通航実績のない鉱油兼用船は除く）。具体的には、タンカーはSCNTベースで1998年比約5%増（738千/773千トン）となり、支払通航料も約6%増（6,239千/6,535千米ドル）となった。バルクキャリアーは、SCNTベースで前年比約28%減少（3,661千/2,630千トン）となり、通航料は約35%減（11,498千/7,472千米ドル）となった。また自動車専用船はSCNTベースで前年比約6%の増

【資料6-3】スエズ運河通航料支払実績推移

年度	社数	延隻数	延千G/T	延千D/W	延千SCNT	通航料			
						千USドル	対前年比	億円(参考)	対前年比
1991	17	1,013	29,706	27,932	33,805	165,146	5.9	224	1.7
1992	13	1,186	36,011	32,587	40,846	198,368	20.1	253	13.3
1993	15	877	29,373	27,940	32,032	173,824	12.8	195	23.0
1994	17	768	27,766	24,278	28,979	143,268	17.6	147	24.8
1995	17	867	36,202	35,185	39,509	173,275	20.9	167	13.6
1996	12	883	37,491	32,909	38,008	172,869	0.2	195	16.8
1997	14	1,011	40,387	36,150	42,073	201,497	16.6	244	25.1
1998	15	1,010	40,045	36,397	41,810	198,034	1.7	259	6.1
1999	13	1,190	40,200	34,858	43,215	195,641	1.2	223	13.9

注) 1999年の通航料の円換算率は、スエズ運河庁決算が12月のため、1999年1月～12月の平均レート（銀行間直物相場）1ドル＝113.91円を採った。

【資料6-4】スエズ運河通航船実態調査（1999.1.1～1999.12.31）（通航料＝千USドル）

船種	社数	延隻数	延千G/T	延千D/W	延千SCNT	通航料
タンカー	3	92	851	1,403	773	6,595
鉱油兼用船	0	0	0	0	0	0
バルクキャリアー	7	63	2,792	5,260	2,630	7,472
自動車専用船	4	504	16,068	5,779	21,426	84,125
コンテナ船	3	434	19,613	21,175	17,653	92,541
在来定期船	1	70	613	879	492	3,617
その他船舶	3	27	263	362	241	1,291
合計	13	1,190	40,200	34,858	43,215	195,641

注) 社数合計の13は、調査期間中にスエズ運河を通航した会員船社数の合計であり、船種別の社数の合計とは一致しない。

加(20,159千/21,426千トン)となり、通航料は微増(83,937千/84,125千米ドル)となった。コンテナ船はSCNTベースで1994年以来5年連続で増加となり、増加幅は約8%(16,280千/17,653千トン)、通航料でも約4%の増加(89,078千/92,541千米ドル)となった。また在来定期船はSCNTベースで約20%の減少(613千/492千トン)となり、通航料は約30%減少(5,187千/3,617千米ドル)した。(資料6-4参照)

〔パナマ運河〕

1999年度のパナマ運河利用状況は、通航船社数は98年度と変わらなかったものの、隻数、G/T等他の各調査指標は軒並み減少した。利用延べ隻数は1998年度と比較して約14%減少(98年度：1,366/99年度：1,171隻)し、延べG/Tベースの

減少は約8%(38,552千/35,372千トン)、延べD/Wベースの減少は約9%(41,547千/37,605千トン)となった。隻数の減少幅と比べてG/T、D/Wの減少幅が小さいのは、船型の大型化の進展によるものと推測される。また、パナマ運河トン数^{*2}(PCNT：Panama Canal Net Tonnage)ベースでは約4%減少(38,427千/36,714千トン)し、支払通航料は同じく約4%減(100,040千/95,642千米ドル)となった。(資料6-5参照)

通航料率については、1997年～1998年に2回値上げ(1997年1月1日：8.2%、1998年1月1日7.5%)が実施されてからは現時点まで据え置かれている。

船種別について見ると、不定期船部門のうちタンカーは延べ隻数(4隻)、G/T(160千トン)、D/W(242千トン)、延べPCNT(242千トン)が1998年度

〔資料6-5〕パナマ運河通航料支払実績推移

年度	社数	延べ隻数	延千G/T	延千D/W	延千PCNT	通 航 料			
						千USドル	対前年比	億円(参考)	対前年比
1991	18	1,355	37,125	39,029	39,957	79,922	2.5	107	8.2
1992	19	1,300	31,442	38,536	36,766	76,993	3.7	97	9.5
1993	17	1,204	30,658	35,979	34,634	76,169	1.1	83	14.4
1994	17	1,280	36,530	36,625	36,624	81,000	6.3	81	2.8
1995	19	1,420	40,068	46,343	40,389	87,096	7.5	82	1.2
1996	16	1,350	38,372	40,657	38,598	83,313	4.3	91	11.0
1997	16	1,291	35,914	38,679	35,444	92,760	11.3	114	25.3
1998	15	1,366	38,552	41,547	38,427	100,040	7.8	128	12.3
1999	15	1,171	35,372	37,605	36,714	95,642	4.4	115	10.2

注) 1999年の通航料の円換算率は、パナマ運河委員会決算が3月のため、1999年4月～2000年3月の平均レート(銀行間直物相場)1ドル=120.33円を採った。

〔資料6-6〕パナマ運河通航船実態調査(1999.4.1～2000.3.31) (通航料=千USドル)

船 種	社数	延べ隻数	延千G/T	延千D/W	延千PCNT	通 航 料
タ ン カ ー	1	4	160	242	122	317
鉱 油 兼 用 船	1	6	252	417	200	462
バルクキャリアー	9	534	15,940	25,063	13,181	40,221
自動車専用船	4	314	12,782	4,805	17,979	39,675
コ ン テ ナ 船	2	72	3,017	2,870	2,558	7,237
在 来 定 期 船	1	19	223	254	98	648
そ の 他 船 舶	6	222	2,998	3,954	2,576	7,082
合 計	15	1,171	35,372	37,605	36,714	95,642

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

6. 港湾関係

調査と変化ないものの、通航料は約6%（6,239千/6,595千米ドル）増加した。鉱油兼用船は前年度の3隻から6隻に増加し、PCNTベースで100%（100千/200千トン）、通航料で約93%（240千/462千米ドル）それぞれ増加した。自動車専用船とともに支払通航料総額の4割以上を占めるバルクキャリアーは、PCNTベースで約12%減少（14,929千/13,181千トン）、通航料で約4%減少（41,731千/40,221千米ドル）となった。また、自動車専用船はPCNTベースでは約4%増加（17,209千/17,979千トン）したものの、通航料は約1%減少（40,101千/39,675千米ドル）した。

一方、定期船部門では、コンテナ船がPCNTベースで約7%減少（2,759千/2,558）、通航料で約12%の減少（8,213千/7,237千米ドル）となり、1996年度調査から3年連続の減少となった。

（資料6 6参照）

* 1 スエズ運河トン数

（SCNT : Suez Canal Net Tonnage）

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

* 2 パナマ運河トン数

（PCNT : Panama Canal Net Tonnage）

1969年のトン数条約による国際総トン数の算出に用いた船舶の総容積に、パナマ運河当局独自の係数をかけて算出する。

6・1・2 米国港湾サービスユーザーフィー問題

(1) 問題の概要

米国港湾の航路/水路、港湾の浚渫維持費用は、従来連邦政府が負担してきたが、1986年の「米国水資源開発法（Water Resources Development

Act）」により「港湾維持税」の徴収が開始され、商業貨物の価格（FOB価格）に対し0.125%が荷主から徴収されることとなった。

ところが、1998年3月31日に、輸出貨物に対する課税は米国憲法（第9条）の輸出条項に抵触する（違憲）との米連邦最高裁判所判決が出され、現在同税は輸入貨物にしか課税できないことから、財源確保のために、この税の代替物として同年以降「港湾サービスユーザーフィー（HSUF : Harbor Services User Fee）」法制化へ向けた動きが見られた。

1998年8月にHSUF第1次案が発表されたものの、国内外の反対により議会へ上程はされなかった。しかし、1999年4月に第2次案が発表され、5月に議会上程されたが、他法案と一括して採決（同年10月）の結果、賛成0票対反対419票にて否決された。

（「船協海運年報1999」、「同2000」参照）

2001年1月、ブッシュ大統領就任後、2002財政年度（2001年9月～）予算案へHSUF制度の盛り込みは見送られたものの、2003財政年度以降にHSUF制度が「息を吹き返す」可能性は否定できないとの米国行政府関係者の見方もあり、今後も当問題に関して注視が必要である。

(2) 当協会の活動

HSUF制度に対しては、米国議会でも賛成する議員はほぼ皆無であり、米国港湾協会ほか米国内諸団体の多くが反対を表明している。

当協会は本法案に反対する船社グループ（CAHT : Carriers Against Harbor Tax）にCENSA（Council of European & Japanese National Shipowners' Associations : 欧州先進国並びに日本の11の船主協会で構成している団体）を通じて参加し、当協会意見の反映に努めてきた。

今後も情報収集に努めるとともに、粘り強く反対運動を展開したい。

なお、当協会の基本スタンスは以下のとおりである。

- 港湾は物流インフラの根幹として国家・地域経済の発展に資する公共財産であり、費用については、基本的には国家予算から全額充当されるべきである。
- 港湾ユーザーフィー法案は、米国における水路・港湾の浚渫、開発、運営、維持管理の莫大な投資や費用を国際商船運航会社に負担させようとするものであり、船社経済に大きな影響を及ぼ

- すのみならず、自由貿易を阻害するものである。
- そもそも、ユーザーが負担すべき料金というものは、その用途との間に明確な関連がなければならず、負担者と負担の程度については限定的かつ、妥当性の範囲内でなければならない、として、米国に対しては、真のユーザーフィーのあり方そのものについて、ユーザー等の意見を聞き、慎重に議論するよう、強く要望する。

6・2 港湾料金関係

6・2・1 港湾料金低減へ向けた各港湾取り組み状況

地方自治体や港湾管理者、各地域の港湾運送事業者等関係者が共同して「使いやすい港づくり」を目指す動きは1997年頃から見られるようになり、現在5大港を初め、地方港においても積極的な取り組み

がなされるようになった。

(「船協海運年報2000」参照)

本稿では、各港湾管理者資料、新聞報道等を参考に『船協海運年報2000』所収の5大港の利用促進に向けての取組状況を改訂し、資料6-7に取りまとめた。

6・3 港運関係

6・3・1 港湾運送事業法及び港湾労働法の改正について

港湾運送事業法の改正案が2000年11月1日に施行された。港湾運送事業の効率化とサービス向上を図るには、規制緩和の早期実施を必要とした行政改革委員会による最終意見を踏まえ、その具体的実施策を検討した運輸政策審議会が取りまとめた最終答申(1999年6月)を反映したもので、「事業参入規制」と「運賃・料金規制」を40年振りに見直す大改正を行った。

第147回通常国会において「港湾運送事業法の一部を改正する法律案」が原案通り5月11日に可決・

成立、5月17日に公布(平成12年法律第67号)されたのを受け、規制緩和を行う港湾等を定める「港湾運送事業法施行令等の一部を改正する政令」が6月30日に公布(平成12年政令第372号)、申請手続等の細目を定める「港湾運送事業法施行規則等の一部を改正する省令」も9月29日に公布された。改正港湾運送事業法の主要ポイントは以下のとおりである。

(1) 改正法の対象(特定港湾の指定と適用業種)

港湾運送事業法第2条の定義規定に「コンテナ貨物の積卸し用に供する港湾のうち国民経済上特に重要なものとして政令で定めるもの」を「特定港湾」として規定し、港湾運送事業法施行令第4条を受ける別表第3において、京浜、千葉、清水、

6. 港 湾 関 係

〔資料6 7〕 5大港の利用促進へ向けた取組状況

	東京港	横浜港	名古屋港	大阪港	神戸港
主 体	東京港振興促進協議会	使いやすい港づくり推進協議会	21世紀の名古屋港づくり協議会	大阪港利用促進協議会	神戸港利用促進協議会
設 立	1997年7月	1997年6月	1999年4月	1997年4月	1997年3月
日曜荷役	入港料・岸壁使用料免除(99年7月)	日曜の着岸以降月曜8:30迄の岸壁使用料免除	入港料免除、公共岸壁使用料3割減(00年1月)		
岸壁使用料	課金単位: 1h、~2h、~12h、~24h、以降24h制	課金単位: 24h 12h(97年5月)	課金単位: 12h(6h制検討中)	課金単位: 12h	課金単位: 12h
荷役前日入港促進策			2日前迄入港船に対して当日8時迄岸壁使用料(00年1月)係船浮標料(01年1月)免除	荷役前日迄の入港船に対し、当日7時迄岸壁使用料免除(98年12月)	荷役前日8時以降の入港船に対し、当日8時迄免除(99年7月)
新規航路誘致		新規定期航路開設時第1船の岸壁使用料・入港料を免除(99年7月)	新規定期航路開設時第1船の入港料、岸壁使用料免除(98年12月)2船目以降1ラウンド分は入港料5割、岸壁使用料2割減(00年1月)	外航定期コンテナ船の初入港時入港料・岸壁使用料・一体使用荷捌き地使用料免除(99年9月)	外航船初入港時、入港料・岸壁使用料を免除(98年7月)
公共岸壁「新方式」導入		公共岸壁定期使用許可制度(01年1月、南本牧MC1)			
ボリュームディスカウント制度		コンテナ取扱量に応じ入港料30~50%割引(99年7月)	4万GT以上の船舶の入港料・係留施設使用料5%減(01年4月)	検討中	
ゲートオープン延長	検討中(00年3月に閉門を16:30 17:30としてトライアル実施)		終業時間平日16:30 17:00、書類受付締切16:15 16:45(00年1月)	平日16:30終業なるも、事前連絡あれば柔軟に対応	RC6、7にて11:30~12:30作業実施(01年5月)
コンテナ予約搬出入システム	検討中(01年3月~)	実施(01年4月、南本牧埠頭)			
入出港時間				一部埠頭のオープンハッチバルカーの夜間出港時間を21時0時(98年7月)フルコンテナ船の24時間入出港可(99年5月)フルコン船以外の24時間出港可、同21時パイロット乗船迄入港可(00年12月)	
火薬類積載コンテナ船入港	一定量以下の積載船につき夜間着岸・荷役可(98年以前より)	一定量以下の積載船につき夜間着岸・荷役可(98年3月)			
港湾施設利用料等	民間企業への土地(荷捌き施設倉庫施設)貸付料を15%割引(99年4月)上屋・野積み場使用料見直し(00年5月)			荷役前日迄の入港船に対し、一体荷捌き地使用料を当日7時迄免除(98年12月)	荷捌き地使用料軽減化(98年5月)港湾機能用地賃料軽減化(01年5月)
ガントリークレーン	課金単位: 1h 30m(00年5月)	課金単位: 1h 30m(00年5月)	課金単位: 1h 30m(00年5月)	課金単位: 1h 30m(00年5月)	課金単位: 1h 30m(98年5月)
リーファーコンセント			課金単位: 24h 12h(00年5月)		
強制水先制度		300GT 3,000GT(99年7月)			300GT 10,000GT(98年7月)
その他港費削減策	水先・タグ・網取料軽減検討開始(00年度検討組織設置)	水先料金夜間割増時間帯2h短縮(98年4月)網取料の最低料金区分追加(98年5月)日曜着岸の網取料は基本料金10割増 7割増(99年8月)	水先料金夜間割増時間帯2h短縮(98年度)水先・タグ、荷役料と横持ち費用見直し検討中 船舶でいけい場使用料*03年3月迄に段階的に廃止(00年5月)	スラスタ装備船に対し、引船配備隻数を見直し(99年10月)係留場所別にタグ回航時間短縮(98年5月)	
内航利用促進策		ガントリー使用料半額(98年7月)			内航フィーダー船の外航バース直着け、フィーダー貨物のガントリー使用料半額(98年3月)
トランシップ促進策		ガントリー、コンテナターミナル使用料半額(00年5月)			
ユーザーサービス		船社・荷主等訪問し、意見・要望を聴取し即応する(00年)			

* 私設岸壁前面水域のうち船舶が安全に停泊することが出来る一定区画を「船舶でいけい場」として、利用船社から繫留施設使用料を徴収している名古屋港独自の制度。

名古屋、四日市、大阪、神戸、関門および博多の各港を指定した。改正法が適用される港湾運送事業は特定港湾における一般港湾運送事業、港湾荷役事業、はしけ運送事業およびいかだ運送事業の4種類である。

(2) 主な改正ポイント

1) 事業免許制から許可制へ(法22条の2、第1項及び第2項)

- 1 特定港湾において、需給調整規制(免許制)を廃止し、輸送能力等の面で一定の要件を満たす者に対して等しく参入することを認める許可制に移行する。
- 2 許可基準：港湾運送事業の種類及び港湾ごとに港湾運送事業法施行規則第22条の3を受ける別表第3で定める施設及び労働者を有するものであること。
- 3 限定免許の取扱：特定港湾における許可制のもとでは、利用者、取扱貨物その他の業務の範囲を限定して行うことができる限定制(法第4条、第2項)は廃止され、許可に付された業務の範囲の条件として取扱うこととなる。

2) 事業許可基準(特定港湾における労働者最低保有基準)

- 1 原則として現行の労働者基準数を1.5倍したものを適用する。
(現場職員、いかだ、はしけ等に係るものは現行通り)
- 2 特例措置として中小企業等共同組合法上の事業共同組合に加入し、一定の要件を全て満たす場合は許可基準のうち労働者の人数については、現行基準と同数を基準とする。
(1.5倍を適用せず)
- 3 具体的な人数については、地方運輸局において公示する。
- 4 経過措置として、既存事業者の労働者に関する基準については、平成14年6月10日まで従前の基準(改正前の基準)を適用する。

3) 運賃・料金認可制から届出制へ(法22条の2、第3項)

- 1 特定港湾においてより多数で柔軟な運賃・料金の設定が可能となるよう事業者の自主性、主体性に委ねるべく認可制から事前届出制に移行する。

2 運賃・料金変更命令制度(法22条の2、第4項)

- 利用者保護や公正な競争の観点から、届け出られた運賃・料金が：
- イ) 特定の利用者に対して不当な差別的取扱をするものであるとき、または
 - ロ) 他の特定港湾一般港湾運送事業者等との間に不当な競争を引き起こすおそれのあるものであるときは、運輸大臣が変更命令を発することができる。

3 緊急監査関係(法33条の運用方針を明示)

- イ) ダンピング調査開始基準(多数の事業者により届出料金が遵守されておらず、過当競争がおこなわれている可能性のある場合等)
- ロ) 緊急監査の開始基準と実施方法(広く過度のダンピングが認められる場合、法33条に基づく立ち入り検査、ユーザーへのヒアリング等)
- ハ) 処分方針(警告、公表、ユーザーへの強力要請、行政処分、ユーザー名の公表等段階措置を講じるもの)

4) 欠格事由の拡充(法6条の2)

- 1 1年未満の懲役刑、禁固刑に処せられた者の欠格事由への追加
- 2 港湾運送事業に従事する労働者の使用に関する法令の規定、政令で定めるもの(令5条)に違反し罰金刑に処された者の欠格事由への追加
- 3 暴力団員による不当な行為の防止等に関する法律(平成3年法律第77号)違反により罰金刑に処せられた者の欠格事由への追加

6. 港 湾 関 係

4 港湾運送事業の免許又は許可を取消された事業者の役員の欠格事由への追加

5 免許又は許可の取得が許されない期間の2年から5年への延長

5) 罰則の強化(法5条)

6) 準用規定:以下の規定等は、特定港湾においても準用される。

1 運賃・料金の割戻し禁止(法10条)

2 差別的取扱の禁止(法15条)

3 運送の引受義務(法15条の2)

4 下請の制限(法16条)

(3) 労働関係拠出金の分割精算について

船社・荷主が任意に協力する手段として特定港湾についてはこれまで認可料金の構成部分であった港湾労働法関係付加金、労働安定基金、港湾福利分担金の合計額を今後個々に取り決められる契約作業料金から分割し、運輸省の指導の下に(財)港湾近代化促進協議会が事業者に代わって収納する仕組みを設けることになった。

先の運輸政策審議会で規制緩和に伴う労働関係の不安定化の回避策として議論されたものである。これについて船社・荷主側委員は「労働問題についてユーザーは事業者と取り交わした契約料金の支払いを通じ間接的に関与するのが社会一般の通念である。規制緩和に伴い生じる恐れあり、との仮定に基づき恒久的な保護措置を講じるという論旨に合理性が認められないし、一時的混乱の予防という趣旨ならば時限措置が妥当」との主張を展開したが、取りまとめの最終段階において「当該措置はあくまでも契約事業者との間の任意の協力関係」に基づくこと、さらに「拠出金の確保は基本的に事業者の責務である」との原則と「運輸省も含めて3年後に見直しを行う」という方向性を明記することで答申案を了承している。

(4) ユーザーの視点

現行事業法は、昭和34年の改正で事業免許制／認可料金制を導入し今日に至っており、第1条(目的)には、「港湾運送に関する秩序を確立し、港

湾運送事業の健全な発達を図り、もって公共の福祉を増進することを目的とする」と記されている。戦後の復興、高度成長を通じて港湾サービスの安定供給はわが国経済の重要な下支えであったが、事業者の経営基盤の安定と強化に重点をおいた港湾運送事業法の果たした役割は大きい。

しかしながら近年、経済社会のグローバル化が進展する中で近隣諸国と比較したわが国港湾の相対的地位の低下が顕著となった。そこで、秩序が育んだ安定の反面、効率性追求や合理化志向を減殺してきた事業環境に一定の競争原理を導入することにより港湾の活性化を図るべく事業法の一部改正が行われたのである。需給調整規制を撤廃し、旧習に囚われぬ新しいサービスを提供する事業者の参入に期待する一方、長い経験に培われた知識と技術を有する既存の事業者には労使一体となった創意工夫による真の競争力発揮の機会を提供するものである。労働者保有基準の1.5倍の拡大については、既存労働者に激変緩和措置として猶予期間を付与するなど一定の保護策を設けたことを含め、競争制限的、差別的な新たな参入規制であるといった批判もある。また、先行する特定港湾4業種のみならず全国的、総合的な方向づけも待たれるところであるが、船社、荷主、事業者、港湾労組、港湾管理者と国が学識者をまじえ、異なる立場と利害の中で議論した結果である。新世紀に向けての港湾運送事業環境整備の第一歩として高く評価すべき内容といえよう。

一方、改正港湾労働法は2000年10月1日に施行された。これは港湾運送事業に係る規制改革の実施等、環境の変化に対応し、港湾労働者の雇用の安定および福祉の増進を図るため、行政改革委員会での最終意見をも踏まえ、京浜、名古屋、大阪、神戸、下関、北九州(6大港)の各港において港湾運送を営む事業者が労働大臣の許可を受け、常時業務に従事している常用労働者を直接相互派遣できる制度(港湾労働者派遣制度)を創設するというのが骨子である。

同改正法案は2月10日、中央職業安定審議会（中職審）本会において審議、採択された後、2月22日に閣議決定され、4月下旬に衆議院を通過、5月11日には参議院労働・社会政策委員会で審議が始まった。そこでは港湾労働者雇用安定センター派遣事業の廃止理由や雇用秩序の維持対策、廃止された同センター労働者雇用対策などの質疑が行われた後、1事業者が労働者派遣を求める場合には同センターにあっせんを求めることとするよう政府が指導を図ること、2労働者派遣料金の適正化や派遣日数の遵守、3派遣のみに従事する労働者が生じることのないよう留意することを促す、等の付帯決議が採択された。そして5月12日の参議院本会議で可決・成立し、19日に公布された。

労働省は6月16日に中職審港湾労働部会を開き、政省令・大臣告示・許可基準案（港湾労働者派遣事業の申請者の許可規準や派遣労働者の就労日数の上限等）を提示、6月23日に開催された同部会にて同原案は承認された。その後、7月にはパブリックコメントが実施され、中職審本審を経て、施行期日を10月1日と定める「港湾労働法の一部を改正する法律の施行期日を定める政令（平成12年政令第405号）」および欠格事由を規定した「港湾労働法施行令等の一部を改正する政令（平成12年政令第406号）」が8月11日に公布され、申請手続等の細目を定める「港湾労働法施行規則の一部を改正する省令」も同日公布された。また、改正法施行日には速やかに新制度を実施できるよう、8月末から新制度の適用許可申請の受け付けを開始した後、10月1日に改正港湾労働法は施行された。

改正港湾労働法の概要は下記のとおりである。

- (1) 6大港（東京、横浜、名古屋、大阪、神戸、関門）において、港湾運送事業主間における港湾運送の業務に係る港湾労働者派遣制度を導入する。
 - 1 労働大臣の許可を受けた事業主（実際に作業を行っている港湾運送事業主に限定：専ら派遣のみを行う事業主は実施不可）が港湾運送を行っている港湾において、当該港湾運送の業務に

ついてのみ実施。

- 2 常用港湾労働者（公共職業安定所長より港湾労働者証の公布を受けた者）が対象
 - 3 許可基準として、適正な派遣料金、派遣日数の上限を設定（5日）
 - 4 派遣元及び派遣先の雇用・就業責任について、労働者派遣の枠組みによる明確化
 - 5 港湾労働者雇用安定センターを事業適正実施のための支援機関として活用
- (2) 港湾労働者雇用安定センター（6大港の港湾ごとに労働大臣が指定した公益法人）の業務変更
 - 1 業務の追加

港湾労働者雇用安定センターの業務として、港湾労働者派遣制度に係る情報の収集・提供・あっせん業務、実施状況に関する調査業務、港湾運送事業主および港湾労働者に対する相談援助業務を追加し、事業適正実施のための支援機関として活用する。
 - 2 労働者派遣業務の廃止

港湾労働者派遣制度の創設に伴い、労働者派遣業務を廃止する。

（当派遣業務は港湾運送取扱貨物量の日別変動に対応するため、日雇労働者を公共職業安定所に登録して職業紹介する方式に代え、昭和63年に導入された。港湾運送の業務に必要な労働力を港湾労働者雇用安定センターが常用雇用する労働者という形で確保し、労働者派遣を実施してきた。対象労働者は130名にて平成元年～10年の月平均実就労日数は11.7日であった。）

6・3・2 2001年港湾春闘

1. 春闘の争点

2001年度港湾春闘では規制緩和の進展に伴う労働環境の悪化に危機感を募らせる港湾労組が、いち早く日曜荷役の例外措置協定の期限切れ／破棄を表明し、一方使用者側は日曜荷役の恒常化等4項目を逆提案するという波乱含みの幕開けとなった。また、

6. 港湾関係

2000年11月の港湾運送事業法改正に伴う清水港での新規事業許可申請問題（最終的には申請は全て取り下げられた）さらには響灘でのひびきコンテナターミナルの運営をめぐる問題等々が重なり、これらについて労使双方の対応が注目された。

2. 交渉経過の概要

2月9日に開催された第一回中央団交では、組合側（全国港湾：全国港湾労働組合協議会、港運同盟：全日本港湾運輸労働組合同盟）より使用者側（日港協：日本港運協会）に「2001年度港湾産別労使協定の改定に関する要求書」として以下の7項目の要求が提出された。

1. 規制緩和に対する産別労使協定の履行強化（特に非指定港への適用）
2. 料金・運賃問題について
3. 雇用・就労対策について（特に交代制就労）
4. 港湾労働運営基金の引き上げについて
5. フェリーに関する職域確保について
6. 事前協議制度の協定改定について
7. 産別制度賃金の改定についての

さらに、組合側より昨年、港湾運送事業法・港湾労働法が改定され港湾を取り巻く環境は、なお一層厳しさを増しているが、基幹産業として社会に対する責任を果たしながら、働く者にとって魅力ある港湾作りを目指していきたいとし、制度問題は二者／二者協議の精神を尊重しながら解決を図っていききたいとの表明があった。また、ここ数年賃上げは他産業の半分にも満たない額で妥結してきたので、今春闘では使用者責任として世間水準に追いつく努力をすべきとの要求を行った。これに対し、使用者側からは、厳しい経済環境下、要求書内容について今後慎重に検討していきたい旨説明が行われたが回答はなかった。

第二回中央団交（3月1日）では使用者側より日本港湾の活性化及び国際競争力強化、港湾労働者の雇用と就労を確保するためとして以下の逆提案がなされた。

- 1) 日曜日完休制度の例外措置による荷役の継続
- 2) 祝日の作業について、在来・革新荷役とも平日と同一に夜荷役を実施
- 3) コンテナターミナルにおけるゲートオープン時間

現行08:30～16:30を16:30までの間に事前連絡によりゲート到着時刻の予約を得た場合20:00まで延長する。なおこの間の休憩時間帯は原則としてゲートレーンを1/2以上オープン

- 4) 年末年始特別有給休暇（現行12月31日～1月4日）を例外措置荷役として次により実施
 - (1) 12月31日 データタイム 取り切り船のみ（全港・全職種）
 - (2) 1月4日 平日、日曜日、各々に対応した荷役条件による。（全港・全職種）

これに対し組合側は、組合側要求に対する回答前に使用者側から提案が出るのは極めて遺憾としながらも、港の365日／24時間フルオープンについては組合として拒むものではなく、むしろ原資の担保等々を含め環境作りが先決ではないかと考えている旨補足、使用者側よりの提案として聞き留めるとした。後日、使用者側より「平成13年度港湾産別協定の改正に関する提案書」が組合側に提出された。

第三回団交（3月22日）では使用者側より要求項目全般にわたって回答が示され、同時に時間外労働賃金の算定基礎である分母を現在の160から159に改定する旨提示がなされた。組合側は使用者側の再検討を求める一方、使用者側逆提案に対しては要員・交代制問題／料金／対象港等々につき見解を求めた。使用者側は次回団交にて回答したいとし、それ以上の進展は見られなかった。

一方、賃金値上げ並びに労働諸条件の改善については、2月26日に組合側（港荷労協：全国港湾荷役事業関係労働組合協議会）が使用者側（船経協：船内経営者協議会）に対し15,000円の賃上げを主たる内容とした要求書を提出した。3月1日には船経協と港荷労協による第一回船内統一賃金交渉が開催されたが、港荷労協側の趣旨説明のみで終わり、3月

27日に開催された第二回船内統一賃金交渉でも具体的な回答がなされず進展はみられなかった。

「日曜日完休制度の例外措置に関する労使協定」の期限切れ（4月11日）まで一週間と迫った、4月5日、第四回中央団交およびトップ協議等々精力的な交渉が行われた結果、現在の港湾産別協定を当面、中枢・中核国際港湾に拡大適用することが確認され、現行の8 7 45協定を各社縦割りにて順守することを条件として、逆提案4項目についてはセーフティネット構築協議会で実施について協議（7月を目処に結論）するとし、当面の措置として従来の日曜例外措置協定を暫定延長する一方、祝日の夜荷役は適正料金（割増等）実施を前提に4月／5月の祝日にトライアルするとした内容にて合意に達し、仮協定書が調印された。

また、同日開催された第三回船内統一賃金交渉に於いても2,000円の賃上げ（別途一時金として年額12,000円）、時間外労働賃金の算定基礎である分母の158への改定にて合意、仮協定書が調印された。

さらに、引き続き4月6日午前かけ労使トップの協議が重ねられた結果、日曜荷役恒常化等4項目の4月5日よりの実施が正式に合意され、協定書が調印された。

3. 今春闘の労使合意の主な内容

1) 賃 金

2,000円の賃上げ、および別途一時金年額12,000円支給（昨年度は2,000円の賃上げ）

2) 制 度

- (1) 港湾産別協定の適用対象港問題については、当面、中枢・中核国際港湾を対象とする
その他の港湾については、引き続き協議する。
- (2) 下記1～4については8 7 45協定（拘束8時間／労働7時間／時間外労働45時間以内）の順守を前提に4月5日より実施する。
 - 1 日曜日荷役を実施する。
 - 2 祝日の作業について、在来・革新荷役とも平日と同一に夜荷役を実施する。

- 3 コンテナターミナルにおけるゲートオープン時間 現行08:30～16:30を、16:30までの間に事前連絡によりゲート到着時刻の予約を得た場合20:00まで延長する。

なお、この間の休憩時間帯は、原則としてゲートレーンを1/2以上オープンする。

- 4 年未年始特別有給休暇（現行12月31日～1月4日）を例外措置荷役として次により実施する。
 - (イ) 12月31日 データタイム取り切り船のみ（全港・全職種）
 - (ロ) 1月4日 平日、日曜日、各々に対応した荷役条件による（全港・全職種）
- (3) 規制緩和対策として「セーフティネット構築協議会」（期限1年）の継続
- (4) 産別制度賃金につき、個別賃金交渉終了後に1あるべき賃金協定、2検数・検定労働者の標準者賃金、3産別最低賃金の三項目を「賃金・労働時間問題専門委員会」にて協議する。
- (5) 時間外労働賃金の算定基礎である分母を160より158に改定する。

4. 総 括

日曜荷役の恒常化等4項目の使用者側逆提案については、恒久的な日曜荷役が4月8日以降実施に移されることとなった他、祝日作業／ゲートオープン時間延長などに関しても実施が可能となった。また、中枢・中核港湾が産別協定の適用対象とされたことで、常陸那珂港／響灘港（いずれも港湾運送事業法および港湾労働法上の非対象港）も対象とされることになり、港運労使がこれらの港に関して今後、最重要課題として取り組んで行く意思を明確に示したものと注目される。

なお、今年度の港湾春闘は例年に比べ、早期に且つ組合側から一度のスト通告もなく平和に解決したことが特筆される。日本港運協会、港湾協議会、外国船舶協会は、コンテナターミナルの福利施設（休息所等）を改善し、港湾労働者の作業効率向上に資

6. 港湾関係

することを目的に、港運元請が全国全港のコンテナを対象にトン当たり1円の原資を拠出するにあたり、4月1日から5月31日までの2ヶ月間、その財源を船社がコンテナ船荷役の作業料金から保証することで合意、4月3日に調印した。総額4,700万円程度と試算されるが、日曜日荷役の恒常化をはじめとす

る作業時間の柔軟化は、いずれもわが国の港湾サービスの質的改善を図る上で必須の課題でもあり、早期且つ平和裏に港湾春闘が解決する手段として作業料金の一部が港湾における労働環境の改善に利用されるならば合理性、実利性もあると評価できよう。

〔資料6 8〕

2001年港湾春闘の交渉経過

1月31日～2月1日

全国港湾 評議員会開催。2001年度春闘方針及び制度要求内容を正式決定。

2月9日 第一回中央団交。組合側より2001年度港湾産別労使協定の改定に関する要求書の提出と趣旨説明。

2月26日 港荷労協が船経協に対し、15,000円の値上げを主な内容とする賃金値上げ並びに労働条件の改善に関する要求書を提出。

3月1日 第二回中央団交。使用者側より要求書については現在検討中として回答はなし。
使用者側より、日曜荷役の恒常化等4項目の提案が口頭（後日、文書化）にてあり。第一回船内統一賃金交渉。組合側の要求趣旨説明。

3月22日 第三回中央団交。使用者側より要求項目全般

に対して回答。組合側要求に対する使用者側の考え方を説明し、組合側はそれに対する意見、考え方を示すに留まるも、時間外労働賃金の算定基礎である分母は160から159に改定する旨、回答あり。その他要求に対しては具体的回答なし。

3月27日 第二回船内統一賃金交渉。使用者側より時間外労働賃金の算定基礎である分母の159への改定が提示されたものの、その他要求に対しては具体的回答なし。

4月5日 第四回中央団交。制度問題に関し合意し仮協定書を締結。

第三回船内統一労使協議会。2,000円の賃上げ（別途一時年額12,000円）にて合意し、仮協定書を締結。

6・4 港湾整備関係

6・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、事務局：運輸省（現：国土交通省。以下同じ）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、また、これらに関連して必要と認める事項を運輸大臣に建議することを目的としている

（運輸省組織令第108条）。当協会からは、港湾物流委員会委員長が委員として参画し、船社意見の反映に努めた。

港湾審議会の構成委員（2000年12月末現在）については、資料6 9のとおりである。

（なお、2001年1月の国土交通省発足を機に、多くの審議会が改組され、港湾審議会は交通政策審議会港湾分科会となり、委員も大幅に変更される予定である。）

〔資料6 9〕

港 湾 審 議 会 委 員

会 長		西山 知範	(社)日本海難防止協会専務理事
熊谷 直彦	(社)経済団体連合会副会長	橋口 宇子	元(社)日本 PTA 全国協議会母親委員会委員長
委 員		橋本大二郎	港湾管理者代表(高知県知事)
(学識経験者)		東 恵子	東海大学短期大学部助教授
麻生 渡	全国知事会代表(福岡県知事)	増井 正行	全国港湾労働組合協議会議長
尾崎 睦	(社)日本港運協会会長	松岡 大和	全日本海員組合中央執行委員
小沢 雅子	桜美林大学教授	三橋 宏次	(財)漁港漁村建設技術研究所理事長
菊地 剛	(社)日本船長協会会長	森地 茂	東京大学教授
来生 新	横浜国立大学教授	安武 史郎	(社)日本貿易協会副会長
今野 修平	大阪産業大学教授	横島 庄治	日本放送協会部外解説委員
斉藤 愛子	ヨット競技者	(行政委員)	
坂田 昇	(社)日本船主協会港湾物流委員会委員長	武藤 敏郎	大蔵事務次官
佐々木誠造	全国市長会代表(青森市長)	高木 勇樹	農林水産事務次官
鈴木 恭明	(社)日本倉庫協会会長	広瀬 勝貞	通商産業事務次官
杉山 武彦	一橋大学教授	小野 邦久	建設事務次官
須田 熙	八戸工業大学教授	二橋 正弘	自治事務次官
福澤 武	(社)経済同友会幹事	岡田 康彦	環境事務次官
高山 知司	京都大学教授	木下 博夫	国土事務次官

港 湾 審 議 会 管 理 部 会 委 員

部会長		須田 熙	八戸工業大学教授
杉山 武彦	一橋大学教授	福澤 武	(社)経済同友会幹事
委 員		佐々木誠造	全国市長会代表(青森市長)
(学識経験者)		安武 史郎	(社)日本貿易協会副会長
麻生 渡	全国知事会代表(福岡県知事)	橋口 宇子	元(社)日本 PTA 全国協議会母親委員会委員長
尾崎 睦	(社)日本港運協会会長	橋本大二郎	港湾管理者代表(高知県知事)
小沢 雅子	桜美林大学教授	東 恵子	東海大学短期大学部助教授
来生 新	横浜国立大学教授	坂田 昇	(社)日本船主協会港湾物流委員会委員長
高山 知司	京都大学教授	森地 茂	東京大学教授
今野 修平	大阪産業大学教授	横島 庄治	日本放送協会部外解説委員
鈴木 恭明	(社)日本倉庫協会会長	(行政委員)	(港湾審議会に同じ)

港 湾 審 議 会 計 画 部 会 委 員

部会長		菊池 剛	(社)日本船長協会会長
須田 熙	八戸工業大学教授	今野 修平	大阪産業大学教授
委 員		斉藤 愛子	ヨット競技者
(学識経験者)		坂田 昇	(社)日本船主協会港湾物流委員会委員長
尾崎 睦	(社)日本港運協会会長	鈴木 恭明	(社)日本倉庫協会会長

6. 港湾関係

杉山 武彦	一橋大学教授	松岡 大和	全日本海員組合中央執行委員
福澤 武	(社)経済同友会幹事	三橋 宏次	(財)漁港漁村建設技術研究所理事長
高山 知司	京都大学教授	森地 茂	東京大学教授
西山 知範	(社)日本海難防止協会専務理事	安武 史郎	(社)日本貿易会副会長
東 恵子	東海大学短期大学部助教授	横島 庄治	日本放送協会部外解説委員
増井 正行	全国港湾労働組合協議会議長	(行政委員)	(港湾審議会に同じ)

[港湾審議会の動き]

2000年度においては、港湾審議会計画部会が合計3回開催され、それぞれ原案の通り、答申された。概要は次のとおりである。

(港湾審議会総会、港湾審議会管理部会はいずれも当該期間中は開催されていない。)

1. 第172回計画部会 (2000年7月14日開催)

I 個別計画の審議

(1) 新潟港 (新潟県) 改訂計画

(計画の概要)

コンテナ輸送の増大等に対応し、外内貿流通貨物の拡充・強化を図る一方、親水空間の拡充等を目的に港湾計画を改訂する。

外貿関係では、西港区の既定計画2バース(水深14m×1、10m×1)を削除し、東港区西埠頭地区の5万D/W級コンテナ船を想定した既定2バース(水深14m×2/延長700m)のうち未着工の1バースを耐震強化岸壁として整備し、既設1バース(水深10m)と併せてコンテナ貨物を取扱う。林産品取扱いのため、東港区東埠頭地区に1バース(水深13m/延長260m)、南埠頭地区に1バース(水深12m/延長240m)を新設する。また、東港区東埠頭地区に金属類、セメント等を取扱う2バース(水深12m×1/延長240m、10m×1/170m)を新設する。

内貿関係では、西港区入船地区の新設フェリーバース近傍にコンテナ及びRO/RO貨物等を取扱う2バース(水深8.5m×1/延長230m、7.5m×1/130m)を新設し、中央地区の3バース(水深10m×2、7.5m×1)は計画削除と

する。

なお、西港区入船地区に旅客船対応の1バース(水深9m/延長260m)、大型フェリー対応1バース(水深8.5m/延長280m)をそれぞれ新設する。

(2) 平良 (ヒララ) 港 (沖縄県) 改訂計画

(計画の概要)

旅客船受入のための機能強化と、船舶大型化に対応した外内貿機能強化を図る。

従来、漲水地区で取扱っていた砂、砂利等の外貿貨物を、下崎地区の新設2バース(水深10m×2/延長340m)で取扱う。また、本土・本島フェリー埠頭として下崎地区に新設1バース(水深7.5m/延長220m)を整備する。

クルーズ客船寄港需要に対応し離島フェリーを集約化するため、漲水地区の既設2バース(水深9m×1、7.5m×1)・物揚場2ヶ所部分を埋立て、新たに1バース(水深9m/延長310m)と物揚場1ヶ所を整備する。

(3) 横浜港 (神奈川県) 改訂計画

(計画の概要)

外貿コンテナ輸送におけるコンテナ船大型化への対応のため、南本牧埠頭地区既定計画の一部(水深15m×2/延長400m)を変更し、水深16m×1/延長400mを公社バース[MC2]15m~16m×1/350mを新方式公共バース[MC1]として整備する。MC2については、マースク・シーランド社が借受を予定しており、既定計画では同社最大船型コンテナ船が満載喫水で寄港できないのが変更理由である。なお、同地区コンテナ船用耐震岸壁2バース(水深15

m～16m/延長700m)[MC 3、MC 4]については今回既定計画の変更はない。

また、磯子地区にて、石川島播磨重工業の事業計画変更に伴い専用岸壁1バース(水深8.5m/延長190m)を新設する。

(注) 本件審議における運輸省港湾局須野原審査官の補足説明の要旨は次のとおりであった。

「最初に、グローバルな視点からの水深16mの必要性和全国的な配置等について、運輸省港湾局の考え方を御説明したい。世界的に見て、大型船は確実に増えておりその大半は我国の港に寄港している。また、海外の港湾についてみると、水深16mは、現在欧州に6港あり欧州が先行している。北米は来年以降出現してくる。アジアでは、マレーシアのタンジョンペルパスくらいだ。我々としては、時機を失することなく、整備を推進していきたいと考えているが次のような分析から、実施港数は絞っていく。

……要するに、集荷面から考える(すなわち2010年において毎週1,000TEU以上のコンテナを扱うアライアンスの数から考えると、東京1、横浜2、名古屋2、神戸2、清水1、の合計8港。また、2003年に竣工する大型コンテナ船と日本への寄港頻度からすると、我国へ週3便程度の寄港となろう。従って、運輸省としては、3大湾の中核港湾に限定し、アライアンスの数などを睨みながら、検討してゆくこととしたい。その際、1水深15m～16mと幅を持たせた計画とするが、2利用船社がはっきりしている場合は16mで確定することとする。船社の意向、動向もみて具体的な決定をしていきたいが、「15m～16m」という計画が全て16mで実施されるということはない。

II 平成12年度特定港湾施設整備事業基本計画について

- (1) 特定港湾整備事業は、重要港湾または港湾整備促進法施行令に定める地方港湾において港湾

管理者がおこなう整備事業の内、国費の負担または補助の対象とならない上屋、荷役機器、曳船、埠頭用地を整備する港湾機能施設整備事業ならびに工業用地、都市開発等用地の造成を行う臨海部土地造成事業からなるが、運輸大臣は、港湾整備促進法の規定に基づき、会計年度ごとに港湾審議会の議を経てその基本計画を定め、内閣の承認を得た上で当該事業に必要な資金の融通の斡旋を行っている。

- (2) 平成12年度計画は、港湾機能施設整備事業と臨海部土地造成の事業規模は合計269,220百万円で対前年比6%増となっている。前者は国際海上コンテナターミナルならびに内貿ターミナル等の施設の整備であり、後者は公共埠頭の整備と連携した流通施設用地、交流拠点用地、産業用地等々の用地造成が主たる内容である。

(単位：百万円)

事業区分	平成11年度 (A)	平成12年度 (B)	対前年度比 (B/A)
港湾機能施設 整備事業	79,372	67,391	0.85
臨海部土地 造成事業	174,529	201,829	1.16
計	253,901	269,220	1.06

2. 第173回計画部会(2000年9月25日開催)

【港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針の変更について】

昭和48年の港湾法改正により、運輸大臣が「港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針」を定めることとされた。これを受けて、昭和49年に基本方針を告示し、その後昭和62年、平成8年の変更を経て、今回4年ぶりの改訂となった。

第173回計画部会において、改訂の素案が事務局から提出、説明された。特に、今回の変更の主眼は、国としての全国方針の明示と、密接に関係する港湾相互間の連携の確保であるが、これらに関連して、出席委員から以下のような意見が出された。

6. 港湾関係

(なお、【港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針の変更について】の内容については「3 第174回計画部会」の項を参照。)

《委員からの主な意見》

- 1 経済状況の変化の中で、国の責務を含めてよく書かれているが、タイトルが難解だ。目的、趣旨も易しく説明すべきである。
- 2 (坂田委員の意見) 前回の基本方針と比べると、環境問題などにも配慮され、広く目配りされている。ただし、全体を見ると、方針変更の要点などが曖昧になってしまっている。眼目の「国のリーダーシップ」と「地方分権を尊重しながら新しい港湾整備をどう実現していくのか」ということについてもっとはっきり記述すべきではないのか。部分的には触れられているが、全体として、現状から出発して、こういう具合に変えていくための方針だ、という点をもっと鮮明にすべきであろう。これを書き換えるのか、或いは、別途具体的な指針のようなものを運輸省として出すのか?
(計画課長答弁：基本方針の性格からポイントが不鮮明になる点はある。運輸省として、具体的に何をやっていくのかということについては、行政として別の切り口でやろうと思っているが、やり方については御相談申し上げたい。)
- 3 国土の均等開発が基本になるのはある程度仕方がないが、広域調整をどうするのか? 重点整備が大切だと思う。中枢港湾と中核港湾との役割分担が不明確で、少なくともこの記述では、両方同じに読める。
(計画官答弁：Ⅱ章において、役割分担を意識して書いたつもりであるが、伝わらないとしたら反省したい。)
- 4 中枢港湾への戦略的、重点的投資にもっとアクセントを置いた方がよい。中核との差をもっと分かりやすく書いて欲しい。
(部会長意見：戦略的中枢港湾といった考えをもっと分かりやすく書くように事務局で表現について工夫するように。)

- 5 「事業評価」ということが出てくるところには「情報公開」という言葉が対語で出てくるべきだと思う。
- 6 中枢、中核の定義を明確にすべきだ。また、過去の反省も必要だ。それを踏まえて今回はこうすべきだという姿勢が重要だ。また、港の安全や危険物の扱いについても、物流全体の中での対応が不可欠だ。資料中の「取扱量の予測」については、こんなに伸びるのか疑問だ。港の造り過ぎの二の舞になるのではないのか?
- 7 港湾間の連携確保のところ、港湾管理者の連携云々とあるが、お互いし烈な競争をしている港湾管理者同士に連携を期待できるのか? 港湾局或いは国のリーダーシップをはっきりさせておく必要があると考える。
(計画官、計画課長答弁：国を含めて、港を管理するものがリーダーシップをとっていくのだと了解している。従来は港湾管理者が、ということであったが、「答申」を受けて国がもっと関わっていかねばとの意識が強まってきている。そういう流れから、こういう表現になった。)
- 8 廃棄物の海面処理場は、ほとんど船の錨地となるが、代替地についての配慮は重要だ。例えば、東京都地方港湾審議会においては、港の審議よりもごみをどうするかという点に重点が置かれている感がある。その結果、本来の港湾は沖へ沖へといく。また、総合的安全対策云々と書いてあるが、最近、使い易い港の議論においてパイロット使用ルールの緩和の方向がある。コストの議論が先行してしまっているが、真の安全ということも考えられたい。
- 9 港湾相互の連携確保のところ、随所に、関係者間で～、とあるが、主体が不明瞭だ。また、利用者も入るべきであろう。また、港湾整備における安全性確保については、船の大型化、スピード化、だけでなく、運航形態の多様化の観点からの対応についても考えるべきである。
- 10 港湾間連携確保については、場合によっては今

ある計画を中止してでも強力に推進して欲しい。北九州には博多、門司、ひびきと3つもある。常陸那珂もそうだ。例えば、関東の貨物量はあまり変わらないという場合、東京、横浜の効率が低下するだけだ。連携を強めるということは、計画を見直すということにも繋がるべきだ。なお、EDIと関連するが、書類などはワンストップで迅速にいくが、貨物だけあとだ、では困るわけで、人の問題もケアしながら制度の議論もして欲しい。

(計画課長答弁：物流のスピードアップは意識してやってゆきたい。)

- 11 港湾整備は計画段階で間引くべき場合があると思うが、基本方針で踏み込めないとしたら、どうするのだ？

(計画課長答弁：別途、審議会の在り方を検討したい。)

- 12 防災や環境の問題と港湾の効率化との関係はどうするかという点をやはり記述すべきではないのか？

(環境整備課長答弁：意識は十分している。良い環境があって、初めて効率的な港湾があると考えている。)

部会長より、「本日出された意見を基に、さらに事務局の方で案文について検討し、今後、関係行政機関との協議も経て、次回の計画部会にて諮ることとする」旨の説明があった。

3. 第174回計画部会(2000年11月17日開催)

I.【各港港湾計画の改定、一部変更について】

- (1) 高知港(高知県)改訂計画

(計画の概要)

今回の計画改定では、港湾機能の集約により外内貿機能の充実・強化を図る。

外貿関係では、三里地区でフェリー・貨物船兼用の既定計画1バース(水深8m/延長240m)を主にコンテナ貨物対応に用途変更する。同地区にて外内貿貨物取扱の既定計画3バース(バ

ルク貨物取扱い水深14m/延長280m、11m/190m:耐震、7.5m/130m)は計画通りとし、既設1バース(水深12m/延長240m:コンテナバース)と併せて活用する。また、同地区既定計画にあった外航旅客船用バース(水深10m×1)並びにフェリー・RORO兼用バース(水深7.5m×2)は、これを変更し、フェリー・旅客船兼用1バース(水深9m/延長260m)、フェリー・RORO船兼用1バース(水深7.5m/延長180m)とし、東京・大阪フェリー航路もシフトさせる。

内貿関係では、潮江地区1バース(水深7.5m)の延長を170mから130mに変更する。

- (2) 呉港(広島県)改訂計画

(改定の概要)

外貿関係では、広多賀谷地区で林産品等の外貿貨物と林産品、鉄鋼等の内貿貨物を取扱う2バース(水深10m×1/延長170m、7.5m×1/180m)を新設する。これに伴い、広港航路の既定計画(水深9m/幅員150m)を水深10m/幅員150~300mとする。

また、吉浦地区、阿賀マリノボリス地区で既定計画計4バース(いずれも水深5.5m)を計画削除する。

なお、資料に記載はないが、海上自衛隊艦艇専用埠頭の拡充が併せて計画されている。

- (3) 七尾港(石川県)改訂計画

(改定の概要)

物流機能を大田地区に集約する一方、矢田新地区は緑地の確保等再開発を実施し、大規模地震災害発生時の防災拠点とする。このため、矢田新地区の既定計画(水深11m×1/延長190m)を削除する一方、工事中の既設1バース(水深7.5m/延長220m、耐震強化)の配置変更を行う。

- (4) 十勝港(北海道)変更計画

(変更の概要)

外貿関係の計画変更はない。

6. 港 湾 関 係

北地区の1バース(水深5.5m)を計画削除し、既設フェリー埠頭(東京航路は現在休止中)1バース(水深8m/延長240m)はRORO船等対応に用途変更する。また、同地区マリナー計画を削除する。

(5) 神戸港(兵庫県)変更計画

(変更の概要)

ポートアイランド地区既設コンテナ岸壁(水深12m×2/延長600m:旧PC7、PC8)を完成自動車品等内貿貨物取扱い公共埠頭に用途変更する。

(6) 北九州港(福岡県)改訂計画

(改訂の概要)

響灘西地区では、外貿コンテナ取扱い機能の強化、充実を図るため、計50haであった埠頭用地を66haに拡大する。コンテナ船用5バース(水深15m×2/延長700m:PFI実施、12m×1/250m、10m×2/340m:PFI実施)整備の計画については今回変更はない。

戸畑地区では老朽化した港湾施設の更新を図るため、金属類等内貿貨物取扱いの既設岸壁を前出しし、1バース(水深9m×1/延長160m)を整備、併せて隣接した1バース(水深7.5m×1/延長130m)を追加整備する。

(7) 室蘭港(北海道)改訂計画

(改訂の概要)

築地地区の既定計画4バース(水深13m×1、10m×3)の規模を縮小し、化学肥料等の外貿貨物、軽工業品等の内貿貨物を取扱う3バース(水深12m×1/延長240m、10m×1/170m、8m×1/200m)とする。

(8) 西之表港(鹿児島県)変更計画

(変更の概要)

内貿関係で、中央地区の旅客船埠頭計画を変更し、岸壁規模(水深10m)を縮小した上、フェリーおよび旅客船埠頭1バース(水深9m/延長260m)を整備する。また既定計画のフェリー埠頭(水深7.5m)は用途を農産品等内貿貨

物取扱いに変更し、水深6mにて整備する。

II.【港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針の変更の件】

前回(173回)計画部会における委員の意見を反映させた最終案が提示、説明され、了承された。なお、当協会代表である坂田委員からは、今までの審議会での意見が取り入れられていて、まとまりも良い、利用者である国民からの視点からも良く書かれており、事業評価についても基本方針という中で相当書かれている、といった趣旨の発言があった。

(当該基本方針の内容:6・4・2参照。)

(注)港湾審議会は、昭和30年10月の第1回から、第174回まで開催された。この間、合計1152件の案件について審議され、港湾行政の基礎となったが、2001年1月の、国土交通省発足を機に「港湾審議会」が改組され、「交通政策審議会の港湾分科会」が新設され、機能も引き継がれることとなった。

6・4・2 港湾法改正に伴う「基本計画」の改訂

国土の適正な利用を考慮しつつ国の港湾行政を進めてゆくに当たっての指針となる「港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針」(注1参照)が、2000年11月17日に開催された港湾審議会第174回計画部会(当協会からは港湾物流委員会の坂田昇委員長が出席)において審議、了承された。4年振りの改定である。

従前の「基本方針」は1996年11月6日に告示されたものであるが、今回は1999年12月の港湾審議会答申「経済・社会の変化に対応した港湾の整備・管理のあり方について」(注2参照)や2000年4月施行の港湾法改正(注3参照)を受けての改訂となった。改訂に当たって、特に強調された点は以下のとおりである。

- (1) 産業の国際競争力と国民生活を支える効率的で安全な物流体系を構築するためには競争力のある港湾の整備が重要となるが、その際には施設整備等のハード面のみならず、効率的な運営やITの活用を含めたソフト面も合わせた総合的な施策を推進すること。
- (2) 整備に当たっては投資の効率化と透明性の向上に留意すべきであること。
- (3) 環境の保全や港湾相互間の連携の確保の重要性について記述されたこと。
- (4) 国としてランドデザインを明確化するとともに、将来の港湾取扱い貨物量の見通しとともに、港湾の機能による分類とその拠点的配置について記述された。

当協会としては、上述の「答申」や港湾法改正と合わせ、ユーザーにとって使い勝手の良い港湾整備へ向けての行政の前進として評価している。

今回の「基本方針」は、5つの章と3つの別表からなる。第Ⅰ章は「今後の港湾の進むべき方向」と題し、国際海上輸送の基盤強化という点について：

- (1) 我が国産業が物流コストを削減しつつ国際競争力を保持するためには港湾の国際競争力確保が重要であるとの認識に立った上で、ハードの整備を推進してゆくにあたっては、「海運企業の世界規模の提携、航路の再編、船舶の大型化に対応して、国際的な港湾間競争の中で我が国の港湾が引き続き欧米との長距離基幹航路の高頻度のサービスを提供できるように、国際的な水準の国際海上コンテナターミナル」を目指す、とする。また、アジア貿易の拡大によるコンテナ貨物の増大等にも、効率的な輸送ネットワークを構築して対応する、とする。
- (2) ソフト面については、例えば利用者協議会といったものを通じて利用者のニーズを十分把握しながら、最近の規制緩和の動向も踏まえ、港湾における良好な労働環境の整備にも配慮しつつ、荷役の効率化、十分な稼働時間の確保、港湾諸手続きの簡素化や情報化を進め、国際的な水準の物流サ

ービスの確保に努め、以って港湾の効率性、利便性を向上させて国際競争力を高める、としている。

- (3) 効率的・効果的な事業実施という点に関して、港湾の開発に当たっては、地域の要請や貨物需要の動向等を的確に把握し、港湾相互間の機能分担や施設の拠点化を図る等して効率的な整備を行う、としている。
- (4) また、「透明性の向上」として、国民に対し、港湾の役割等について積極的にPRするとともに、計画の段階から開発の目的や効果等について明らかにするとともに、事業の実施に当たっては費用対効果分析等の事業評価を実施し、その実施過程について公表する等、透明性の向上に努める、と記述された。

第Ⅱ章「港湾機能の拠点的な配置と能力の強化」においては、まず、「港湾取扱い貨物量の見通し」(別掲の「別表1、2」参照)を数字で示した上で、「国際海上コンテナ輸送の拠点」として、中枢国際港湾、中核国際港湾、地域の国際海上コンテナを取り扱う港湾、の3つに分類している。中枢国際港湾は、広域にわたる背後圏を持ち、我が国の国際海上コンテナの大部分の輸送を担うもので、東京湾、伊勢湾、大阪湾、北部九州の4地域に配置し、我が国の国際海上輸送の拠点として、海外諸港との競争にも対応するため、コンテナ専用の岸壁、高能率の荷役機械、十分な奥行を有する荷捌き用地および所要の物流施設を備えるとともに、フィーダー輸送との円滑な接続を図る、としている。

第Ⅲ章においては、航路の開発保全について拡幅や増深を適切に実施することにより、海上交通の安全性、効率性を確保するとされている。

第Ⅳ章においては、良好な港湾環境の形成における自然と環境の保護などについて記述している。

第Ⅴ章は「港湾相互間の連携の確保」と題して、経済圏や生活圏、あるいは一つの海域を共有している複数の港湾については、港湾相互間の連携の確保が重要であるとして、連携を確保するため、港湾計画の作成、港湾の利用、港湾の環境保全等に関して、

6. 港 湾 関 係

国および関係する港湾管理者が相互に連絡調整する体制を構築するとともに、関係者が協力してその対応に取組むとしている。なお、各地域における港湾相互間の連携の確保については、10の地域ブロックに分け（別掲「別表3」参照）役割分担についての基本的な考え方等が示されている。

（注1）「基本方針」の根拠法である港湾法第3条の2は次のとおりである。（アンダーライン部分が今回の改正で追加された。）

〔港湾法第3条の2〕

- 1 運輸大臣は、港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針を定めなければならない。
- 2 基本方針においては、次に掲げる事項を定めるものとする。
 - 1) 港湾の開発、利用及び保全の方向に関する事項
 - 2) 港湾の配置、機能及び能力に関する基本的な事項
 - 3) 開発保全航路の配置その他開発に関する基本的な事項
 - 4) 港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に際し配慮すべき環境の保全に関する基本的な事項
 - 5) 経済的、自然的又は社会的な観点からみて密接な関係を有する港湾相互間の連携の確保に関する基本的な事項
- 3 基本方針は、交通体系の整備、国土の適正な利用

及び均衡ある発展並びに国民の福祉の向上のため果すべき港湾及び開発保全航路の役割を考慮して定めるものとする。

- 4 運輸大臣は、基本方針を定め、又は変更しようとするときは、関係行政機関の長に協議し、かつ、政令で定める審議会の意見を聴かななければならない。
- 5 港湾管理者は、基本方針に関し、運輸大臣に対し、意見を申し出ることが出来る。

（注2）2000年12月の港湾審議会答申「経済・社会の変化に対応した港湾の整備・管理のあり方について」において、21世紀の港湾行政の進むべき方向として示された4つの柱は次のようなものであった。

- 1 全国的・広域的視点からの取組みの強化
- 2 地域の主体的な取組みの強化
- 3 環境の保全・創造のための取組みの強化
- 4 港湾行政の透明性・効率性の向上

（注3）「港湾法の一部を改正する法律」は平成12年3月31日に成立、公布、翌4月1日施行されたが、その5つの柱は次のようなものであった。

- 1 港湾の分類の定義の明確化
- 2 港湾整備事業に対する国の負担割合の見直し
- 3 港湾相互間の広域的な連携の確保に対する取組み
- 4 環境施策の充実
- 5 放置艇対策

（別表1） 港 湾 取 扱 貨 物 量 の 見 通 し

	現 状	見 通 し	
	(1999年 ^(注1))	2010年	2015年
国際海上コンテナ	1億7,218万フレートトン	2億8,000万フレートトン	3億4,000万フレートトン
	1,155万 TEU	1,800万 TEU	2,200万 TEU
内貿複合一貫輸送	11億2,324万フレートトン	13億2,000万フレートトン	13億6,000万フレートトン
	2億1,200万メトリックトン	2億2,600万メトリックトン	2億4,000万メトリックトン
	240億メトリックトンキロ ^(注2)	280億メトリックトンキロ ^(注2)	290億メトリックトンキロ ^(注2)

（注1）内貿複合一貫輸送の現状は1995年の値である。

（注2）内貿複合一貫輸送のメトリックトンキロの値は、輸送量であり、港湾取扱量ではない。

(別表2) 国際海上コンテナ貨物量の見通し

(単位: 万 TEU)

	現 状 (1999年)	見通し(2010年)
中枢国際港湾合計	1,030	1,500
東 京 湾	460	600
伊 勢 湾	163	250
大 阪 湾	327	500
北 部 九 州	80	150
中核国際港湾合計	72	200
そ の 他	53	100
総 合 計	1,155	1,800

(別表3)

地 域 ブ ロ ッ ク 区 分

地域ブロック	該 当 す る 都 道 府 県
北海道地域	北海道
東北地域	青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県
関東地域	茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県
北陸地域	新潟県、富山県、石川県、福井県、長野県
中部地域	岐阜県、静岡県、愛知県、三重県
近畿地域	滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県
中国地域	鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県(関門港に含まれる地域を除く)
四国地域	徳島県、香川県、愛媛県、高知県
九州地域	山口県(関門港に含まれる地域に限る)、福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県
沖縄地域	沖縄県

6・5 水先関係

わが国の水先制度は1949年5月に施行された水先法に基づいている。時代のニーズに応じた見直しが行われてきたとはいえ、内外の情勢の変化により利用者である内外船社や厳しい競争に晒される国内荷主にとっては、特に水先料金水準および体系に対する不満が高まっている。

当協会はこれまで、複雑且つ不透明な水先料金体系の改善を通じて、料金の適正化を図ることを念頭において対応してきた。しかし、それらの協議は、当事者である当協会／日本パイロット協会間に委ね

られていたことから困難を極め、料金改定の際に、水先料収入の減収分を上積みする方法で部分的な改善が行われてきたにすぎなかった。

しかし、1992年の水先料金改定時に当協会が提出した要望を受けて、運輸省(現:国土交通省)もこれら協議に参画することになり、同年7月、「水先料金問題検討委員会」が設置され、水先料金体系の改善に向けた三者協議が開始された。同委員会においては、船協／パ協それぞれが提出した13項目について協議が行われ、1997年10月開催の第16回同委員

6. 港湾関係

会において、「夜間割増の対象時間短縮」をはじめとする料金体系の一部改善について協議が整った。なお、残された懸案項目については、引き続き同委員会において検討することとされたが、その後は懸案項目の検討は中断していた。

しかし、2000年11月に開催された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）において、新たに供用を開始する横浜港南本牧埠頭の料金新設提案があったことから、これに関連して、懸案項目の本格的な検討が再開された（6・5・1参照）。

他方、規制緩和推進計画、経済審議会、行政改革委員会等の指摘等、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、1997年7月、運輸大臣（現、国土交通大臣）は『今後の水先制度のあり方』について、海上安全船員教育審議会（会長：谷川久成蹊大学教授）に諮問を行った。これを受けて、安教審 水先部会では下部機構として「水先区の設置等に関する検討会」、「水先人の免許等に関する検討会」を別途設置し、前述の「水先料金問題検討委員会」と併せて、三つの検討会でそれぞれの課題について検討の深化を行った上で、結論がまとまった事項から随時答申し、実施することとした。

これら3検討会での水先制度全般の抜本的な改革に向けた審議が期待されているが、「水先区の設置等に関する検討会」においては、港湾管理者からの規制緩和と要望を受けた強制水先区（神戸区・横浜区・関門区）の対象船型の見直し（6・5・1参照）、「水先人の免許等に関する検討会」においては水先人の再教育訓練に主眼がおかれる等、現在までのところそれぞれ限定的な検討に留まっている。

2000年度における水先関係の動向は以下のとおりである。

6・5・1 水先制度の見直し

1. 「水先料金問題検討委員会」の検討

前述のとおり、水先料金体系の改善に向けて、水

先料金問題検討委員会（以下、検討委員会）が設置され、1992年7月に第1回会合が開催された。本会合の席上、当協会より、検討委員会においては、「夜間割増制度の廃止」、「大型船二人乗りの見直し」、「乗下船実費の取扱い」をはじめとする7項目を検討項目として検討すべきであると提案したのに対し、日本パイロット協会は「港内転錨料の改訂」、「多層甲板船割増の見直し」等の6項目を提出した。検討の結果、両協会から提出された合計13項目について検討することとして審議を開始した。

これまでのところ1997年10月開催の第16回検討委員会において『夜間割増の対象時間短縮』をはじめとする見直しについて協議が整い、海上安全船員教育審議会 水先部会（以下、水先部会）の答申を経て、1998年4月よりこれらの見直しが実施された（船協海運年報1998参照）。しかしながら、それ以降、残された懸案項目（以下、懸案8項目。資料6 10参照）に関する検討は中断していた。

その後、2000年2月に開催された第18回検討委員会で、懸案項目ではないものの、運輸省より提案のあった「二人の水先人が交代で8時間以上引き続き水先をする場合」の割増率の見直し（現行100分の160から100分の110への引き下げ）が了承され、2000年3月より実施されている（船協海運年報2000参照）。

また、2000年11月に開催された水先部会において、運輸省より、新たに供用を開始する横浜港南本牧埠頭の水先料金新設に関し概略次のとおり提案があった。

港則法上、南本牧埠頭は京浜港横浜区第5区（以下、横浜5区）に位置するが、現行の横浜5区の水先料金をそのまま適用せず、低減された料金を新たに設定する。

本件に関し、当協会は横浜5区内の既存バスとの取り扱いに差が設けられることは不公平であるとし、善処方を強く働きかけた。その後、2001年2月に開催された第19回検討委員会において、当局より協議が中断している「懸案8項目」の検討を今後3年を目途に取りまとめ、その中で横浜5区の問題も

〔資料6 10〕 水先料金体系見直しに係る懸案8項目について

船協提出項目

1. 運航区分の割増料・嚮導距離の見直し

① 運航区分の割増料

水先法施行規則第23条第1項別表三中に「当分の間」として、東京水先区及び東京湾水先区において割増料金を課している区域、「当分の間」の表現はないものの割増が課されている区域等、割増の理由が不明であるにもかかわらず、この措置が継続されている（1953年～）区域が散見される。

② 嚮導距離の見直し

横浜5区のように、水先法施行規則第23条第1項別表三中から計算される嚮導距離と実際の乗船地点から計算される距離とが乖離している港が多いと思われる。

2. 大型船2人乗り料金の見直し

各水先人会の定める水先約款においては、大型船（各水先人会において基準が異なる）の水先業務を行う場合、安全を期するため二人乗りをさせることができる、と定められている。この場合の水先料金は水先法施行規則第23条第1項第4号で70%増しとされている。

3. 乗下船実費に係る検討

実費の徴収基準は昭和29年9月22日の通達によって示されているが、その後、設置された4ベイ水先区の足船

代はこの範囲を大きく逸脱して徴収されている。

4. 指定錨地の投抜錨料金の廃止

内海および横須賀水先区において、港域内／外に指定された錨地で投錨および抜錨行為を行った場合、水先法には規定のない入／出港料金が徴収されている。

5. 冬季割増料金制度の見直し

北海道～仙台湾、北海道～境の水先区については、水先法施行規則第23条第2項で、12月1日～3月31日までの間、水先をする場合には40～10%の割増が課されている。

パ協提出項目

6. 基本額と加算額の関係の見直し

1997年10月開催の水先料金問題検討委員会において、夜間割増の時間帯短縮減収分を補填するための方法として、パ協より提出されている。

7. 港内転錨料金の見直し

入出港料金と港内転錨料金の料率は同額であるが、入出港業務に比べ転錨業務の方が操船行為が1回多いことから、技術料1回分の追加が要望されている。

8. 遠距離逓減制の是正

内海の航行料金のうち、55マイルを超える部分については、現行68%に逓減されている。この逓減制を漸次廃止すべきとの要望。

解決を図りたい旨の提案がなされ、当協会としてもこれを了承した。

これを受けて、同年6月、第20回検討委員会が開催され、これまで中断していた「懸案8項目」の審議が再開された。

同会議においては、「懸案8項目」のこれまでの論点確認を行うとともに、概略次のとおり、今後の検討委員会の進め方について取りまとめた。

- 「懸案8項目」を中心として、今後3年間を目途に検討を行う。
- 検討に当たっては、港湾整備の進展等を踏まえた水先料金体系の合理化を基本とする。
- 検討期間が限られていることから、WGを設置し

て実質的な検討を行う。

- 当協会ならびに日本パイロット協会双方の提示する次の優先順位に従い検討を進める。

[当協会]

- ① 運航区分の割増料・嚮導距離の見直し、② 大型船2人乗り料金の見直し、③ 乗下船実費に係る検討、④ 指定錨地の投抜錨料金の廃止、⑤ 冬季割増料金制度の見直し

[日本パイロット協会]

- ① 基本額と加算額の関係の見直し、② 港内転錨料金の見直し、③ 遠距離逓減制の是正

これを受けて、水先料金問題検討委員会WGの実質的な検討が開始された。

6. 港湾関係

2. 「水先区の設定等に関する検討会」の検討

前述の通り、水先区の設定等に関する検討会（以下、検討会）は、水先区、強制水先区の設定の見直しおよび基準の策定等について検討を行うこととして発足した。これまでのところ、検討会においては、神戸市をはじめとする300総トン強制区である港湾管理者からの強制対象船舶の見直し（トン数緩和）を内容とする規制緩和要望について審議を行っている。

現在までに取り上げた強制区は神戸区、横浜区および関門区で、神戸港については、強制対象船舶を300G/T以上から10,000G/T以上へ（1998年7月実施）、横浜港については、危険物積載船を除き、同3,000G/T以上への引き上げ（1999年7月実施）が

それぞれ認められ、今年度は関門区について審議が行われている。

関門区は、現行、①関門水先区内の入出港船：300G/T以上、②通峡船：10,000G/T以上、の2種類の強制体制がとられている。このうち、港湾管理者（北九州市、下関市）からの規制緩和要望は経済的観点から、入出港船に対する対象船舶の見直しを主旨とするものであったが、同区内における海難事故が多いことから、関門水先人会等の現地関係者の要望により、通峡船10,000G/T以上の見直し（対象トン数の低減化）についても併せて審議することとされた。

本件に関しては、神戸・横浜区と同様に現地調査結果を踏まえ、シミュレーションによる操船実験が行われ、現在、鋭意審議が行われている。

6・6 国際コンテナ諸問題への対応

6・6・1 ISO/TC104（貨物コンテナ）に関する対応

(1) ISOの概要

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

ISOには各国毎に代表的標準化機関1機関のみが参加可能であり、約140ヶ国の参加国から成り立っている。製品やサービスの国際交流の容易化、知的、科学的、経済的活動分野における国際間協力の促進を目的とし、分野別に約190の専門委員会（TC：Technical Committee）が設置され、審議を行っている。（資料6 11参照）

なお、わが国からは、閣議了解に基づき1952年4月15日以来「日本工業標準調査会（JISC：Japanese Industrial Standards Committee）」（会長：山

本卓眞 富士通㈱名誉会長）が参画している。

JISCは、工業標準の制定（JIS規格）の制定に係る審議・答申及び工業標準化の促進に関する答申・建議を任務として、1949年工業標準化法の施行と同時に設置された。1999年4月の中央省庁等改革推進本部における審議会等の整理合理化に関する指針に従い、同年7月の経済産業省設置法により、JISCは経済産業省に置かれる審議会として位置付けられた。事務局業務は2001年1月6日以降、経済産業省産業技術環境局基準認証ユニットが行っている。

(2) ISO/TC104（貨物コンテナ）の概要について

当協会はJISCの承認の下、ISOの中で104番目に設置された専門委員会であるISO/TC104の国内審議団体事務局業務を引き受けている。TC104は33ヶ国の正式加盟国（いわゆるPメンバー：業務に積極的に参画し、規格投票に対する責務及び可能な限り会議に参加するメンバー）および22ヶ国のオブザーバー加盟国（いわゆるOメンバー：

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

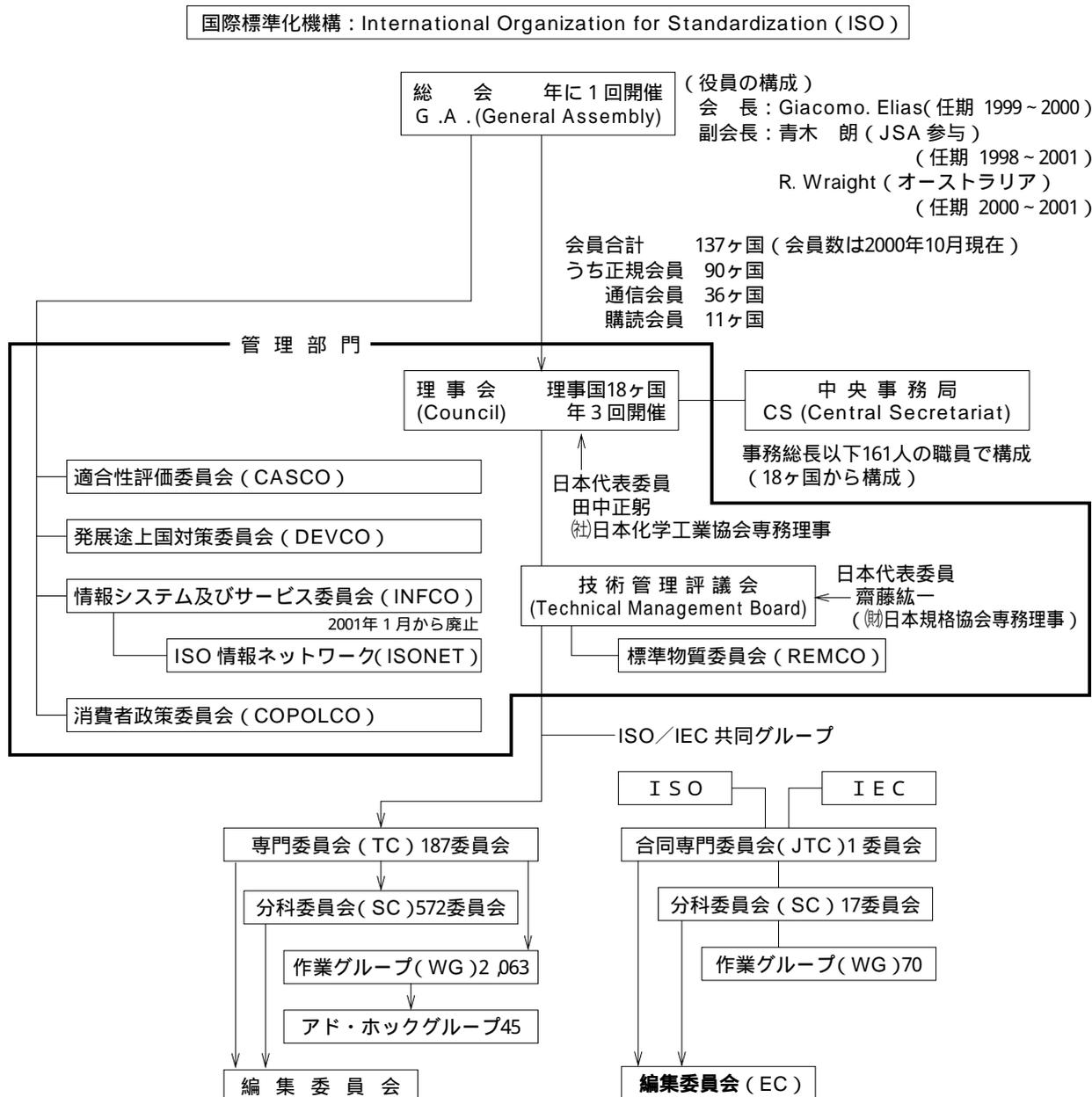
TC104の傘下には現在、3つのSC(Sub Com-

mittee 1, 2, 4)があり、さらにその下部組織としてWG(Working Group)がある。

(3) ISO/TC104における当協会の役割

当協会は1998年4月以降、ISO/TC(Technical Committee)104(貨物コンテナ)にかかわる日本国内審議団体事務局を行っており「日本船主協会

【資料6—11】 国際標準化機構 (ISO) 機構図 (2000年1月現在)



出 所 : 「ISO 事 業 概 要」 国 際 標 準 化 資 料 No. 42 : 国 際 標 準 化 協 議 会 事 務 局 編

6. 港 湾 関 係

ISO コンテナ委員会」(以下「当委員会」)にてその審議がなされている。メンバーは、コンテナを扱う当協会加盟船社3社を中心として、コンテナやコンテナ関連機器製造メーカーをはじめ、学識経験者および関係省庁担当者から構成されている。定例委員会は通常2ヶ月に1度開催され、ISO本部や関連省庁、関係団体等からの意見照会、調査協力、規格案投票*等に対応している。

また、当委員会委員長は委員会を代表してJISC物流技術専門委員会に参画し、工業標準に係る調査審議に加わっている。

〔* ISO 規格書の刊行までには、新業務項目提案(NP: New work item proposal) 作業原案(WD: Working Draft) 委員会原案(CD: Committee

Draft) 国際規格案(DIS: Draft International Standard) 最終国際規格案(FDIS: Final Draft International Standard)の文書段階を経る必要があり、NP、CD、DIS、FDISの承認に関しては投票が行われる。このうち、NP、CD、FDISに関しては、当委員会が直接投票を行い、DISに関しては当委員会意見を踏まえてJISCが投票を行う。〕

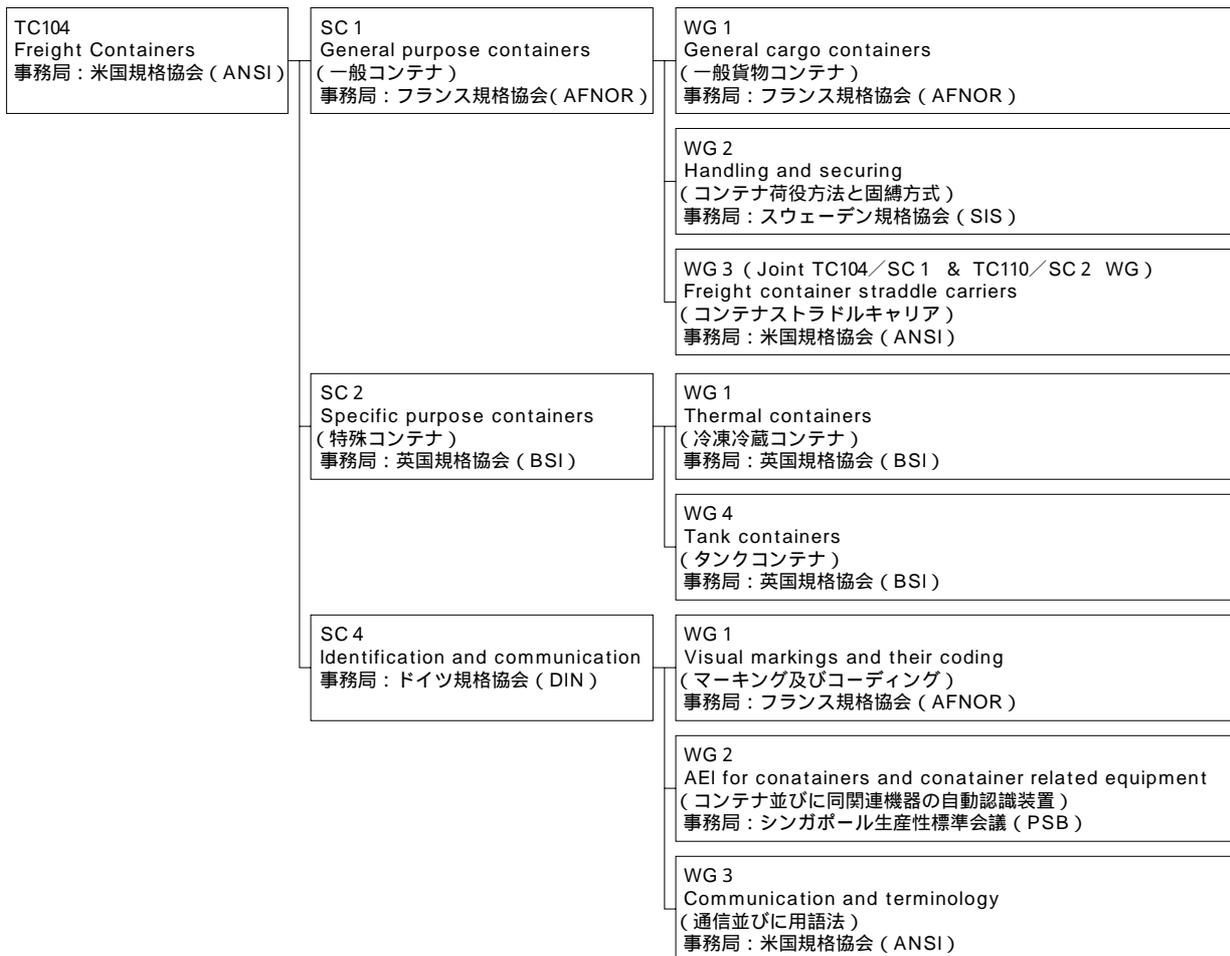
(4) ISO/TC104ならびにその傘下組織

(資料6 12参照)

(5) TC104総会への対応

2000年10月16日~20日、ケープタウン(南アフリカ共和国)にて、TC104総会ならびに傘下SC、WGの会議が開催され、世界16カ国代表、ICHICA、BIC代表等約50名が参加した。議長はTC104議長のM.

【資料6—12】 ISO/TC104 組織図



Bohlman 氏(米国)が務めた。わが国からは、当委員会郡山委員長(商船三井 定航部 部長代理)以下委員計4名並びに事務局が参加した。

会議での決定事項は概ね以下のとおりである。

- 1 Vertical tandem lifting (コンテナの垂直2段吊り上げ方式)[所掌: SC 1、SC 1/WG 1]
 - ツイストロックの Vertical load は75kN とし、実入りコンテナについても行う。
 - 使用するラッチロックは片爪、両爪にかかわらず800mm以上の接触面積とする。
- 2 Double rack rail car operations (ダブルスタックトレインの運用) [所掌: SC 1、SC 1/WG 1]
 - さらにデータ収集を行った上で具体的審議を行う。
- 3 Floor strength (床強度) [所掌: SC 1、SC 1/WG 1]
 - 一旦作業項目からの削除が報告されたが、英国より床損傷が多発しておりデータ収集の必要が提案され、WG にて引き続き検討を行うこととした。
- 4 ISO3874 : 1997 (Handling and securing) の改訂 [所掌: SC 1、SC 1/WG 2]
 - 改訂第1版(DAM 1)が承認され、同解説書(Rationale)作業が進行中であることが報告された。
- 5 CD14829 (Straddle carrier stability) の取り扱い [所掌: SC1、SC 1/WG 3]
 - TC110/SC 2 の受入を条件に標準化手続きを進めることとした。
- 6 ISO1496 (Specification and testing) 関係荷重伝達面規定の改定 [所掌: SC 1]
 - シャーシー主桁に対する荷重伝達面の幅を250mm から350mm に拡大する日本ならびにデンマーク提案を、New Work Item として採用することとした。
- 7 ISO10368 : 1992 (Freight thermal containers-Remote condition monitoring) の定期見直し関

係 [所掌: SC 2、SC 2/WG 1]

- Remote monitoring devices の中央登録を RTE 社ならびに YORK Refrigeration 社に委託することとした。
 - 一部フォーマット等に関する規格改訂ならびにノイズに関する Annex 新設に関し、2001年内を目標に作業を行うこととした。
- 8 タンクコンテナテスト方法の改訂 [所掌: SC 2、SC 2/WG 4]
 - 今後、投票段階に移行することとした
 - 9 電子シール規格案 (WD18185) [所掌: SC 4、SC 4/WG 2]
 - 以下の点を考慮に入れ、さらに規格開発を進めることとする。
 - 基本性能は WD 記載のとおり。
 - Seal/Reader の周波数は共に単一とし、読み取り範囲は5~10mを想定する。
 - 規定周波数は315MHz、433MHz、915MHz、2.45GHz とする。
 - ⑩ CEDEX コード管理業務
 - BIC の賛成を得られれば、BIC に委託することとした。

6・6・2 国際貨物コンテナ所有者 コード管理業務について

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

当協会では、ISO コンテナ委員会業務に関連して、BIC の日本の登録機関 NRO (National Register Organization) として日本でのコンテナコードの登録、問合せの窓口を担当している。

6・6・3 背高海上コンテナ委員会

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

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

2000年8月、2001年2月に委員会が開催され、各々244件、195件が申請された。なお1985年以降の通行指定経路の申請件数ならびに指定件数は資料6-13のとおりであり、96年以降の地方港におけるコン

テナ化に伴い申請数が激増している。

なお、以前事故が続発し、大きな問題となった許可を得ずに背高海上コンテナを積載して運送を行うケースについては、全日本トラック協会によると、現在八大港では9割近くのトラックが許可を得た上で運行しており、状況は大幅に改善されつつあると報告された。委員会の目的の第一に、「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」とあり、当委員会開催毎に注意喚起を行っているが、今後も引き続き関係団体に安全の周知徹底を図ることとしたい。

また、通行許可手続きの簡素化問題については、今後少なくとも1年間は現行方式を継続し、事故が再発しなければ警察庁に簡素化要望を行う方向で検討を行うこととしている。

【資料6-13】背高（9'6"）海上コンテナ通行指定経路

通行指定申請数と指定件数の推移

2001年2月14日現在

申 請	年 月	1985年				1986年		1987年			1988年		
		4 月	4 ~11	7 /18	8 /16	5 /25	6 /30	2 /25	7 /31	9 /21	2 / 2	7 /15	12 /15
件 数		22	41	304	189	54	402	50	14	83	46	58	57
指 定	年 月					6 月	9 月	6 /22	8 / 2	12 /11	4 / 1	11 / 1	1989年 3 /16
		件 数	22	41	174	40	207	43	14	70	35	34	31
申 請	年 月	1989年		1990年		1991年		1992年	1993年	1994年	1995年	1996年	
		7 /14	12 /14	7 /16	12 /14	7 /15	12 /16	8 /24	6 / 7	2 /21	5 / 8	2 /28	
件 数		29	40	25	23	34	43	52	52	71	76	113	
指 定	年 月	10 /31	1990年 3 /20	10 /31	91年 3 /12	11 /12	92年 3 /24	12 /22	9 /24	8 /22	10 /16	7 / 1	
		件 数	21	30	21	18	25	32	34	29	47	55	82
申 請	年 月	1997年		1998年		1999年		2000年		合 計			
		2 /21	5 /16	3 /31	7 /15	3 /12	10 /22	4 / 7	8 /22				
件 数		140	2	128	73	291	163	244	231	3,150			
指 定	年 月	9 /19		8 /28	10 /14	7 /15	2000年 1 / 5	8 /10	12 /27				
		件 数	107	66	56	161	99	155	145	1,894			

7

海上安全対策

この章のポイント

- ・首都圏第3空港問題について、船舶の航行安全確保の観点から、関係先に積極的な要望活動を展開。
- ・IMBによると2000年の海賊事件発生件数は前年比56%増の469件。わが国はアジア各国へ海賊対策調査ミッションを派遣するとともに、各国沿岸警備隊と合同で連携訓練を実施。
- ・SOLAS条約の防火に関する第Ⅱ - 2章および航行の安全に関する第Ⅴ章が全面的に見直され、2002年7月1日より発効する見込みとなった。自動船舶識別装置(AIS)や航海データ記録装置(VDR)など新たな機器の搭載が強制化。VDRの現存貨物船への搭載については、引き続きIMOにおいて検討されている。

- 7・1 首都圏第3空港問題
- 7・2 海賊問題への対応
- 7・3 海上交通安全対策
- 7・4 船舶の安全運航対策
- 7・5 貨物の積み付けおよび安全対策
- 7・6 船舶の建造および保船、機関管理対策
- 7・7 海上無線通信の改善

7・1 首都圏第3空港問題

東京国際空港(羽田空港)は航空需要の増加から2015年頃にはその能力の限界に達することが予測されており、首都圏における将来の航空需要の増大に、早急に対応することが課題となっている。

このため、運輸省航空局(当時)は、平成12年9月、首都圏第3空港調査の一環として、将来の首都圏第3空港の複数候補地の抽出とその比較検討を行うため、学識経験者、関係地方公共団体等からなる「首都圏第3空港調査検討会(座長:中村英夫武蔵工業大学教授、事務局:航空局) 資料7 1」(以下、空港検討会)を設置した。

空港検討会は、平成12年9月26日に第1回会議を開催し、平成13年8月までに合計6回の会議を開催している。これまでの検討においては、羽田空港の再拡張が船舶航行・港湾への影響などの課題もあるが、既存施設の活用、アクセス等の旅客利便性の観点から、他の候補地に比べて優位性があるため、再拡張後の発着枠の余裕枠を活用して国際線を導入することも視野に入れ優先して推進すること、また首都圏の国際、国内航空需要が将来においても旺盛な

伸びを示すと考えられるため、羽田再拡張後の新たな首都圏第3空港について引き続き検討し候補地の絞り込みを行う必要があるとされている。

当協会は本件に関し、船舶の航行安全確保の観点から、平成12年12月26日、運輸省(当時)航空局長をはじめとする関係者に対し要望書(資料7 2)を提出するとともに、平成13年1月23日開催に開催された第3回空港検討会に生田正治会長が特別メンバーとして出席し、航行安全の重要性について説明した。また、平成13年3月、当協会の考え方に対する理解を得るため、パワーポイントを用いて視覚的にわかりやすい資料を作成するとともに同内容のビデオを制作し、関係者に幅広く説明した。

第4回空港検討会(平成13年3月28日開催)より、当協会から芦田昭充政策委員会副委員長が委員として参画し(第6回空港検討会(平成13年7月31日開催)からは小澤幸夫新政策委員会副委員長に交代)、引き続き、海上航行の安全性について関係者の理解を得るべく鋭意努力している。

このように当協会が航行安全の重要性について関

7. 海上安全対策

係者に対し説明し広く理解を求めたことなどから、空港検討会は、羽田空港の再拡張問題については船舶航行の安全性に影響があるので別途調査検討会を設置し検討する必要があるとし、このため国土交通省は、平成13年7月、海事関係者等を中心とした「東京国際空港再拡張による船舶航行影響調査検討会（座長：岩井聡東京商船大学名誉教授、事務局：航空局から委託を受けた日本海難防止協会）資料7-3」（以下、航行影響調査会）を設置した。当協会からは石田隆丸海務幹事会副幹事長が委員として参画している。

航行影響調査会は、平成13年中に合計4回の会議を開催し、航行安全についての報告を取りまとめることとしており、8月までに2回（第1回：平成13年7月6日、第2回：平成13年8月3日）の会議を

開催している。

一方、東京都は空港検討会の議論が羽田空港再拡張を優先課題として位置付けていることを歓迎しつつも、中心に検討されている拡張案が都の提案する現C滑走路に平行な滑走路を増設するものでなく、国土交通省航空局が提案する現B滑走路に平行な滑走路を増設するものであり、国交省の案は東京港の港湾機能と港湾計画（ゴミ処理のための新海面処分場）に大きな影響を与えられことから同案に強く反対しており、航行影響調査会の検討は円滑に進んでいない状況にある。当協会は、羽田再拡張が東京港に入出港する船舶の安全と港湾機能に大きな影響を及ぼすと考えられることから、慎重な検討を要望するとともに、海事関係者と協力して検討会に対応している。

〔資料7-1〕首都圏第3空港調査検討委員会名簿（敬称略、五十音順）

座長	中村 英夫	武蔵工業大学教授	立花 宏	(社)経済団体連合会常務理事
副座長	谷川 久	成蹊大学名誉教授	羽根田勝夫	日本航空(株)専務取締役
副座長	森地 茂	東京大学教授	林 圭一郎	(財)航空保安協会顧問
	青山 份	東京都副知事	東口 實	東京大学名誉教授
	磯部 雅彦	東京大学教授	松田 英三	読売新聞社論説委員
	猪口 邦子	上智大学教授	松本 宏之	海上保安大学教授
	小澤 幸夫	(社)日本船主協会政策委員会副委員長	水口 信雄	神奈川県副知事
	加藤 甫	(株)日本エアシステム常務取締役	諸橋 泰	全日本空輸(株)常務取締役
	白石 真澄	ニッセイ基礎研究所主任研究員	屋井 鉄雄	東京工業大学教授
	白戸 章雄	千葉県副知事	山内 弘隆	一橋大学教授
	須田 漉	八戸工業大学教授	太田 和博	専修大学助教授
	武田 茂夫	埼玉県副知事		(2001年7月31日現在)

〔資料7-2〕

平成12年12月26日

運輸省航空局長 深谷 憲一 殿

社団法人 日本船主協会会長 生田 正治

首都圏第三空港問題ならびに羽田空港再拡張問題について

現在、わが国の首都圏における空港整備に関し、首都圏第三空港を東京湾内に建設すること、あるいは羽田空港の再拡張などが提案されておりますが、これについて、海運業界として要望申し上げます。

もとより21世紀を通じ、わが国が世界の主要国として経済社会の安定的な発展を維持して行くためには、首都圏空港を諸外国の主要空港に引けを取らないものに整備することは不可欠であり、国民の生活基盤の整備の視点

からも極めて重要であります。

一方、東京湾は、わが国の中心である首都圏における経済活動と国民生活を支えるエネルギー資源、工業原材料および生活物資等を運ぶ海上輸送路としての重要な役割を担っています。東京湾は外航コンテナ船の主要港である東京港／横浜港を有し、この2港で年間延べ8,800隻(このうち東京港は3,600隻)におよぶ外航コンテナ船が入港し、コンテナバースにおける取扱いコンテナ数はわが国最大で年間490万TEU(このうち東京港は270万TEU)となっています。また、小型船を含めた船舶の延べ入港隻数をみると東京、横浜、千葉、川崎の主要4港で年間約19万2,000隻(このうち東京港は3万5,000隻)に上り、これらの船舶による物資の安定輸送が経済発展と国民生活の基盤となっております。

しかしながら、このように極めて重要な海上輸送路である東京湾の現状は、湾内各地の埋立の進行や東京湾横断道路の建設等により、船舶の安全航行の面から既にかなり狭隘な状態にあります。これに加えて、東京湾内に空港を新設し、あるいは拡張する場合は、多数の内外航船舶の航行の安全が損なわれ、海難事故が生じれば、湾内、場合によっては首都圏全体におよぶ環境被害を招きかねず、物資の安定輸送にも重大な悪影響をおよぼすことが危惧されます。さらに、台風などの気象/海象条件により大小の船舶が悪条件下で避難を余儀なくされるような場合も想定して、安全が確保されなければなりません。

また、今後のわが国の経済発展や造船技術のイノベー

ションに伴う、将来のさらなる船舶の大型化、輸送量の増大も念頭に入れておく必要があります。

日本船主協会の重大関心事は国民経済上の必要物資の安定輸送体制の整備・確立、そのための船舶航行の安全の確保であります。従って、首都圏第三空港の候補地の選定あるいは羽田空港の再拡張の是非の検討に際しては、海上輸送の諸条件を現状よりも改善こそすれ、悪化させないことを大前提とすべきであります。また、世紀を超えて長期にわたりわが国の表玄関に相応しい、十分な容量、機能かつ利便性を備えた空港としての適地を、必ずしも海上に限定せず陸上も含め広く検討していくことが必要と考えております。

さらに、空港の位置および構造を決定した後には事後的に船舶航行への影響を検討するのではなく、空港の整備計画を決定する以前に、湾内の船舶交通、港湾諸施設等への影響、解決策の有無等について徹底的に見極めた上で、具体的な空港整備の計画内容を決定して行く必要があります。

海運業界としては、海上輸送および東京湾の安全の見地から上記につきまして重大な関心を有しており、貴局におかれましては、この問題に適切にご対応賜わりたく、宜しくお願い申し上げます。 以上

同送付先：

運輸省海上交通局長 高橋 朋敬 殿
 運輸省港湾局長 川島 毅 殿
 海上保安庁長官 荒井 正吾 殿

〔資料7 3〕東京国際空港再拡張による船舶航行影響調査会名簿

(順不同、敬称略)

学識経験者

座長 岩井 聡 東京商船大学名誉教授
 副座長 大津 皓平 東京商船大学教授(副学長)
 井上 欣三 神戸商船大学教授(副学長)
 松本 宏之 海上保安大学校教授
 渡邊 豊 東京商船大学助教授

海事関係者

石田 隆丸 日本船主協会海務幹事会副幹事長
 稲葉 燐 日本内航海運組合総連合会

宮永正二郎 日本旅客協会労海務部長
 澤山 恵一 日本船長協会会長
 相川 康明 外国船舶協会専務理事
 山本 正徳 東京水先区水先人会会長
 吉田 信彦 横須賀水先区水先人会会長
 大河原明德 東京湾水先区水先人会会長
 邊見 正和 東京湾海難防止協合理事長
 中澤 博巳 全国内航タンカー海運組合関東支部
 河川安全対策小委員会委員長

7. 海上安全対策

栗山 昂久 関東小型船安全協会会長	川崎 市
国土交通省	三好 友和 港湾局港湾振興部長
瀧口 敬二 海事局外航課長	事務局 (国土交通省)
鬼頭 平三 港湾局計画課長	黒川 和孝 航空局飛行場部管理課長
石間 聡孝 関東運輸局運航部長	茨木 康男 航空局飛行場部計画課長
海上保安庁	大根田秀明 航空局飛行場部計画課大都市圏空港計画室長
黒田 晃敏 警備救難部航行安全課長	坂場 正保 航空局管制保安部保安企画部長
城野 功 第三管区海上保安本部警備救難部長	藤田 武彦 関東地方整備局港湾空港部長
三木 馨 第三管区海上保安本部東京海上保安部長	佐藤 浩孝 東京航空局飛行場部長
東京都	高岡 信 東京航空局保安部長
甲斐 正彰 都市計画局航空政策担当部長	菅井 敦 東京航空局東京空港事務所保安部長
高野 一男 港湾局港湾整備部長	同 (社)日本海難防止協会)
細川 泰廣 港湾局計画調整担当部長	

(2001年8月30日現在)

7・2 海賊問題への対応

1. 海賊事件の発生状況

(1) 世界における発生件数

国際商業会議所 (ICC) の国際海事局 (IMB) がマレーシアのクアラルンプールに開設している「海賊情報センター」の2000年の年次報告によれば、同センターに報告のあった全世界での発生件数は未遂を含め469件で、1999年より約56%の大幅増加となった。

このうち119件 (約25%) がインドネシアで発生している他、インドネシア、マレーシア、マラッカ海峡が全体の約半数を占めている。ハイジャック事件に関しては前年の10件から6件と減少しているが、銃やナイフで武装する海賊は依然多く、殺害を含む乗組員に対する暴行は480名と3年連

続同レベルとなっている。(資料7-4)

(2) 日本関係船の発生件数

一方、我が国外航海運事業者213社を対象に国土交通省が調査した「2000年に日本関係船舶が被害を受けた海賊行為の状況」によると、2000年の発生件数は31件となっており1999年が39件であったのに対して若干減少している。しかし、全体の約7割がインドネシア周辺海域、マラッカ・シンガポールで発生しており、港内もしくは錨地における襲撃が約8割を占めている。(資料7-5)

2. 当協会の対応

当協会は国土交通省外航課が中心となって設置する「外航船舶に係る窃盗・強盗対策検討会議」、「海

【資料7-4】IMB (国際商業会議所の国際海事局) による2000年年次報告書の概要

(イ) 発生件数の推移

1990年代の前半は減少傾向を示したが、1995年以後は増加しており、1999年、2000年では毎年約5割づつ増加している(表1)

表1：発生件数

年	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
発生件数	107	106	103	90	188	228	247	202	300	469

(口) 発生地域

インドネシア、マレーシア、マラッカ海峡、バングラデッシュ、インドで全体の65%を占めている。(表2)

表2：発生地域

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
東南アジア	88	63	16	38	71	124	92	89	161	242
極東		7	69	32	47	17	19	10	6	20
印度亜大陸	14	5	3	3	24	26	40	22	45	93
南北アメリカ			5	11	21	31	36	35	28	39
アフリカ			7	6	21	25	46	41	55	68
その他	5	31	3		4	5	14	5	5	7
年間計	107	106	103	90	188	228	247	202	300	469

(ハ) 襲撃時の船の状態

航行中の船舶が襲われるケースが多いのはマラッカ海峡。着岸中、錨泊中の襲撃が多いのがインドネシア、バングラデッシュである。(表3)

表3：襲撃時の状況 2000年()内は未遂事件

地域	着岸中	錨泊中	航行中	不明
東南アジア	26(1)	76(23)	51(64)	1
極東	2	5(1)	5(6)	1
印度亜大陸	12(4)	57(11)	6(3)	
アメリカ	11	15(2)	7(4)	
アフリカ	13	22(4)	5(23)	1
その他		2(1)	(4)	
合計	64(5)	177(42)	74(104)	3
総計	318(151)			

(ニ) 襲撃の種類の変移

未遂事件が激増した他、実際に乗込まれたケースも引き続き増加している。(表4)

表4：襲撃の種類

襲撃の種類	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
侵入未遂	4	18	33	22	27	36	18	25	46	145
発砲		6	16		9	6	24	11	12	6
侵入	101	80	36	54	129	180	174	145	227	309
ハイジャック	1	1		5	12	5	17	17	10	6
抑留			8	6	11		8	4	1	2
不明	1	1	10	3		1	6		4	1
合計	107	106	103	90	188	228	247	202	300	469

(ホ) 武装状況の変化

銃やナイフで武装した海賊が依然多い。(表5)

7. 海上安全対策

表5：武装状況

武器	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
武器を持たず	59	55	28	46	97	117	1	2	1	3
銃の所持	1	18	29	17	39	32	71	48	54	51
ナイフの所持	3		7	13	9	23	31	40	85	132
その他の武器	42	29	2	6	34	54	24	18	24	40
不明		5	35	8	9	2	120	94	136	243
合計	107	106	103	90	188	228	247	202	300	469

(ハ) 乗組員に対する暴行

1998年に殺された78名は、フィリピン地域が25名、南シナ海23名。1999年は激減したが、2000年は再び72名と激増した。なお、これにはフィリピン地域の40名（1件：フェリー上のバスが爆破された事件によるもの）、イエメンの17名（1件：テロリストによる米国艦船への攻撃）が含まれている。（表6）

表6：乗組員に対する暴行

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
人質	33	18	6	11	320	193	419	244	402	202
脅迫	3	9	1	8	59	56	119	68	21	72
暴行	2	12	4		2	9	23	58	22	9
傷害	4	16	3	10	3	9	31	37	24	99
殺害		3			26	26	51	78	3	72
行方不明									1	26
合計	42	58	14	29	410	293	643	485	473	480

〔資料7 5〕 日本関係船舶に係る海賊及び船舶に対する武装強盗等に関する調査結果

年	海賊行為発生件数 (件)	負傷等 (うち日本人) (人)	発生海域別						運航区分				海賊行為の類型別			
			東アジア	東南アジア	インド洋	アフリカ	南アメリカ	その他	航行中	錨泊中 沖待中	着岸中	不明	強盗等	窃盗等	不明	
89	1		1	(1)					1							
90	4	1(1)	4	(4)					3	1						
91	8		8	(8)					4	3		1				
92	7		7	(7)					2	4		1				
93	2	1(1)	1	(0)		1				2						
94	8		6	(6)	1		1		4	4			4	4		
95	8	1	5	(2)	1		2		2	5	1		2	6		
96	11	2	10	(8)		1			2	6	3		2	7	2	
97	18	1	12	(12)	1	2		3	5	9	4		9	9		
98	19	1(1)	14	(14)	1	4			6	5	6	2	12	7		
99	39	1	28	(27)	6	1	1	3	6	24	8	1	15	24		
00	31	1	22	(22)	5		3	1	5	16	10		12	18	1	
計	156	23(3)	118	(111)	15	9	7	7	40	79	32	5	56	75	3	

「賊被害の防止対策の検討委員会」等、国内での検討の場に積極的に参加し、政府を通じて関係国政府の海賊防止対策の強化を要請する一方、会員船社に対しては海賊対策国際会議以降も引き続き機会あるごと

に自主警備策の一層の強化と事件が発生した場合には沿岸国に通報するよう求めた。また、IMB 年次報告書の概要、当協会加盟船社の被害状況等海賊に関する情報をいち早く会員に周知し注意喚起に努めた

他、一般に対しても当協会のインターネットホームページ上で情報提供することにより海賊問題に対する社会の理解を広げるよう努めた。

国際的には、アジアの特定海域において多発する海賊事件は、アジア経済の発展と環境に脅威を与えるものでありアジア全体の重要課題との認識に立ち、アジア船主フォーラムにおいて、「モデルアクションプラン」に基づき自衛策の強化、通報の励行を各傘下の船社に呼びかけるよう求めた。同フォーラムは、沿岸国が海賊および武装強盗事犯を防止するために必要かつ適切な対策をとること、事件の捜査協力を行うこと、ローマ条約（注）等を批准し履行すること等を内容とする共同声明を取りまとめた。

また、当協会は、わが国政府からの協力要請に基づき、IMO が実施することとなった第二段階の海賊対策としてのフォローアップ調査等のプロジェクトに要する資金について、今後ともわが国関係船舶に対する海賊等の被害を防止するためにも、かつ、航行安全の確保の見地から関係各国および国際機関と協調しつつ海賊問題への対応に貢献していく必要があると考え、必要経費の一部を負担した。なお本プロジェクトに基づき第一回地域会合が2001年3月15/16日にシンガポールで開催され、当協会もこれに参加した。

（注）ローマ条約（別名ハイジャック防止条約：
1988年海洋航行の安全に対する不法な行為
の防止に関する条約
アジア、太平洋地域では日本、韓国、オーストラリアの3国のみが批准）

3. 我が国の対応

(1) 海賊対策国際会議以降のわが国の対応

1 ミッションの派遣

2000年9月19日～26日にかけて外務省、海上保安庁、運輸省（現国土交通省）および国際協力事業団からなる海賊対策調査ミッションが、フィリピン、マレーシア、シンガポール、インドネシアに派遣され、今後の海賊対策に関する地

域協力の進め方、2000年4月に開催された海賊対策国際会議のフォローアップ、わが国の協力・支援策の提示および各国の要望等の聴取、および連携パトロールに関し意見交換がなされた。その結果、各国の対策にかける努力は窺えるものの内政問題、近隣諸国との関係、領土問題等さまざまな障害があることが確認された。

2 海賊被害の防止対策の検討委員会

国土交通省外航課は、今後の海賊対策において具体的かつ現実的な対策について検討を進めるためシンクタンクの位置付けとする“海賊被害の防止対策の検討委員会”を設置し、当協会を始め海運事業者の他、船舶保険、機器メーカー等が参画し、2001年3月1日および31日に会合をもった。本会合では、国際海事局（IMB）およびインドネシア警備救難局から専門家を招き意見交換を行った他、海賊行為の対象となった船舶の航行環境、輸送状況など海賊事件発生背景や海賊対策機器および保険制度に関し、調査することとした。

3 官民連絡会議

わが国関係船がハイジャック事件に巻き込まれる等主として東南アジア海域において海賊事犯が年々増加していることから、1999年7月に設置された「外航船舶に係る窃盗・強盗対策検討会議」が引続き開催された。同会議では、2000年9月に実施された海賊対策調査ミッション、わが国関係船の被害調査の結果、外務省および海上保安庁の今後の計画、各省庁および当協会の対応状況の報告があり意見交換された。

4 海上保安庁によるアジア各国との連携訓練

海上保安庁は、海賊対策国際会議において巡視船の相互訪問、連携訓練の実施、専門家会合の継続開催、海上犯罪取締りセミナーの開催等を提案し、参加機関から支持を得たことから、2000年11月8日インド・チェンナイ沖でインド沿岸警備隊と、同月15日にマレーシア・ポートクラン沖でマレーシア王立警察海上警備隊との

7. 海上安全対策

間で海賊取締りのための連携訓練を実施した。また同年11月13日～15日にかけて、マレーシア・クアラルンプールにおいて関係国海上警備機関の実務者レベルによる会合が開催された。

2001年にも大型巡視船を派遣し、引続き関係国との連携を深めていくこととされ、初回はシンガポールに派遣した。なお、その航海の途上、7月30日南シナ海の公海上において当協会加盟船社の運航船および陸上関係機関との間で、海賊情報伝達訓練が実施された。

4. IMO の対応

IMO は、船舶に対する海賊および武装強盗が近年増加し深刻化していることに鑑み、1998年10月から2000年3月にかけて海賊等が頻繁に発生している南米、東南アジア、西アフリカ、中東の4地域への専門家の派遣およびセミナーの開催からなる海賊対策プロジェクトを実施したが、2000年12月の海上安全委員会において、本海賊対策プロジェクトが終了

した後も、その後の各地域の取組みを見極めることが必要であるとして、1 IMO が定めたガイドライン等の実施状況、2 実施するにあたっての障害があればこれを取り除くための支援について調査するための新たな評価・助言ミッションの派遣及び地域会合を実施することとした。

IMO では本プロジェクトによる第一回目の会合を3月15/16日にシンガポールで開催し、各国の取組み状況について報告を求めるとともに、海賊および武装強盗の定義、関係当局の協力関係、地域協定等について検討した。

また、事件の捜査と訴追のためのガイドラインの必要性が1999年5月のIMO 第71回海上安全委員会で合意された後、英国を議長国としてコレスポンディンググループが検討を重ねた結果、「船舶に対する海賊および武装強盗犯罪の捜査に関するコード」が策定され、2001年5月の第74回海上安全委員会において採択された。

7.3 海上交通安全対策

7.3.1 海上交通安全対策

1. 東京湾中ノ瀬航路の浚渫と第三海堡の撤去

東京湾口航路（浦賀水道および中ノ瀬航路）の整備事業に関し、当協会を含む海事団体の強い要望が実り、第三海堡の撤去および中ノ瀬航路の浚渫が2000年3月合意された（**船協年報2000年参照**）。

同整備事業の事業期間は着工より7年間（**資料7**

6、中ノ瀬航路浚渫については年間工事期間7ヶ月）が予定されており、2000年12月に第三海堡撤去工事が、翌2001年2月より中ノ瀬航路の浚渫工事が相次いで着工された。工事期間中は工事作業区域が設定され海上保安庁告示により船舶の航行が規制される他、同期間中は可航水域が減少し、不測の事態

において避航動作に制約があるなど慎重な操船が求められることから、第三管区海上保安本部では航行船舶に対して航行警報のほかポスターの配布などを通じて注意を喚起している。

2. 海上ハイウェイネットワーク構想委員会

国土交通省港湾局、海事局および海上保安庁は、海上ハイウェイネットワークの構築を今後の施策として掲げ検討に着手した。同構想は、海のITS（高度交通システム）、新交通体系の構築等のソフト施策と、湾内航行のボトルネックを解消するため航路の整備等のハード施策とを有機的に組み合わせることにより、船舶航行の安全性と海上輸送の効率性を両立させ物流の効率化（**資料7 7参照**）を図るこ

とを目的としている。

海上保安庁では、同構想実現のため、当協会を含む海事関係者で構成する委員会を2001年4月に設置し、東京湾をモデルケースとして1新しい交通体系の構築に関する調査研究、2管制制御システムに関する調査研究、3リスク・アセスメントに関する調査研究を実施し、多岐にわたる課題を検討整理して、システム構築に必要な法改正も視野に入れた検討を行うとともに、より効率的な海上交通安全対策のサイクル構築及びネットワーク化を図るために4海上インシデント・データバンクに関する調査研究に着手し、2004年度までに結果をまとめることとしている。(資料7 8参照)

3. こませ網漁業安全対策

(1) こませ網漁業漁期中の安全対策

当該海域では古くより「こませ網」をはじめ各種漁業が盛んであるが、海上交通安全法が施行された1973年より航路内での海域利用の競合問題が

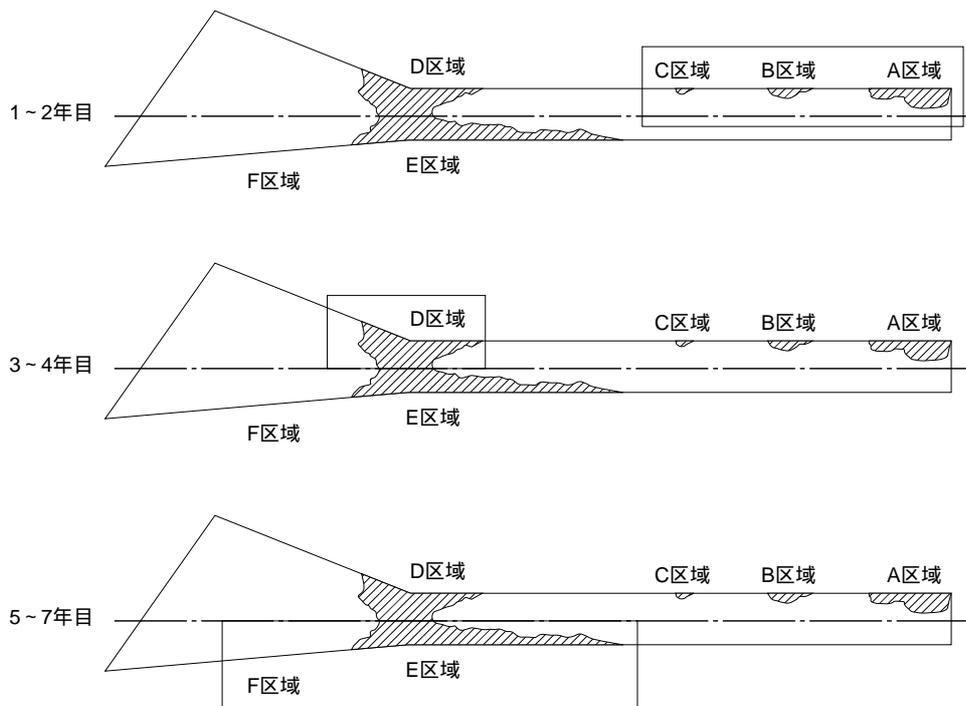
発生し、今日に至るまで合理的な解決策が見出せないでいる。

法律によって定められた航路・航法を遵守して航行する船舶が、航路内で操業する漁船によって航路が閉塞されることにより、衝突、座州、座礁の危険に晒されている。航路が頻繁に閉塞される盛漁期には内海水先人会による安全対策や海上保安庁による指導等が実施されていることで、かろうじて社会問題に発展するような大きな事故がこれまで発生していないのが現状であり、大型船が航路外航行を強いられた結果、原油流出などの大事故が発生した場合、海洋環境、地域経済に与える影響は甚大であることから、抜本的な安全対策の確立が要請されている。

このような状況から、当協会は引続き海事関係6団体と協力して、瀬戸内海で行われる「こませ網漁業」に対する同海域の船舶の航行安全対策について検討を行ない、航行安全対策として航路内可航幅300mの確保、保安庁船艇による監視と航

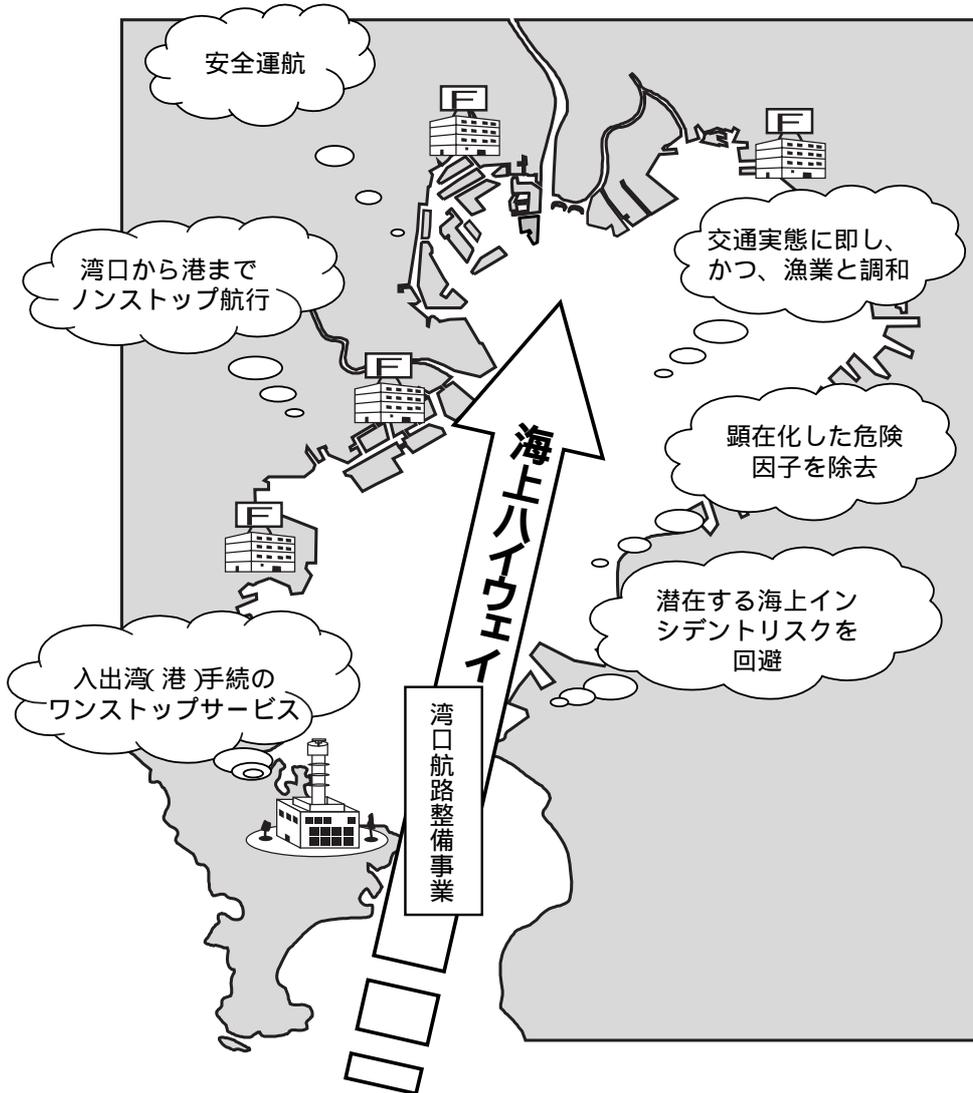
【資料7 6】中ノ瀬航路浚渫計画

中ノ瀬航路は、大型船が通行できるように水深23mまで浚渫するもので、1日200～300隻程度の船舶が航行しているため、工事は下記の方法により実施される予定。

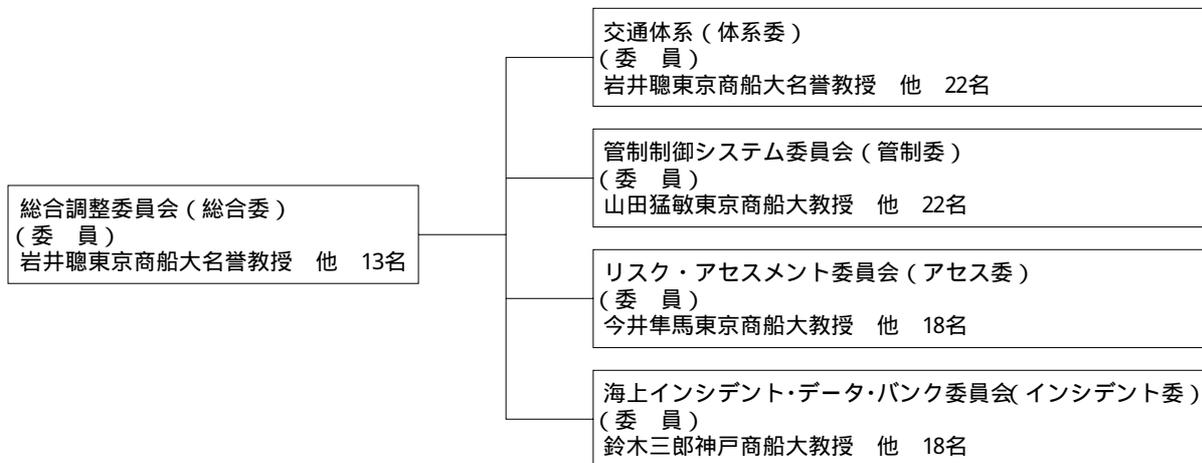


7. 海上安全対策

〔資料7 7〕



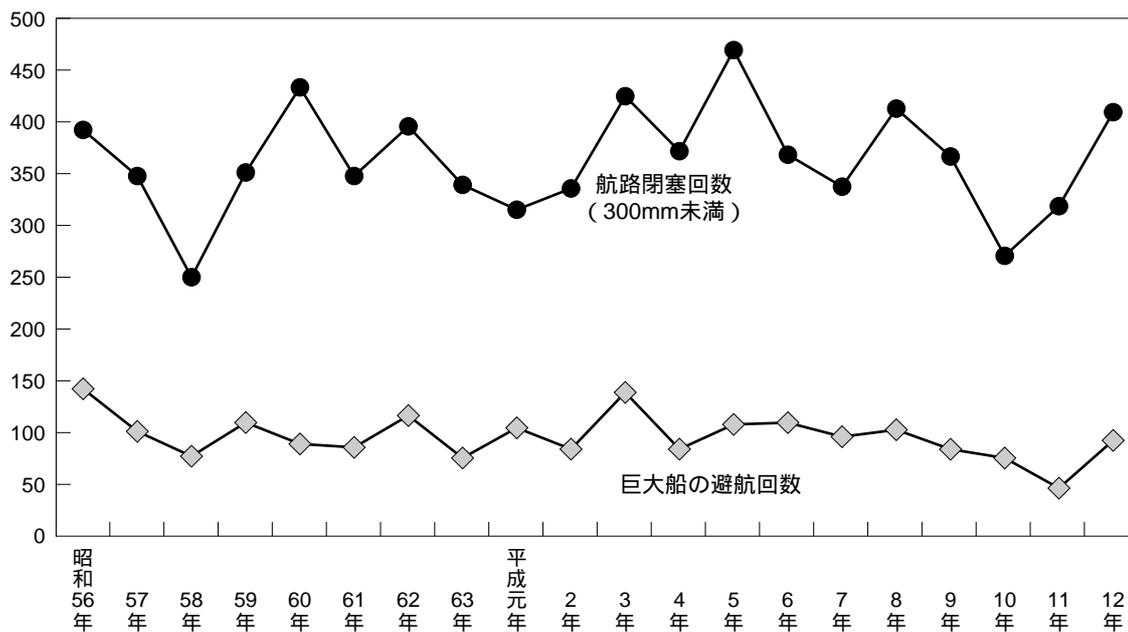
〔資料7 8〕 海上ハイウェイネットワーク構想委員会運営体制



【資料7 9】こませ網漁業による巨大船の退避状況(3月～8月)

	航路閉塞回数 (300mm未満)	巨大船の避航回数	巨大船の通行隻数		事故発生件数
			3月～8月	1日平均	
昭和56年	392	144	2,715	14.8	4
昭和57年	349	102	2,515	13.7	2(1)
昭和58年	243	77	2,186	11.9	1
昭和59年	353	110	2,610	14.2	1
昭和60年	433	88	2,489	13.5	0
昭和61年	352	87	2,307	12.5	2
昭和62年	396	115	2,351	12.8	2
昭和63年	341	77	2,381	12.9	3
平成元年	316	104	2,300	12.5	3
平成2年	336	88	2,299	12.5	3
平成3年	423	137	2,450	13.3	2
平成4年	373	85	2,315	12.6	4(1)
平成5年	471	109	2,297	12.5	12(4)
平成6年	369	111	2,260	12.3	2
平成7年	337	95	2,322	12.6	2(1)
平成8年	411	102	2,121	11.5	6(1)
平成9年	367	83	2,109	11.5	1
平成10年	269	76	1,987	10.8	10(2)
平成11年	318	48	1,859	10.1	1(1)
平成12年	409	93	1,818	9.9	4
平均	363	96.6	2,285	12.4	33(0.6)

注：巨大船の通航隻数は、各航路ごとに通航した隻数を合計した延べ隻数である。
()内は巨大船に係る事故



7. 海上安全対策

行指導の徹底、情報の早期伝達、海上交通センターのレーダー局の新設を要望し、運航の困難性について広範な理解を得るため、海上保安庁、水産庁、香川県、岡山県に対し陳情した。また、瀬戸内海海上安全協会に設置された委員会および体験乗船等を通じ、漁業関係者、荷主関係者および関係官庁に対し船主意見の反映に努めた。

また、操業期（2月下旬～5月中旬）を通じ、内海水先人会が作成した操業実態予想、いわゆる「こませカレンダー」をもとに内海水先人会が策定した航行安全対策が実施された。

(2) 航行実態と航行安全対策実績

イ) 2000年における航行実態

海上保安庁によるこませ網漁業による巨大船の避航状況に関する調査によれば、2000年の航路閉塞回数（可航幅300m未満）が409回と1999年に比較し約3割増加した他、巨大船の避航回数に関しては93回と倍増しており航路外航行を強いられる等、航行環境は悪化している。

(資料7 9参照)

一方、2000年の「こませ網」漁業は比較的漁獲量が多く、蛸集操業も数多く見られ、水先人会による安全対策が終了した後も6日程、航路内の操業があった。また、当協会は海事6団体と協力し、安全対策の策定に資するため、「こませ網」盛漁期間中に当該海域を航行した船長からのアンケートによる実態調査を行っているが、本調査結果でも、航行の困難度に改善が見られなかった他、安全に運航できる可航幅については1999年と同様、300m程度の確保を要望する意見が多数あり、幸いにして事故の発生には至らなかったものの、状況は一向に改善されていない。

ロ) 2001年における航行安全対策の実績

2001年は前年に比較し漁獲量が多かった上、漁期が長期に亘ったことから、蛸集操業が多く見られ困難な航行を強いられた。このため、内海水先人会策定による航行安全対策も前年より

約1週間遅く5月21日に終了した。

2001年の操業期に実施された内海水先人会策定による航行安全対策の実績は以下のとおりとなっている。

備讃瀬戸における「こませ網」漁業 盛漁期間中の航行安全対策実績

(2001年2月21日～同5月21日の90日間……休漁日12日間と自主警戒配備対象外8日間を除く)

1. 進路警戒船の自主配備

海上交通安全法の規定により進路警戒船を配備することとされている全長250m以上の巨大船を除く巨大船（全長200m以上）の通航総数、およびそれら巨大船のうち当日の漁船の出航状況等から進路警戒船を配備しなければ危険であると判断されるため自主的に配備した数は以下のとおりであり、通航船3隻のうち1隻が自主配備を余儀なくされた。

備讃瀬戸東航路航行船の進路警戒船、自主配備隻数

- ・西航船 44隻（総数157隻）
1999年度30隻、2000年度30隻
- ・東航船 53隻（総数135隻）
1999年度38隻、2000年度34隻
- ・計 97隻（総数292隻）
1999年度68隻、2000年度64隻

2. 標識船、曳船配備

配備隻数25隻（水島向け20隻、福山向け5隻）
1999年11隻、2000年11隻

3. 深喫水船および大型危険物積載船の運航調整実績

該当日12日間で運航調整を実施した船舶数は把握できず（但し、調整日に対象船舶11隻が航行した。）

4. 各港からの出港時間調整を要した船舶の隻数

水島港 11隻、坂出港 6隻、合計 17隻

5. 来島海峡を経由して西航した巨大船

11隻 但し、当初からの計画で来島海峡を通過

した巨大船か否かは不明

6. こませ網に関連して発生した事故
0件

7.3.2 海上交通法規の改正

1. 友が島水道および豊後水道の夜間航行規制緩和

友が島水道および豊後水道では液化ガス船の夜間航行が安全対策確約書に必ず記載すべしとの指導があるため実質的に禁止されていたが、2000年9月、効率運航等に配慮し、やむを得ない場合には進路警戒船を配備することを条件に夜間航行が認められることとなった。本規制は大型油タンカーおよび2万5千総トン以上の液化ガス船に提出が求められていた安全対策確約書の提出義務の廃止（2000年9月）に伴い、今後の安全確保の方策が検討された際に、併せて見直しが行われたものである。

これにより、瀬戸内海等の揚荷パースで日没前に荷役が終了した場合であっても、友が島水道または豊後水道の通過時刻が日没後となるような場合には、翌朝まで出港を待たねばならないという運航遅延が解消されることになった。なお、LNG船については、安全対策に関し関係者間で協議され別途合意事項として自主規制がある場合には原則としてこれを継続することとなる。

2. 東京湾に入湾する大型タンカーの受入最大船型の見直し

運輸省（現：国土交通省）および海上保安庁は、東京湾安全対策に係る省議決定（1970年）等に配慮し、東京湾に入湾する油タンカーの最大船型を載貨重量トン数26万5000トン未満としていたため、それ以上の船型のタンカーは26万5000トン未満となるよう満載喫水線証書等を書き換える必要があった。パナマ等の国籍船は当該船型に対応した満載喫水線証書も保有しており短時間に書き換えが可能であるが、日本籍船については都度証書の発行が必要となり手続きが煩雑であった。2000年7月、載貨重量トン数

証書に任意乾舷におけるトン数を裏書する制度が導入されたことに伴い、26万5000トン以上の日本籍タンカーを東京湾に入湾させる場合の手続きが大幅に簡素化された（7.6.1参照）。

近年、船体構造の二重船殻化に伴い130万トン級タンカーが主力化しつつある中、東京湾においては依然当該タンカーが満載状態で入湾することはできなかったところから、東京湾内に受入施設を有する石油業界より規制の緩和が要望され、2001年2月に、東京湾海難防止協会に当協会はじめ漁業関係者を含めた「東京湾に入湾する大型タンカーの積量の増量に係る安全対策検討会」が設置された。航行安全面、防災面等から調査検討された結果、対象タンカーは二重船殻構造に限定すること、喫水21.0m以内の範囲とすること等を条件として増量が可能との結論が導き出された。これを受け2001年6月、京浜港東燃扇島シーパースと京浜港川崎シーパースの最大船型は31.5万トンまでが認められることとなった。

なお、これらのパースを使用する30万トン級タンカーは、外国籍船にあっては証書類の書き換え、日本籍船にあっては任意のトン数の裏書を行う必要がなくなる。

3. IMO 分離通航方式の設定等

2000年11月に開催された国際海事機関（IMO）の第73回海上安全委員会において、以下の分離通航方式の改定・新設、強制船舶通報制度の導入等が採択され、2001年6月1日に発効した。

1) 分離通航方式の設定および改定

- (1) ペルー沿岸における分離通航方式（新設）
- (2) 英国Humber川における分離通航方式（新設）
- (3) アラスカ湾 Prince William Sound における分離通航方式（改定）

2) 仏 Casquets 沖および周辺海域における新たな強制船舶通報制度の導入

既存の Casquets 沖分離通航帯をカバーする強制船舶通報制度であり、300G/T以上の船舶が対象。

7. 海上安全対策

3) IMO 航路指定の改正

錨泊により海洋環境の破壊を招く恐れのある海域を No anchoring area(錨泊禁止区域)として指定し、原則としてすべての船舶の錨泊を禁止でき

ることとなった。

4) 錨泊禁止区域の新設

上記航路指定の改正に伴い、メキシコ湾 Flower Garden Banks が錨泊禁止区域に指定された。

7・4 船舶の安全運航対策

7・4・1 航海データ記録装置(VDR)の搭載義務化

VDRは、航空機のボイスレコーダに相当するものであり、船舶の位置、船橋での音声、レーダ情報等15種類のデータを12時間連続記録し海難が発生した場合の事故原因究明に活用し、再発防止対策に資するものとして、国際海事機関(IMO)において船舶への搭載が検討されていた。VDRは、船舶が沈没した後の事故調査のための情報が全く得られない状況において原因究明のために有効な装置であるが、使用実績のない、しかも高額な設備であるうえ、船舶の安全に直接寄与するものでないなど、費用対効果の面からも設置を強制化することは時期尚早と考えられる。

2000年5月に開催された国際海事機関(IMO)第72回海上安全委員会(MSC72)において、わが国は新造の旅客船およびRo-Ro旅客船に搭載を限定すべきであると主張したが、一方、欧米諸国は現存船を含めすべての船種に適用すべしと主張した。その結果、旅客船については現存船を含め全船、貨物船については3000GT以上の新造船に搭載義務を課す暫定案が承認された。この結論を不服として、わが国は留保することを表明し次回会合(MSC73)に文書を提出する旨発言したところ、米国もが同様に留保を表明した。

その後、当協会は、EU(欧州連合)がエリカ号沈没事故以後の安全強化策の一つとしてEU域内に入港する全船舶にVDRの搭載義務を課そうとしてい

ることや、現存貨物船への搭載には技術的困難が伴うことから性能基準を軽減化すべきとの提案が欧州域内でもあるなどの状況を踏まえた対応策を検討した結果、わが国の主張が受け入れられる可能性は極めて小さいと判断されるため、新造船に限定するのであれば貨物船への搭載は受け入れることとした。

2000年11月に開催された第73回海上安全委員会(MSC73)では、現存貨物船への適用を強く主張する欧米諸国とわが国を含めMSC72の暫定案を支持する国との間で意見が分かかれ、両案とも採択するに足る支持数を得られない状況であったことから、妥協点として、MSC72での暫定案を採択するとともに、現存貨物船への適用については今後の検討事項とする決議書を採択することで決着が図られた。同決議書は、現存貨物船への適用に関してその技術的可能性、実用性、経済性等について航行安全小委員会(NAV)等へ検討(フィージビリティースタディー)を要請するもので、2004年1月1日までに結論を出すことが求められた。

2001年7月に開催された第47回航行安全小委員会(NAV47)において、わが国はVDRの導入に積極的な欧米諸国の主導で議論が進むことを懸念し、価格を抑え広く搭載を図ることが海難事故の減少に寄与するとの主張を展開し、すでに搭載が義務付けられることとなっている自動船舶識別装置(AIS)の情報と船橋音声を記録することで海難事故の原因究明が十分可能であること、データ記録部の保護カプセルについては浮揚式の非常用位置指示無線標識(EPIRB)並みとすることで価格を抑えるのみなら

ず事故後の回収の可能性を高めることを提案した。

審議の結果、我が国提案およびその考えは多くの国から支持を得たが、一方で現段階でフィージビリティスタディーを進めるには、データが十分でなく、いかなる決定も時期尚早との意見もあり、また2004年の最終決定まで2回の会合があることから、引続き2002年7月に予定される次回の小委員会で審議を継続することとなった。

7・4・2 消防員装具の型式承認試験基準の見直し

船舶は、海上人命安全条約（SOLAS）により、主管庁が承認した消防員装具を備え置くことが義務付けられている。現在、わが国が型式承認を与えている消防員装具が海外の製品に比べ作業性が著しく劣ること等、関係者から早急な改善が望まれていたことから、1999年度に日本船用品検定協会に「消防員装具（個人装具）の型式承認試験基準に関する調査研究委員会」が設置され、2001年3月型式承認基準が全面改正された。

また、消防員の呼吸具についても、高圧化、軽量化等の改善要望があったことおよび、新 SOLAS II - 2章によって、機関室等からの脱出のための非常脱出用呼吸具（EEBD：Emergency Escape Breathing Devices）の搭載義務が課せられ、新たな型式承認基準を作成しなければならなくなったことから、2000年度に、同じく日本船用品検定協会に「非常脱出用呼吸具の型式承認試験基準の作成等に関する調査研究検討会」が設置され、2001年7月新基準が策定された。

7・4・3 ポートステートコントロール（PSC）

サブスタンダード船の排除のためにはPSC（寄港国による監督）が必要であるとして、多くの国でPSC実施の体制が整備されつつある。また、その

実効性を高めるため、それぞれの地域においてPSCに関する覚書（Memorandum of Understanding）が締結され、各国が協調した実施体制が組まれている。欧州における「パリMOU」、アジア・太平洋地域における「東京MOU」のほか、これまでに6つのMOU（地中海、黒海、インド洋、ラテンアメリカ、カリブ海、西・中央アフリカ）が設立されている。

各国では、効果的な点検の実施のため、ターゲットシステムの採用や集中的な検査キャンペーンを実施するなどしているが、2000年におけるパリMOU、東京MOUおよび米国海岸ガード（USCG）の活動の概要は以下のとおりである。

1. 欧州におけるPSC（パリMOU）

欧州におけるPSCの標準化、協力体制の強化を目的として、1982年に欧州14カ国で締結された覚書は、現在19ヶ国（ベルギー、カナダ、クロアチア、デンマーク、フィンランド、フランス、ドイツ、ギリシャ、アイスランド、アイルランド、イタリア、オランダ、ノルウェー、ポーランド、ポルトガル、ロシア、スペイン、スウェーデン、英国）が加盟しており、入港船舶の情報をデータベース化し各国で共有する体制が整備されている。2000年に油タンカーの構造に関する検査キャンペーン（3ヶ月間）が実施されたのに続き、2001年には貨物の積み付けに関して実施され、2002年にはISMコードに関して実施される予定である。

2000年は、前年比110隻増の11,358隻の船舶に対して18,559件（前年比0.9%増）の検査が実施された。拘留された船舶は前年比80隻増の1,764隻、検査件数に対する拘留率は9.50%となった。1995年のピーク（11.21%）から1998年に9.06%まで減少したが、それ以降は微増傾向にある。船種別に見ると、拘留船舶の約8割が一般乾貨物船であり、拘留率も唯一平均を上回り突出している。（12.85%）

前報告書に引き続き、過去3年間の拘留状況から旗国のパフォーマンスをブラック／グレイ／ホワイトの3段階に評価するリストを掲載し、ブラック

7. 海上安全対策

リスト掲載国の船舶に対しては優先的にPSCを実施している。日本は検査90回のうち拘留1で、前回に続きホワイトリストに掲載され、パナマはブラックリスト、リベリア籍はホワイトリストにそれぞれ掲載されている。

指摘された欠陥の数は前年比12%増の67,735件となり、例年同様、救命設備、防火設備、航行安全および安全一般に係るものが全体の5割以上を占めるが、SOLASおよびMARPOL条約に定める設備の操作未習熟などoperational requirementに関する欠陥が昨年に比較し14%増加しており、PSC検査官の人的要因への関心が高いこと示している。

エリカ号事故に鑑み、2000年には船齢15年以上の総トン数3000トン以上のオイルタンカーに対し、構造上および運用上の安全に関する集中キャンペーンが実施(3ヶ月間)され、その結果、検査件数205件のうち47%で欠陥が発見され、23隻が拘留された。なお、パリMOUは、自身のデータベースSIRENACの情報をEQUASISへ提供することとし、PSCの結果が関係者に入手可能となった。

2. アジア・太平洋地域におけるPSC(東京MOU)

アジア・太平洋地域においては、1993年に東京MOUに18ヶ国が署名し、現在17ヶ国(豪州、カナダ、中国、フィジー、香港、インドネシア、日本、韓国、マレーシア、ニュージーランド、パプアニューギニア、フィリピン、ロシア、シンガポール、タイ、バヌアツ、ベトナム)が加盟している。

東京MOUでは、PSCに従事する検査官の能力および監査方法の平準化が重要であるとして、1995年から5年計画でPSC検査官を対象とした基礎的な研修を日本において実施しており、この5年間に216人が受講した。当該研修は2000年以降も実施していくこととされ、当協会は、研修カリキュラムの中の実船実習の実施について、引き続き協力した。

2000年の総検査件数は前年比7.5%増の16,034件(域内航行船舶総数に対する検査率は65%)となり、このうち欠陥のあった船舶は10,628隻、拘留された

船舶は1,101隻(前年比2.8%増(+30隻))に上ったが、総検査件数に対する拘留率は6.87%となり、2年連続して減少した。船種別では、一般乾貨物船の拘留率は依然平均を大きく上回っている(11.88%)ほか、昨年、最も低かった液化ガス運搬船の拘留率は3.81%に倍増し、RORO/コンテナ/自動車船(3.66%)を超えた。

指摘された欠陥数は、前年比16.6%増の58,435件、救命設備、火災安全に係るもので全体の35%を占めた。

また、域内で実施された検査データを記録するデータベースAsia Pacific Computerized Information System(APCIS)の運用が2000年1月1日より開始された。加盟国間での検査データの共有により、検査すべき船舶の絞り込みなど効率的な検査の実施に役立てられる。

3. 米国におけるPSC

米国は1994年よりPSCの強化策として、重点的に臨検を実施すべき船舶を識別するため、過去のPSCの結果に応じて船主、運航者、旗国、船級協会、PSC履歴、船種のカテゴリー毎に点数を付け、PSCを選別的に実施している。現在、さらに効果的な絞込みを行うため、そのカテゴリーに用船者を含めることが検討されている。

また、2001年1月1日より、良質な船舶に対してPSCの検査頻度を少なくするなどのインセンティブを与える目的で、船舶の旗国、船級、運航会社の評価から判断するQualship21という制度が新たに導入された。3月1日時点で379隻にその資格が与えられているが、日本籍船は含まれていない。

2000年の総検査件数は11,767件で前年比2.0%増であったが、寄港船隻数(入港回数ではない)は昨年より0.5%増の7,657隻である。拘留された船舶は193隻、寄港船隻数に対する拘留率は2.52%となり、1997年(547隻、7.12%)から年々減少している。なお、パナマ籍船は寄港船舶の22%を占めているが、拘留船では34%に達している。

指摘された欠陥では、ISMコードに係るものが増加している。現在、ばら積み船、タンカー、旅客船等に限定されているISMコードの適用が、2002

年7月1日以降すべての船種に拡大されるが、これに先立ち、2002年1月1日より6ヶ月間、ISMコード啓蒙キャンペーンを実施することとしている。

7・5 貨物の積付けおよび安全運航対策

7・5・1 危険物の運送

1. IMDG Code の強制化

第73回 MSC においてIMDG Codeを強制化することが合意されたことをうけ、2001年7月に開催された第6回DSC小委員会においてSOLAS条約第VII章の改正案文が作成・合意された。これにより、2002年5月に開催予定の第75回MSCにおける採択を経て、2004年1月1日に発効する見込みとなった。

IMDG Code第31回改正はこれまでどおり2003年1月1日から非強制にて適用開始となるが、2004年1月1日から強制適用となる。その後も同様に、毎偶数年1月1日に改正IMDG Codeが発効となる。なお、改正Codeの適用については改正Codeの発効前1年間は移行期間とされ、従来のCodeによらず新Codeを適用してもよいこととされた。

2. 国際海上危険物規程 (IMDG Code) の第30回改正

IMDG Codeの様式を、危険物輸送のモデル規則である「国連モデル規則」の様式と整合させるため、IMDG Codeの第30回改正において全面的な様式変更が行われた。(船協海運年報2000年参照)主な改正点は次のとおりである。

- (1) 危険物毎の各種要件(個別スケジュール)が、一つの危険物リストに国連番号順にまとめられた。
- (2) 容器の使用に関する規定が容器表に取りまとめられた。
- (3) 各物質に適用される特別規定(Special Provisions)が、危険物リストの第6欄に記載された。

- (4) 少量危険物の制限量等が、危険物リストの第7欄として記載された。

少量危険物とは、内装の一個一個の許容正味容量・質量を少量に制限すること、および外装の総質量を30kg以下に制限することを条件に、容器検査、標札、隔離等の免除規定が適用されている組合せ容器の輸送物をいう。

- (5) ポータブルタンク(容量が450リットルを超えるタンク)に関する国連勧告の規定が追加された。
- (6) EmS(危険物を運送する船舶の非常措置指針)の引用番号が、危険物リストの第15欄として記載された。
- (7) 引火性液体類(クラス3)の引火点による細区分(クラス3.1、3.2、3.3)を取り止め、一律にクラス3とされた。
- (8) 危険物の危険性を表す標札について、当該危険物の主危険を示す正標札と副次危険を示す副標札の区別をなくし、副次危険を示す際にも正標札を使用することとされた。
- (9) 「酸類」等の各隔離グループ(*)に該当する危険物のリストが新設された。

(*) 隔離グループ：相互に危険な反応を起こす貨物を隔離するため、同種の性状を有する危険物を「酸類」等の各隔離グループに分類している。

- (10) 「教育訓練」の規定が新設された。

3. 危険物船舶運送及び貯蔵規則等の改正

- (1) 照射済核燃料等の運送要件の一部改正
INF Code(照射済核燃料コード)が2001年1月

7. 海上安全対策

1日より強化されたこと、および、JCO事故^(*)を踏まえ原子力災害対策特別措置法が制定される等、国全体で原子力の安全体制および災害対策の見直しが行われた結果、放射性物質等の海上輸送についても原子力災害の予防対策および原子力災害が発生した場合の対応体制の強化を図る必要性が明らかとなったことから、放射性物質等を船舶により運送する場合の要件が一部改正され、2001年1月1日より施行された。改正の概要は次のとおりである。

- (イ) 核分裂性輸送物(臨界という特異性を持つ核燃料物質が収納された輸送物)を輸送する船舶は、その輸送指数(輸送物の積載限度および取扱いの目安をたてるための指数)にかかわらず運送方法について国土交通大臣の確認を要することとされた。
- (ロ) 以下の核燃料輸送物(核燃料物質等を輸送容器に収納し輸送する状態としたもの)を輸送する場合は、貨物の種類に応じた防災等の措置を講じなければならないこととされた。
 - (i) BM型輸送物
 - (ii) BU型輸送物
 - (iii) 濃縮の核分裂性輸送物
 - (iv) 防護対象特定核燃料物質のうち区分1に該当する放射性輸送物
 - (v) 一つの集貨(放射性輸送物等をまとめて積載すること、それぞれの集貨の間隔が6m未満の場合は1個の集貨となる)の輸送指数が50を超える場合、または、一般に積載する集貨の輸送指数の合計が200を超える場合また、照射済核燃料、プルトニウムまたは高レベル廃棄物以外は、以下の防災等の措置を講じなければならないこととされた。
 - (i) 災害対策緊急措置手引書の備付け
 - (ii) 船内にある者が災害発生時の措置を行うために必要な資機材等の備付け
- (ハ) 国際航海に従事する照射済核燃料等を運送する船舶に備えるべき証書の様式が規定された。

(*) 1999年9月に発生した茨城県東海村の核燃料加工会社「ジェー・シー・オー(JCO)」東海事業所における臨界事故。

- (2) IAEA^(*)輸送規則の取入れに伴う改正
 - IAEA 放射性物質安全輸送規則(1996年版)の国内規則への取入れのため、国内の放射性輸送物の輸送等に関する基準が一部改正され、2001年7月1日より施行された。改正の主要点は次のとおりである。
 - (イ) 臨界安全性を管理するための指数が「臨界安全指数」として新たに定義され、従来からの「輸送指数」は放射線被ばくを管理するための指数として再定義された。
 - (ロ) 六フッ化ウラン(UF₆)を収納した放射性輸送物に対して、上乗せした密封装置要件等が課され、安全確認の対象に加えられた。
 - (*) IAEA 国際原子力機関 International Atomic Energy Agency
- (3) 国連番号の表示
 - 国連番号の表示に関する規定が一部改正され、2001年7月1日より施行された。これまで危険物を国際輸送する場合は危険物の容器または包装に当該危険物の品名および国連番号を表示しなければならなかったが、この国連番号について、その数字の前に国連を表す「UN」の文字を付し「UN」と表示することとされた。この規定は全ての危険物に適用されるが、大型金属容器(容量が450リットルを超える容器)およびコンテナには適用されない。
- (4) IMDG Code 第30回改正に伴う国内規則の改正
 - IMDG Code 第30回改正をうけて、現在、危規則および関連告示の改正作業が行われており、2002年1月1日より施行される予定である。改正予定事項の概要は次のとおりである。
 - (イ) 個別スケジュールの様式改正
 - 従来の危険物の分類毎に定めた告示別表第1~第8が全面的に改正され、危険物を国連番号順に列記した一つの表にまとめられる。また、

少量危険物の規定もこの表に含められる。

(ロ) 「等級」の導入

危険物の「等級 (classification)」を危規則上明確に規定する。なお、IMDG Code 第30回改正において、引火性液体類 (クラス3) の引火点による細区分 (クラス3.1、3.2、3.3) が廃止されたが、現行規則においては引火点に応じた運送要件の差を設けている部分が若干あるため、従来どおり、「低引火点引火性液体」、「中引火点引火性液体」、「高引火点引火性液体」の項目が残される。

(ハ) 正標札・副標札の様式の統一

IMDG Code 第30回改正において、正標札および副標札の区別がなくなり、当該危険物の等級 (Class or division) および副次危険性 (Subsidiary risk(s)) に基づき同一の様式の標札を貼付することとされた。危規則においては「正標札」および「副標札」の呼称のみ残されるが、標札の様式は同一のものとされる。また、標札の呼称が、従来のアルファベットによる呼称から等級による呼称に変更される。

(ニ) 新しい小型容器の種類

新たな小型容器の種類として、鋼およびアルミニウム以外の材質のドラム (1N1 および 1N2) が導入される。

(ホ) 危険物を収納したコンテナの表示

4,000kg を超える単一危険物が収納され、当該危険物以外の危険物が収納されていないコンテナには、当該危険物の国連番号を表示することが義務付けられる。

(ヘ) UN タンクの導入

国連勧告の規定を満たしたタンク (UN タンク) の規定が導入された。従来の IMDG Code の規定によるタンク (IMO タンク) は、2002年12月31日までに容器検査に合格したタンクのみ2010年12月31日まで使用できるとされ、2011年以降は UN タンクのみが使用できるとされる。

4. 部分的風雨密ハッチカバーを有するコンテナ船における危険物の積載・隔離要件の検討

部分的風雨密ハッチカバーコンテナ船に適用する各種要件は、IMO においては、復原性・満載喫水線・漁船安全小委員会を中心に、防火小委員会および危険物・固体貨物・コンテナ小委員会で、それぞれ復原性、固定式ガス消火装置のガスの量、および、危険物の積載・隔離について継続審議されている。

危険物の積載・隔離要件については、オープントップコンテナ船と同一の要件とすることが提案されていたが、この場合危険物の積付けに際し非常に大きな制約を受けることとなるため、第5回 DSC 小委員会において、日本より新たに適切な要件を策定すべきである旨提案したところ各国の支持を得て、第6回 DSC 小委員会において審議されることになった。

当協会は、ハッチ間の隙間に起因する危険を管理できることに加え、危険物の積付けスペースが最大限確保されるよう、具体的要件案の検討を行い、日本政府を通じ第6回 DSC 小委員会に以下の3点を趣旨とする提案を行った。

- 1 原則として、在来型 (風雨密ハッチカバーを有する) コンテナ船に適用される積載・隔離要件を準用すること。
- 2 液体危険物を収納したコンテナを部分風雨密ハッチカバー上に積載する場合には、当該ハッチカバー下の船倉が当該危険物に応じた防火要件を満たしていること。
- 3 ハッチカバー間の隙間から一コンテナスペース以内の鉛直線上については、隔離要件に関し特別な制限が必要であること。

第6回 DSC 小委員会では、日本提案に対し、フランスから部分風雨密ハッチカバーを有する船倉の防火要件については防火小委員会における審議内容を考慮すべきこと、また、隔離要件についてはより簡略化した要件が好ましいとのコメントがあった他は具体案の提示がなく、また、数カ国より具体的要件の策定の前にまず隙間に起因する危険性の評価を

7. 海上安全対策

十分行すべきとの意見が述べられた。その結果、時間的制約もあり、次回会合（DSC7）までの間、通信グループ（CG）を設置し検討を進め、次回会合にて再度審議されることとなった。なお、わが国がCGのCoordinatorを務めることとなった。

5. コンテナ・インスペクション・プログラム

欧米諸国では、1980年代半ばよりコンテナターミナル等において危険物コンテナを開放しIMDG Codeへの適合性を検査する「コンテナ・インスペクション・プログラム（CIP）」が実施されている。その結果、多くの危険物コンテナがIMDG Codeに違反していることが判明したため、IMOは加盟国に対してCIPを実施し、その結果を報告するよう要請している。

日本においても、1997年7月から関東運輸局でCIPが開始され、現在、近畿運輸局（1998年4月開始）および神戸海運監理部（1998年10月開始）を加えた3地方運輸局でCIPが実施されている。2000年8月までに506個の輸入危険物コンテナについて検査が行われた結果、200件（約4割）の違反が発見されている。（資料7 10参照）

また、日本政府は、危険物コンテナの安全確保についての国際協力体制を構築するため、2000年10月に米国、香港およびシンガポールを招き「海上危険物コンテナの安全輸送に関する国際会議」を東京において開催した。同会議において、参加各国間の情報交換の促進、および、他のアジア・太平洋諸国への協力の働きかけ等に努力することが合意された。特に米国との間においては、2000年10月24日の「危険物コンテナの検査に関する日米協力宣言」に基づき、日米両国で行われている危険物コンテナの検査結果を相互に活用すること等の枠組みが構築され、2001年3月1日より運用が開始された。これにより、日本から米国向けに輸出される危険物コンテナで危規則に基づく収納検査が行われた場合には、当該コンテナに特別な封印が施されることとなった。

【資料7 10】 CIP 結果総括表

（1997年9月～2000年8月）

項目	個数	割合(%)
調査したコンテナ	506	100
違反のあったコンテナ	200	40
(違反の内訳)		
コンテナの標識及び表示	174	34
容器の標識及び表示	61	12
運送書類	3	1
容器及び包装	58	11
コンテナ内の隔離、積載及び固縛	17	3
危険物相互及び他の貨物との隔離	0	0
安全承認板（CSC承認板）	5	1

仕出し国	調査個数	違反個数	違反率(%)
アメリカ	238	62	24
イギリス	13	6	46
イスラエル	19	5	26
イタリア	5	3	60
インド	1	1	100
オランダ	17	8	47
カナダ	1	0	0
韓国	3	1	33
タイ	1	1	100
台湾	4	4	100
中国	82	66	80
ドイツ	14	2	14
ブラジル	14	9	64
フランス	24	8	33
ベルギー	10	3	30
スペイン	1	0	0
デンマーク	6	0	0
シンガポール	20	14	70
インドネシア	2	1	50
香港	3	3	100
ニュージーランド	1	1	100
マレーシア	1	0	0
不明	6	2	33
計	506	200	40

6. 国連危険物輸送専門家委員会

(1) 国連モデル規則 第12改訂版

国連危険物輸送専門家委員会は、危険物の国際的な安全輸送要件（危険物の定義、分類、容器お

よび包装等)についての検討を行っている。同委員会で決定された輸送要件は、陸・海・空の各輸送モードの国際運送基準や各国の国内規則のモデル規則として勧告されている。海上輸送については、IMOにおいて国連モデル規則の内容をIMDG Codeに取り入れており、国連モデル規則の改正が直接IMDG Codeの改正に影響を及ぼすこととなる。同委員会の本委員会は2年に1回西暦偶数年に開催され、この結果が国連勧告の改訂版として、毎西暦奇数年に出版される。2000年12月4～13日にかけて開催された第21回本委員会の結果は、2001年の第12改訂版に含められる。今回の改正事項には、日本から提案された次のものが含まれている。

(イ) リチウム電池

リチウム電池のうち、小型のボタン電池やパソコン等に内蔵されている電池は適用除外とすべきとするわが国提案の趣旨が取り入れられた。

(ロ) 次亜塩素酸カルシウム

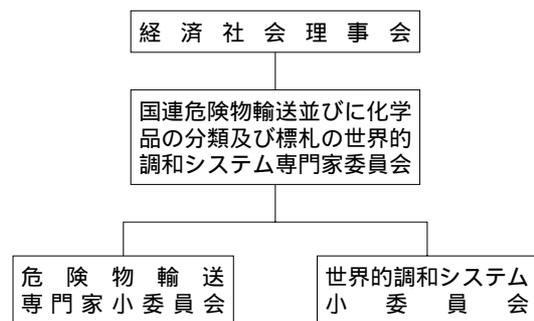
次亜塩素酸カルシウムのうち、水分が10%を超える物質を危険物リストに加える提案について、すでに指定されているUN2880「次亜塩素酸カルシウム又は次亜塩素酸カルシウム混合物(水和物で水の含有量が5.5質量%以上10質量%以下のもの)」を「.....5.5質量%以上16質量%以下のもの」とすることによりカバーすることとされた。

(2) 国連危険物輸送専門家委員会の再編

国連環境開発会議(UNCED)が、1992年6月ブラジルのリオデジャネイロにおいて採択したAgenda21「持続可能な開発のための人類の行動計画」には、第19章として「有害かつ危険な製品の不法な国際取引の防止を含む有害化学物質の環境上適正な管理」が含まれている。これを実行するため「化学品の分類、及び表示の世界的調和システム(GHS: Global Harmonization of Systems of Classification and Labeling of Chemicals)」に関し、国連危険物輸送専門家委員会、

OECD、ILO等の国連関係機関でそれぞれの分野について検討された。GHSとは、有害化学物質の分類、標札、情報システムを、製造、貯蔵、輸送、販売、消費、廃棄等の全ての分野において世界的に調和を図ろうとするものである。

国連経済社会理事会(ECOSOC)は、GHSの実施機関として、国連危険物輸送専門家委員会を拡大し「国連危険物輸送並びに化学品の分類及び標札の世界的調和システム専門家委員会(CETDG & GHS)」を設置し、この委員会の下部組織として「危険物輸送専門家小委員会(SCETDG)」と「世界的調和システム小委員会(SCEGHS)」を設けることし、2001年から下図の通り再編されることとなった。



7・5・2 固体ばら積み貨物の運送

1. 固体ばら積み貨物の安全実施規則(BC Code)の全面見直し

BC Code (Code of Safe Practice of Solid Bulk Cargoes)はIMOが刊行する勧告であり、ばら積み貨物の取り扱いに関する一般的注意事項(要件)、各貨物の性質や運送上の注意、関係する試験法等が規定されている。1999年2月に開催されたIMO第4回DSC小委員会において、現在、付録A(液状化学物質)、付録B(化学的危険性を有する物質)、付録C(液状化学物質でも化学的危険性を有する物質でもない物質)および付録E(付録Bに記載されている物質に関する非常措置)に分けて記載されている注意事項を一つの付録としてまとめた上で貨物

7. 海上安全対策

毎にページを分けるという書式の改正が合意された。さらに、2000年2月に開催された第5回DSC小委員会において、各貨物の情報を充実させるため、本文を含めたBC Codeの全面見直しを行うことが合意され、2002年の作業完了を目標に見直し作業が行われている。

2001年7月に開催された第6回DSC小委員会においては、BC Codeの本文(ForwordからSection 12まで)のClear Textが作成され、2002年9月に開催予定の第7回DSC小委員会において、貨物の個別エントリー等を含む付録の審議を行い、改正案を最終化することとなった。

7・5・3 ばら積み液体貨物の運送

1. 有害液体物質の汚染分類の見直し

MARPOL条約附属書IIには、有害液体物質の有害性の程度に応じた汚染分類に従った各種輸送要件が規定されている。この汚染分類を適正に行うため、海洋汚染に関する専門家グループであるGESAMP(*)により各物質の有害性に関する科学的評価が行われている。その際に用いられる「有害性評価手順」が、近年の研究の進歩等を考慮して1997年に改定された。現在、GESAMPでは改定された評価手順に基づき、有害液体物質の有害性(ハザード・プロファイル; HP)の見直し作業を行っており、IBC Code 17章および18章に示される約660物質のうち、2000年12月の時点で331物質(約50%)の見直し作業を終了し、残り約300物質については2003年までに完了する見通しである。

現在、IMO ばら積み液体及びガス小委員会(BLG)において、上記GESAMPの作業と並行して以下の検討が行われている。

(1) 分類基準の見直し

GESAMPによるハザード・プロファイルの見直しに伴い、有害液体物質の分類のための指針(MARPOL条約附属書、付録)を改正する

必要がある。新たに見直されたハザード・プロファイルの解釈によっては、例えば、予備洗浄・陸揚げが要求されるA類の物質数が増加するなど、現状の運航形態に大きな影響を与える可能性があるため、慎重な判断が必要である。

(2) 分類方法の見直し(3分類案および5分類案)

オランダ等により、規則の簡素化等を理由に分類方法を現行の5分類法(A/B/C/D類および無害)から3分類法(X/Y/Z類)に変更するよう提案されている。分類法の変更は排出要件等の変更を伴うため、船舶運航上大きな影響を与えることが予想される。このため、日本は、現在問題が指摘されていないにもかかわらず簡素化という理由のみで分類方法を変更すべきではない旨指摘し、5分類法を維持するよう主張している。今後、新しいハザード・プロファイルに基づく汚染分類の割当て作業が終了した時点で、その長所・短所について総合的に評価され、決定されることとなる。

(3) 船型基準の見直し

GESAMP HPの見直しに伴う船型要件の基準の見直しについては、汚染分類の見直し作業が完了し、船舶運航に与える影響が総合的に判断できるようになるまで作業を開始しないことが合意されている。審議の結果によっては、例えば現在有害性が低い物質としてシングルハルタンカー(Ship Type)で輸送されている物質に対し、ダブルハル(Ship Type)の要件が課されることも考えられるため、慎重な判断が必要である。

(*) GESAMP (The Joint Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Environmental Protection) 海洋汚染について科学的観点からの助言を行う専門家グループ。UN, UNEP, FAO, UNESCO, IOC, WHO, WMO, IMO, IAEA が支援するグループで、これらの機関から推薦された専門家等で構成される。

7・6 船舶の建造および保船、機関管理対策

7・6・1 船舶検査等の改善

1. 任意乾舷における載貨重量トン数の裏書

運輸省（現：国土交通省）および海上保安庁は、東京湾安全対策に係る省議決定（1970年）等に配慮し、東京湾に入湾する油タンカーの最大船型を載貨重量トン数26万5000トン未満としており、船型の確認を載貨重量トン数証書によって行っている。そのため、26万5000重量トン以上のタンカーは、入湾前に当該証書等を書き換える必要があった。

当協会は、予てより日本籍船の載貨重量トン数の確認方法等の見直しを要望してきたが、特に最近は、ダブルハルタンカーの世界的な標準サイズが28万重量トンから30万重量トンになっており、載貨重量トン数証書による確認が日本籍タンカーを使用する上で障害にもなっていることを指摘したところ、運輸省および海上保安庁が協議した結果、2000年7月6日、船主が希望する任意乾舷における載貨重量を載貨重量トン数証書に裏書するとともに、その乾舷の位置を船体に標示できることとなった。また、海上保安庁は載貨重量トン数の確認は当該裏書により行うこととしたため、日本籍タンカーの入湾にかかる手続きが大幅に簡素化された。

2. 石油備蓄法に基づく GPS 精度鑑定の見直し

石油備蓄法では、本邦内（領海内）に存在するタンカーも石油の保有場所として備蓄量に算入することを認めており、その条件の1つとして当該タンカーに搭載される衛星航法装置（GPS）の性能維持の確認（検査）が、船舶安全法に準じ2年に1回の頻度で求められている。

一方、わが国においては、近代化船の認定基準にGPSの搭載が盛り込まれているところから、船舶検査において近代化船の認定を受けている場合には

その性能が検査されるが、外国船を含めその他の船舶では検査対象となっていないため、石油備蓄法の要件を満たすためには船級協会によるGPSの精度鑑定を別途受ける必要があった。

資源エネルギー庁は、1999年度の行政監察における検査の重複排除の指摘や船舶安全法における定期検査の間隔が1997年に変更されたことなどから、2000年8月7日、従来の取扱いを見直し、以下を要点とする改正を行った。

- 1 従来2年に1回だった検査頻度を船舶安全法に準じたものとする。具体的には3年に1回とする。
- 2 国際船級協会連合（IACS）加盟船級協会による検査結果を受け入れる。

なお、SOLAS条約の改正により、2002年7月1日よりGPSが義務設備となる予定（7・8参照）であるところから、条約上の検査をもって性能の維持が確認できることとなり、別途GPSの精度鑑定を受ける必要はなくなる。

7・6・2 船用燃料油対策

1. 船用燃料油規格への対応

船用燃料油の唯一の国際規格としてISO8217が慣用されている。

同規格は石油危機後、船用燃料油の低質化が急速に進行する状況の中で、機関メーカーが今後どの程度まで低質化した燃料油に対応できるエンジンを開発目標とすれば良いのかの指針のために、将来の究極的な低質燃料油規格値として、石油業界が中心となって制定された船用の機関とボイラーのための燃料油規格である。

一方、国際燃焼機関会議（CIMAC）の「ディーゼル機関の燃料油品質に関するリコメンデーション」

7. 海上安全対策

(Recommendations regarding requirements for heavy fuels for diesel engines) は ISO の燃料油規格が成立したのとほぼ同時期に同様の趣旨で制定された。同リコメンデーションは主に機関製造者が機関取扱説明書の中で使用推奨燃料油を記載することを意図しており、機関使用者が機関型式や燃料の前処理に適した燃料の特定を容易にさせるものである。ISO の規格に比べ幾つかの追加要件およびより厳しい要件が盛り込まれている。CIMAC のリコメンデーションの範囲は全ての船用機関と陸上用機関のためのものである。

(1) 船用燃料油規格 ISO8217の改訂

(イ) 改訂内容

船用燃料油の国際規格 (ISO8217) を審議している国際標準化機構 (ISO) / 第28技術委員会 (TC28) / 第4小委員会 (SC4) / 第6作業部会 (WG6) における、ISO8217第3版の改訂案の検討は、2001年4月の会合において、大筋の審議を終了した。

近年、ISO / TC28 / SC4 / WG6 と CIMAC “Heavy Fuel WG” は燃料油規格の検討のために相互に協力しており、CIMAC “Heavy Fuel WG” が検討した技術基準の情報は、ISO へ送付され、同 WG6 が ISO の性格に基づいて独自に判断するという慣行が実施されている。

廃油混入問題に関して、日本は「混入禁止および制限値を設定しない」との方針であったため、燃料油規格の基本的な技術検討を行っている、CIMAC “Heavy Fuel WG” に対し、2001年4月に当協会から意見を提出したが、制限値を設定しないことについては、受け入れられなかった。同問題については、あらかじめ CIMAC の同 WG の検討結果が ISO8217 へも取り込まれることとなっていたため、ISO8217 における廃油混入問題の規制は (CIMAC) の「ディーゼル機関の燃料油品質に関するリコメンデーション」と同一のものとなった。(次項(2)国際燃焼機関会議 (CIMAC) 燃料油規格への対応を参

照)

ISO8217の第3版に関する検討は、WG6 においてほぼ最終化されたため、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、2～3年のうちに国際規格として発効する見込みである。

合意されている主な改訂内容は以下のとおりである。

- (a) 残さ油中 (RM 級 ; Residual Marine) の硫黄分の限度については IMO の規制値に合わせ 5.0% から 4.5% に下げる。
- (b) 残さ油中の水分の限度を現在の 1% から 0.5% に下げる。
- (c) 燃料油の等級数 (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さ油のグレードや取引実績のないグレード (RMC10、RMH45、RMK45、RML45、RML55 相当グレード) を廃止する。等級数が 15 から 10 へ削減される。
- (d) 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。
- (e) 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。
- (f) 廃油の混入禁止については、本文中に規定し、ANNEX “H” に ISO における検討の経緯が情報として与えられた上に、さらに、規格表中に「燃料は廃油を含んではならない。もし、亜鉛 30ppm 以上、リン 15ppm 以上、カルシウム 30ppm 以上を同時に含んでいるものであれば、廃油を混入しているものと見なす。」が加えられた。
- (g) 残さ油において、低粘度の分類に関し密度が引き下げられている。RMA10 が RMA30 および RMB30 に名称変更され、RMA30 は密度が 975kg/m³ から 960kg/m³ へ引き下げられている。また、RMD15 は RMD80 へ名称変更

され、密度が985kg/m³から980kg/m³へ引き下げられている。

- (h) 船用燃料油中の酸価 (Acid Number) の注意については、ANNEX “J” へ情報として盛り込まれた。特に、全酸価が10mg KOH/g を超えるような場合には、酸価性物質の混入の可能性が考えられるとの注意が記載された。
- (i) さらに、ANNEX “F” 「正確さの例示とテスト結果の解釈」、ANNEX “G” 「船舶燃料油中のナトリウムとバナジウム」が新たに情報として追加された。
- (j) ISO8217の SCOPE に「燃料油を適切に前処理することを前提としている」旨の文書を盛り込むこととなった。

(ロ) 課題

各エンジンメーカーが共通に求めている機関入り口性状の特徴的なことは、FCC (Fluid Catalytic Cracking : 流動接触分解) 触媒含有量の尺度となるアルミニウムとシリコンの総和を現行 ISO の 1 / 5 (現行 ISO8217RHM55、80から16mg/kg へ) 以下、バナジウムを現行 ISO の 1 / 4 (現行 ISO8217RHM55なら、600から150 mg/kg へ) 以下、硫黄分を3.5% (現行の5%を3.5%へ) 以下であることから、ISO の燃料油規格のレベルはディーゼル機関信頼性確保のために全く不十分であると言える。したがって、ユーザーとしては、1996年度に日本海事協会がメーカーおよび船社と共同で取りまとめた船用燃料油の低質化対策指針の推奨性状を ISO の燃料油規格へ、なんとか反映させたいと考えてきた。

上記の改訂は、以下の諸点でこれまでユーザー側が主張してきたレベルとの開きが残されている。

(a) 灰分

灰分を抑えることにより、ナトリウム、バナジウム、アルミニウム、シリカ等の金属成分含有率を落とし、結果的に燃焼残さ物に因

る障害を未然に防ぐことが可能になるが、残さ油の灰分が0.2から0.15%へ引き下げられたものの、ユーザー側は安全性を考慮し、0.05%まで引き下げることがを主張していた。

(b) 硫黄分

硫黄分の上限值について、IMO の海洋汚染防止条約 (MARPOL 条約) 附属書 VI (大気汚染に関する規定) に合わせ、4.5%へ引き下げられたが、現実には硫黄分約3~3.5%の燃料が流通している。

(c) 廃油

廃油混入については、制限値が明記された。制限値はある意味で許容値とも考えられるので、廃油混入が容認されかねない。

(d) 水分

燃料油に含有されるナトリウムは1原油中に存在していたもの、2精製装置防食のために添加する水酸化ナトリウム、3海水 (海水中の塩分の約8割を塩化ナトリウムが占めている) の混入等により含有されていると言われる。高温腐食により排気弁の吹き抜けや排気系の腐食を発生させたり、堆積物を増加させることにより過給機・燃焼室の汚損やサージングの原因となることから、水分が0.5%へ切り下げられたがユーザー側は安全性を考慮し、0.3%以下とするよう求めていた。

今回の改定でいくつかの改善が認められるとはいえ、基本的な問題は、ISO8217がエンジンの安全を必ずしも担保するものではない点にある。

本規格中にはエンジンの安全運転を目的として規定したとの記述は無く、また殆どのエンジンメーカーは、規格上限値の燃料油での運転はできるとしながらも、長期間の使用に対する保証はしていない (船用燃料油の低質化対策指針の推奨性状に近い性状の燃料油の使用を推奨し

7. 海上安全対策

ている)。

世界共通で同一規格の燃料油購入ができるメリットは大きい、ユーザーにとって最も重要なテーマであるエンジンの安全に関するコンセプトを明確にしない限り、(あるいはエンジンメーカーの賛同が得られない限り)、ISO8217に対するユーザー側の評価は低いところに留まっている。

(2) 国際燃焼機関会議(CIMAC)燃料油規格への対応

2001年の改訂を目指してCIMACの燃料油規格が審議されている。CIMACの重質燃料油作業部会(Heavy Fuel WG)において「ディーゼル機関の燃料油品質に関するリコメンデーション」の技術的な検討が行われている。

CIMACの重質燃料油作業部会(Heavy Fuel WG)における2000年度の検討状況は以下のとおりである。

(イ) CIMACの燃料油規格

2000年9月のCIMAC“Heavy Fuel WG”において、廃油混入問題を除き、これまでの審議されてきた改正案について、基本的な修正は行われなかった。

2001年4月のCIMAC“Heavy Fuel WG”において、新規格の各章ごとの審議が行われ、次を除き、基本的な修正は行われなかった。

(a) 船用燃料マーケットにおける必要性が非常に小さいという理由によって燃料グレードC10、H45、K45が削除され、残さ油の燃料グレードがこれまでの13グレードから10グレードに削減された。

(b) 廃油混入問題に関し、廃油混入禁止の文言を規格書の本文の中に盛り込むべきとする日本の主張は受け入れられたが、カルシウム(Ca)、亜鉛(Zn)、リン(P)などのフィンガープリント・エレメントの上限値を明記しない方がよいとする日本提案は、この規格の実効を減ずると判断された。

(c) 留出油および残さ油の推奨値として、IMOのMARPOL条約附属書VIが硫黄酸化物(SO_x)の排出を特別に規制している地域で使用される燃料を念頭に入れ、低硫黄燃料(硫黄分1.5%)のグレードを追加した。

また、日本からの留出油に対するセタン価制限値を引き上げる提案については、次回の改訂時に審議されることとなった。

(ロ) 廃油混入問題

規制する元素の上限を設けると、その上限値までの混入を容認するかのように解釈される恐れがあることを理由として、これまで日本は、廃油混入には絶対反対するとともに、フィンガープリント・エレメントの規制値を規格に入れることに対して反対してきた。

2000年9月のCIMAC“Heavy Fuel WG”において、フィンガープリント・エレメントとしては、Zn(亜鉛)、Ca(カルシウム)、P(リン)の成分によって廃油混入の判定がより確実なものになるとして、最終的にZn > 15ppm、P > 15ppm、Ca > 30ppmを同時に含有するものを廃油混入の判定基準とすることになった。

規格表の注には、「燃料は廃油を含んではならない。もし、亜鉛30ppm以上、リン15ppm以上、カルシウム30ppm以上を同時に含んでいるものであれば、廃油を混入しているものと見なす。(The fuel shall be free of ULO The fuel shall be deemed to contain ULO if simultaneously Zn > 15ppm, P > 15ppm, Ca > 30ppm)の文言を入れることになった。

これに対し、2001年4月のCIMAC“Heavy Fuel WG”へ当協会より次の意見書を提出した。

(a) 提案事項

1 船用燃料油に混入される廃油は廃潤滑油(used lubricating oils)だけではないので表現を「廃潤滑油、廃熱処理油、廃切削油、廃電気絶縁油等の中古油(used oils such as used lubricating oils, used heat-treating oils,

used cutting oils, used electric insulation oils, etc.)」に代えること。

- 2 Ca, Zn, P の制限値が不正確な仮定から決められているので再考すること。
- 3 燃料油の規格表から Ca, Zn, P の制限値を外し、Annex“ H ”の中に入れること。
- 4 廃油混入の判断基準として $Ca > 10\text{mg/kg}$, $Zn > 5\text{mg/kg}$ とすること。
- 5 船用燃料は原油、精製方法などの記録を付けて供給すること。

(b) 質問事項

- 1 廃油混入の根拠としている廃油確率が 1 % であるとする根拠は何か、
- 2 燃料油の供給地による成分の違いの理由は何か。

しかしながら、2001年4月のCIMAC“ Heavy Fuel WG ”において、これらの提案の多くは、これまでの審議の過程で議論されていて現時点での変更は無理であり、また、船用燃料の出生に関する記録の添付を求めることは実行が非常に困難であるとして、受け入れられなかった。

また、2001年4月のCIMAC“ Heavy Fuel WG ”において、廃油サブグループのリーダーから前回2000年9月のWGで提出を求められていたZn、P、およびCaに関する統計資料についての説明が行われた。廃油混入の判断基準として用いられるこれらの金属分の上限値を越える燃料の割合は、約1%前後であることが報告された。

(ハ) 前処理装置に関するリコメンデーションの改訂

2001年4月のCIMAC“ Heavy Fuel WG ”において、燃料前処理装置に対する設計指針 (Recommendations concerning the Design of Heavy Fuel Treatment Plants for Diesel Engines) の改訂については、タイトルを「ディーゼル機関の重油処理装置の背景設計及び運転 (Back

ground Design and Operation of Heavy Fuel-Treatment Plants for Diesel Engines)」とすることになった。

具体的な審議は会議時間の制約から2001年10月の次回会合へ先送りされたが、担当委員が中心になって通信 (書面審議) による意見交換を行い、次回の会議までに改定案を作り上げるようになった。この改訂については日本からも多くの提案を提出している。

(ニ) CIMAC の燃料油規格最終案について

CIMAC の燃料油規格最終案が2001年8月に回章されたが、不具合があり、2001年10月のCIMAC“ Heavy Fuel WG ”に対し、当協会および日本船用工業会より次の指摘を行った。石油メーカー側の石油連盟は最終案に満足していることから特にコメントしなかった。

[当協会]

(a) リコメンデーション

- 1 早急な見直し開始の提案
- 2 歴史的背景の正確な記述の指摘
- 3 合意事項の変更の指摘
- 4 CIMAC の独自性の欠落

(b) 廃油問題 (USED LUBRICATION OIL)

- 1 廃油混入の上限値を決めることへの問題提起
- 2 制限値以下でも、廃油混入のケースの指摘
- 3 Recommendation では混入防止を難しくするばかりでなく、混入を助長する懸念の指摘
- 4 地域差の実態に関する情報開示の要望
- 5 よりエンジンに適したリコメンデーションの要望

[日本船用工業会]

- 1 廃油混入反対
 - 2 廃油制限値を許容値と誤解されないような修正
 - 3 セタン価の修正
 - 4 Al+Si、硫黄分、水分の修正
- (3) 船用燃料油検討会の解散

7. 海上安全対策

国内において、次の状況を改善するため、1997年7月に石油連盟を事務局として、燃料ユーザー（船主）、エンジンメーカー、造船所、石油業界等の各代表からなる「船用燃料油 ISO/JIS 化検討委員会」が1998年7月に設置された。

(イ) WTO/TBT条約（世界貿易機関/貿易の技術的障害に関する協定）に関連し、通産省（工業技術院）から、JIS規格は可能な限りISO規格と同等にするよう指導があった。

(ロ) 船用燃料油のJIS規格は40年来改訂が行われず使用実態と乖離していた。

(ハ) 船用燃料油の国際規格であるISO8217に規定されているグレードによる取引が一般的であった。

(ニ) IMOにおいて船用燃料油中の硫黄分規制が審議されていた。

同委員会では、1 ISO8217のJIS規格化、および、2 ISO8217の改訂案検討と我が国の意見の取りまとめを検討すべく作業が進められた。JIS規格化については、ユーザー、エンジンメーカーおよび造船所はISO8217が船舶の安全を担保する規格ではないことを理由に、このJIS規格化に反対したため、関係者のコンセンサスが得られず、また反対者の意見を押しつけてJIS規格化する必要性無しとの工業技術院の判断により、1998年3月にJIS化見送りが決定し、同委員会も解散した。（「船協海運年報1998」参照）

しかしながら、ISO/TC28/SC4/WG6においてISO8217の改訂作業も進められていたことから、同作業に対応するための国内委員会は依然として必要であり、1999年8月に中立機関、燃料ユーザー、エンジンメーカー、燃料生産者による「船用燃料油検討会」が設置された。

同検討会においても、日本の関係者の各代表が技術基準の検討をしていたにもかかわらず、燃料生産者と燃料ユーザー（船主、エンジンメーカー）側の意見が常に平行線をたどり、ISO8217改訂の素案を作成している同WG6に対しては、常に燃料生産者と燃料ユーザー側で異なる意見を並行して提出して

いた。

このような状況において同検討会の運営に疑問が呈され、また、2001年にはISO8217の改訂作業を行っているISO/TC28/SC4/WG6の作業が一応整理できたことなどから、同検討会の解散が2001年6月に関係者間で合意された。

一方、CIMAC“Heavy Fuel WG”の日本の窓口である日本内燃機関連合会は、日本マリンエンジニアリング学会燃料潤滑油研究委員会に対し、CIMAC“Heavy Fuel WG”の国内対応を長らく依頼していたが、業界の利害に結びつく検討を学会が行うことはなじまないという観点から、2001年度以降同連合会がその検討を引き戻すこととなった。

このような環境において、「船用燃料油検討会」と日本マリンエンジニアリング学会燃料潤滑油研究委員会のCIMAC WG“Heavy Fuel”小委員会のメンバー構成が類似していたことも重なり、CIMAC“Heavy Fuel WG”の日本の窓口である日本内燃機関連合会が船用燃料の検討を一元的に取り扱うことについても、2001年6月に関係者間で合意され、同連合会を事務局とする委員会が発足する予定である。今後、同委員会は基本的にはCIMAC“Heavy Fuel WG”の対応を図ることとなるが、ISO8217に関する案件も適宜対処することとなる。

2. 船用燃料油の燃焼特性と低速ディーゼル機関の信頼性に関する調査研究

日本船用工業会の船用燃料油調査小委員会は、燃料の燃焼障害に起因する船用低速ディーゼル機関の損傷を未然に防止するためには、燃料を使用する前に障害発生の可能性を予測できることが望ましいとの観点より、実船で使用されていた燃料をサンプリングして、一般性状と燃焼特性を調査すると同時に、機関シリンダライナ温度の変化をモニタリングして両者の相関関係を解析し、その結果として、新しく燃料の燃焼性を評価できる指標を確立し、加えて燃料に起因する損傷を予測可能とすることを目的とする研究を1999年4月より2年計画で実施した。

最近の船用低速機関は、それ自身に着火遅れを補償する機構を備えているものが多く、また、低速であるが故に着火遅れに対する許容度が大きいことも相俟って、着火性そのものは燃焼障害にさほど影響しないと考えられている。従って、燃料油に起因する障害としては、むしろ燃焼後期の後燃え火炎によるシリンダ油の熱劣化、過大蒸発等がもたらす油膜切れが原因で生じると考えられているスカフフィン現象が、その多くを占めている。

1999年度の研究では、機関に損傷を起こした燃料の火炎について定容燃焼試験装置を用いて観察した結果、障害との相関を説明しうる特異な現象が存在する事が明らかになった。また示差熱分析法やFIA（Fuel Ignition Analyser：燃料着火性試験器）による燃料の着火特性も、特異なものとなることが判った。

2000年度の研究は、燃焼火炎を類別・整理し、「燃焼に起因し低速ディーゼル機関に発生する障害」を定量的に予測しうる手段を確立することを目的としたため、実際に異常を発生させた燃料油を採取し、燃焼試験を行った。その結果、何れの方法であってもモリング・ライナに過大摩耗などの障害を生じる燃

料では、燃焼期間は長くなり、障害と燃料の燃焼性とに相関のあることが証明された。なかでも、異常燃焼を予測する手段、すなわち本研究の十分条件となり得る有効な試験方法としては、定容燃焼試験装置を用いた「燃焼火炎分析試験」は、燃焼を可視化し、特に燃焼後期の火炎の挙動そのものをより実機に近い状態で詳細に把握できることから、精密な燃料噴射機構により燃焼状況を時間と火炎の広がりとの視点からの確に捉え、主機の損傷に直接結びつく説明が可能で、最も高いポテンシャルを有していると思なせるとした。

今後、日本船用工業会は「燃焼火炎分析試験」について燃焼性を評価するための有効な試験方法の第一候補としてISOへ提案する構想を持っているが、ISOへ提案するための課題として、試験法の精度等を含んだ規格化や、資料サンプルの大きさや実機データの積み重ねについて、日本内燃機関連合会と協議を進める方針である。

船主にとって燃料問題は機関管理において極めて重要なテーマであるところから、当協会は、2ヵ年を通して、燃料油のサンプルの収集・提供等に積極的に協力した。

7・7 海上無線通信の改善

7・7・1 通信関係法規

1. 無線従事者規則および関係告示等の改正

総務省は、無線従事者規則および関係告示等を改正し、平成13年6月20日より公布・施行した。この改正により、無線従事者国家試験等で海上通信資格を取得する際に課されていた和文通話表（あさひのア、いろはのイ等）による電気通信術が試験科目から削除されるとともに、外国政府が発給した一般通信証明（GOC）または制限通信士証明（ROC）資格を有する外国人を対象とした第三級海上無線通信士

（GOCに対応）資格または第一級海上特殊無線技士（ROCに対応）資格を取得するための講習（養成課程）を実施することも可能となった。

和文通話表の削除については、STCW95に定める経過措置の終了に伴い2002年2月以降、船橋当直者全員に無線通信規則（RR）に基づくROC資格の所持が課されることとなり、日本籍船に乗り組む外国人航海士は、第一級海上特殊無線技士資格を取得しなければならない。当協会は、和文通話表による試験は外国人船員が資格取得する上で大きな障害となるとして、1999年10月より規制緩和要望においてそ

7. 海上安全対策

の廃止を強く求めてきたところであるが、同省は海上において使用されている実態もほとんどないこと等を勘案し、廃止することとした。

養成講習については、外国人船員に対する第一級海上無線技士養成課程が、当協会の協力の下、(財)日本無線協会の主催によりマニラにおいて実施され、その結果、2001年8月(第1回)に38名、翌9月(第2回)に78名が講習を修了し、同資格を取得した。

2. 無線従事者選(解)任届の提出の簡素化

無線局の免許人は、無線従事者の変更の都度、遅滞なく無線従事者選(解)任届を提出する(電波法第51条)こととされ、特に近年は、第一級海上特殊無線技士などの資格者が増え、変更の都度の届出は事務的に非常に煩雑となっていた。

当協会は、規制緩和要望において届出の簡素化を求めてきたが、総務省は、2001年1月6日、陸上の比較的大規模な無線局で運用されていた柔軟措置の適用を拡大し、船舶局等においても同様に選(解)任届の提出を簡素化することとした。これにより、選(解)任届の提出は、無線局の定期検査の時など少なくとも年1回、その時選任されている無線従事者に係る選(解)任届を提出すればよいこととなった。

7・7・2 短波 FAX 放送の継続

短波 FAX 放送は、共同通信社によるニュース、航行警報等の情報や気象庁による気象海象情報、台風情報などのほか、自治省による洋上投票に係る情報が、NTT 名崎送信所(栃木県小山)を通じ洋上の船舶へ放送されている。同送信所を運営する NTT コミュニケーションズ(株)は、送信所経営の悪化から2002年に廃局する方針を打ち出したが、船舶放送の公共性に鑑み、また、適当な代替方策もないことなどから、同送信所を存続させる方向で検討を進めている。

しかし、同社は、業務を継続するためには、老朽化した送信所設備を更新していく必要があるとして

おり、新たな設備投資の購読料への影響について、今後注視していく必要がある。

なお、共同通信社は、欧州等においても良好に受信できるよう、シンガポールの通信会社と契約し放送を中継していたが、同社の短波事業からの撤退の意向により、2002年4月以降はペナン(マレーシア)において中継放送を継続することとしている。中継波は、周波数は変更されるが、従来どおり2波により運用される予定である。

7・7・3 海上通信の高度化

郵政省(現:総務省)は、2000年4月、「海上通信の高度化に関する研究会」(座長:鈴木 努 日本工業大学電気電子工学科教授)を設置し、船舶の航行の安全、物流の効率化等に資するための海上通信の高度化方策について検討した。

陸上では携帯電話等の爆発的普及やインターネット利用の拡大など、デジタル化、ネットワーク化、マルチメディア化、パーソナル化の進展が顕著であるのに対して、海上通信においては、利用されている各種システムの多くは未だアナログ中心のシステムであるなど、通信の高度化が遅れているのが実情である。同研究会では、こうした情報通信分野における格差 いわゆるデジタルデバイドを解消する視点から、船舶の航行安全、海上輸送の効率化、海上生活の快適化などにおける諸問題について検討し、概略以下を内容とする提言を取りまとめた。

1. 海上通信システムのデジタル化の推進

- (1) 中短波、短波帯の通信システムのデジタル化による高速化および高信頼性の推進
- (2) インターネット接続等によるネットワーク化およびマルチメディア化の推進

2. 高度海上交通システム(海の ITS)の構築

- (1) 通信システムのデジタル化をはじめとした高度情報通信技術(IT)を活用した船舶交通の安全性

の向上と海上物流の効率化等を目的とする高度海上交通システム（海の ITS）の構築

3. 小型船舶に適した通信システムの実現

- (1) 主流となっている漁業無線システム（27MHz）のデジタル化の研究
- (2) プレジャーボート等で利用可能なデジタル VHF 等の検討
- (3) 海中転落事故等の被害を最小限にするための対策

4. 遭難安全通信体制の充実強化

- (1) 衛星 EPIRB（非常用位置指示無線標識）等による遭難呼出の誤発射への対応

- (2) GMDSS 設備非搭載船舶に対する救助機関との連絡手段の確立等への対応
- (3) 小型船舶の利用者が手軽に携帯でき、海上において遭難安全通信に使用できる新システムの開発

5. 各種アプリケーションの普及促進（漁業用データ伝送システム、教育・医療システム、洋上投票システム等）

このうち「海上通信システムのデジタル化」については、現在の衛星通信と同様のパフォーマンスをより安価な通信料金で利用できることが期待され、郵政省は、これに関する調査・研究を2001年～2003年度の事業として実施することとしている。

7・8 海上人命安全条約等の改正

1. SOLAS 条約2000年改正

2000年5月に開催された IMO 第72回海上安全委員会（MSC）において、次の条約改正が採択され、2002年1月1日より発効する予定となった。

- (1) ヘリコプター着船区域の設置（第Ⅲ章28.2規則）
1995年の第3回 SOLAS 条約締約政府会議において、1999年7月以降建造される長さ130m以上の旅客船にヘリコプター着船区域の設置を義務付けることが採択され、1999年7月より発効されている。しかしその後、総合的安全評価（FSA）を用いた検討の結果、費用対効果の観点から同区域の設置を非 RORO 旅客船に求めることは不相当として、RORO 旅客船のみに適用されるよう条約が改正された。
- (2) 証書の様式の変更（付録）
SOLAS 条約第Ⅶ章が適用されるばら積み貨物船を証書上明確にするため、貨物船安全構造証書（SC）、貨物船安全設備証書（SE）および貨物船安全証書の様式中、「船舶の種類」の記載に「ば

ら積み貨物船」を追加した。

また、2000年12月に開催された IMO 第73回 MSC において、次の条約改正が採択され、2002年7月1日より発効する予定となった。

- (3) 第Ⅱ・2章（防火、火災探知、消火）の全面改正
現行Ⅱ・2章の規定が、度重なる改正により複雑かつ仕様のことから、同章の整理、機能要件化の推進、操作要件の導入および新技術の評価を可能にする規則体系化を図るため、総合的見直しが行われた。新Ⅱ・2章は原則として新造船に適用されるが、以下の要件は既存船にも適用される。
 - 1 以下の新設要件
 - ・ A 類機関区域の固定式局所用消火装置の設置（2000GT 以上の旅客船）
 - ・ 深油鍋調理器具用の消火装置等の設置
 - ・ 非常脱出用呼吸具（EEBD）の備付け
 - 2 操作要件（保守計画書、訓練手引書、火災安全操作ブックレットの備付け等）

7. 海上安全対策

3 タンカーのポンプルームに求められる規則の一部

(4) 第V章(航行の安全)の全面改正

航行設備の設置基準、航海の安全に関する措置等を規定する第V章について、設置基準の機能要件化を図るなどの全面的な見直しが行われた(資料7-11参照)。それにより、自動操舵装置や以下の設備などの新規設備の追加や、第2レーダー(10,000トン以上 3,000トン以上) 船速距離計(500トン以上 300トン以上)などの搭載要件の拡大が図られたほか、紙海図に代え電子海図(ECDIS)のみの搭載も認められることとなった。

改正規則は2002年7月1日以降の建造船より適用されるが、以下の新規設備については現存船にも適用される。

(イ) 自動船舶識別システム(AIS: Automatic Identification System)(第V章19規則)

AISは、船舶の船名、位置、速力および針路等の情報を、陸岸局および他船へ自動的に送信し、輻輳海域での海上交通管制や船舶の衝突回避に役立てるためのシステムであり、国際航海に従事する総トン数300トン以上の船舶、国際航海に従事しない総トン数500トン以上の船舶およびすべての旅客船に対し、以下のとおり段階的に搭載が義務付けられることとなった。

- 1 2002年7月1日以降に建造された船舶
- 2 2002年7月1日以前に建造された国際航海に従事する船舶は、
 - 2.1 旅客船については2003年7月1日まで
 - 2.2 タンカーについては2003年7月1日以降の最初の安全設備証書の検査時まで
 - 2.3 タンカー、旅客船を除く総トン数50,000トン以上の船舶は2004年7月1日まで
 - 2.4 タンカー、旅客船を除く総トン数10,000トン以上、50,000トン未満の船舶は2005年7月1日まで
 - 2.5 タンカー、旅客船を除く総トン数3,000トン以上、10,000トン未満の船舶は2006年7月

1日まで

- 2.6 タンカー、旅客船を除く総トン数300トン以上、3,000トン未満の船舶は2007年7月1日まで

- 3 2002年7月1日以前に建造された国際航海に従事しない船舶は2008年7月1日まで

(ロ) 航海データ記録装置(VDR: Voyage Data Recorder)(第V章20規則)

VDRは、海難事故の原因を究明するため、船舶の針路、速力および船橋での会話等15のデータを連続して記録・保管する装置であり、国際航海に従事する旅客船および3,000トン以上の貨物船に対し、以下のとおり段階的に搭載が義務付けられることとなった。

- 1 2002年7月1日以降に建造される旅客船
- 2 2002年7月1日以前に建造されたRORO旅客船は2002年7月1日以降の最初の年次検査まで
- 3 2002年7月1日以前に建造されたRORO旅客船以外の旅客船は2004年1月1日まで
- 4 2002年7月1日以降に建造される総トン数3000トン以上の旅客船以外の全ての船舶

また、現存貨物船への適用に関しては、その技術的可能性、実用性、経済性等について引き続きIMOにおいて審議される(7-4-1参照)。

(ハ) 電子航法装置(GPS等)

船位情報を得る手段としてGPS等電子航法装置の備え付けがすべての船舶に対し義務付けられることとなり、代わりに無線方位測定装置の搭載要件が廃止された。現存船については、2002年7月1日以降の最初の検査日までに設置することとされているが、すでに設置されているGPSの取り扱いについて国土交通省は、検査時に動作確認等を行うこととし、機器の換装は求めない方針としている。

(5) 船舶におけるアスベストの使用禁止(第II章A-1部3-5規則)

アスベストは発ガン性物質であるとされ、人体

の呼吸器等に障害をもたらすとして、現存船および新造船へのアスベストの新規設置が原則禁止された。ただし、高温高压の液体循環ポンプの水密ジョイントやライニング等アスベストに代る代替品が開発されていないものについては適用が除外された。

2. ばら積み貨物船および油タンカーの検査強化プログラムの改正

2000年12月に開催されたIMO 第73回 MSCにおいて、第XI章規則に関連して強制化されているばら積み貨物船および油タンカーの検査強化プログラム（ESP: Enhanced Survey Program）に関する総会決議 A.744（18）の改正が採択され、2002年7月1日

【資料7 11】 新 SOLAS 第V章による航行設備の適用

規則	項目	設 備	備 考	適用（総トン数別 上段：以上 下段：未満）																
				0 150	150 300	300 500	500 1600	1600 3000	3000 1万	1万 2万	2万 5万	5万 10万	10万 以上							
	2.1.1	基準磁気コンパス																		
	2.1.2	方位盤等方位測定装置																		
	2.1.3	真方向への変換手段																		
	2.1.4	海図及び航海用刊行物	海図の代わりにECDISも可																	
	2.1.5	海図のバックアップ装置	2.1.4が電子海図の場合																	
	2.1.6	電子航法装置(GPS等)	航海中自動測定																	
	2.1.7	レーダーリフレクター	実行可能であるならば設置																	
	2.1.8	音響受信システム	全閉型船橋の場合																	
	2.1.9	非常操舵場所との船首方向通信設備	非常操舵場所がある場合																	
	2.2.1	予備の磁気コンパス																		
	2.2.2	昼間信号灯																		
	2.3.1	音響測深機																		
	2.3.2	9GHzレーダー	旅客船 貨物船																	
	2.3.3	EPA(電子プロットング装置)																		
19	2.3.4	船速距離計	[対水速力航程]																	
	2.3.5	THD(船首方位伝達装置)	2.3.2、2.3.3、2.4の機器に真方向を供給																	
	2.4	AIS(自動船舶識別システム)	旅客船 貨物船																	
	2.5.1	ジャイロコンパス	2.3.2、2.4、2.5.5の機器に真方向を供給																	
	2.5.2	非常操舵場所操舵用レピータ																		
	2.5.3	360°方位測定レピータ	1600GT未満は可能な限り設置																	
	2.5.4	舵角・回転数・推力計	指揮場所から読み取り可能																	
	2.5.5	ATA(自動物標追跡装置)																		
	2.6	方位測定能力の2重化	2.1.1、2.1.2、2.1.4の予備機能																	
	2.7.1	第2レーダー(3GHz)	主管庁が認める場合は9GHz																	
	2.7.2	第2ATA	第2レーダー用ATA																	
	2.8.1	ARPA(自動衝突予防援助装置)																		
	2.8.2	自動操舵装置																		
	2.9.1	旋回角速度計																		
	2.9.2	船速距離計	船首尾・正横方向の対地速力航程																	
20		VDR(航海データ記録装置)	旅客船、RO-RO旅客船 貨物船																	

注1) 適用除外：軍艦及び専ら内水面のみを航行する船舶に対しては本章の適用を除外する。
国際航海に従事する150トン未満の船舶、国際航海に従事しない1500トン未満の船舶については、その適用を主管庁が決定する。
注2) 適用欄： 〇：すべての船舶に適用、△：旅客船のみ適用、□：国際航海船のみ適用
■：旧規則と比較し、新たに要件が課された部分。
▨：旧規則で国際航海船のみ適用が、非国際航海船にも適用が拡大された部分。
注3) 改正規則は2002年7月1日以降の建造船より適用されるが、電子航法装置、AISおよびVDRは現存船へも適用される。

7. 海上安全対策

より発効する予定となった。

1997年1月に発生した油タンカー「ナホトカ号」事故が、船体強度の大幅な低下が原因であったとして、ポートステートコントロールの強化（**船協海運年報2000参照**）とともに、老齢油タンカーに対して船体の縦強度を評価し一定基準以上の強度を維持させる制度が導入された。

これは、全長130m以上かつ船齢10年を越える油タンカーについて、定期検査時に板厚計測結果からフランジ断面積（甲板および甲板付ロンジあるいは船底板および船底板付ロンジの断面積）を算出し、その衰耗（減少）が建造時の10%を超えないことが求められる。

また、1999年12月に発生した油タンカー「エリカ号」事故後、ばら積み貨物船および油タンカーの5

年に2回の船底外板検査については、現在1回おきに浮上状態（アフロート）で行うことが認められているが、船齢15年以上の船舶については船底検査を入渠して実施することとされた。

3. 2000年に発効した改正条約等

(1) 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、第69回MSC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日に発効した。

8

船員労働

この章のポイント

- ・95年 STCW 条約でフィリピン等主要船員供給国、パナマ等主要便宜置籍国がすべてIMO「ホワイトリスト」に掲載。
- ・ILO 第29回 JMC で、「ILO 統合条約」起草作業の開始等が労使間で合意。
- ・安教審が「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」答申。海技大学校等の教育・訓練課程／体制を見直し。
- ・外航労務部会初の労働協約改訂交渉が行われる。

- 8・1 混乗の拡大に伴う船員対策
- 8・2 船員の確保と教育問題
- 8・3 船員関係法規
- 8・4 船員の社会保障制度
- 8・5 労働協約の改訂
- 8・6 乗組員の安全および災害防止対策
- 8・7 船員の健康管理および福利厚生

8・1 混乗の拡大に伴う船員対策

8・1・1 近代化船の現状

1990年より「新たなマルシップ」として開始された日本籍外航船の混乗は、外航二船主団体と全日本海員組合の合意に基づくものであり、この混乗制度の根幹である法定職員の軽減は、船舶職員法第20条の「乗組み基準の特例」により許可されている。

2001年5月末日現在、就航中の全マルシップ（外航船）は84隻となっており、その内訳は近代化船以外の「新たなマルシップ」が5隻（資料8 1参照）、1994年5月から実用化された混乗近代化船18隻（資

料8 2参照）、1995年9月から実用化された混乗近代化深度化船51隻（資料8 3）となっている。

なお1998年2月20日、外航労務協会（当時）と全日本海員組合との間で交わされた「近代化P実用船を中心とする日本人船員全員配乗による日本籍船」に対する段階的な混乗近代化船への意向に関する合意に基づき、2000年度以内に全ての近代化P実用船が混乗化されており、2001年6月現在、乗組員全員が日本人で運航されている近代化船は1隻のみ（B実用船）となっている（資料8 4参照）。

【資料8 1】新マルシップ一覧表

承認日	船舶所有者	船名	船種
1998.06.15	ユニトラ海運	あさしお丸	タンカー
1993.02.23	商船三井	武蔵グロリア	LPG
1999.06.11	飯野海運	隆邦丸	タンカー
1992.10.16	雄洋海運	日雄丸	LPG
1993.02.23	国際マリントランスポート	ぐるーりあすえーす	自動車
合計			5隻

8. 船員労働

〔資料8 2〕 混乗近代化船一覧表

承認日	船舶所有者	船名	船種	承認日	船舶所有者	船名	船種
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
1999.03.10	国際マリントランスポート	ら ん ば あ と 丸	ばら積	1995.11.21	日 本 郵 船	高 松 丸	タンカー
1998.12.17	日 正 汽 船	日 彦 丸	タンカー	1999.03.26	第 一 中 央 汽 船	弥 彦 丸	タンカー
2000.12.25	国際エネルギー輸送	鹿 島 山 丸	タンカー	1999.11.10	第 一 中 央 汽 船	神 栖 丸	ばら積
1998.09.10	出 光 タ ン カ ー	松 寿 丸	タンカー	1997.08.08	東 京 タ ン カ ー	日 石 丸	タンカー
1998.12.17	出 光 タ ン カ ー	沖 ノ 嶋 丸	タンカー	1996.02.28	東 京 タ ン カ ー	東 京 丸	タンカー
1999.06.11	出 光 タ ン カ ー	日 章 丸	タンカー	1996.12.16	共 榮 タ ン カ ー	コ ス モ ビ ー ナ ス	タンカー
1999.03.08	出 光 タ ン カ ー	出 光 丸	タンカー	1995.07.15	東 京 船 舶	白 馬 丸	コンテナ
1999.09.08	出 光 タ ン カ ー	玄 海 丸	LPG				
1996.12.16	飯 野 海 運	豊 洲 丸	LPG				
				合 計 18 隻			

〔資料8 3〕 混乗近代化深度化一覧表

承認日	船舶所有者	船名	船種	承認日	船舶所有者	船名	船種
2001.03.23	八 馬 汽 船	北 野 丸	コンテナ	2000.09.13	タ ン ダ マ リ ン	松 浦 丸	ばら積
1995.09.25	国際マリントランスポート	えむおーえるえるべ	コンテナ	1999.09.08	日 鉄 海 運	エヌエスコンフィデンス	ばら積
1995.09.25	川 崎 汽 船	せ と ぶ り っ じ	コンテナ	1996.03.15	第 一 中 央 汽 船	蒼 龍 丸	ばら積
2001.03.23	八 馬 汽 船	かりぶるにあまーきゅりー	コンテナ	2000.03.10	シ ー ク レ ス ト	愛 宕 山 丸	ばら積
1999.06.11	商 船 三 井	ありげーたーりばてい	コンテナ	1998.09.10	日 本 郵 船	健 隆 丸	ばら積
1999.06.11	川 崎 汽 船	はんばーぶりっじ	コンテナ	1998.09.10	日 本 郵 船	平 隆 丸	ばら積
1998.09.10	川 崎 汽 船	じょーじわしんとんぶりっじ	コンテナ	2000.09.13	商 船 三 井	神 山 丸	ばら積
1999.06.11	川 崎 汽 船	へんりーはどそんぶりっじ	コンテナ	2000.06.07	商 船 三 井	新 鷹 丸	ばら積
1999.06.11	日 本 郵 船	ケ ー プ メ イ	コンテナ	1998.09.10	新 和 海 運	国 東 丸	ばら積
1997.09.16	八 馬 汽 船	北 陸 丸	ばら積	2001.03.23	八 馬 汽 船	尾 上 丸	ばら積
2000.09.13	三 菱 鉱 石 輸 送	おーしゃんちゃんびおん	ばら積	2001.03.23	太 平 洋 海 運	高 山	タンカー
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	共 榮 タ ン カ ー	コ ス モ ア ス ト リ ア	タンカー
2000.12.25	八 馬 汽 船	札 幌 丸	ばら積	2000.12.25	新 和 海 運	コスモデルフィナス	タンカー
2001.03.23	八 馬 汽 船	駿 河 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
2001.03.23	八 馬 汽 船	三 州 丸	ばら積	1995.12.20	八 馬 汽 船	センチュリーリーダー5	自動車
1995.12.20	第 一 中 央 汽 船	筑 前 丸	ばら積	1995.12.20	日 本 郵 船	神 宮 丸	自動車
2000.06.07	新 和 海 運	翔 鷹 丸	ばら積	1999.09.08	三 菱 鉱 石 輸 送	べがさすだいやもんど	自動車
1998.09.10	日 本 郵 船	新 地 丸	ばら積	1996.03.15	太 洋 日 本 汽 船	にゅーよーくはいうえい	自動車
1999.06.11	日 本 郵 船	能 代 丸	ばら積	1997.06.24	タ ン ダ マ リ ン	神 成 丸	自動車
1995.12.20	日 本 郵 船	日 鷹 丸	ばら積	1995.09.25	太 洋 日 本 汽 船	けんたつきーはいうえい	自動車
2000.03.10	旭 海 運	旭 丸	ばら積	1995.09.25	太 洋 日 本 汽 船	はーきゅりーずはいうえい	自動車
1998.09.10	商 船 三 井	相 馬 丸	ばら積	2000.03.10	商 船 三 井	ねぶちゅーんえーず	自動車
1999.12.17	商 船 三 井	矢 作 丸	ばら積	2000.03.10	川 崎 汽 船	わしんとんはいうえい	自動車
1996.03.15	太 洋 日 本 汽 船	翠 嶺 丸	ばら積	2000.06.07	国際マリントランスポート	まあきゅりいえーず	自動車
1997.09.16	日 本 郵 船	原 町 丸	ばら積	2000.03.10	太 洋 日 本 汽 船	とらいとんはいうえい	自動車
1997.12.18	乾 汽 船	乾 安 丸	ばら積				
				合 計 51 隻			

〔資料8 4〕 近代化船の現状

区 分	隻 数	千総トン
P 実 用 船	-	-
C 実 用 船	-	-
B 実 用 船	1	62,682
A 実 用 船	-	-
合 計	1	62,682

8・1・2 外国人船員対策

1. IMO ホワイトリスト

1995年にSTCW条約（1978年の船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約）が改正され、条約締結国（133カ国）は改正STCW条約の遵守状況等について、IMO事務局長へ報告することとなった。これらの報告について、IMO海上安全委員会（MSC）が選定した有識者による評価作業が行われ、その結果をIMO事務局長はMSCに報告することになった。MSCはこの事務局長報告を基に同条約を遵守していると評価された締結国をリストにして公表することとなり、これを「ホワイトリスト」と称している。

2000年11月末から12月初めにかけて開催されたIMO第73回海上安全委員会（MSC73）において72カ国が掲載された「ホワイトリスト」が最初のリストとして公表された。さらに2001年5月末から6月初めに開催されたMSC74においてさらに23カ国が追加公表され、審査書類を提出した残りの締結国については2001年11月に開催されるIMO総会において臨時MSCを開催し、その場で公表する予定となっている。フィリピン、ミャンマー等の船員供給国、パナマ／リベリア等の便宜置籍国の評価について注目を集めていたが、結局主な船員供給国、便宜置籍国については全て「ホワイトリスト」に掲載された。

2. 船員の死傷事故、遺棄に関する保証について

フィリピン人船員を始めとする事故等に関する多額の訴訟問題について、ISFではITF（国際運輸労働者連盟）および国際P&Iクラブと共にこの問題について1999年から検討を開始し、同年にはIMO／ILO合同作業部会も設置された。同部会において3回に亘り検討を行った結果、2001年5月には船主の責任に関するガイドラインを採択して一応の結論を得た。死傷事故等に関する保証に関しては、P&Iクラブ、ITFとの激しい議論の末、船主が有効なINSURANCE COVERを持つように呼びかける案、遺

棄船員に関する保証に関しては、FINANCIAL SECURITY SYSTEMを保持することを勧告する案がそれぞれ採択された。これらは11月のIMO総会ならびにILO理事会において各々採択され、2002年1月1日から自主運用される予定である。

一方、ASF（アジア船主フォーラム）は2000年11月の香港における船員委員会第6回中間会合において、訴訟問題について船籍国と船員の出身国の二国間協定を締結するか、裁判管轄権を船員の出身国に戻す適切な方法を取るべき旨の共同声明を発表した。また2001年5月の北京における第10回ASF総会では、議長がパナマおよびフィリピン政府に対して、パナマにおけるフィリピン人船員の訴訟に係る将来的な問題を避けるため二国間協定に署名するよう求める書状を出すという船員委員会／保険委員会共同提案を了承している。

3. ILO 最低賃金

2001年1月のILO第29回JMC（合同海事委員会）においてILOが勧告している最低賃金（月額最低基本給；自国籍船に適用；現行435US\$）の改定が検討された。船主側は統一解釈（最低基本給に時間外、有給休暇手当などを加算した賃金総額）の検討に反対すると共に、ルールに規定された算定方法（対ドル換算率、外貨建て消費者物価指数等を加味した計算式）による結果（402US\$）を適用することを主張した。一方、労働側は統一解釈の検討は前JMC（1996年）の合意事項であり、最低賃金については引下げは認められず、算定方法に期間中の生産性向上分を加味した470US\$への引上げを主張した。

双方の議論がかみ合わず紛糾したが、最終的には船主／労働双方のトップ協議となり2003年まで段階的に30US\$の引き上げることによって決着した。

- ・2001年12月31日まで ; 435US\$ 据え置き
- ・2002年1月1日～12月31日 ; 450US\$
- ・2003年1月1日～12月31日 ; 465US\$

また、統一解釈については通常の作業時間、最小

8. 船員労働

有給休暇および時間外賃金の算出方法を含む月間最低賃金に関する指針（Guidance）を船主／労働各グループとILO事務局を含む合同WGにおいて検討し、船主、船員および旗国等に勧告することが合意された。

当協会を含むアジア各国の船主側は以前からASF等において、船員の賃金はその船員の居住国の生活水準に基づくべきとの立場を主張しており、今回の結果には不満の残るものとなった。

4. NMP 拡充事業

2000年6月に日比両政府間合意により、フィリピンのNMP（国立航海技術訓練所）拡充計画は、OECD（海外経済協力基金）の有償援助により取り進められる予定であった。しかしながら、アロヨ新大統領の財政再建優先政策によりフィリピンにおける円借款事業が全面的に見直され、NMP案件はフィリピン側より取り下げられた。フィリピン政府が次の円借款事業にMNP拡充計画を再度要請するかは現時点では不明である。

5. ITF FOC キャンペーン

ITFは、2000年9月25日から29日までの期間、欧州諸港（28カ国）においてFOCボイコット・キャンペーンを実施し、520隻の船がITFインスペクションの対象とされ、21隻の船が新たにITF承認協約を受け入れた。

さらに2000年10月16日から20日にかけて、アジア・太平洋沿岸諸国（ロシア東岸、カナダ西岸、USA西岸を含む24カ国）において同様のFOCキャンペーンを実施し、499隻の船がITFインスペクションの対象とされ、23隻の船が新たにITF承認協約を受け入れた。

6. ITF ベンチマーク

1998年6月、ITF公正慣行委員会（Fair Practice Committee）は、FOC船に関するITF承認の労働協約（CBA）における基準船員（AB船員）の賃金

ベンチマークについて2001年1月より200US\$アップの1400US\$に引き上げることを決定した。これに対し、船主側ならびに自国船員の職域減少を憂慮するアジア諸国のITF加盟船員組合が強く反対していた。

この情勢下、かねてよりITFと船員の雇用条件について交渉してきたIMEC（International Maritime Employers' Committee）が、同ベンチマークを含む船員の雇用条件についてITFと交渉することを表明し2000年2月より交渉を開始した。2月、5月、7月と3回の交渉を重ね、次の通り合意された。

- ・ベンチマークを4年間、毎年50US\$引き上げる。

2001年1月1日～2001年12月31日	1,250US\$
2002年1月1日～2002年12月31日	1,300US\$
2003年1月1日～2003年12月31日	1,350US\$
2004年1月1日～2004年12月31日	1,400US\$
- ・合意の有効期間は2001年1月1日から2004年12月31日までとする。
- ・AB以外の賃金タリフは現ITF承認TCCの賃金タリフに比例して引き上げる。
- ・ITFは、船社にとってITF/IMEC合意のModel Agreementより有利な条件のITF承認TCCをIMECメンバー以外と締結しない。
- ・Social/Educational benefitsはtotal crew costの10%以下とする。
- ・Training costはbasic wageの5%以下とする。

8・1・3 船員の雇用対策

1. 2000年度における船員雇用対策の実施状況

わが国における船員雇用対策は、船員の能力開発の推進、船員の職域拡大に関する支援、船員に係る各種助成金制度の運営を主な事業内容としており、その業務は海技大学校と日本船員福利雇用促進センター（SECOJ）が行っている。これらに係る費用のうち、離職船員を対象にしたものには国土交通省

〔資料8 5〕 船員雇用対策事業の実施状況（2000年度）

	項 目	概 要	2000年度実績
1 船員の 能力開発 推進	(1)海技大学校における船員再教育	船員に対し、船舶運航に関する知識および技能を教育する機関として設置されている	8・2・2 参照
	(2)外航部員の海技資格の取得促進	日本籍船の混乗の進展に伴い、外航部員の職員化の促進を図るため、特別修学措置を実施（1999年度から2001年度まで3年間再延長されている）	8・1・4 参照
	(3)日本船員福利雇用促進センター（SECOJ）訓練事業	外国船等への乗船のための教育訓練、雇用船員に対する技能および能力の開発、離職船員を対象とする技能訓練、陸上転換職業訓練等	8・1・5 参照
2 船員の 職域拡大 支援	(1)日本船員福利雇用促進センター（SECOJ）雇用促進事業	離職船員の求職登録及び就職・配乗あっせんを行う外国船就職奨励事業、国際協定の締結等による減船により特定漁業から離職した漁船員に対する内航転換奨励事業	8・1・5 参照
	(2)海上資格の陸上資格への評価	当協会が要望した11種類の陸上の技能資格のうち、5種類の受験資格が拡大され、2種類の受験科目が一部免除となっている。	1987年より実施
	(3)政府・自治体の求職活動支援	海・陸公共職官の連携、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）	4,448人 15,053万円 20人 420万円
	(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）	896人 10,223万円
	(3)職業転換等給付金	海←→海「離職者求職手帳」所有者に支給	省 略

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。

2000年度予算においては、国土交通省一般会計からの船員雇用促進対策事業費補助金は、5,000万円（前年比500万円減）となった。また厚生労働省（社会保険庁）船員保険特別会計からは同様に、総額で53,800万円（前年比5,000万円減）となった。

2000年度における主な船員雇用対策事業の実施状況は資料8 5のとおりである。

2. 2001年度の船員対策関連予算

2001年度の船員対策関連予算では、国土交通省関係として、SECOJが行う船員雇用促進対策事業補助金としては、船員職域拡大訓練助成を除いて外国船就職奨励助成、技能訓練助成など、前年比横ばいか、減額傾向の予算措置となっている。

船員離職者職業転換等給付については、漁業関係、

海運業関係双方とも減額となっている。

なお国際船舶制度拡充の一環として、前年度に比べ減額されたものの、若年船員養成プロジェクト事業費が確保されている。

8・1・4 海技資格取得教育

船員の海技資格取得教育は海技大学校やSECOJ等で実施されている。

海技大学校では2000年度中、188名（前年度比22名減）が海技資格を取得するための課程を受講した（資料8 12参照）。この中には、外航船に乗り組む部員に三級海技士資格を取得させるための特別措置に基づき1990年度より実施されている乗船修学を修了した者が含まれているが、2000年度までの同措置による修了者は資料8 6のとおりとなった。本措置は1998年度で終了予定であったが、3年間再延長され、2001年度まで継続されることとなった。

8. 船員労働

【資料 8 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)
1991	航機	40	35	27
	海関	43	42	31
1992	航機	46	35	28
	海関	53	37	35
1993	航機	32	26	21
	海関	22	15	14
1994	航機	15	15	10
	海関	9	9	4
1995	航機	11	9	4
	海関	8	6	4
1996	航機	8	7	4
	海関	6	6	5
1997	航機	0	0	0
	海関	2	2	2
1998	航機	0	0	0
	海関	0	0	0
1999	航機	0	0	0
	海関	0	0	0
2000	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)
1991	航機	22	20	20
	海関	8	8	8
1992	航機	10	7	4
	海関	4	4	3
1993	航機	3	1	0
	海関	3	2	2
1994	航機	2	2	2
	海関	2	2	2
1995	航機	0	0	0
	海関	0	0	0
1996	航機	0	0	0
	海関	0	0	0
1997	航機	0	0	0
	海関	0	0	0
1998	航機	0	0	0
	海関	0	0	0
1999	航機	0	0	0
	海関	0	0	0
2000	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)
1991	航機	78	69	54
	海関	58	57	47
1992	航機	34	22	15
	海関	22	11	10
1993	航機	19	10	5
	海関	12	7	6
1994	航機	12	11	9
	海関	9	7	5
1995	航機	0	0	0
	海関	2	2	2
1996	航機	1	1	1
	海関	1	1	1
1997	航機	0	0	0
	海関	0	0	0
1998	航機	0	0	0
	海関	0	0	0
1999	航機	0	0	0
	海関	0	0	0
2000	航機	0	0	0
	海関	0	0	0

この他、同校では、外航部員の二級海技士の資格取得を促進するために1996年度から5年間の予定で、法規および英語の筆記試験を免除するための講習が開始された。また、SECOJでは、資料8 7に示すとおり、388名（前年度比11名減）が海技資格取得講習を受講した。

8・1・5 日本船員福利雇用促進センター（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の著しい変化に伴う離職船員の大量発生や再就職の困難等の厳しい環境に対応するため、1977年12月に制定された「船員の雇用の促進に関する特別措置法」に基づき、従来の日本船員福利協会の事業に新たに船員の職域拡大・開拓に関する事業、船員の教育・訓練に関する事業、助成金などの支給に関する事業を付加するとともに、名称も改め1978年6月1日に正式に発足した組織である。SECOJの2000年度事業の実績は以下のとおりである。

1. 福利事業

(1) シンガポール日本船員センターの運営

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。2000年度の利用実績は、隻数は減少したものの、利用者数は若干増加し、総計76隻、2,970名（前年度99隻、2,811名）の利用者となった。

(2) 調理師資格講習の補助事業

1999年度より、船舶調理担当が各都道府県で行う「調理師資格試験のための準備講習」を受講し、当該試験を受験する場合、その受講料等の一部補助を実施しており、2000年度においては2名に対して補助を行った。

〔資料 8 7〕 技能訓練受講者実績

研 修 名	回 数	定 員	受 講 実 績			備 考	
			雇用船員	離職船員	合 計		
技能訓練 I	部員研修 (3~5級) *	8回	260人	167人	41人	208人	技能訓練 I とは雇用船員および離職船員を対象に、外国船に乗船させるための資格・技能を習得させるもの。
	海事英語研修	1	10	10	-	10	
	タンカー研修	2	20	25	-	25	
	小 計	11	290	202	41	243	
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	12	-	12	
	(2) 3級研修 *	3	150	58	-	58	
	(3) 4~5級研修 *	4	210	110	-	110	
	(4)-1 3級海上無線指定講習	3	90	86	-	86	
	(4)-2 4級海上無線指定講習	-	-	-	-	-	
	(5) 無線従事者証明訓練	1	30	11	-	11	
	(6) 認定航海当直部員養成訓練	-	-	-	-	-	
	外国語教育訓練	3	60	25	-	25	
	STCW 条約適応訓練	18	180	186	-	186	
特殊無線技士養成訓練	10	400	357	-	357		
陸上転換職業訓練	-	95	1	-	1		
小 計	43	1,255	846	-	846		
技能訓練 III	船舶職員養成訓練 *	-	-	-	-	-	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	5	200	-	170	170	
	無線従事者証明訓練	2	80	-	56	56	
	認定航海当直部員養成訓練	2	60	-	39	39	
小 計	9	340	-	265	265		
技能訓練 IV	訓練・A フォークリフト、クレーン等	2	60	-	58	58	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	-	24	24	
	訓練・C 小型船舶操縦士等	2	60	-	81	81	
	小 計	5	150	-	163	163	
技能訓練 V	内航転換訓練	-	-	-	-	-	(注1)
	海上災害防止センター訓練	2	30	-	25	25	
総 合 計	70	2,065	1,048	494	1,542		

(注1) 技能訓練 V : 漁船からの離職船員を対象に、内航船(タンカー等)に乗船するために必要な資格・技能を習得させるもの。
*印 : 海技資格取得講習を言い、受講実績合計は388名。

(3) 船員福利厚生サービス調査検討

2000年度より船員福利厚生サービス調査検討会を設置し、わが国の船員福利厚生サービスの現状調査、および諸外国の状況についても調査し、今後 SECOJ が行う船員福利厚生サービスのあり方を検討している。2000年度においては、ヨーロッパ諸国の船員福祉団体について調査を実施し、検討会において検討を行った。

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。

2000年度の実績は20名(11隻)と、前年度の39名(20隻)と比べ半減しているが、これは漁船関係の外地合併企業が現地の政情不安を理由に操業を中止したため、乗り組みが中断したことが影響している。

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

8. 船員労働

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、2000年度については対象者がなかった。

(2) 技能訓練事業

雇用船員や離職船員を対象として、海技資格の取得研修、外国語研修、タンカー研修、内航転換訓練および職域拡大訓練等を実施し、訓練の充実強化に努めた。2000年度の総受講者は1,542名(前年比50名減)であった。なお各訓練・研修の受講者数については、**資料8-7**のとおりである。

(3) 雇用安定事業

① 船員派遣助成事業

外国船等へ船員が派遣されることを促進し、以って、船員の雇用の安定を図るため、その雇用船員を SECOJ のあっせんにより外国船等に派遣する事業主に対し、船員派遣助成金を支給している。2000年度の船員派遣助成金支給実績は、支給対象延人数4,448名であった。また当事業の中心である外国船への雇用船員の派遣あっせんについては、386隻、561名(前年度比99隻、126名減)であった。(資料8-8参照)

② 技能訓練派遣助成金

SECOJ の行う雇用船員対象の訓練および海技大学校講習科ならびに海技士科の訓練に雇用船員を派遣した船社に対し、受講日数に応じて

技能訓練派遣助成金を支給している。

2000年度の実績は、896名、10,223万円(前年度比79名、861万円増)であった。

(資料8-8参照)

(4) 調査研究事業

① 国際船舶制度推進事業

海運造船合理化審議会(海造審)海運対策部会小委員会から付託され、国際船舶制度を円滑に実施・推進していくため、国際船舶制度推進調査委員会を設置している。2000年度は同委員会が1回開催された。また施策の具体化のため、官労使参加による検討会についても2回開催され、検討を行った。

一方、若年船員養成プロジェクトについては、困難な状況の中で第一期生が訓練を修了し、一応の成果が得られている。

また海運関連税制勉強会が1回開催され、最近の海外海運関連税制状況等について検討された。

② 国際船舶職員緊急養成事業

若年船員養成プロジェクトは、運輸省の補助金を受け、外航商船での乗船訓練など実践的な訓練を通して、即戦力として活躍できる能力を身につけた若年船員を養成することを目的とし、1998年10月から開始された。

〔資料8-8〕各奨励金・助成金支給実績

		1999年度	2000年度	備 考
就 職 奨 励 金	支給船員(人)	59	20	離職船員が SECOJ の紹介・あっせんにより外国船に就職した場合、本人に対し21.0万円が支給される。
	支給総額(万円)	1,239	420	
船員派遣助成金	支給総額(万円)	17,646	15,053	雇用船員を SECOJ のあっせんにより外国船に派遣した事業主に対し、1人月額3.4万円を限度に支給される。
	対象者(人・月)	5,228	4,448	
技能訓練派遣助成金	対象船員(人)	817	896	雇用船員を対象として SECOJ が行う訓練および海技大学校の海技士科・講習科に雇用船員を派遣した事業主に対し支給される。
	支給総額(万円)	9,362	10,223	
内航転換奨励金	対象船員(人)	-	-	国際協定の終結等に伴う漁業離職者に関する臨時措置法(漁臨法)に定める「特定漁業」からの離職者の内航転換を促進するため、一定の訓練を修了した者に対し18.0万円が支給される。(船協海運年報1992参照)
	支給総額(万円)	-	-	

2000年度においては、第一期生（航海科9名、機関科1名）に対し、海技大学校での後期座学および第1級海上特殊無線技士の講習を行い、9月末をもって訓練を修了した。なお第一期生のうち、修了の時点での就職内定者は8名（外航海運2名、内航海運1名、フェリー3名、旅客船1名、海事関係公益法人1名）国家試験（二級海技士）合格者は2名であった。

第二期生（航海科14名、機関科1名）については、2001年3月中に乗船訓練を修了し、4月からは海技大学校での後期座学を開始している。

第三期生（航海科7名、機関科3名）については、海技大学校での前期座学を終え、現在乗船訓練を実施している。

3. 配乗調整事業

(1) 乗船予定者の援助事業

離職船員で外国船への乗船予定者について、SECOJにおいて面接および乗船に関する情報等の提供を行うとともに、これに伴う経費を支給している。2000年度の実績は7隻12名であった。

(2) 海技免状取得援助事業

外国船への配乗を円滑に行うため、外国の海技

免状の取得援助等を行っているが、2000年度は、リベリアおよびパナマの海技免状や船員手帳等の取得手続きの取扱い件数が124件であった。

(3) 技能訓練運営事業

各種技能訓練事業が実施された。

8・1・6 開発途上国船員研修受入事業

1990年度より海事国際協力センター（MICC）が外航船社の協力を得て、政府開発援助（ODA）の一環として実施してきた開発途上国船員研修受入事業は、2000年度からSECOJによって実施されることとなった。

この事業は海技大学校における約2ヶ月の導入研修の後、日本船社が運航する外航船において約12ヶ月の乗船研修を実施することにより、研修生が自国の海技資格を取得できるよう、乗船経験を付与するとともに技能を訓練するもので、その受入れ状況および人数は資料8-9のとおりである。

当協会は関係船社とともに、本事業が効果的に運営されるよう関係先と連携を図りつつ事業の推進に協力した。

〔資料8-9〕 研修員数の推移

年度	フィリピン			インドネシア			ベトナム			合計	備 考
	航海	機関	計	航海	機関	計	航海	機関	計		
1991	43(43)	22(21)	65(64)	5	5	10	-	-	-	75(74)	75名受入で、1名病気で下船
1992	39(38)	24(24)	63(62)	7	8	15	-	-	-	78(77)	フィリピン研修生1名病気のため来日せず
1993	36(36)	26(24)	62(60)	8	9	17	-	-	-	79(77)	フィリピン研修生2名来日せず
1994	30(30)	30(30)	60(60)	7	8	15	4	6	10	85(85)	85名全員修了
1995	30	30	60	7	8	15	5	5	10	85(83)	83名修了
1996	29	29(28)	58(57)	7	7	14	4(3)	6(5)	10(8)	82(79)	79名修了
1997	27	28(26)	55(53)	7	8	15	8	7(6)	15(14)	85(82)	82名修了
1998	21	21	42	7	7	14	7	7	14	70(70)	70名全員修了
1999	21	21	42	7	6	13	6	6	12	67(66)	インドネシア研修生1名帰国、66名修了
2000	18	18	36	6	5	11	5	5	10	57(54)	54名修了

()内は修了員数

8・2 船員の確保と教育問題

8・2・1 日本人船員の確保・育成

1. 日本人船員の確保・育成推進会議

わが国海運を担う日本人船員を将来にわたって確保・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、2000年度において以下の船員確保・育成活動を実施した。

- (1) 東京商船大学学生に対するコンテナターミナル見学会
- (2) 東京・神戸両商船大学におけるパネルディスカッション
- (3) 東京・神戸両商船大学教官／船社労務担当者懇談会

〔資料8 10〕

運輸大臣 森田 一 殿

諮問35号「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」(答申)

海上安全船員教育審議会は、運輸大臣諮問第35号について、早急な措置が必要な教育内容の見直しに関して平成10年12月2日付けで中間答申したところであるが、その後引き続き審議した結果、別紙のとおり結論を得たので答申する。

- (4) 練習船一般公開時におけるPRパンフレットの配布

8・2・2 船員の教育訓練

1. 海上安全教育審議会教育部会

2000年7月4日海上安全教育審議会教育部会第6回第2小委員会が開催され、「我が国の海運をめぐる情勢の変化に対応した船員教育のあり方」についての報告を海上安全教育審議会教育部会(教育部会)におこなった。これは運輸省船員部が1998年7月、海上安全教育審議会(安教審)に対し、船員教育3機関(海技大学校、航海訓練所、海員学校)における船員の教育訓練のあり方について、①STCW条約の改正および国際船舶制度に対応した船員の教育訓練のあり方(1998年12月に中間答申) ②社会情勢の変化に対応した中長期的な教育訓練のあり方、③行政のスリム化にも対応した船員教育機関の効率的運用についての三点を踏まえての諮問に対して答申されたものである。(資料8 10参照)

平成12年8月29日

海上安全船員教育審議会
会長 加藤俊平

〔別紙〕

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

我が国の海運においては、船舶に関する技術革新、混乗船の一層の増加、船員の高齢化が進んでおり、一方社会的には小児化傾向、高学歴志向の進展も顕著となっており、このような情勢の変化の中、運輸省の船員教育

機関が優秀な船員の養成を維持していくための検討が必要となっている。

このため、各船員教育機関の機能を再確認するとともに、海運界の諸情勢の変化を鑑み、併せて平成13年度から導入される制度改革（独立行政法人化）も見据えた各機関の中長期的な船員教育訓練体制のあり方を、以下のように取りまとめた。

1. 海技大学校

海技大学校は、船員に対する上級海技従事者資格の取得及び技術革新に対応した船舶運航技術の習得のための専門教育を実施する、我が国唯一の船員再教育機関として重要な役割を果たしている。

一方、我が国の海運においては、国際的な安全基準の強化、混乗船の一層の増加、船舶設備の技術革新の進展等情勢の変化により、船員需給構造の変化、日本人船員の役割の変化、船員教育分野における国際協力の促進等が顕著になっている。

これに伴い、海技大学校の教育課程の見直しが必要になっており、海運政策、船員政策はもとより、現在取り組まれている独立行政法人化も踏まえ、社会的ニーズに即した効果的な課程編成、並びに現行課程の再評価に基づく効率的な課程編成を目指し、次のような見直しを図ることが適当である。

① 海技士科

- a. 船舶職員法上に定める免許の資格に応じた教育体制を維持するが、外・内航海運の情勢の変化に対応した体制整備を図るとともに、より幅広い対応を図るため、入学条件の緩和を図る。
- b. 抜本的な課程の養成定員の見直しや改廃を検討し、運営の効率化を図る。
- c. 海員学校本科卒業者を対象とした三級海技士第四課程を海上技術科（仮称）として海技士科から分離し、その更なる魅力化のための改善を図る。

② 講習科

- a. 抜本的な課程の養成定員の見直しや改廃を検討し、運営の効率化を図る。
- b. 特にシミュレータ課程については、外・内航海運

のニーズに対応するため課程を再構築し、カリキュラム及び機器の充実、研修期間の見直し及び指導体制の拡充等による幅広い対応を目指し、講習科の中核的課程として積極的活用を図る。

- c. 外部機関からの委託研修を実施する課程を設置し、効果的運営を図る。

③ 通信教育部

受講実績等を勘案し、養成定員の見直しを行い、運営の効率化を図る。

④ 組織運営の効率化

課程の再編に伴い、効率的組織の編成と運営を図る。

2. 海員学校

海員学校は、平成4年の学制改革により、養成の主目標を内航船舶職員の養成に転換して以来、内航海運界に優秀な若年船員を送り出し、安定輸送の確保に重要な役割を果たしている。加えて、内航海運においては、高齢化が急速に進んでいる状況にあり、安定的に若年労働力を供給する海員学校は、今後とも大いに期待されているところである。

このため、少子化傾向及び高学歴化志向が一段と進展している社会情勢を鑑み、広く優秀な学生・生徒を確保するべく、海員学校の一層のイメージアップを図り、さらに現在取り組まれている独立行政法人化も踏まえて、安定的な内航船員の教育体制を確立するため、次のような見直しを図ることが適当である。

① 教育体制の見直し

a. 専修科教育及び本科教育

内航海運界のニーズ、及び少子化・高学歴化等の社会的な環境変化を踏まえ、内航船舶職員養成のための教育体制の主力を、本科から専修科へ移行を図る。

b. 司ちゅう・事務科教育

内航海運に予想される船員不足に対応するため、外航・内航海運界のニーズ等を勘案しながら、養成定員の一部を専修科へ移行を図る。

c. 入学年齢制限の緩和

将来的に優秀な応募者を幅広く募集するために、

8. 船員労働

本科、専修科及び司ちゅう・事務科の入学年齢については、その上限を撤廃する。

d. 専修科への単位制の導入

学生の理解度を深め、学習意欲の増進を図るため、専修科に単位制を導入し、魅力ある学校づくりを図る。

② 組織体制等の見直し

a. 本部制の導入

独立行政法人移行に際し、本部を設置して1つの法人とし、事務局機能の集約化を図りながら、効率的な組織運営を図る。

b. 海員学校の各校の校名の改称

機関の独立行政法人化に伴い、機関名称が「独立行政法人海員学校」と規定されたが、個々の学校の名称については法人の判断に委ねられることから、独法移行時に校名を改称する。加えて、専修科については、その教育体制、教育内容等を考慮し、校名に短期大学校を付す。

3. 航海訓練所

航海訓練所は、商船大学、商船高等専門学校、海技大学校及び海員学校等の学生等に対し、航海を行う上で必要となる知識・技能を練習船を用いた実習教育を通じて習得させる機関として、練習船を一元管理して効率的な航海訓練を実施している。

近年の海運をめぐる情勢の変化に応じ、各船員教育機関はそれぞれ教育課程の見直しに取り組んでおり、航海

訓練所においてもそれらを踏まえた訓練体制の見直しが必要となっている。

さらに、現在取り組まれている独立行政法人化を踏まえた練習船の運航体制の見直しも必要となっており、各船員教育機関との連携強化に加え幅広い航海訓練需要に対応できる、より効果的な訓練体制の確立並びに、より効率的な運航体制の確立のため、次のような見直しを図ることが適当である。

① 航海訓練の充実

新たに日本人船員に求められる役割に対応した訓練カリキュラムによる専門分野訓練の深度化、GMDSS訓練、海事英語訓練及び海の高度情報化対応訓練の導入、内航船の技術革新や運航実態に対応した海員学校訓練の充実及び開発途上国船員養成に関する航海訓練の充実を図る。

② 訓練体制の改善

船員に求められる新たな知識・技能及び養成機関の養成数に合わせた船隊及び訓練体制の整備を図る。

③ 組織運営の効率化

独立行政法人に伴う船員法適用への円滑な対応と、効率的組織の編成と運営を図る。

4. 組織運営に関する留意事項

各機関は、その組織運営に関して、外部からの客観的意見や評価の導入を図るとともに、民間及び船員教育機関相互の人事交流等による人的活性化を図り、機関の機能が有効に発揮されるよう努めることが必要である。

2. 船員教育機関卒業生の就職状況

2000年度の船員教育機関卒業生数は商船大学2校109名、商船高専5校159名、海員学校8校395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）。2000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94名のうち71名（76%）が海上産業（外航32、内航3、その他36）に、商船高専卒業生については、就職希望者数123名のうち、40名（33%）が海上産業（外航5、内航2、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352名のうち214名（61%）が海上産業（外航0、内航29、その他185）に就職した。（資料8 11参照）。昨今の経済事情を反映し、海運産業からの求人数は引き続き減少している。

3. 船員の再教育

船員の再教育は、海技大学校において実施されており海技免状授有者を対象として、上級免除の取得を目的とする「海技士科」および船員の技能向上を目的とする「講習科」が設置されている。同校にお

〔資料8 11〕 船員教育機関卒業生の求人・就職状況

2001年4月1日現在

	卒業年度	卒業者数	希望者数	求人								就職							
				海上産業					陸上産業	合計	海上産業					陸上産業	合計		
				外航	内航	その他	カーフェリー・旅客船	官庁船・水産			外航	内航	その他	カーフェリー・旅客船	官庁船・水産				
商船大学(2校)	8	100	87	86	5	36	14	18	159	132	291	33	3	10	8	7	61	26	97
	9	102	91	87	2	20	14	12	135	63	198	46	2	8	8	11	75	16	91
	10	101	86	70	2	22	9	20	123	40	163	48	0	16	7	7	78	6	84
	11	117	104	64	5	19	10	10	108	69	177	46	4	12	9	6	77	19	96
	12	109	94	37	3	28	7	6	81	22	103	32	3	28	5	3	71	12	83
商船高専(5校)	8	165	139	9	10	110	32	29	190	457	647	3	6	43	15	3	70	69	139
	9	161	129	21	13	99	57	29	219	748	967	6	8	23	19	5	61	66	127
	10	153	113	19	8	83	30	45	185	671	856	4	7	20	13	0	44	65	109
	11	176	128	12	1	45	20	47	125	531	656	2	1	19	15	3	40	81	121
	12	159	123	15	2	48	24	48	137	540	677	5	2	14	14	5	40	82	122
海員学校(8校)	8	403	353	3	148	280	209	954	1,594	315	1,909	3	60	111	79	33	286	48	334
	9	407	351	0	149	273	155	948	1,525	301	1,826	0	50	122	67	37	276	50	326
	10	411	347	0	35	183	89	696	1,003	226	1,229	0	32	125	55	38	250	73	323
	11	397	328	0	47	179	78	589	893	345	1,238	0	26	126	40	32	224	71	295
	12	395	352	0	50	161	55	588	854	247	1,101	0	29	108	44	33	214	80	294

注 (1) 商船大学については、乗船実習科に進んだ者に係るものである。
 (2) 船員学校については、本科卒業後乗船実習科に進学した者を含む。なお、海員学校は平成13年4月1日より独立行政法人海員学校へ移行した。
 (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(旧外労協と旧中小労協をいう。)、内航とは内航3団体であり、その他海運産業とは、外航2団体、内航3団体、カーフェリー・旅客船及び官庁船・水産を除いた船社である。

〔資料8 12〕 海技大学校における入学状況

科	別	定員	修業期間	募集回数(年)	入学状況				
					1997年度	1998年度	1999年度		
海技士科	一級海技士航海科	10	6月	1回	0	2	0		
		10	"	"	1	2	0		
	二級海技士航海科	10	6月	1回	0	1	1		
		10	"	"	1	2	1		
		30	10月	1回	2	2	1		
		30	"	"	0	0	2		
		40	3・5月	2回	0	0	2		
		40	"	"	0	0	0		
		40	4月	"	12	10	12		
		40	"	"	6	8	13		
10	2年	1回	18	20	15				
10	"	"	20	18	11				
四級海技士航海科	40	2月	1回	2	0	1			
	40	"	"	6	2	0			
小計					68	67	59		
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	23	11	6	
		航海科船橋当直課程(W/O)	40	"	"	6	2	1	
		航海科船橋当直課程(W/O)	40	3・5月	"	15	9	6	
		航海科船橋当直課程(W/O)	40	"	"	1	4	1	
		航海科船橋当直課程(W/O)	10	4月	"	1(8)	1(7)	0(7)	
		航海科船橋当直課程(W/O)	10	"	"	1(9)	0(6)	1(7)	
		航海科船橋当直課程(W/O)	10	1月	2回	13	18	7	
		航海科船橋当直課程(W/O)	10	"	"	13	18	3	
	普通部	本校	航海科船橋当直課程(kW/O)	40	5月	2回	0	0	0
			航海科船橋当直課程(kW/O)	40	"	"	0	0	0
		分校	航海科船橋当直課程(kW/O)	40	3月	3回	0	0	0
			航海科船橋当直課程(kW/O)	40	1月	"	35	38	48
小計	本校	航海科船橋当直課程(kW/O)	40	1月	2回	18	6	5	
		航海科船橋当直課程(kW/O)	40	2・5月	"	23	23	23	
	分校	航海科船橋当直課程(kW/O)	40	"	"	16	10	24	
		航海科船橋当直課程(kW/O)	40	1月	"	6	3	4	
小計					171	143	129		
合計					239	210	188		

(注) 1. 運輸省資料による。
 2. 印: 海技資格取得教育、00年度120名。
 3. ()は「二級講習コース」の員数(外数)

8. 船員労働

ける最近の入学状況は資料8 12のとおりである。

8・2・3 GMDSS 資格

GMDSSは、1999年2月1日より、既存船を含む全ての船舶に適用（完全導入）され、国際航海に従事する旅客船および国際航海に従事する300総トン以上の貨物船（A3またはA4海域を航行海域とするもの）にあつては、これまで専従だった通信長の職務を航海士や機関士などの船舶職員が兼務することを可能とした、いわゆる「他職務兼務船」が認められることとなった。

このようなGMDSS体制の完全導入により、現在、十分な兼務通信長を確保することが急務となっ

ている。兼務通信長になるためには、三級海技士（電子通信）以上の資格を受有する必要があるが、同資格の試験申請にあつては総務省の船舶局無線従事者証明を取得する必要がある。当協会は、2000年7月期および2001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、総務省が実施する第三級海上無線通信士資格の受験および船舶局無線従事者証明のための講習会を、船社の協力を得て1994年9月より実施している。同講習会は会員各社の所属船員を対象としており、2000年9月期に7社12名、2001年3月期に5社7名が受講した。

8・3 船員関係法規

8・3・1 外国海技資格承認制度等への対応

国際船舶制度に関連して、種々の施策が講じられているが（1・1・2参照）、このうち、日本人船機長2名配乗を実現するためには、外国人船員を含む国際船舶の乗組員が船舶職員法、船員法および電波法等で要求される各種資格要件を満足する必要がある。当協会は、外国人船員に対してこれら資格が円滑に付与される制度の実現に向けて、関係省庁に対して意見の反映に努めた。

1. 船舶職員法関係

1999年5月に施行されたSTCW条約締約国（外国）資格受有者に対する承認制度に基づき、2000年1月に第1回目の外国資格受有者に対する国内海事法令講習会がフィリピンの4ヶ所の指定講習機関において開始された。その後、2000年度は6月、9月および2001年1月の3回実施され、これまで延べ4

回の講習で256名のフィリピン人船員が承認証を取得した（資料8 13参照）。

一方、承認証を取得した船員を配乗した国際船舶（いわゆる「承認船」）は、承認船に係る雇用と労働条件に関する労使協議の合意を受け、2000年3月末までに3隻が誕生（「船協海運年報2000」参照）した。また2001年4月以降の新たな承認船については、改めて労働条件等を協議することとされていたが、その後、協議は実施されず、承認船は3隻のままとなっている。

2. 船員法関係

日本人船機長2名体制による承認船を円滑に運航するためには、関連する船員法上の資格要件を満足する必要がある。このためには外国人船員に対してこれら資格を円滑に付与する制度が不可欠であるが、このうち、特に必要となるのは危険物等取扱責任者、船舶料理士および衛生管理者に係る資格であり、当協会はこれら資格が円滑に取得できるよう、関係の

委員会等に参画するなどして、船主意見の反映に努めた。

(1) 危険物等取扱責任者

本資格を取得するための国内法令講習会は、船舶職員法に基づく国内海事法令講習と同様、フィリピンの指定講習機関（4ヶ所）において実施されることとされた。当面この講習の受講者は、船舶職員法に基づく国内海事法令講習の受講者に限定されているため、同講習の実施と併せ、2000年1月以降、通算4回の講習が実施された。

(2) 船舶料理士

国際船舶制度の導入に伴い、船舶料理士資格を外国人が取得する必要性が生じた。このため、国土交通省は、船員中央労働委員会の答申を受け、1999年10月に官公労使による「船舶料理士資格制度に係る検討会」を設置し、現行制度の見直しも含めた検討を実施した（「船協海運年報2000」参照）。同検討会は、2000年3月に試験・講習科目の再編統合方策、実施方法の合理化・簡素化方策

等の基本的方向に係る中間的な取りまとめを行った。

これを受けて、2000年5月、(財)海事産業研究所を事務局とする「船舶料理士資格制度検討委員会」が設置され、1年間に亘り検討が行われた結果、2001年3月に、①船舶料理士試験のあり方について、これまでの検討の成果を踏まえて、筆記試験および実技試験の内容および方法、試験の実施要領等について今後検討を行うこと、②乗船履歴のあり方についても今後検討を行うことが合意された。

さらに、同検討委員会で合意された今後の課題について検討を行うため、2001年6月に船員部を事務局とする「船舶料理士資格制度に関する検討委員会」が設置され、外国人船員に対する船舶料理士試験のあり方も含めた検討が開始された。

(3) 衛生管理者

本資格についても、船舶料理士資格と同様に船員中央労働委員会の答申において今後の検討課題とされた。当協会は、本資格を外国人船員に対して円滑に付与できるよう、現行制度の見直しを国土交通省当局に要望している。

〔資料8 13〕 承認者数

指定職務	1999年度	2000年度			累 計
	1月	7月	9月	2月	
一等航海士	9	10	11	12 (1)	42
二等航海士	7	9	8	20	43
三等航海士	7	9	8	18	42
航海士小計	23	28	27	50 (1)	127
一等機関士	9	8	8	14 (1)	39
二等機関士	9	11	7	23	49
三等機関士	7	10	10	14	41
機関士小計	25	29	25	51 (1)	129
合 計	48	57	52	101 (2)	256

注：既承認者の中で上級職として再度承認を受けた者がいるため、承認者の累計は必ずしも各回の承認者数の合計値には一致しない。(2000年度の()は再承認者数)

(参考)	承認試験実施期間	承認日
1999年度第1回	2000年1月17日～20日	1月26日
第1回	2000年6月26日～29日	7月6日
第2回	2000年9月18日～21日	9月28日
第3回	2001年1月15日～19日	2月2日

3. 電波法関係

STCW条約の95年改正が2002年2月1日より完全導入されることに伴い、全ての航海当直職員には海上特殊無線技士資格の取得が義務付けられることとなった。これは、日本籍船舶である国際船舶に航海士として乗組む外国人船員にとっても例外では無いため、2002年2月1日の期限までに、第一級海上特殊無線技士（一海特）資格を取得することが必要となった。

このため、当協会は規制改革委員会等に対して規制緩和と要望を行った結果、和文通話表による電気通信術を国家試験等から廃止すること、外国資格受有者が一海特および第三級海上無線通信士（三海通）資格を容易に取得できるようにするための養成課程を新設すること等を内容とする無線従事者規則およ

8. 船員労働

び関係告示等の一部を改正する省令案が6月20日に公布、施行された。当協会は、同省令案に係る電波監理審議会での審議に際して、船主意見の反映に努めた。

この改正を受けて、当協会は外国の無線資格受有者に対する一海特講習をマニラにおいて開催するための実施詳細について(財)日本無線協会との協議を進め、講習会で使用される教本の作成等に協力した。

8・3・2 船員関係法規の一部改正

1. 船員法施行規則等の一部改正

2001年1月6日より個別の独立行政法人個別法が施行され、同年4月1日の独立行政法人設立の登記をもって海技大学校、航海訓練所、海員学校および水産大学校は、それぞれ独立行政法人に移行した。

これに伴い、船員法施行規則、救命艇手規則、船舶料理士に関する省令等の一部改正が改正され4月1日より施行されたが、実質的な内容の変更は伴っていない。

なお公益法人の中で検査の委託等の行政代行的行為を行っているものの透明化を図るため、「公益法人に対する検査等の委託等に関する基準」が平成8年9月20日に閣議決定され、平成12年度までに公益法人に対する委託等の根拠を法令で明記することとされた。これを受けて、国土交通大臣が認定する船舶料理士試験を実施する機関として、(財)日本海技協会を明記した船舶料理士資格に関する省令の一部改正が行われた。

2. 有害液体汚染防止管理者養成講習の廃止

MARPOL条約付属書Ⅱ(ばら積み有害液体物質の排出規制)が1987年4月6日に発効したことに伴い、「海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律(海防法)」に基づく有害液体物質の排出規制が同日より改正施行された。この結果、有害液体物質を輸送する船舶にあっては有害液体汚染防止管理者資格を有する者の選任が義務付けられたため、当協会は同

改正の施行と同時に「有害液体汚染防止管理者養成講習管理委員会」を設置し、講習を開始するとともに、1994年には本講習が運輸大臣の指定する講習機関として告示された。

しかしながら、輸送形態が変化し、同講習に基づいて認定された有資格者を必要とする船舶が存在しなくなったため、1991年までに合計33名の管理者が養成された以降、受講希望者が皆無となったことから、当協会は2000年9月30日を以って同講習を廃止した。

また、2001年3月には、上述の「公益法人に対する検査等の委託等に関する基準」に基づき、有害液体汚染防止管理者に関する講習実施者の指定が海防法施行規則において定められることとなったため、当協会を運輸大臣の指定機関として定めた1994年の告示は廃止された。

8・3・3 船員職業安定法改正への対応

船員職業安定法の改正問題については、2000年5月より国土交通省船員部を事務局とする船員職業紹介等研究会において検討が再開された(「船協海運年報2000」参照)。本件は、当協会より政府の規制改革委員会に対して規制緩和の一環として要望して

〔資料8 14〕

規制改革推進3か年計画

(平成13年3月30日閣議決定)

Ⅲ 分野別措置事項 11 運輸関係 才 その他 (抜粋)

事項名	措置内容	実施予定時期		
		平成13年度	平成14年度	平成15年度
②船員職業紹介事業等の規制緩和(国土交通省)	船員職業紹介事業及び船員労務供給事業について、学識経験者、労使の代表をメンバーとする国土交通省の「船員職業紹介等研究会」において検討が行われており、船員労働の状況を勘案しつつ、一定の要件を満たす者が許可を受けて有料で行うことを認める方向で、できる限り早期に結論を得る。 (船員中央労働委員会の意見聴取が必要)	検討		

いたものであり、2001年3月30日には、「一定の要件を満たす者が許可を受けて有料の職業紹介事業等を実施することを認める方向で、できる限り早期に結論を得ること」を内容とする閣議決定がなされ、2001年度中に検討を行うこととされている（資料8 14参照）。

当協会は、上記検討会において、民間による船員派遣事業の自由化を認めること、さらに当該派遣船員に対して船員保険を適用することについても併せて要望を行い、その実現に努めている。

8・3・4 ILO 条約改正への対応

ILO（国際労働機関）の第29回合同海事委員会（JMC）が、2001年1月22日から26日までジュネーブのILO本部において開催され、以下の通り決定した。なお、JMCには船主および船員側より当協会を含む20名の正メンバーが出席した。

船主側より、多くのILO条約が時代遅れのものになり現実を反映していないこと、さらに技術的な詳細基準を含んでいるILO条約が多く、批准の妨げになっていること等の理由を挙げ、ILO条約の抜本的な見直しを行うことが労使双方にとって利益になるとの観点から、既存の条約および勧告を1つの「統合条約（Consolidated Convention）」として再構築すべきであるとの提案を行い、船員側もこれを

積極的に支持した。

この結果、「統合条約」は労働基準原則に係るいくつかのパートから構成され、これに詳細要件に係る附属書が組み合わされるべきこと、また各附属書は容易な改正手順によって修正できるような手続きを備えるべきことなどを内容とした決議が採択された。同決議では、政府、船主側、船員側のそれぞれ10名の代表で構成される作業部会を設置して新条約の草案作業を行い、2004年に海事準備総会、2005年に海事総会を開催して新条約を採択するようILO理事会に勧告している。

この決定は第280回ILO理事会（3月8日～30日）において審議の結果、各グループ代表の構成を12名に増員すること、また第1回目の作業部会を12月に開催することも併せて承認された。新条約の草案作成に当たっては、30もの既存条約を5つの労働基準原則に係るパートに整理・統合するための膨大な作業に加え、各附属書毎の選択批准を可能とする（海洋汚染防止条約方式）など、条約の批准を促進するための発効要件の設定、容易な改正手続きの導入、既に批准している条約の廃棄方法（新条約との整合性の問題）をどうするか等法的な問題も含めて検討される予定である。

なおILO最低賃金についてもほぼ4年ぶりに見直しが行われた（8・1・2参照）。

8・4 船員の社会保障制度

8・4・1 船員の社会保障制度の概況

1. 適用状況の推移

船員法上の船員を対象とした船員保険及び厚生年金保険（第三種被保険者のうち船員）の適用事業所ならびに被保険者数は、海運・水産業界の厳しい状況を反映して漸減傾向が続いており、2000年3月末

の適用事業所ならびに被保険者数は、前年に比べてそれぞれ218事業所、4,650名の減少となっている。

（資料8 15参照）

2. 船員保険の財政状況

船員保険の財政は、被保険者数が減少する一方で、平均標準報酬月額が伸び悩み、保険料収入が減少し

8. 船員労働

〔資料8 15〕 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
1984 3	10,280社	7,180社	184,702人	152,004人
1985 3	9,949	6,983	176,560	144,216
1986 3	9,570	6,752	165,666	134,627
1987 3	9,313	6,558	156,584	125,855
1988 3	9,230	6,440	146,549	116,696
1989 3	9,132	6,289	138,429	109,836
1990 3	9,877	6,240	132,205	106,018
1991 3	9,600	6,125	126,724	102,945
1992 3	9,305	5,971	120,634	99,395
1993 3	9,008	5,844	115,625	96,699
1994 3	8,629	5,740	110,459	92,653
1995 3	8,388	5,646	105,422	88,713
1996 3	8,190	5,528	100,349	84,736
1997 3	8,026	5,401	96,050	80,761
1998 3	7,822	5,234	91,292	76,451
1999 3	7,536	4,985	84,171	69,778
2000 3	7,318	4,822	79,521	65,736

(注) 社会保険庁資料

続けている。また被保険者数が8万人を切り、限られた業種の保険集団であることなどの構造的問題もあり、依然として厳しい状況にある。

1999年度の収支は、疾病、失業、年金(労災)、福祉・業務部門とも赤字となり、前年度よりも54億円悪化し、66億円の赤字となった。

〔資料8 16参照。予算については同 17参照〕

(1) 疾病部門

1990年度に保険料率を引き上げたことおよび平均標準報酬月額が伸びたことなどにより、単年度黒字に転じ、以降金額は減少しつつも、黒字を維持しながら累積赤字を減じ、1997年度に至りようやく、累積赤字を解消した。

1999年度においては、平均標準報酬月額の伸び悩み、被保険者数が減少し、保険料収入の減少と老人保健拠出金の増加により収支は赤字に転落した。

(2) 失業部門

失業部門の財政は失業率の動向に大きく左右され、1989年までは失業率が高かったために、財政状況が悪化したが、1989年には緊急雇用対策が一応終息したこと、折からの好景気の影響を受けて失業率が大幅に減少したことなどから黒字となり、その後、景気の後退はあるものの単年度収支で1997年まで黒字を維持した、1999年度においては被保険者数の減少により保険収入が減少する一方、

〔資料8 16〕 船員保険特別会計部門別収支決算

(単位: 億円)

区 分	収 入			支 出		
	項 目	98年度	99年度	項 目	98年度	99年度
疾 病 部 門	保 険 料 収 入	544	507	保 険 給 付 費	393	372
	一般会計より受入	30	33	老人保健拠出金	148	171
	厚生保険特別会計			退職者給付拠出金	26	29
	業務勘定より受入	12	6	福 祉 事 業 費	0	0
	計	586	546		567	572
失 業 部 門	保 険 料 収 入	74	69	保 険 給 付 費	110	101
	一般会計より受入	19	18			
	前年度剰余金受入	2	1	翌年度へ繰越	1	1
	計	95	88		111	102
年 金 部 門	保 険 料 収 入	140	130	保 険 給 付 費	36	36
	一般会計より受入	0	0			
	運 用 収 入	44	39	諸 支 出 金	151	151
	計	184	169		187	187
福 祉 部 門	保 険 料 収 入	53	49	福 祉 事 業 費	63	57
	雑 収 入	0	1			
	計	53	50		63	57
業 務 部 門	保 険 料 収 入	8	8	業 務 取 扱 費	25	24
	一般会計より受入	12	12			
	雑 収 入	3	3			
	計	23	23		25	24
合 計	941	876	合 計	953	942	
			収 支 差 額	- 12	- 66	

(注) 社会保険庁資料

陸上の雇用情勢の厳しさを受けて、部門別収支では前年度に引き続き14億円の赤字となった。

(3) 年金部門(労災)

1987年以降、保険給付費などの増加により支出が収入を上回り、1990年度まで赤字で推移してきた。1991年度においては、好景気の影響を受けて平均標準報酬月額が伸びるとともに、保険料率が引き上げられたことにより収入が大幅に増えたことから黒字に転じ、1997年度までこれを維持してきた。

1999年度においては、被保険者数の減少と標準報酬月額の低下によって保険料収入が減少するなか、保険給付の微増があり、収支は前年よりも10億円悪化して18億円の赤字となった。

年金部門の財政は、被保険者の減少と年金受給者が徐々に増加していくことから、今後も赤字幅が拡大していくものと予想される。

〔資料 8 17〕 船員保険特別会計部門別予算

(単位：億円)

区分	収 入			支 出			
	項 目	00年度	01年度	項 目	00年度	01年度	
疾病部門	保険料収入	537	517	保険給付費	375	354	
	一般会計より受入	30	30	老人保健拠出金	149	130	
	厚生保険特別会計業務勘定より受入			退職者給付拠出金	30	31	
	雑収入	23	21	介護納付金	34	54	
		0	0	予備費	4	4	
	計	590	568	計	592	573	
失業部門	保険料収入	68	63	保険給付費	92	80	
	一般会計より受入	15	18	予備費	1	1	
	前年度剰余金受入	1	0				
	計	84	81	計	93	81	
年金部門	保険料収入	129	119	保険給付費	40	41	
	一般会計より受入	0	0				
	運用収入	31	30	諸支出金	148	144	
	計	160	149	計	188	185	
福祉部門	保険料収入	48	44	福祉事業費	61	50	
	厚生保険特別会計業務勘定より受入	0	3				
	雑収入	13	3				
	計	61	50	計	60	50	
業務部門	保険料収入	9	9	業務取扱費	24	25	
	一般会計より受入	12	12				
	雑収入	4	4				
	計	25	25	計	24	25	
合 計	保険料収入	791	752	保険給付費	507	475	
	一般会計より受入	57	60	老人保健拠出金	149	130	
	運用収入	31	30	退職者給付拠出金	30	31	
	厚生年金保険特別会計業務勘定より受入	23	24	業務取扱費	24	25	
	積立金より受入	38	41	諸支出金	148	144	
	雑収入	17	7	福祉事業費	61	50	
	前年度剰余金受入	1	0	介護納付金	34	54	
				予備費	5	5	
		計	958	914	計	958	914

(注) 社会保険庁資料2000年度は補正後のもの

〔資料 8 18〕

船員保険制度の改定(2001年1月1日)

1 疾病部門

① 標準報酬月額改正

報酬月額が101,000円未満の被保険者の標準報酬月額は98,000円となった。

② 介護保険料率改正

介護保険第二号被保険者(40歳以上65歳未満の船員保険被保険者)の介護保険料率は2001年1月分より15.9/1000(現行3/1000)となった。

③ 育児休業期間中の船舶所有者負担分の保険料の免除

育児休業している被保険者については船員保険料の被保険者負担分が免除になっていたが、船舶所有者負担分についても免除となった。

④ 入院時食事療養費に係る標準負担額改正

被保険者や被扶養者が入院した場合、入院期間中の一日あたりの食費負担760円が780円となった。(2001年1月)

⑤ 高額療養費改正

入院などにより1ヶ月の医療費の自己負担額が高額となった場合、家計の負担が軽減されるように一定の金額(自己負担限度額)を超えた部分が払い戻される高額療養費制度の改正。

(1) 自己負担限度額の計算式

ア) 生活保護の被保護者や市町村民税非課税世帯などの人... 35,400円

	改正前	改正後
外来一部負担金	1日530円(月4回まで)	200床以上の病院：医療費の1割負担(月上限5000円)
		200床未満の病院・診療所：医療費の1割負担(月上限3000円) 診療所によっては、1日800円(月4回まで)のところもある。
入院時一部負担金	1日1,200円	医療費の1割負担(月上限3万7200円) 市民税非課税世帯：月上限2万4600円 市民税非課税世帯で老齢福祉年金受給者：月上限1万5000円 特定疾病の認定を受けている人：月上限1万円
入院時食事療養費標準負担額	1日760円	1日780円 市民税非課税世帯は従来通り
薬剤一部負担金	老人保健医療受給者は、国が代わって負担 老人医療は自己負担	制度を廃止
訪問看護療養費利用料		利用料の1割負担(月上限3000円)と1日600円(月5回)まで選択制

8. 船員労働

イ) 標準報酬月額が56万円以上の被保険者およびその被扶養者...

121,800円+(医療費-609,000円)×1%

ウ) ア、イに該当しない人...

63,600円+(医療費-318,000円)×1%

(2) 但し高額療養費に該当となる療養を受けた月以前の12ヶ月間における高額療養費の回答回数が4回以上となる場合、4回目以降の自己負担限度額

ア) 生活保護の被保護者や市町村民税非課税世帯などの人... 24,600円

イ) 標準報酬月額が56万円以上の被保険者およびその被扶養者... 70,800円

ウ) ア、イに該当しない人... 37,200円

(3) 同一世帯内で、同一月における自己負担額が30,000円以上の人(生活保護の被保護者や市町村民税非課税世帯などの人は21,000円)が2人以上いる場合の自己負担限度額は、それぞれ医療費を合算し、(1)または(2)の計算式にあてはめて算出する。

⑥ 傷病手当金の改正(平成13年(2001年)4月1日

から実施)

傷病手当金の支給額は退職後、老齢厚生年金や老齢基礎年金または退職共済年金などを受けている場合も行うことに改正した。

⑦ 老人保健の改定

2 失業部門

① 雇用継続給付の引き上げ

2001年月1日以降の「支給単位期間」から新たな支給率が適用された。

現行 改正後

● 育児休業給付(給付率)

育児休業基本給付金 20% 30%

育児休業者職場復帰給付金 5% 10%

● 介護休業給付(給付率)

介護休業基本給付金 25% 40%

② 教育訓練給付の引き上げ

教育訓練給付金の支給額(被保険者が負担した教育訓練費用8入学金や受講料など)の8割に相当する額)の支給限度額の上限が20万円から30万円に引き上げ。

8・4・2 船員保険制度の改革

1. 概況

中央省庁改革基本法(平成10年法律103号)により、従前1府22省庁だった中央省庁が2001年(平成13年)1月6日から1府12省庁に再編された。社会保険に関する主な内容は次のとおりである。

① 厚生労働省の発足

昭和22年に分離独立した厚生省、労働省が再び統合し、厚生労働省が発足した。

② 地方厚生局の設置

中央省庁等の組織の再編に併せて、厚生労働省地方支部分局として新たに地方厚生局が設置された。

③ 実施庁

国の行政機関における政策の企画立案に関する機能とその実施に関する機能を分離するという中央省庁改革の基本方針に従い、社会保険

庁は主として政策の実施に関する機能を担う実施庁と位置付けられた。

少子高齢化社会となる21世紀に向けて健全なる社会保障制度を構築するために、政府は抜本的改革に取り組んできたが、関係者の利害が錯綜し具体案を取りまとめるには至っていない。その中で、介護保険については2000年4月1日より実施され、抜本改革の第一歩として疾病部門の改正を2001年1月1日に行った。

主な改正は、①標準報酬月額の改正、②介護保険料率の改正、③育児休業中の船舶所有者負担分保険料の免除、④入院時食事療養費に係る標準負担額の改正、⑤高額療養費の改正、⑥傷病手当金の改正(2001年4月1日から実施)、⑦高齢者の一部負担の改正、⑧雇用継続給付の引き上げ、⑨教育訓練給付の引き上げである。(資料8 18参照)

2. 船員保険財政見直し（将来推計）勉強会

2000年4月19日、社会保険庁は船員保険財政の見直しを検討する専門家、関係省庁、関係団体で厚生

する勉強会を立ち上げた。同年6月6日、今後10年の財政試算を行う前提条件の検討を行い、以後社会保険庁内部で10年推計の作業を続けている。

8・5 労働協約の改訂

外航労務協会の機能停止と、日本船主協会への業務移管および例年とは異なる組合からの各社別要求の提出、これに対する各社からの申し入れ等、新たな動きが現実化した状況下、3月2日の第1回交渉を皮切りに、約2ヶ月間の長期に亘る今次交渉が開始された。

交渉は第1回から船主側からの最低基本給制度の廃止、最低賃金の創設という申し入れを巡り白熱した議論が展開された。

船主側は「現行の最低基本給制度を前提とした中央交渉では最早各社のニーズには応えられない。各社の自己責任において個別で賃金の検討を行えるシステムの構築が必要である」と主張したが、組合側は「船主申し入れは、これまで長年に亘り築き上げて来た労使関係を踏まえれば決して看過できるものではない」と猛反発し、議論は紛糾した。

第3回交渉において船主側は「船主申し入れを含む新しい賃金の在り方、決定の在り方については新たな労使協議の場での議論に期待することとし、今後の交渉を加盟14社の考えを基に組合要求についての具体的論議に入りたい」とした。その後は具体的賃金交渉となったが、企業間格差が益々拡大し、14社で横断的な賃上げをできる状況にないとする船主側と、ベアのない解決は有り得ないとする組合側の主張は平行線を辿り続けた。

そして、3月31日、第7回交渉において船主側は最終的回答として「ベアゼロ」を提示したが、組合側はこれを即座に拒否し、双方は平成12年度労働協約の失効と、今後も継続協議をすることおよび妥結結果の4月1日遡及実施を確認した。更に、組合側

は「解決を促進するため、あらゆる戦術展開を行う」との姿勢を明らかにした。

組合側は新たな戦術展開として中央交渉促進のためと、組合員の付託に応えるものとして過去に例を見ない個別交渉先行を実行に移した。「自社自決・各社交渉の促進」という船主側の求める姿が図らずも実現した形となったが、その各社交渉は4月6日に1社が本人基本給および臨時手当の同時妥結に至ったものの、その後は協議の進展が図られず、全ての交渉が膠着状態となった。

4月24日、事態を憂慮した労使は、幹事間折衝を行い翌25日夜半より非公開の小委員会形式で中央交渉を再開、翌26日未明に大筋合意し、同日午後第8回交渉において次の通り妥結した。

- (1) 最低基本給（標準船員34歳 35歳）：ベア200円、定昇込み4,850円（2.10%）
- (2) 本人基本給を有する会社の本人基本給交渉に当っては、労働協約第112条（最低基本給）の改定内容に関わらず、各社自主的に交渉し、決定することができる旨の確認書締結
- (3) 船内福利厚生の改善のためIT（情報技術）を活用するための協議会を設置する旨の確認書締結
今回は、結果としては中央においてベアの実施を行ったが、その後の各社交渉では、外航労務部会加盟船社の数社がベアゼロで妥結し、中央での最低基本給は名目的且つ概念的になったことおよび最低基本給制度の意義も根本的に変化したことが明らかとなった。

今次交渉は、個別交渉の先行、中央に拘束されない個別の賃金決定および臨時手当との同時妥結とい

8. 船員労働

う歴史的にも大いに評価できるものとなり、新しい時代にマッチした労使関係構築にも期待が持てる結

果となった。

8・6 乗組員の安全および災害防止対策

8・6・1 船員災害防止実施計画

船員中央労働委員会（会長：青山善充東京大学副学長）は2001年3月16日、「平成13年度船員災害防止実施計画」について、諮問案のとおり国土交通大臣に答申した。同実施計画は「船員災害防止活動の促進に関する法律」に基づき、5年毎に策定する船員災害防止基本計画の実施を図るためのもので、今回の実施計画は、1998年1月に船員中央労働委員会の審議を経て作成された第7次船員災害基本計画（1998年～2002年）を実施するための4年目の計画にあたる。

2001年度の実施計画では、船員災害としての船種別死傷発生率（年間千人率）の減少目標（対前年度比）を、死傷に関して汽船8%、漁船6%、全体で7%、疾病に関して汽船3%、漁船3%、全体で3%に設定している。また船員災害の種類として、死傷災害については「はさまれ」や「転倒」のほか、死亡災害の絶滅を目指し海中転落等の防止に、疾病については「生活習慣病」の予防に、それぞれ重点をおいて対策を実施することとしている。推進すべき主要な対策としては以下を掲げている。

1. 総合的な安全対策の推進
2. 安全衛生委員会、協議会の整備・活性化
3. 死傷災害の防止
 - (1) 作業時を中心とした死傷災害防止対策
 - (2) 死亡災害防止対策
 - (3) 高年齢船員の災害防止対策
 - (4) 作業の標準化による安全の確保
 - (5) 船員災害の原因分析とその活用
4. 生活習慣病を中心とした疾病予防対策

5. 混乗外国人船員の進展に対応した安全衛生対策
6. 労働時間等労働条件の改善
7. 船員労働安全衛生月間中の活動の見直し
8. 船員災害防止事業の見直し
9. 船員災害防止対策推進連絡会議（仮称）

8・6・2 洋上救急事業

洋上救急事業は、海上保安庁の輸送能力を活用し、関係医療機関の協力、関係団体の資金拠出を得て、日本水難救済会が主体となって実施されている。その主要業務は、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。2000年度の洋上救急事業の実績は資料8-19のとおりとなっており、これに加えた1985年10月以降の出動回数は471回となっている。

〔資料8-19〕2000年度の洋上救急事業の実績

	汽船（隻）	漁船（隻）	合計（隻）
日本籍	1（2）	9（21）	10（23）
外国籍	9（9）	4（0）	13（9）
合計	10（11）	13（21）	23（32）

（ ）内は1999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。

8・7 船員の健康管理および福利厚生

1. 船員福祉事業

船員に対する福祉事業は、各企業によって実施されるもののほか、社会保険制度（船員保険、厚生

年金保険）によるものと、公益団体によるものに大別される。このうち、船員の福祉事業を行う公益団体およびその事業概要は資料8 20のとおりであり、

〔資料8 20〕 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 2,413社（32,354人） 漁船 996社（17,929人） 計 3,409社（50,283人） （2001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 190社 賛助会員 3,866名 （2001年3月31日）	水難救助に関する事業（救難所の設置、救助船の建造、救助出動、訓練） 洋上救急事業（8・6・2参照） 救助員の扶助・報奨、「青い羽根募金」等
外航船員医療事業団	1981年（昭和56年）8月任意団体から社団法人に移行	正会員 31社 賛助会員 2社 （2001年3月31日）	海外特約医療機関の指定、世話役の選任 国内特約医師による訪船診療 衛生管理者の再講習 船内衛生に関する啓蒙誌の作成（「外医療ニュース」等の発行）
日本海員救済会	1898年（明治31年）設立	正会員 82名 賛助会員 27,338名 （2001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 ⁽¹⁴⁾ 看護専門学校 保健指導および疾病予防（訪船診療 予防接種 他） 船員の育英（海員学校生徒を対象に奨学金の貸付） 船内衛生の教育および保持に関する事業 海事図書の発行（「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⁾ 、情報センター、船員保険保養所 ⁽²⁴⁾ 、総合福祉センター、健康福祉センター ⁽³⁾ 、海外保養所 ⁽¹⁾ 広報出版事業（「船員ほけん」誌 等発行） 保健事業（安全衛生事業、船員保険生活習慣病予防健診 他）
日本船員厚生協会	1943年（昭和18年）日本海運報国財団として設立		船員とその家族に対する宿泊、休憩および慰安に関する事項他 施設 海員会館
日本船員福利雇用促進センター（福利部）	1978年（昭和53年）6月左記に改組		船員の福利厚生施設の設置、運営および運営に対する資金援助 船員の教養向上のための講習会等の運営 施設 シンガポール日本船員センター 船舶調理講習所（8・1・5参照）
日本船員住宅協会	1969年（昭和44年）設立		船員保険被保険者等への住宅資金の貸付等
日本船員福利厚生基金財団	全日海との労働協約に基づいて1964年（昭和39年）設立		厚生施設および病院への資金援助（財源は労働協約に基づく船主の拠出金等）
日本殉職船員顕彰会	1981年（昭和56年）4月設立	賛助会員 法人 91団体 個人 30名 （2001年3月31日）	殉職船員の追悼行事、功績等の調査および遺族の援護

8. 船員労働

当協会はこれら団体の事業運営に協力した。

2. VTR 協議会の活動

当協会は、船舶乗組員のために供給するテレビ番組の録画テープについて、著作権処理に関する契約を関係著作権者6団体と、また番組使用に関する契約を関係放送事業者6社と締結し、その事務処理のために1972年にVTR協議会を設置し、契約の遂行

と録画テープを供給する活動を行っている。

2000年度末におけるVTR協議会加盟会社は39社であり、2000年度の録画実績は1,207本(前年度2,022本)であった。また支払った補償使用料は約195万円(前年度約290万円)であった。

なお当協会と関係著作権者団体および関係放送事業者と2001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。

9 内航海運

この章のポイント

- ・平成12年度の内航船舶輸送実績は、5億3,702万1千トン、2,416億7,124万7千トンキロであった。トンベースで対前年度比2.8%の増、トンキロベースでは対前年度比5.3%増であった。

- 9・1 内航海運の概況
- 9・2 2000年度の内航海運対策
- 9・3 2000年度以降5年間の内航適正船腹量
- 9・4 内航海運暫定措置事業

9・1 内航海運の概況

内航海運の2000年度輸送量は、景気が低迷する中で5年ぶりに増加に転じ、5億3,702万トン（前年比2.8%増）、輸送貨物量と距離を掛け合わせた輸送活動量も2,417億トンキロ（前年比5.3%増）と微増した。（資料9-1参照）

他の国内輸送機関の輸送量と比較すると、輸送トンキロベースでは自動車に次ぐ4割強のシェアを持ち、内航海運は国内物流の基幹となる輸送機関である。

特に、石油、鉄鋼、セメント等の産業基幹物資に係る分野では、内航海運がその大部分を輸送しており、低コストで長距離・大量輸送のできる利点を生かして、国内輸送に大きな役割を果たしている。

1. 内航船の船腹量

内航海運事業者の所有する内航船（営業船）の船腹量は2001年3月末現在、合計7,085隻、374万総トンで、10年前の1991年と比較すると隻数では23.2%減、トン数では0.2%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9-2参照）

船齢別に見ると、船齢7年未満の船舶（経済船）が隻数で18.8%、総トン数で30.0%となっている。

これに対して、船齢14年以上の船舶（老朽船）は隻数で44.7%、総トン数で24.7%となっている。平均トン数は船齢7年未満の船舶では537総トンであるのに対し、船齢14年以上の船舶では297総トンであることから、中高齢船には小型船が多いといえる。

（資料9-3参照）

船型別区分では、500総トン未満の船舶が隻数ベースで81.6%と大部分を占めている。なかでも100総トン以上200総トン未満船が23.9%、400総トン以上500総トン未満船が19.3%を占めており、いわゆ

〔資料9-1〕 内航貨物輸送量の推移

年度	輸送量（千トン）		輸送活動量（億トンキロ）			
	対1970年度比	対前年度比	対1970年度比	対前年度比		
1970	376,647	100.0	-	1,512	100.0	-
1989	538,029	142.8	(109.1)	2,247	148.6	(105.7)
1990	575,199	152.7	(106.9)	2,445	161.7	(108.8)
1991	571,891	151.8	(99.4)	2,482	164.2	(101.5)
1992	540,410	143.5	(94.5)	2,480	164.0	(99.9)
1993	528,841	140.4	(97.9)	2,335	154.4	(94.2)
1994	555,764	147.6	(105.1)	2,385	157.7	(102.1)
1995	548,542	145.6	(98.7)	2,383	157.6	(99.9)
1996	546,909	145.2	(99.7)	2,418	159.9	(101.4)
1997	541,437	143.8	(99.0)	2,370	156.7	(98.0)
1998	516,648	137.2	(95.4)	2,270	150.1	(95.8)
1999	522,602	138.8	(101.2)	2,294	151.7	(101.1)
2000	537,021	142.6	(102.8)	2,417	159.9	(105.3)

出所：国土交通省「内航船舶輸送統計年報」等

（注）調査方法が1974年度から変更になったため、1970年度の輸送実績は、これとの接続を考慮して算出した推計値である。

9. 内 航 海 運

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、527総トンとなっている。(資料9 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2001年3月末現在で、5,363(兼業を除く実事業者数)である。許可事業者は運送事業者が731、貸渡事業者が3,024で合計3,755

〔資料9 2〕内航船の船種別船腹量

船 種	2000 3 31			2001 3 31		
	隻 数	総 ト ン 数	平均総トン	隻 数	総 ト ン 数	平均総トン
貨物船	4,279	1,494,160	349	4,168	1,581,756	379
土・砂利・石材専用船	928	455,797	491	924	521,150	564
セメント専用船	187	434,891	2,326	186	449,160	2,415
自動車専用船	59	218,678	3,706	54	160,702	2,976
油送船	1,369	816,987	597	1,320	797,420	604
特殊タンク船	447	236,553	529	433	227,067	524
合 計	7,269	3,657,066	503	7,085	3,737,255	527

出所：国土交通省海事局資料
 (注)内外航併用船および港運併用船を含み、塩の二次輸送、原油の二次輸送および沖縄復帰に係る石油製品用許認可船は含まない。

〔資料9 3〕内航船の船齢別船腹量

区 分	2000 3 31				2001 3 31					
	隻 数	構成比(%)	千総トン	構成比(%)	平均総トン	隻 数	構成比(%)	千総トン	構成比(%)	平均総トン
合 計	7,064	(100.0)	3,620	(100.0)	513	6,913	(100.0)	3,713	(100.0)	537
7年未満(経済船)	1,591	(22.5)	1,171	(32.3)	736	1,301	(18.8)	1,114	(30.0)	856
7年以上(老朽、不経済船)	5,473	(77.5)	2,449	(67.7)	447	5,612	(81.2)	2,599	(70.0)	463
うち7年以上14年未満(うち不経済船)	2,351	(33.3)	1,520	(42.0)	647	2,526	(36.5)	1,682	(45.3)	666
14年以上(うち老朽船)	3,122	(44.2)	929	(25.7)	297	3,086	(44.7)	917	(24.7)	297

出所：国土交通省海事局資料
 (注)塩の二次輸送、原油の二次輸送および沖縄復帰に係る石油製品許認可船以外の船舶(船齢不詳の船舶を除く。)を対象とした。

〔資料9 4〕内航船の船型別船腹量

船 型 (総トン)	2000 3 31				2001 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	2,115	(29.1)	69,778	(1.9)	2,132	(30.1)	70,031	(1.9)
100トン以上 200トン未満	1,782	(24.5)	313,764	(8.6)	1,693	(23.9)	297,695	(8.0)
200トン以上 300トン未満	320	(4.4)	83,847	(2.3)	295	(4.2)	77,137	(2.1)
300トン以上 400トン未満	314	(4.3)	110,763	(3.0)	293	(4.1)	103,168	(2.8)
400トン以上 500トン未満	1,413	(19.4)	684,689	(18.7)	1,369	(19.3)	663,069	(17.7)
500トン以上 700トン未満	469	(6.5)	313,573	(8.6)	431	(6.1)	288,780	(7.7)
700トン以上 1,000トン未満	275	(3.8)	236,815	(6.5)	270	(3.8)	230,432	(6.2)
1,000トン以上 2,000トン未満	222	(3.1)	325,961	(8.9)	209	(2.9)	306,725	(8.2)
2,000トン以上 3,000トン未満	129	(1.8)	352,687	(9.6)	141	(2.0)	386,399	(10.3)
3,000トン以上 4,500トン未満	126	(1.7)	463,579	(12.7)	135	(1.9)	494,820	(13.2)
4,500トン以上 6,500トン未満	67	(0.9)	352,930	(9.7)	71	(1.0)	375,959	(10.1)
6,500トン以上	37	(0.5)	348,680	(9.5)	46	(0.6)	443,042	(11.9)
合 計	7,269	(100.0)	3,657,066	(100.0)	7,085	(100.0)	3,737,255	(100.0)
(平均総トン数)	503				527			

出所：国土交通省海事局資料
 (注)内外航併用船および港運併用船を含み、塩の二次輸送船、原油の二次輸送船および沖縄復帰に係る石油製品用許認可船は含まない。

〔資料9 5〕 内航海運事業者数

(単位:社)

区 分	2000 3 31			2001 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	730	1,424	2,154 (1,961)	731	1,210	1,941
貸渡事業者数	3,355	501	3,856 (3,782)	3,024	398	3,422
計	4,085 (3,854)	1,925 (1,901)	6,010 (5,477)	3,755	1,608	5,363

出所: 国土交通省海事局資料

(注) ①2000 3 31の()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。

②2001 3 31より、実事業者数のデータのみ公表されることとなった。

〔資料9 6〕 業種別許可事業者数の推移

年 月 日	運送業	貸渡業	合 計	備 考
1967 .3 31	9,149	1,792	10,941	1967 .4 .1 許可制移行
1970 .3 31	1,175	9,129	10,304	1969 .10 .1 許可制完全実施
1972 .3 31	897	6,057	6,954	1971 .8 .1 許可の対象を100
1975 .3 31	901	6,289	7,190	総トン以上に變更
1980 .3 31	794	5,537	6,331	
1985 .3 31	750	5,067	5,817	
1990 .3 31	748	4,218	4,966	
1995 .3 31	743	3,753	4,496	
2000 .3 31	730	3,355	4,085	
2001 .3 31	731	3,024	3,755	

出所: 日本内航海運組合総連合会資料

〔資料9 7〕 業種別許可事業者の資本金別構成

2000 3 31

区 分	個 人	1,000万円未満	1,000万円以上 5,000万円未満	5,000万円以上 1億円未満	1億円以上 5億円未満	5億円以上	合 計
		事業者数 構成比(%)	事業者数 構成比(%)	事業者数 構成比(%)	事業者数 構成比(%)	事業者数 構成比(%)	
運 送 業	15 (2.1)	108 (14.8)	381 (52.1)	155 (21.2)	27 (3.7)	45 (6.2)	731 (100.0)
貸 渡 業	579 (19.1)	1,032 (34.1)	1,322 (43.7)	75 (2.5)	5 (0.2)	11 (0.4)	3,024 (100.0)
合 計	594 (15.8)	1,140 (30.4)	1,703 (45.4)	230 (6.1)	32 (0.8)	56 (1.5)	3,755 (100.0)

出所: 日本内航海運組合総連合会

である。届出事業者は運送事業者が1,210、貸渡事業者が398で合計1,608である。

(資料9 5参照)

このうち、許可事業者数の推移は資料9 6のとおりで、許可制に移行した1967年以来、減少傾向が続いている。

(2) 内航海運事業者のうち許可事業者の企業規模

上述の内航海運事業者のうち、許可事業者の資本金別構成は、資料9 7のとおりで、資本金5,000万円未満の事業主および個人事業主の数は全体の91.6%を占めている。

また、許可運送事業者の扱い船腹を見ると、使用船腹量別構成で2,000総トン未満が57.3%を占めている。一方、許可貸渡事業者は、貸渡船腹量別構成で500総トン未満が68.3%、貸渡隻数別構成で0隻または1隻が72.9%を占めている。

(資料9 8参照)

〔資料9 8〕 内航許可事業者概要

(1) 使用船腹量別にみた運送事業者数 2001 3 31

使用 船 腹 量	事業者数	構成比(%)
200総トン未満	100	(13.7)
200総トン以上 1,000総トン未満	171	(23.4)
1,000総トン以上 2,000総トン未満	148	(20.2)
2,000総トン以上 5,000総トン未満	151	(20.7)
5,000総トン以上 10,000総トン未満	80	(10.9)
10,000総トン以上	81	(11.1)
合 計	731	(100.0)

(2) 貸渡船腹量別にみた貸渡事業者数 2001 3 31

貸 渡 船 腹 量	事業者数	構成比(%)
200総トン未満	1,282	(42.4)
200総トン以上 300総トン未満	100	(3.3)
300総トン以上 500総トン未満	683	(22.6)
500総トン以上 1,000総トン未満	445	(14.7)
1,000総トン以上 2,000総トン未満	249	(8.2)
2,000総トン以上	265	(8.8)
合 計	3,024	(100.0)

(3) 貸渡隻数別にみた貸渡事業者数 2001 3 31

貸 渡 隻 数	事業者数	構成比(%)
0 隻	388	(12.8)
1 隻	1,818	(60.1)
2 隻	531	(17.6)
3 隻	163	(5.4)
4 隻	66	(2.2)
5 隻 以上	58	(1.9)
合 計	3,024	(100.0)

出所: (1)~(3)とも日本内航海運組合総連合会資料

9・2 2000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「2000年度の内航海運対策要綱」を以下のとおり決定した。

〔2000年度内航海運対策要綱（抜粋）〕

対策の目標

内航海運暫定措置事業を着実に推進するとともに、内航海運業の経営の安定と地位の向上を目的として、「内航海運の環境整備推進のための計画について」に基づく構造改善等の環境整備対策、内航海運船腹適正化共同事業、運賃・用船料適正化運動等の諸対策を実施し、内航海運業界が直面している厳しい経営環境の打開に一致団結して当たる。

目標実現の方法

I 内航海運暫定措置事業の実施

既存船の引当資格について所要の措置等を講ずるため、以下の内容を骨子とする内航海運暫定措置事業を実施する。

- ① 引当資格のある自己所有船を解撤等する事業者に対し引当資格トン数に応じた解撤等交付金を交付する。
- ② 船舶建造等する者は、新造船等のトン数に応じた建造等納付金を納付する。ただし、新造船は引当資格を認めない。
- ③ 船舶の建造等に際し、暫定措置事業規程第3条第7項に定める納付金免除船舶を解撤等する者は、一定の限度内において建造等納付金が免除される。
- ④ 建造等納付金の納付は、借入金の完済及び解撤等交付金の予定額を確保するまで継続する。
- ⑤ 解撤等交付金の交付のために必要な追加資金200億円は、関係者の支援と協力を得て確実に

調達する。

- ⑥ 平成13年度及び14年度における建造等納付金の単価を早期に決定する。
- ⑦ 臨時投入に係る建造等納付金の軽減措置の是正を図る。
- ⑧ 長期積荷保証船の内航海運暫定措置事業上の取扱いについては、別途関係団体と協議する。

II 内航海運船腹適正化共同事業の実施

以下の内容を骨子とする内航海運船腹適正化共同事業（以下「船腹適正化共同事業」という。）を実施する。

- ① 稼動中の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買い上げ交付金を交付する。
- ② 買い上げ対象船舶は、総トン数20トン以上の引当資格を有する貨物船、油送船（ただし、船舶検査証書を有しない台船、はしけ、バージを除く。）とし、買い上げ承認船舶の処理期限は3ヶ月とする。
- ③ 買い上げ交付のために必要な資金は、一般会計予算から支出し、申請額が承認された事業予算に達した時点で申請を打ち切る。

III 既存船の取扱い等

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）については、暫定措置事業規程及び関連規則に抵触しない限りにおいて保有船腹調整規程により取扱うものとする。

また、暫定措置事業規程及び関連規則に基づいて

新規に建造等される船舶については、保有船腹調整規程及びその関連規則は適用されない。

IV 構造改善等環境整備対策の推進

内航海運業の構造改善等の環境整備を推進するため、以下の事項を骨子とする平成12年度の環境整備実施計画を策定し実施する。

1. 自己資本の充実

内航海運事業者の経営実態を継続して把握し、自己資本比率20%を目指し適切な対策を講じるとともに、事業者に対する税制上の取り扱い等について引き続き国に要請する。

2. グループ化・協業化等の推進

グループ化・協業化・合併に係る支援措置を具体化するとともに転廃業助成金、集約・合併給付金交付要領による交付金の交付、内航海運暫定措置事業規程による解撤等交付金の交付及び船腹適正化共同事業による買い上げ交付金を交付すること等により、その促進を図る。

このため、国等の公的支援を要請する。

3. 船舶建造の円滑化

運輸施設整備事業団との共有建造方式の活用の拡大が図れるよう弾力的運用を運輸施設整備事業団に要請する。

内航海運事業者の運転資金及び船舶建造に要する資金調達に係る担保不足を補完するため、信用保証協会等による公的信用補完制度の活用を図るとともに、総連合会による債務保証制度の具体化を推進する。

4. 船腹需給の適正化

輸送量の変化、物流効率化の進展に伴う船腹需要への影響等に的確に対応して行くため、荷主協議会等を通じ相互認識を図りつつ、内航海運暫定措置事業及び船腹適正化共同事業等により過剰船腹の減少を促す。

5. 運賃・用船料に係るコスト負担の適正化

① 運賃、用船料に係るコスト負担の適正化を図るため、内航海運コスト分析研究会が公表したモデルコストを参考にして運賃・用船料適正化運動を実施し、荷主の理解と協力が得られるよう努める。

また、標準運賃、標準貸渡料の設定等国の支援策を行政当局に要請する。

② 用船料の安定化等

用船料の安定化を図るため、関係組合を中心に用船料の安定策を検討するとともに運航委託の安定化のため、同様の努力を行うものとする。

③ 苦情処理の取扱い

運送契約及び用船契約に関するあらゆる苦情を優越的地位濫用防止委員会において処理する。

6. 船員の安定的確保

① 労働環境の改善

荷主との協議会等を通じ労働環境の改善を図るとともに、必要に応じ労働条件の改善を図る。

② 若年者雇用確保対策

水産高校・自衛隊等への働きかけ、海員学校・水産高校・各地の内航船員確保対策協議会等の活動に対する助成、「新若年者雇用奨励金交付要領」による交付金の交付及び同要領による沖縄若年者の特例による交付金の交付等により若年者の雇用確保対策を実施する。

また、海員学校・水産学校卒業生に対する乗船研修事業等を検討する。

③ 教育の充実

船員教育機関卒業生以外の新規就業者に対する船舶基礎講習課程の実施・海員学校後援会等への資金援助等により船員教育の充実を図る。

7. 輸送の効率化

物流コストの削減に資する輸送の効率化を推進するため、標準船型の策定に向けて研究を進めるとともに、荷主との協議の場等を通じ輸送の効率化を推

9. 内 航 海 運

進する。

8. 取引関係の優越的地位の濫用防止対策と受注機
会の均等化

- ① 公正取引委員会公表の「役務の委託取引における優越的地位の濫用に関する独占禁止法上の指針」の周知・定着を図るとともに内航海運事業者及び荷主に契約書の作成と契約の遵守等を要請する。
- ② 優越的地位濫用行為及び運賃・用船料の実態を把握するため、不公正な取引及び運賃・用船料に係る苦情申立書による事例を報告するよう傘下組合員への指導及び苦情処理の推進に努めるとともに、内航海運業界において公正な取引が実行されるよう新たな対策の構築を検討する。
- ③ 契約書の実態を把握し、(社)日本海運集会所の

各種契約標準様式の見直しの必要性について検討する。

- ④ 必要に応じ優越的地位濫用行為防止のための法整備を行政当局に要請する。

9. 共済・共同事業創設の検討

内航海運企業の経営の安定と内航海運の社会的使命の達成を図るため、次の共済・共同事業の創設について検討を行う。

- ・融資関連事業
- ・保険関連事業
- ・情報システム関連事業
- ・共同購入関連事業
- ・経営合理化関連事業
- ・船員労務供給関連事業

V その他の緒対策(略)

9・3 2000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、2000年12月12日、内航部会(部会長・加藤俊平東京理科大学教授)を開催し、運輸大臣(現:国土交通大臣、以下同じ)より諮問のあった「内航海運業の用に供する船舶の平成12年度以降5年間の各年度の適正な船腹量について」を審議、同日付けで答申した。(資料9-9参照)

適正船腹量の策定は、内航海運業法第2条の2第1項の規定に基づき実施されるものであり、内航海運業者に船舶建造の中長期的な指針を与えるとともに、運輸大臣が船腹量の最高限度を設定するか否かを判断する基準となるものである。

この適正船腹量は、主要内航貨物の需給状況およびその他の経済事情を勘案し、貨物船、セメント専用船、油送船など6船種ごとに設定、告示される。

同答申によると、2000年6月30日現在の現有船腹量367万総トン、同年度の適正船腹量356万総トン

に比して3.0%(11万総トン)過剰となっている。船種別に見ると、貨物船の船腹過剰が解消されたが、

〔資料9-9〕2000~2004年度の内航適正船腹量

(単位:千総トン)

船種	現有船腹量 (2000.6.30)	適正船腹量				
		2000年度	2001年度	2002年度	2003年度	2004年度
貨物船	1,557	1,575 (18)	1,575 (18)	1,575 (18)	1,574 (17)	1,574 (17)
セメント専用船	439	426 (13)	426 (13)	426 (13)	426 (13)	426 (13)
自動車専用船	163	158 (5)	158 (5)	158 (5)	158 (5)	158 (5)
土・砂利・石材専用船	467	450 (17)	580 (113)	586 (119)	476 (9)	445 (22)
油送船	808	725 (83)	725 (83)	721 (87)	723 (85)	726 (82)
特殊タンク船	235	227 (8)	227 (8)	227 (8)	227 (8)	227 (8)

出所:2000年12月12日付運輸省告示第389号

(注)①()内は、2000年6月30日現在の船腹量に対する過剰船腹量である。

②内外航併用船を含み、塩の二次輸送船、原油の二次輸送船および沖縄復帰に係る石油製品用許認可船は含まない。

油送船の現有船腹量では11.4%（8万総トン）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、その他の船種ではセメント専用

船、自動車専用船、特殊タンク船が5年間、土・砂利・石材専用船が1年間、それぞれ船腹過剰となる見通しが出された。

9・4 内航海運暫定措置事業

1. 暫定措置事業の導入までの経緯

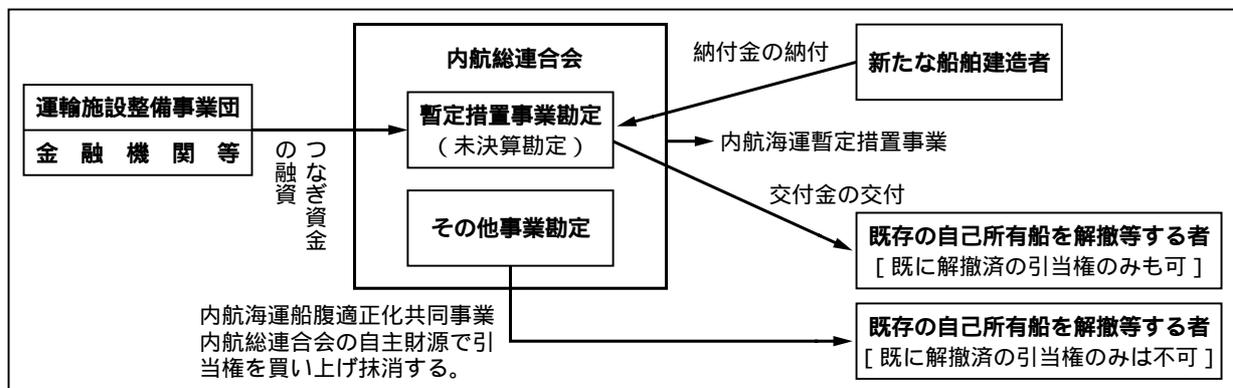
内航海運では1960年代より、船腹の建造に際し一定の比率（引当比率）の既存船の解撤を求めるというスクラップ・アンド・ビルド方式による船腹調整事業が実施され、これまで船腹需給の適正化、内航海運業者の経営安定、船舶の近代化等の推進という役割を果たしてきた。

しかしながら、規制緩和の流れを受け、1995年6月5日、海運造船合理化審議会が取りまとめた「今後の内航海運対策について」において「内航海運業

の活性化及び構造改善の推進を図るため、船腹調整事業の計画的解消を図り、市場原理をより強く働かせるべきである」との指摘がなされ、同年12月には、行政改革委員会意見として「船腹調整事業の計画的解消に向けて直ちに取り組む」との意見が取りまとめられた。これらを踏まえ、1996年12月および1997年3月には、船腹調整事業の解消時期の前倒しを検討することなどについて閣議決定された。

船腹調整事業が30年以上の長期にわたり実施されるなかで、既存船の引当資格は財産的な価値を有す

〔資料9 10〕 内航海運暫定措置事業および内航海運船腹適正化共同事業の概要



内航海運暫定措置事業

- (1) 内航総連合会は、組員が自己の所有する交付金対象船舶を解撤等する場合に解撤等交付金を交付。
- (2) 交付金の交付のために必要な資金は内航総連合会が金融機関等から調達。
- (3) 船舶を建造等しようとする組員は、新造船等の対象トン数に応じて内航総連合会に建造等納付金を納付（納付金の一部に代えて既存の自己所有船を解撤等することも可）。
- (4) 建造等された船舶には引当資格がない。
- (5) 内航総連合会は、船舶建造者等が納付する納付金によって金融機関等からの借入金を返済。
- (6) この事業は収支が相償ったときに終了。
- (7) この事業は1998年5月15日から実施。

内航海運船腹適正化共同事業

- (1) 内航総連合会は、組員が自己の所有する交付金対象船舶を解撤等する場合に買上交付金を交付。
- (2) 交付のための必要な資金は内航総連合会の自主財源とする。
- (3) この事業は1999年12月17日から実施し、向う3年間までの事業とする。

9. 内 航 海 運

〔資料9 11〕

(1) 内航海運暫定措置事業による建造認定実績

	貨 物 船						油 送 船					
	建造船(A)		引当船(B)		(A)-(B)		建造船(A)		引当船(B)		(A)-(B)	
	隻 数	対象トン数	隻 数	対象トン数	隻 数	対象トン数	隻 数	対象トン数	隻 数	対象トン数	隻 数	対象トン数
1998年度	25	106,100	11	19,228	14	86,872	6	8,064	6	7,442	0	622
1999年度	35	76,998	19	30,671	16	46,327	10	22,431	7	12,353	3	10,078
2000年度	72	146,888	33	48,179	39	98,709	24	63,090	20	38,858	4	24,232

(2) 内航海運暫定措置事業による解撤等交付金認定状況

年 度	船 種	隻数	対象トン数	交付金額
1998年度 合 計	一般貨物	288	302,333	33,171,435
	特殊船	152	139,211	6,812,224
	曳 船	27	24,574	242,594
	油送船	200	286,437	17,157,680
	総 合 計	667	752,555	57,383,933
1999年度 合 計	一般貨物	58	51,238	5,301,293
	特殊船	43	35,690	1,249,290
	曳 船	8	7,680	65,140
	油送船	37	53,464	2,936,853
	総 合 計	146	148,072	9,552,575
2000年度 総 合 計	一般貨物	59	57,530	5,723,450
	特殊船	66	60,043	2,472,040
	曳 船	13	13,750	105,250
	油送船	57	72,595	3,596,833
	総 合 計	195	203,918	11,897,573
1998～ 2000年度 総 合 計	一般貨物	405	411,101	44,196,178
	特殊船	261	234,944	10,533,554
	曳 船	48	46,004	412,984
	油送船	294	412,496	23,691,367
	総 合 計	1,008	1,104,545	78,834,082

(3) 2001年5月31日までの解撤等交付金交付状況

隻 数	対象トン数	交付金決定額(千円)
901	991,785	71,550,528

出所：(1)～(3)とも日本内航海運組合総連合会資料

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(現：国土交通大臣)に提出した。

2. 暫定措置事業の実施

内航海運暫定措置事業は、運輸大臣が1998年5月15日に認可した内航海運暫定措置事業規程に基づき、内航海運組合法上の調整事業として同日より実施された。(資料9 10参照。事業の概要は「船協海運年報1999」参照)

なお、同事業による2000年度までの建造認定実績および解撤等交付金認定状況、2001年5月31日までの解撤等交付金交付状況は、資料9 11のとおりとなっている。

3. 内航海運船腹適正化共同事業

内航船腹適正化共同事業は、日本内航海運組合総連合会が1999年12月17日に開催した理事会において、内航海運組合法第8条第七号に基づく共同事業として設定したもので、即日実施された。

この事業の目的は、過剰船処理のさらなる促進にある。暫定措置事業により相当量の内航船舶が解撤されたにもかかわらず、内航船舶は全船種において資料9 9に見るとおり、なお過剰船腹状態が続いている。その原因として、産業界の長期不況により積み荷となる基礎素材物資の大幅な減産が行われた

ことや、荷主間の物流提携の緊密化等による輸送構造改革に伴い輸送距離が短縮されたことなどが挙げられる。

暫定措置事業策定当初の想定を大幅に上回るこうした深刻な船腹過剰を解消するためには引き続き同事業による減船を図ることが考えられたが、すでに暫定措置事業による交付金認定実績が700億円の運用枠に達しつつあったため、別途対応する必要が生じていた。必要資金については、船腹調整事業の実施前に行われていた保有船腹調整事業に基づき承認

を受けた船舶の解撤等猶予に伴う建造等納付金が総連合会の一般予算として収入計上されており、2001年度まで見込まれる本収入を充てることが可能であった。こうした状況を踏まえ、立案されたのが共同事業である。(資料9 10参照)

共同事業は暫定措置事業と並行して実施されるもので、解撤等を実行した内航船舶に交付金を交付するという類似した形態を持つ事業であるが、その性格は資料9 10のとおり大幅に異なるものである。

10 調査および広報

この章のポイント

- ・内外定航船社を対象にアライアンス、ITによる経営の効率化等定期航路の運営につき、アンケートおよびヒアリング調査を実施。
- ・中国原油の輸入およびタンカー需要動向等につき、調査を実施。
- ・経済誌等への広告および当協会会長、広報担当副会長の対談記事の掲載、社会科教師向けセミナーや「海のシンフォニーファミリーコンサート」他を通じてオピニオンリーダーやマスコミを始め学校・学生等を中心とした広く国民各層に対する広報活動を行った。

10・1 調査ならびに統計出版活動

10・2 広報活動

10・1 調査ならびに統計出版活動

当協会では、海運政策・経営資源に資するさまざまな調査並びに情報の収集を行い、当協会の活動に反映させている。また海運に関する基本的な統計・資料を中心に、関連する諸情報を収集・整理して、会員会社はもとより、国土交通省をはじめ関係方面の利用に供している。

10・1・1 海外調査等

- (1) 主要定期航路を取り巻く環境変化と船社経営の対応

1998年度、1999年度の「海運経営者マインド調査」に引き続き、アジア・北米・欧州間において定期船を就航する内外大手船社を対象に、従来からの調査項目および最近のトピックにつき、以下の項目等についてアンケートおよびヒアリング調査を実施した。

- ・太平洋・欧州航路での船腹需給と運賃の動向
- ・OSRA・協議協定・同盟形態化に対する船社の考え
- ・アライアンスと合併について

- ・ITによる経営の効率化

- ・荷主サービスの高度化

- (2) 中国の原油輸入およびタンカー需要動向

2000年のタンカー好況の牽引役であった中国の原油需要の増加およびタンカーの需給動向につき、以下の項目等につき調査を行った。

- ・中国の原油消費の周辺状況
- ・原油輸送に係る邦船社を取り巻く環境
- ・中国のタンカービジネス動向
- ・邦船社の対中国ビジネス感情
- ・中国の石油業界の実態
- ・邦船社参入の可能性

- (3) アジア向け一般炭（電力炭）の荷動きとIPPの動向

低迷から回復の兆しを見せているアジア地域の電力炭需要と、その大口需要家であるIPP（電力卸供給業者）等の関連事項につき、以下の項目にて調査を行った。

- ・不定期船マーケットの推移とアジア向け電力炭の推移
- ・アジア通貨危機と一般炭の需要動向

10. 調査および広報

- ・今後のアジア向け一般炭荷動き動向
 - ・各国のIPPの現状
- (4) 日本造船業が直面する国際環境の変化に関する調査研究

1990年代以降急激に台頭し、1999年および2000年には新造船受注量で日本を凌駕した韓国及び、急激に建造設備能力を増強している中国の造船業および関連産業、各国の造船政策について取りまとめ、また、対抗する日本の造船業界の現状、さらには邦船社の発注動向等につき調査を行い、今後の展望を取りまとめた。

10・1・2 世界およびわが国商船船腹

世界およびわが国の商船船腹について、過去及び現在の状況を比較整理する等定量分析を行ったほか、以下の活動を行った。

日本商船船腹統計2000年の取りまとめ

「日本商船船腹統計」は、1972年に創刊された統計であり、毎年6月30日付けで日本国籍を有する100総トン以上の鋼船（漁船・雑船を除く）を対象としている。

本統計は、わが国船腹量の実態を的確かつ迅速に把握し得る類似統計が他にない現状に鑑み、当協会がその取りまとめに当たっているもので、海運関係の業務の参考に供し、今後、わが国海運・経済の振興発展のための基礎データとして資することを目的としている。2000年6月30日現在の日本商船船腹量は、5,880隻、約1,487万総トン、約2,090重量トンであり、隻数ベースで260隻、約4.2%、また総トン

ベースでは約133万総トン、約8.2%、重量トンベースでは約253万重量トン、10.8%と依然、減少傾向が続いている。

本統計は、従前、別途冊子に取りまとめ、関係先へ配布する等外部公表していたが、1998年分以降は後述の「海運統計要覧」に集約している。

10・1・3 海運に関する統計資料・情報の収集・整理

当協会は、海運ならびにこれを取り巻く四囲の状況について、内外の資料・情報等を収集・整理し、当協会会員を初め国土交通省等関係方面の便宜に供している。

2000年度においては、下記の活動を行った。

- (1) 「船協海運年報2000」の刊行

「船協海運年報」は、わが国海運の活動や国際情勢並びに当協会の諸施策や対応等を記録することを基本的な編集方針とし、1957年の創刊以降、毎年、刊行を重ねている。

- (2) 「海運統計要覧2001」の刊行

「海運統計要覧」は1970年に創刊し、毎年刊行しているもので、その主な内容は、世界およびわが国の商船船腹に関する定量分析は基より、船舶の建造を初め、主要貨物の海上荷動き量、港湾、船員関係ならびに主要関連産業の動向等に関する国内外の諸統計を整理し、幅広く収録した海運関係の統計集である。

2001年版においても、すべての統計について最新の資料に基づき、内容の更新を図った。

10・2 広報活動

当協会は、海運の役割や重要性等について、オピニオンリーダーや報道関係者等関係各位に対し、経済誌、機関誌「せんきょう」、各種パンフレットおよび記者会見等を通じて積極的なアピールを行った。

また学校・学生等を中心とした国民各層に対し、日本の海運の役割および重要性についての理解を深めることを目的とした活動を行うとともに、会員各社に対し、「船協情報」等により迅速な海運関係情報の提供を行った。

詳細は以下の通りである。

10・2・1 オピニオンリーダー、マスコミ向け広報

オピニオンリーダーや報道関係者等に対し、海運の重要性等について認識してもらうため、以下の活動を行った。

(1) 「海洋環境シンポジウム」の開催

2001年3月2日、東京千代田区のイイノホールにおいて、海洋環境問題に関して広く一般国民に理解を深めてもらうことを目的に、多数の応募者の中から約500名を招待して日本放送協会の後援の下、題記シンポジウムを開催した。なお、その模様は2001年8月24日(金)PM11:00～AM12:10にNHK教育テレビ「金曜フォーラム」にて放映される予定である。

(2) 経済誌等による広報

① 経済誌への広告掲載

「週刊ダイヤモンド(2000年10月14日号)」に、わが国海運の国際競争力確保に向けた環境整備の重要性、特に船舶の特別償却制度などの海運税制をテーマとし、生田会長と工藤雪枝氏(ジャーナリスト)との対談記事を掲載した。また、「週刊エコノミスト(2000年12月24日号)」に

も同様のテーマで、崎長広報担当副会長と浜尾朱美氏(キャスター)との対談記事を掲載した。

「週刊東洋経済」には、2回(平成12年12月23日号、平成13年1月27日号)にわたり、海運の重要性に関する広告を掲載した。

② 運輸省広報誌「トランスポート」への広告掲載

海運の果たす役割の重要性に関する認識を深めて頂くことを目的に、1998年4月号から「日本の新鋭船」をテーマに会員各社の船舶を紹介したものを掲載している。各号のタイトルは次の通りである。

2000年8月号：GAS DIANA (LPG船/日本郵船) 9月号：BLUE ISLAND (石炭専用船/飯野海運) 10月号：TWIN STAR (木材専用船/太平洋海運) 11月号：拓洋丸 (石炭専用船/第一中央汽船) 12月号：第2プリンス丸 (自動車専用船/日産プリンス海運) 2001年1月号：CORONA HORIZON (石炭専用船/川崎汽船) 2月号：神明丸 (RORO船/栗林商船) 3月号：嘉祥丸 (一般貨物船/三洋海運) 4月号：ろーろー まりも (RORO船/近海郵船) 5月号：第21日吉丸 (LPG船/田淵海運) 6月号：MOL ADVANTAGE (コンテナ船/商船三井) 7月号：SANKO UNITY (VLCC/三光汽船)

(2) 機関誌「せんきょう」及び各種パンフレットによる広報

① 機関誌「せんきょう」の発行

わが国海運の直面する諸問題や内外の動向およびこれらに対する当協会の対応や活動を主な内容として編集し、会員はじめ関係方面に広く配布した。

② 「SHIPPING NOW 2000 日本の海運」の発行

10. 調査および広報

わが国海運の現状が一目で分かるよう、豊富な写真やグラフを主体に分かり易く解説した題記パンフレットを発行し、会員および関係官庁等の他、マスコミ関係者や大学教授、小中高社会科教師・教育委員会、上場企業およびシンクタンク等に幅広く配布した。

③ 「JAPANESE SHIPPING 2000」の発行

わが国海運の現状および当協会の活動を英文にて取りまとめた題記パンフレットを発行し、当協会会員の他、諸外国の海運関係機関および在外日本公館等に広く配布した。

(3) 報道関係者向け広報

① 定例記者会見等の開催

当協会定例理事会開催日に、一般紙海運担当記者および海運専門紙記者を対象とした記者会見をそれぞれ実施するとともに、記者との懇談会等も随時行った。

② 専門紙記者視察研修会の開催

2000年6月30～7月1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（金沢港・伏木富山港等の見学）を開催した。

③ 論説委員・解説主幹を対象とした体験乗船の開催

2000年12月15～16日、一般紙等の海運担当の論説委員・解説主幹を招いて、海運の実態等をご理解頂くための体験乗船（クルーズ客船「にっぽん丸」）を開催するとともに、生田会長との懇談会を開催した。

10・2・2 学校・学生向けを中心とした一般向け広報

学校・学生等を中心とした国民各層に対し、日本の海運の役割および重要性についての理解を深めることを目的とした活動を行った。

(1) 学校・学生向け広報

① 教師向け見学会の開催

2000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、千葉港および出光興産(株)の見学、ならびに海運・石油関係の説明会を開催した。また8月18日には、奈良県小学校社会科研究会の先生方約40名を対象に、大阪港および東燃ゼネラル(株)の見学と海運・石油関係の説明会を開催した。

② 「船の役割セミナー」の開催

2000年9月8日に沖縄県小学校社会科研究会幹部の方々約20名を対象に「船」や「海運」について少しでも生徒と語り合えるようにと「船の役割セミナー」を実施した。

③ 学生新聞への広告掲載

2000年7月16日(日)付の「毎日中学生新聞」に、海運の役割や重要性、海運の環境保全に向けた取り組みを解説した広告を掲載した。

④ 壁新聞の制作

小学校の先生方に授業等で使用してもらうことなどを目的に、小学校の先生方の研究団体である全国小学校社会科研究会（東京都小学校社会科研究会）の監修を得て、No.4「船が支える、日本の産業と暮らし」、No.5「日本の経済と暮らしを支える内航海運」を制作し、各都道府県の小学校社会科研究会を通じて全国の小学校に配布した。

⑤ 子供向けパンフレットの発行

海運の役割や重要性を分かり易く説明した子供向けパンフレット「船ってサイコー」を製作し、全国の海事関係博物館などに配布した。

⑥ 社会科教材用ビデオの制作

小学校高学年および中学生を対象とした社会科教材用ビデオ「海運の工夫・技術シリーズ」の第4作として、日本の経済や産業における内航海運の重要性を説明した「暮らしと産業を支える内航海運」（仮題）の制作を進めた。

(2) PR映画「日本の海運」の制作

わが国の豊かな経済の発展や国民生活を支える海運業の役割・現状を一般に紹介し、理解を深めることを目的として5年毎に内容を改訂している

PR 映画「日本の海運」の制作を進めた。

(3) 「海の日」関連広報

「第10回海のシンフォニーファミリーコンサート」の実施およびオリジナルCD「海のシンフォニー」Vol. 2の制作

2000年7月8日、東京都渋谷区のNHKホールにおいて、運輸省および日本放送協会の後援の下、約32,000名の応募者の中から抽選で選ばれた約3,000名を招待し、題記コンサートを開催した。武内陶子氏（NHK アナウンサー）の司会・進行のもと、世界的に活躍されているピアニストの羽田健太郎氏、ソプラノの澤畑恵美さん、テノールの中鉢聡氏、そして演奏には円光寺雅彦氏の指揮による新日本フィルハーモニー交響楽団を迎え、それぞれの曲に関するエピソードを交えつつ世界の名曲を披露して頂いた。なお、このコンサートの模様は、7月20日 PM2:00～3:00にNHK・FMにて放送された。

また、2000年に10回目を迎えたコンサートの収録版として「海のシンフォニー」CD Vol. 2を制作した。

(4) 船協ホームページの充実

当協会の概要、組織図、会員会社の紹介等を見やすく紹介したホームページ（URL：<http://www.jsanet.or.jp>）の内容更新を行った他、海賊インフォメーションコーナーを新設し、会員専用コーナーの充実のための企画立案を進めた。

10・2・3 会員向け広報

当協会会員各社に対し、「船協情報」等により迅速な海運関係情報の提供を行うとともに、各社の陸上新入社員を対象とした「海運講習会」を開催した。

(1) 「船協情報」の送付

会員に対し、当協会が発信したプレスリリース等を中心とした内容の「船協情報」（Faxによる情報提供）を合計30回配信した。

(2) 「平成13年度海運講習会」の実施

2001年3月26日、会員会社の2001年度陸上新入社員（総合職・一般職）等を対象に、社会人としての門出を祝すとともに、海運業界で働く者としての自覚と社会人として必要な心構えを育成することを目的に、海運講習会を開催した。

本講習会には会員会社13社・関連会社2社から合わせて73名（総合職59名、一般職14名）の受講参加者があり、生田会長の挨拶をはじめ崎副会長、石弘之氏（東京大学大学院教授）、ジョージ・フィールズ氏（国際ビジネスコンサルタント）、三木尚子氏（マネジメントサービスセンター）および石田隆丸氏（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。

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。

2001年4月1日現在の会員は108社で、前年以降2社の合併があり、9社の退会があった。

また、2001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2,456隻、船腹量は6,530万4,109G/T、9,513万5,600D/Wであり、うち所有船は330隻、906万4,065G/T、1,296万1,935D/Wである。

2. 第53回通常総会

当協会は、第53回通常総会を2000年6月21日午後1時より、東京都千代田区平河町2丁目6番4号、日本海運倶楽部国際会議場において会員119社中116社（本人出席34社、書面表決および委任出席82社）の出席を得て開催した。

総会は生田会長が議長となり、下記各号議案について審議を行い、いずれも原案通り可決承認した。

- | | |
|-------|--------------------------|
| 第1号議案 | 平成11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12年度事業計画、収支予算承認について |
| 第3号議案 | 決議について |

決議

グローバル化と情報技術革命の進展に伴い、ニューエコノミーとも称される新たな経済活動が広がりつつある現在、わが国経済を本格的な回復軌道に乗せ、来るべき21世紀においてもわが国が世界経済の中で重要な役割を果たしていくためには、経済・社会全般にわたる構造改革が直ちに実行されなければならない。

わが国海外航運は、情報通信の発達により地球規模での輸送ニーズが高度化・多様化する中で、世界貿易におけるトータルロジスティクスの中核を担う海運の役割が増大することを認識し、その重責を果たす必要がある。

日本船主協会の現状

国内物流の大動脈である内航海運においては、内航海運暫定措置事業の着実な実施と船腹需給の適正化を図るとともに、モーダルシフトの担い手としての積極的な役割をも果たすためには、構造改善等の環境整備を推進し経営基盤を充実することが急務である。

海洋を活動の中心とする海運業界にとって船舶の安全運航は当然の責務であり、当協会はかねてよりその徹底に努めている。地球・海洋環境保全と資源の有効活用が人類共通のより重大な課題となる21世紀には、それら課題に対する海運産業全体としての一層積極的な取り組みが強く求められる。したがって、当協会としては環境問題についての諸対策、すなわちCO₂排出量の削減をはじめ環境負荷の低減等、新しい技術開発も含め積極的に取り組んでいく所存である。同時にクオリティ・ SHIPPINGの推進、すなわちより質の高い海運サービスを国内外の関係者との協力の下で追求することによりサブスタンダード船を排除するとともに、船舶のリサイクル（解撤）の促進に努める。

また、世界的に海賊行為が増加傾向にあるばかりか凶悪化の度合いを強めている現状を深刻に受け止め、有効な防止対策の強化には国際協力が不可欠であることから引き続き国内外での働きかけを行っていく。

かかる認識のもと、海運・海事産業の一大集積国としてのわが国の立場を再認識し世界の中で主導的な役割を担い続けるべく、下記項目の実現を以って

新しい世紀におけるわが国海運の発展を期するものである。

記

- 1 国際水準並みの競争環境整備（国際的イコールフットイング）等、わが国海運の競争力強化
 - ・船舶特別償却制度や圧縮記帳制度等の延長
 - ・特定外国子会社を対象とする連結納税制度の早期導入
 - ・円滑な国際船舶制度推進に当たっての条件整備
 - ・必要な財政資金の確保
 - 2 社会・経済の急速な変化に即した構造改革の推進
 - ・実状にそぐわない法制等の抜本的見直しと各種規制の撤廃・緩和
 - ・港湾関連諸問題の更なる改善
 - 3 国際問題への適切な対応
 - ・実効ある海賊防止対策強化への働きかけ
 - ・外航船社間協定等に対する独禁法適用除外制度の維持
 - ・アジア船主フォーラムを含む国際団体・機関での積極的活動
 - 4 船舶の安全運航と地球環境保全に向けての取り組み強化
 - ・地球・海洋環境対策の推進
 - ・安全運航の徹底と海洋汚染防止体制の整備
 - ・クオリティ・SHIPPINGの推進と船舶リサイクル（解撤）の促進
- 以上決議する。

3. 役員一覧(2001年4月1日現在)

【会長】			近海郵船	取締役社長	齋藤正一
商船三井	取締役会長	生田正治	神戸船舶	取締役社長	原田弘
【副会長】			国際エネルギー輸送	取締役社長	廣瀬忠邦
日本郵船	取締役社長	草刈隆郎	国際マリントランスポート	取締役社長	南野孝一
川崎汽船	取締役社長	崎長保英	共栄タンカー	取締役社長	瀬戸靖雄
乾汽船	取締役社長	乾英文	明治海運	取締役社長	内田和也
飯野海運	取締役社長	太田健夫	三菱鉱石輸送	取締役社長	泉浩
東京タンカー	取締役社長	松永宏之	ナビックス近海	取締役社長	田村茂
神戸船舶	取締役社長	原田弘	日本郵船	取締役社長	草刈隆郎
【常任理事】			日正汽船	取締役社長	相澤達
第一中央汽船	取締役社長	稲田正三	日産専用船	取締役社長	住友昭夫
堀江船舶	取締役会長	堀江隆三	日鉄海運	取締役社長	川戸健
飯野海運	取締役社長	太田健夫	大阪船舶	取締役会長	小谷道彦
乾汽船	取締役社長	乾英文	三光汽船	取締役社長	松井毅
川崎汽船	取締役社長	崎長保英	新和海運	取締役社長	鷺見嘉一
神戸船舶	取締役社長	原田弘	商船三井	取締役社長	鈴木邦雄
日本郵船	取締役社長	草刈隆郎	商船三井客船	取締役社長	宮崎通
三光汽船	取締役社長	松井毅	田淵海運	取締役社長	田淵訓生
新和海運	取締役社長	鷺見嘉一	太平洋海運	取締役社長	石川有一
商船三井	取締役社長	鈴木邦雄	太洋日本汽船	取締役社長	田中溥一
商船三井客船	取締役社長	宮崎通	玉井商船	取締役社長	玉井洋吉
東京タンカー	取締役社長	松永宏之	東京船舶	取締役社長	金盛啓太郎
【理事】			東京タンカー	取締役社長	松永宏之
旭海運	取締役社長	下玉利康雄	雄洋海運	取締役社長	甲斐勝
ブルーハイウェイライン	取締役社長	若杉高俊	【監事】		
第一中央汽船	取締役社長	稲田正三	佐藤汽船	取締役社長	佐藤忠男
イースタン・カーライナー	取締役相談役	高井太郎	東朋海運	取締役社長	三河尚義
八馬汽船	取締役社長	森岡弘平	東興海運	取締役社長	井高介
堀江船舶	取締役会長	堀江隆三	日本造船工業会	常務理事	宇都宮紀
飯野海運	取締役社長	太田健夫	【常勤役員】		
乾汽船	取締役社長	乾英文	理事長	和田敬司	
川崎近海汽船	取締役会長	毛利盟	常務理事	鈴木昭洋	山下秀明
川崎汽船	取締役社長	崎長保英		増田恵	植村保雄

日本船主協会の現状

【顧問】

永井典彦	堀武夫	熊谷清	相浦紀一郎
小野晋	近藤鎮雄	松成博茂	松岡通夫
		根本二郎	新谷功

< 常設委員会委員長・部会長および特別委員会委員長 >
(2001年4月1日現在)

【常設委員会委員長】

総務委員会	川崎汽船	取締役社長	崎長保英
政策委員会	日本郵船	取締役社長	草刈隆郎
法務保険委員会	三光汽船	取締役社長	松井毅
港湾物流委員会	日本郵船	顧問	坂田昇
海務委員会	第一中央汽船	取締役社長	稲田正三
工務委員会	飯野海運	取締役社長	太田健夫
労務委員会	新和海運	取締役社長	鷺見嘉一

外航労務部会 日本郵船 常務取締役 間宮忠敏

【特別委員会委員長】

外航船舶解撤促進特別委員会	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	鷺見嘉一
環境対策特別委員会	東京タンカー	取締役社長	松永宏之

【地区船主会議長】

【部会部会長】

タンカー部会	東京タンカー	取締役社長	松永宏之
オーナー部会	乾汽船	取締役社長	乾英文
近海内航部会	神戸船舶	取締役社長	原田弘
客船部会	商船三井客船	取締役社長	宮崎通

京浜地区船主会議長	新和海運	取締役社長	鷺見嘉一
阪神地区船主会議長	乾汽船	取締役社長	乾英文
九州地区船主会議長	堀江船舶	取締役社長	堀江隆三

< 評議員 >
(2001年4月1日現在)

【議長】

太平洋汽船 取締役社長 秋山 滋

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

【副議長】

佐藤國汽船 取締役社長 佐藤國臣

神原汽船 取締役社長 神原眞人
関汽外航 取締役社長 有井晋

【京浜地区選出】

アクトマリタイム	取締役社長	津郷卓見
旭タンカー	取締役社長	立石信義*
東海運	取締役社長	関司満雄
第一タンカー	取締役社長	関美英
大東通商	取締役社長	中部由郎
日之出汽船	取締役社長	小林宏志
邦洋海運	取締役社長	内藤吉起

栗林商船	取締役社長	栗林宏吉
三井近海汽船	取締役社長	渡辺豊
エム・オー・シーウェイズ	取締役社長	梅谷一城
宗像海運	取締役社長	市倉則勝
日本マリン	取締役社長	井出松雄
日本海運	取締役会長	後藤隆
ニッスイ SHIPPING	取締役社長	河西邦夫
日鐵物流	取締役社長	阿部久

三洋海運	取締役社長	三木孝幸	東慶海運	取締役社長	長谷部安俊
新和内航海運	取締役社長	梅村克彦	枘本海運産業	取締役社長	枘本守生
昭和油槽船	取締役社長	伊藤雅夫*	日産プリンス海運	取締役社長	長手裕
太平洋汽船	取締役社長	秋山滋	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	佐藤國汽船	取締役社長	佐藤國臣
東京マリン	取締役社長	桑野訓	センコー	取締役会長	馬場英次
鶴見サンマリン	取締役会長	島津正利	神鋼物流	取締役社長	岸本堅太郎
上野トランステック	取締役社長	上野孝	大窯汽船	取締役社長	守石恵三
			辰巳商会	取締役会長	高森昭

(* は、2001年3月31日現在)

【阪神地区選出】

旭汽船	取締役社長	矢島豊
第一船舶	取締役社長	飯塚秋次
大光海運	取締役社長	金子勝信
神戸棧橋	取締役社長	林忠男

【九州地区選出】

北九州運輸	取締役社長	荒木敦
松島コーライン	取締役社長	政住重幸
鶴丸海運	取締役社長	鶴丸俊輔

4 . 外航労務部会の設置

外航労務協会が平成12年12月末日を以って解散することに伴い、その機能を当協会に移管したい旨の要請があった。これを受け当協会では平成12年12月27日開催の臨時理事会において、平成13年1月1日

付にて「外航労務部会」を設置して受け入れることとした。なお、部会長には、間宮忠敏氏（日本郵船常務取締役）が委嘱された。

5 . IT 化の取り組み

平成12年6月の海事国際協力センター（MICC）の解散に伴い、当協会は6,600万円の財産分与を受けたが、会員会社へのアンケート調査等を基に、主として当協会におけるIT化推進費用にこれを充当

することとなり、会員サービスの質的向上を図ることを念頭にペーパーレス化を主としたシステム構築ならびにそれに向けた各種機器整備を進めた。

付・資料

船協海運日誌
日本船主協会会員名簿

2000年

- 4・6 92年油濁補償基金の臨時総会等が、ロンドンの国際海事機関（IMO）本部で開催された。同総会ではエリカ号事件を受けて、補償限度額の引き上げが提案され、本年秋のIMO法律委員会で検討されることとなった。
- 4・10 運輸省は、1999年度の新造船建造許可実績を発表した。それによると、295隻、988万8,000総トンで、隻数では前年度実績を12隻上回ったものの、大型コンテナ船やVLCCが減少したことで、総トン数は6年ぶりに1,000万総トンを下回った。
- 4・11 国際海運連盟（ISF）は、マニラで理事会・年次総会を開催した。
- 4・12 国際海運会議所（ICS）は、マニラで理事会・年次総会を開催した。
- 4・13 運輸省は、1999年度にわが国が実施したポートステートコントロール（PSC）において、362隻の船舶に航行停止処分を課したことを発表した。
- 4・14 IMOは、第43回設計設備小委員会（DE）を開催し、タンカーの縦強度規制強化問題等について審議した。
- 4・17 アジア太平洋経済社会委員会（ESCAP）と韓国海運研究所（KMI）は、ソウルでアジア地域における海事産業者間の交流促進を目的とした「船主、荷主、港湾の地域フォーラム」を開催した。
- 4・18 2000年港湾春闘が妥結した。
- 4・19 日本船舶輸出組合は、1999年度の輸出船契約実績を発表した。それによると、288隻、1,097万2,000総トン、船価合計は8,695億円で、過去20年間で2番目の高水準となった。
テクノスーパーライナー（TSL）実用化法案が、参議院本会議で可決成立した。
- 4・28 わが国政府は、東京で海賊対策国際会議を開催した。会合ではアジア各国が、船舶の安全航行と乗組員の安全を確保するため、一致協力して海賊事件防止のために取り組んでいくことを合意した。
運輸省は、高度道路交通システム（ITS）の実現に向けた「21世紀の交通運輸技術戦略」の報告書をまとめた。これをもとに21世紀初頭の運輸技術審議会で運輸技術開発のあり方を諮問する予定で、船舶版カーナビや他船を自動回避するシステムなど「海のITS」実現を目指す。
- 4・29 政府は、平成12年春の叙勲受章者を発表した。当協会会員会社関係では、根本二郎日本郵船会長が勲一等瑞宝章を受章された。
- 5・17 韓国船主協会と当協会は、ソウルで日韓船主協会会談を開催し、両国海運の現状と展望等について意見交換した。
11日に衆議院本会議で可決・成立した改正港湾運送事業法が公布された。
これにより、本年11月頃には対象12港で一般港湾運送事業などの事業免許制が許可制に、認可料金制が届出制に改められ、規制緩和が先行実施される。
- 5・18 第9回アジア船主フォーラム（ASF）ソウル総会が開催され、アジア海運業界の共通利益に関わる様々な問題等について議論された。
- 5・19 12日に参議院本会議で可決・成立した改正港湾労働法が公布された。
これにより早ければ本年10月にも対象7港（6大港）の港運事業者は常用労働者の相互融通が可能となる。
- 5・24 海運大手3社の2000年3月期決算が出揃った。それによると定期船部門の黒字化やコスト削減努力が寄与し、3社とも大幅増収となった。
- 5・26 OECD（経済協力開発機構）は、海運委員会と競争政策委員会の合同ワークショップを開催し、船社間協定の独禁法適用除外制度の見直し問題について議論した。
IMOはロンドンで第72回海上安全委員会を開催し、タンカーの構造に関する検査強化やSOLAS条約第V章の総合的見直し等の問題について審議した。
- 6・13 日本船員福利雇用促進センター（SECOJ）は、国際船舶制度推進調査第12回委員会（委員長：谷川久成 成蹊大学名誉教授）を開催した。
- 6・16 国際海事局（IMB）は、今年2月にタイのプーケット沖で海賊に襲われた日本船社が運航していたケミカルタンカー「Global Mars号」が香港付近で発見されたと発表した。
- 6・21 当協会は第53回通常総会を開催した。
- 6・23 中央職業安定審議会は港湾労働部会を開催し、改正港湾労働法で新設された港湾労働者派遣事業の申請者の許可基準や派遣労働者の就労日数の上限等、政省令・大臣告示・許可基準案を承認した。
- 6・28 大蔵省、運輸省、海上保安庁は、入出港手続

- きのワンストップ化を狙いに、大蔵省の税関システムと運輸省の入出港管理システムを2001年をめどに接続すると発表した。
- 6・30 発展途上国に対する海事関係の国際協力を推進してきた財団法人海事国際協力センター(MICC)が解散した。なお、同センターの業務は、財団法人日本船員福利雇用センター(SECOJ)および財団法人海事産業研究所に継承されることとなっている。
- 7・5 北米関係航路でサービスを提供する邦船3社を含む世界主要コンテナ船社26社は、米国・ワシントンに業界の利益確保を図る新団体(World Shipping Council)を設立することを発表した。団体設立の目的は、純粋な自国資本のコンテナ船社が存在しない米国での政治的影響を図るためとされている。
- 7・6 国際油濁補償基金(IOPCF)は、「CLC/FCの機能の見直しに関するワーキンググループ」を開催し、フランスより条約の規定の範囲を越えた補償限度額引き上げにつき非公式提案がなされたが、条約の範囲内の引き上げを優先して審議することとなった。
- 7・6 運輸省は、2000年上半期の新造船建造許可実績をまとめた。それによると155隻、476万3千G/Tと、前年同期に比べ、隻数で38隻減、総トン数はほぼ横ばいを維持した。
- 7・7 運輸省海上技術安全局は、フランス、ドイツ、ベルギー3カ国がシングルハルトンカーのフェーズアウト時期の前倒し提案を含む規制強化案を国際海事機関(IMO)に提出したことを受け、日本の対応を検討する官民の作業部会「油タンカーのダブルハルトン化に関する調査研究ワーキンググループ」(主査・大坪英臣東京大学教授)第三回会合を開催した。同会合において当協会は、同提案に対する基本的考えを提出した。
- 7・10 IMO第46回航行安全小委員会が開催され、AIS(自動船舶識別装置)が2002年7月から義務化されることに伴い、AISの運用要件に関するガイドライン案の作成作業が、今回の同小委員会より始まり、原案が作成された。
- 7・13 運輸省は、水先人の再教育訓練のあり方などを検討している「水先人の免許に関する検討会」を開催した。同会合では、日本パイロット協会が作成した水先人として業務を開始する前の水先修業期間における実習モデルを了承した。
- 7・14 当協会は、船員保険の被保険者資格付与の問題をはじめ6項目からなる規制緩和要望を経済団体連合会に提出した。
- 7・14 政府税制調査会(首相の諮問機関、会長・加藤寛氏)は、二十一世紀に向けた税制のありかたを展望した中間答申「わが国税制の現状と課題」をまとめた。これによると連結納税制度の対象および導入時期や租税特別措置の整理・合理化の必要性などが明記されている。
- 7・14 運輸省は、2001年4月の家電リサイクル法施行を前に廃棄された家電製品の輸送方法が大きな課題となる中で、効率的な物流手法を探るため産・学・官の関係者で構成する「リサイクル輸送システムの開発・構築に関する調査検討委員会」(委員長:長峰太郎流通経済大学教授)を発足させ、第1回会合を開催した。
- 同委員会では環境にやさしい内航海運や鉄道の活用を軸に、本年度末をめどに今後の指針になる報告書をまとめることとしている。
- 7・18 運輸省は、2000年版「日本海運の現況」を発表した。
- 7・19 運輸省は、日本関係船に関する海賊事件の実態調査結果を発表した。99年の事件発生件数は39件と、98年の19件から倍増、また、今年5月調査時点で既に16件が報告されている。
- 7・26 日本貿易会などで構成する「国際課税連絡協議会」が、初会合を開催し、外国税額控除制度の拡充などを検討した。当協会もこれに参画。今後、同協議会を通じタックスヘイブン税制の改善等を求めていくこととしている。
- 7・26 運輸省港湾局は、二十一世紀の港湾の技術施策に関する方向性や重点技術開発目標を取りまとめるため「新世紀の港湾技術懇談会」を発足することを発表した。
- 7・26 行政改革推進本部規制改革委員会は、規制改革に取り組む考え方を取りまとめた「規制改革に関する論点公開」を公表した。なお、今回は初めて必置資格等について具体的な提言が行われ、当協会要望も盛り込まれている。
- 7・28 政府は、フランスなど3カ国が提案したシングルハルトンカーのフェーズアウト時期の前倒しを含む規制強化案に対する、日本政府の考え方を示した「ポジションペーパー」をIMOに提出した。

- 8・8 運輸省は、8月分の新造船建造許可実績を発表した。それによると、全て輸出船で合計22隻、85万8千総トンで、前年同月に比べ8隻、総トン数で220%とそれぞれ増加した。
- 8・22 国際海運会議所(ICS)は、フランスなど欧州各国がシングルハルトンカーのフェーズアウト時期の前倒しを含む規制強化を提案している問題について、分離バラストタンクが防衛的に配置されているシングルハルトンカーについては、船齢25年または2015年のいずれか早い方でシングルハル廃止にするが、2015年以後は特別の検査を条件に25年まで使用可とするなどの規制案を国際海事機関(IMO)に提出した。
- 8・25 運輸省は、2001(平成13)年度予算の概算要求をまとめた。
- 8・28 運輸省は6月分の造船造機統計速報を発表し、これにより今年上半期の造船43工場の竣工量がまとまった。それによると竣工量は137隻(前年同期比10隻増)、総トン数は591万4千総トン(同14%増加)となった。
- 8・29 海上安全船員教育審議会(会長:加藤俊平東京理科大学教授)第22回教育部会が開催され、船員教育訓練のあり方について運輸大臣宛てに答申した。
- 8・30 運輸省は、「IT推進本部」(本部長:梅崎壽事務次官)を設置し、申請・届出等手続についてインターネット等を利用したオンライン化を推進するアクション・プランを策定した。
- 9・1 運輸省は、政府が決定した2008年度を目標年次とする公共事業のコスト削減に関する新行動計画に伴い「運輸関係公共工事コスト縮減対策に関する新行動計画」を作成した。
- 9・8 運輸省は、8月分の新造船建造許可実績を発表した。それによると、国内・輸出船合計で45隻、175万4千総トンで、前年同月に比べ27隻、総トン数は303%とそれぞれ増加した。
- 9・13 海上保安庁は、2000年版「海上保安の現況」をまとめた。
- 9・13 石川島播磨重工と川崎重工、三井造船は、造船部門で業務提携を結ぶことを発表した。
- 9・13 パナマ運河庁長官が、当協会を来訪し、理事長との会談の後、同運河を利用している当協会メンバー会社に対しパナマ運河拡張計画についてプレゼンテーションを行うとともに意見交換を行った。
- 9・18 運輸政策審議会総合部会第10回環境小委員会では、地球温暖化対策ワーキンググループ合同会議を開催し、モーダルシフトの推進によるCO₂削減をはじめ、次世代内航船(エコシップ)の開発や、海洋汚染対策についての最終報告をまとめた。
- 9・19~26 運輸省、海上保安庁、外務省、国際協力事業団(JICA)による「海賊対策調査団」は、東南アジア4カ国を訪問し、海賊被害の防止に向け、アジア域内での地域協力等について意見交換を行った。
- 9・20 日本貿易会などで構成する「国際課税連絡協議会」は、2001年税制改正要望として外国税額控除制度の拡充とタックスヘイブン税制の見直しを自民党の税制調査会(会長:武藤嘉文氏)に要望した。
- 9・20 日本政策投資銀行は、海運業41社の2000年度設備投資計画調査(申告ベース、有形固定資産に対する国内投資だけ計上)をまとめた。前年度実績と比較して42.8%減少の393億となる見通し。
- 9・25 交通エコロジー・モビリティ財団他2団体は、今年4月に設置した「家電リサイクル品の海上輸送システム活用に関する調査」の概要を発表した。内容は、陸上輸送がメインとなっている家電リサイクル品輸送について、環境に配慮し長距離輸送が可能なシステムである海上輸送の優位性を実証するものとなっている。
- 9・28 運輸省は、国際船舶制度における第3回外国人船員承認試験の合格者を発表した。今回の試験では、フィリピン人船員52名(航海士27名、機関士25名)が合格した。
- 9・29 運輸省は、11月1日に施行される改正港湾運送事業法の施行規則など詳細を定めた省令を官報に告示した。
- 9・29 米国に就航する世界の主要定期船会社31社による新しいロビーイング団体「World Shipping Council(WSC)」の発足にともない、CENSAはワシントン事務所を閉鎖した。
- 10・6 国際海事機関(IMO)・海洋環境保護委員会(MEPC)は、海洋汚染防止条約(MARPOL)対象船(MARPOL船)のシングルハルトンカーの使用年限を現行の30年から25年に短縮することで基本合意に達した。
- 10・10 交通エコモビリティ財団は、エコマテリア

- ル海上輸送研究会（委員長久保雅義神戸商船大学学長）において家電リサイクル品の海上輸送研究で内航フィーダー船による実証実験をスタートした。数度にわたり実証実験を行い年内には中間報告、来年3月には報告書を発表する。
- 10・12 日本船舶輸出組合は、2000年度の輸出船契約を発表した。それによると135隻、660万4千総トンと前年同期と比べ隻数では2隻増加しているが、VLCCや大型コンテナ船の増加により総トン数で38%増となった。
- 10・13 運輸省は、交通関連企業の景況感動向調査（速報）を発表し、外航海運業（27社）の景況感は、「良い」40.7%、「悪い」が29.6%でDI値（良い% - 悪い%）は、11.1%と前回の26.1%から37.2ポイント改善した。また、内航海運業（31社）では、「良い」19.4%、「悪い」が41.9%でDI値は、-22.5%となった。
- 10・16 運輸省は、クルーズ旅行の振興方策に関する基本方向をまとめた。内外格差のあるキャンセル料收受開始期間の前倒しや、消費者が同期間前倒しにより不利益とならないためのキャンセル保険の整備を日本のクルーズ旅行の振興方策として認める方針とした。
- 10・16 ISO/TC104（貨物コンテナ）総会ならびに傘下小委員会合会がケープタウンにて開催され、海上コンテナの重量規格、ロードトランスファーエリアの見直し検討を行うことなどが決定された。
- 10・17 経済団体連合会は、2000年度の規制緩和要望をまとめ政府に提出した。海運関係では、輸出入・港湾諸手続の簡素化・促進およびワンストップサービスの実現をはじめ8項目を要望した。
- 10・18 国際海事機関（IMO）第82回法律委員会が開催され、油濁事故が発生した際の船主と荷主の責任と補償額を定めた油濁2条約の限度額の引き上げを採択するとともに、船客およびその手荷物の海上輸送に関するアテネ条約の改定案等について検討を行なった。
- 10・19 東京商船大学（杉崎昭生学長）と東京水産大学（隆島史夫学長）はそれぞれ教授会を開催し、両大学統合に向けた検討に着手することを承認した。今後は、両大学による検討会を設置し、海運業・水産業に係わる教育研究分野での共通部分の発展などを踏まえ統合に向けた話し合いをすすめることとなる。
- 10・19 運輸政策審議会総合部会（部会長杉山武彦一橋大学教授）は、「21世紀初頭における総合的な交通政策の基本的方向」について運輸大臣に答申した。答申では、転換を迫られるわが国交通システムの現状を踏まえ、21世紀初頭の交通政策の基本目標に「経済社会の変革に対応するとともに変革を促すモビリティ（機動性）の革新」を設定するなどの提言を行った。
- 10・20 16日から宮崎で開催されていたAPEC運輸作業部会合が閉幕した。海運問題について話し合う「海運イニシアチブ（議長国：日本）」ではWTO海運交渉についてAPEC各国がWTOに意見表明することが呼びかけられた。
- 10・26 運輸省は、「外航船舶に係る窃盗、強盗等対策検討会議」を開催し、本年4月に開催した「海賊対策国際会議」のフォローアップ状況について運輸省、外務省、海上保安庁がそれぞれ説明し、本年9月に東南アジアへ派遣した「海賊対策調査団」の報告や最近の海賊の状況、船主の自主警備体制などをテーマに意見交換を行った。
- 10・31 当協会は、運輸大臣および政府の行政改革推進本部規制改革委員会等に対し、28項目からなる規制緩和要望を提出した。
- 10・31 当協会、日本造船工業会、船舶解撤企業協議会は、各業界が連携し環境や安全衛生に配慮した解撤方法を確立し、船舶の解撤・再利用を通じて資源の循環型社会の構築を図るため「シップ・リサイクル連絡協議会」を設立し、第1回会合を開催した。
- 11・1 需給調整規制の撤廃や料金の事前届け出制などを盛り込んだ改正港湾運送事業法が施行された。
- 11・6 当協会は、自民党交通部運輸・交通関係団体委員会合同会議において、平成13年度海運関係の税制改正要望事項として、船舶の特別償却制度と特定資産の買換え特例（圧縮記帳）制度の延長などを要望した。
- 11・7 運輸省港湾局は「第7回新世紀港湾ビジョン懇談会」（座長：森地茂東京大学教授）を開催し、港湾整備のあり方として社会的ニーズに対応した「くらし」をキーワードに掲げた最終報告骨子案をまとめた。
- 11・9 運輸省は、10月分の新造船建造許可実績を発

- 表した。それによると、国内・輸出船合計で38隻、156万3千総トンで、前年同期に比べ8隻、総トン数は90.7%とそれぞれ大幅に増加した。
- 11・17 港湾審議会第174回計画部会(部会長:須田熙八戸工業大学教授)が開催され、「港湾の開発、利用および保全ならびに開発保全航路の開発に関する基本方針」(基本方針)を運輸大臣に答申した。
- 11・27~12・5 国際海事機関(IMO)第73回海上安全委員会が開催され、AIS(自動船舶識別システム)およびVDR(航海データ記録装置)の搭載要件を含む新SOLAS V章案が採択され、2002年7月1日発効する見込みとなった。また、95 STCW 条約適合国のホワイトリストを公表、フィリピンを初めとする船員供給国がリスト入りを果たした。
- 11・29 海運造船合理化審議会第59回内航部会(部会長:加藤俊平東京理科大学教授)が開催され、2000~2004年度の内航適正船腹量を策定し、運輸大臣に答申した。これによると暫定措置事業(解撤交付金の交付)による減船効果もあり2000年度の適正船腹量との比較において貨物船で1.1%の不足となった。
- 11・30 先進14カ国海運閣僚会議(CSG)の担当官級会合がデンマークで開催され、韓国とアイスランドの加盟申請をはじめ、米国とCSGとの会合にむけた意見交換をおこなった。
- 11・27~12・6 国際海事機関(IMO)第73回海上安全委員会(MSC)が開催され、95年改正 STCW 条約に基づく締約国の船員の教育、訓練、試験および資格証明の方法などについて条約の要件を満たす72カ国を第1回目のホワイトリストとして承認した。また、AIS(船舶自動識別装置)およびVDR(航海データ記録装置)の搭載要件を含む新SOLAS V章案が2002年7月1日発効に向け採択された。
- 12・8 運輸省は、11月分の新造船建造許可実績を発表した。それによると、国内・輸出船合計で17隻69万8千総トンで、前年同期に比べ4隻、総トン数は31.5%とそれぞれ増加した。
- 12・11 運輸技術審議会(会長:星野二郎日本造船研究協会会長)は、「21世紀初頭の交通技術開発の基本的方向について」を運輸大臣に答申した。同答申では、情報技術の進展を踏まえた技術開発の必要性を強調したもので、海上交通分野ではITを生かした「海のITS」や、船舶、陸上施設、航路などを一体としてとらえ、トータルの輸送時間を短縮する「海上ハイウェイネットワーク」の構築を技術開発目標に挙げた。
- 12・14 自民、公明、保守の与党3党は、平成13年度税制改正大綱を取りまとめた。
- 12・15 運輸省は、港湾審議会答申の提言や港湾局内での検討を踏まえ、行政学的・実務的見地からわが国港湾の管理運営制度のあり方について調査検討する「今後の港湾の管理運営のあり方に関する検討会」(第1回)を開催した。
- 12・20 海上保安庁は、日本・韓国・米国・ロシア4カ国で構成した「北西太平洋海域海上警備機関長官級会合」を開催し、国際化する薬物、銃器の密輸や海賊問題などにつき共通認識を得るべく意見交換を行った。同会合では、北西太平洋の海上警備充実につき同会合参加国間の協力体制の構築に向け、継続的に開催することが合意された。
- 12・22 「マリタイムジャパン研究会」(座長:橋本寿朗法政大学教授)の初会合が開催され、欧州海事クラスター実践国訪問団の報告や「マリタイムジャパン構想」を実現に移すための調査計画などについて意見交換を行った。
- 12・22 政府は、世界貿易機関(WTO)のサービス貿易自由化交渉について、海運を含む運輸等9分野に関する交渉提案(今後の交渉の進め方等に関する提案)をWTOに提出した。
- WTOから加盟国への提出要請に基づき提出されたもので、海運分野については、実質的な交渉の早期開始を強調するとともに、外資制限や自国籍船、自国企業の優遇措置等の改善を求める考えが盛り込まれた。
- 12・24 平成13年度予算の政府案が閣議決定され、海運関係では財政投融资「交通・物流ネットワーク」枠に3040億円(海運向け融資は当該枠内対応)、若年船員養成プロジェクトに5000万円が認められた。
- 12・25 運輸省は、今後の港湾政策の基本的方向性を示す「新世紀港湾ビジョン」として「暮らしを海と世界に結ぶみなど」をまとめた。
- 12・26 生田当協会会長は、首都圏第3空港・羽田再拡張問題について臨時記者会見を行った。
- 12・31 外航労務協会は、平成12年12月31日付をもって解散し、その機能を当協会に移行することとなった。

2001年

- 1・6 中央省庁の再編で運輸省、建設省、国土庁、北海道開発庁の四省庁が統合し、国土の総合的な整備や交通政策の推進を目指す新しい中央官庁、国土交通省が発足した。海事政策分野では、海上交通局と海上技術安全局が統合し、海事局となることで海運・造船・船員の各分野が関連する横断的な政策課題を一元的に推進していくこととなる。
- 1・10 国土交通省は、2000年の新造船建造許可実績をまとめた。それによると331隻、1159万2千総トンで、前年に比べ55隻増加、総トン数で19.5%増となった。
- 1・15 国土交通省の「リサイクル輸送システムの開発・構築に関する調査検討委員会（委員長：長峰太郎 流通経済大学教授）は内航船による家電リサイクル品の輸送実証実験を開始した。今回の調査は、家電リサイクル物流で、指定取引先場所からリサイクル工場間の輸送をトラックから海上輸送に促すもので、運送コストや安全性などのデータを収集した。
- 1・15 国土交通省海事局船員部は、フィリピン・マニラで日本人船長・機関長2名配乗の国際船舶に乗り込む外国人船員の第四回承認試験を1月15～19日に実施した。
- 1・17 日本船舶輸出組合は、2000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301隻、1456万1千総トンで、前年同期に比べ64隻増加、総トン数は67%増加した。
- 1・23 国土交通省航空局は、第3回首都圏第3空港調査検討会（座長：中村英夫武蔵工業大学）を開催し、羽田空港に4本目の滑走路を建設する羽田拡張案を明らかにした。同会合に特別メンバーとして参加した当協会生田会長は、空港整備の前提条件として船舶航行安全の確保が不可欠であるとの見解を示した。
- 1・24 当協会は、「日本船主協会環境憲章」を決定した。
- 1・26 経済協力開発機構（OECD）は、1月24～26日にかけて海運委員会（MTC）と貨物責任制度に関するワークショップを開催した。
- 1・29 国土交通省は、「今後の港湾の管理運営のあり方に関する検討会（第2回）」を開催し、公社方式の課題や問題点を中心に議論を交した。
- 1・29 92年国際油濁補償基金第5回臨時総会等が、1月29～30日にロンドンで開催された。欧州油濁補償基金（COPE Fund）に関する欧州委員会の提案について概要説明が行われ、3月開催のW.G.において現行補償体制の見直しについて検討することが確認された。
- 2・6 国際海運集会所（ICS）は、シップリサイクリング・ワーキンググループを開催し、船のスクラップ促進と、派生する資源の有効活用に向けた技術的な課題や船主の行動規約などにつき議論した。
- 2・13 国土交通省は、2001年1月分の新造船建造許可実績を発表した。それによると、国内・輸出船合計22隻 85万9千総トンで、前年同期に比べ3隻、総トン数は35.2%とそれぞれ減少した。
- 2・16 国土交通大臣は、船員中央労働委員会に「2001年度の船員災害防止実施計画」の作成を諮問した。同計画の主要対策では、総合的な安全対策の推進、安全衛生委員会や協議会の整備・活性化などを通じ、作業時や高齢船員の死傷災害事故防止対策を推進することや、作業の標準化による安全の確保を求める。
- 2・19 アジア船主フォーラム（ASF） SHIPPING・エコノミックス・レビュー・コミッティ（SERC）第8回中間会合が、インドネシア・バリで開催された。
- 2・22～23 国土交通省は、首都圏第3空港の候補地に応募した各団体からの提案内容16案についてヒアリングを行った。今回のヒアリングでは航路への影響を中心に聴取を受けた団体もあり、この聴取結果については第4回調査検討会で報告することとなっている。
- 2・22 国土交通省は、独立行政法人評価委員会（委員長：木村孟 大学評価・学位授与機構長）を設置した。同委員会は、独立行政法人に移行する航海訓練所、船舶技術研究所、港湾技術研究所などの研究・教育機関を対象に、業務実績の評価や中期計画について意見具申することとしている。
- 2・26 国土交通省は、海上ハイウェイネットワーク推進委員会（委員長：杉村武彦一橋大学教授）を設置し、第一回会合を開催した。同委員会では、高速・多頻度輸送のニーズが高まる中、船舶航行の安全性と海上輸送の効率性を両立させた海上交通環境の整備を港湾局、海事局、海上保安庁が協同して目指すこととしている。
- 3・1 国土交通省は、船社や損保会社など官民一体

- で構成する海賊被害防止対策検討委員会（委員長・栗林忠男慶応義塾大学教授）を設置し、第1回会合を開催した。
- 3・2 当協会は、第2回「海洋環境シンポジウム」を開催した。
- 3・12 アジア船主フォーラム（ASF）船舶保険委員会第6回中間会合が、香港で開催された。
- 3・12 国際油濁補償基金（IOPCF）油濁補償体制の機能見直しに関する第2回WGが、ロンドンで開催された。
- 3・12 国土交通省は、2001年2月分の新造船建造許可実績を発表した。それによると、国内・輸出船合計24隻104万5千総トンで前年同期と比べ17隻減少したが、大型船の建造許可が多かったため総トン数では、15.9%増加した。
- 3・19 「バンカーによる汚染損害についての責任および補償に関する条約」外交会議がロンドンの国際海事機関（IMO）本部で開催され、同条約が採択された。
- 3・23 国土交通省は、独立行政法人評価委員会教育機関分科会（分科会長・杉山武彦一橋大学大学院教授）を開催し、4月1日から独立行政法人としてスタートする同分科会所管の4団体（航海訓練所、海技大学校、海員学校、航空大学校）の5カ年中期計画案を策定した。
- 3・26 アジア船主フォーラムシップ・リサイクリング委員会は、第4回中間会合を台湾・台北で開催し、シップ・リサイクリングに係る国際動向について情報交換し、今後同委員会での活動等について意見交換した。
- 3・27 当協会は、OECD事務局の定航船社間協定に対する独禁法適用除外制度に関する調査に対し意見書を提出した。なお、CENSAは3月19日に、WSC（ワールド・ SHIPPING・カウンスル）は、3月11日にそれぞれ同調査に対する意見書を提出した。
- 3・29 国土交通省は、「港湾物流効率化推進調査委員会」（座長：茅野大臣官房審議官）の第3回中央委員会を開催し、港湾荷役の効率化・サービスの向上に向けた諸課題の解決方策について検討した。
- 3・29 国土交通省は、「今後の港湾の管理運営のあり方に関する検討会」（座長：来生新横浜国大教授）の第3回会合を開催し、公共バスにおける専用使用のあり方などについて議論を行った。
- 3・30 官民一体で構成する海賊被害防止対策検討委員会（委員長・栗林忠男慶応義塾大学教授）第2回会合が開催され、インドネシアの海賊多発地帯の実態、発生の背景などが紹介され、その対応策などにつき検討した。
- 4・5 2001年度港湾春闘が妥結した。
- 4・12 国土交通省は、2000年度の新造船建造許可実績を発表した。それによると343隻、1,281万9,000総トンで、前年度比48隻、293万1,000総トン（29.7%）の増加となり、石油危機後2番目の大量受注記録となった。
- 4・13 国土交通省は、同省が所管する規制項目に対し、各方面から寄せられた217件の規制緩和要望、意見などの対応状況を整理した「規制改革に関する内外からの意見・要望に係る対応状況」を公表した。
- 4・16 日本船舶輸出組合は、2000年度の輸出船契約実績を発表した。それによると293隻、1,504万総トン、船価合計は1兆1,913億円で97年度以来3年振りに1兆円台に乗せた。
- 4・16 神戸商船大学（原潔学長）と神戸大学（野上智行学長）は、両大学が統合によって、新たな教育研究分野の創造を目指すことを目的に「神戸大学・神戸商船大学統合協議会」を発足させた。
- 4・23~27 国際海事機関（IMO）・第46回海洋環境保護委員会（MEPC46）が、ロンドンで開催され、5,000DWT以上のシングルハルトンカーを、原則船齢25年で順次フェーズアウトし、最終使用年限を原則2015年とすることなどを決めた。
- このほか、TBTを含む船底防汚塗料の使用を規制する新条約案およびパラスト水中の有害水生生物の規制に向けた新条約案などについて審議された。
- 4・26 当協会外航労務部会と全日本海員組合（井出本榮組合長）は、2001年度労働協約改定について最終合意に達した。
- 4・29 政府は、平成13年度の叙勲・褒章受章者を発表した。当協会会員会社関係者では、勲三等瑞宝章に三本力元日本郵船副社長、勲四等旭日小綬章に小谷猛太郎元東京船舶社長、藍綬褒章に坂田昇元日本郵船副社長がそれぞれ受章された。
- 5・8~9 先進国海運担当官会議（CSG）と米国政府

- による「US・CSG 会合」がワシントンで開催された。同会合では、①安全運航／環境保全問題②WTO サービス貿易自由化交渉③CSG加盟国の海運政策④米国籍船維持のための取り組みなどについて意見交換を行った。
- 5・9～10 国際海運会議所（ICS）／国際海運連盟（ISF）は、英国バースでそれぞれ年次総会を開催した。
- 5・10 国土交通省は、21世紀の港湾の技術開発の方向を示す長期政策「新世紀を拓く港湾の技術ビジョン」を策定した。これは、平成12年12月末にまとめた「新世紀港湾ビジョン」の理念を技術面で具体化するための指針を示したものである。
- 5・17 国土交通省は「今後の港湾の管理運営のあり方に関する検討会」（座長：来生新横浜国大教授）の第4回会合を開催し、公共バースにおける専用使用のあり方などについて前回に引き続き議論を行った。
- 5・18 海運大手3社の2001年3月期決算が出揃った。それによると燃料油の高騰が収益を圧迫したものの、定期船・不定期船・タンカーの海運三部門同時好況と合理化効果が上回り、連結営業利益は揃って過去最高を更新した。
- 5・18 国土交通省は、外航海運事業者213社に対して実施した海賊被害についてのアンケート調査結果をまとめた。
- 5・22～23 アジア船主フォーラム（ASF）第10回総会が北京で開催され、アジア海運業界の共通利益に関わる様々な問題等について議論された。
- 5・25 国土交通省は、海上ハイウェイネットワーク推進委員会（委員長：杉山武彦一橋大学教授）の平成12年度第2回会合を開催し、船舶航行の安全性と海上輸送の効率化を両立させた海上交通環境推進に向けた取り組み全体像を取りまとめた。
- 5・30 国土交通省は、第5回首都圏第3空港調査検討会（座長：中村英夫武蔵工業大学教授）を開催した。
- 5・30～6・8 IMO 第74回海上安全委員会（MSC）がロンドンで開催され、STCW95条約（船員の訓練、資格証明、当直基準に関する条約）の要件を満たす国のリスト「ホワイトリスト」の審査を行う他、船舶検査のための通路の強制化など SOLAS 条約（海上における人命安全のための国際条約）の規則改定案を審議した。
- 6・11 国土交通省、外務省、海上保安庁および当協会などで構成される「海賊および船舶に対する武装強盗等対策検討会議」が開催され、海賊対策にかかわる各省庁の取り組み状況や今後の計画などが報告された。
- 6・11 国土交通省は、2001年3月末現在の内航船腹量を発表した。それによると2000年12月末と比べ0.8%増の683万7千重量トン（油送船は立法メートルで換算）となった。
- 6・20 当協会は第54回通常総会を開催した。
- 6・21 国土交通省は、2001年度第1回「港湾物流効率化推進調査委員会」を開催した。
- 6・21 国際海運会議所（ICS）は関係団体と合同で構成するシップ・リサイクリング・ワーキング・グループをロンドンで開催した。同会合において、船舶リサイクルヤード周辺の環境保護および労働者の健康・安全の確保に向けて船主が自主的に取り組むべき項目をまとめた行動指針（Code of Practice）の最終化に向けた議論が行われた。
- 6・22 第3管区海上保安本部は、東京湾に入港する大型タンカーの規制を緩和し、最大船型を26万5千重量トンからダブルハル構造および入港時喫水21m以下を条件に最大31万5千重量トンにすることを認めた。
- 6・25 第2回グローバル・シップ・リサイクル・サミットがロッテルダムで開催された。
- 6・26～29 92年国際油濁補償基金第3回「油濁2条約の機能見直しに関するワーキング・グループ」がロンドンのIMO本部で開催され、荷主を拠出者とする「任意の追加補償基金」設立の議定書案が審議された。
- 6・26～27 国際商工会議所（ICC）の国際海事局（IMB）は、第4回「海賊および幽霊船対策に関する会議」をクアラルンプールにおいて開催した。会議では東南アジア諸国や欧州など33カ国の海上警備機関や民間関係者が参加し、海賊対策の意見・情報交換、具体策の検討が行われた。
- 6・28 国土交通省は第6回「今後の港湾の管理運営のあり方に関する検討会」を開催し、「港湾管理運営検討委員会報告書（案）」を審議の上、「報告書」を取りまとめた。

日本船主協会会員名簿（地アル区フアベット別順）

（2001年4月1日現在）

会 員 名

届出代表者役職名・氏名

京浜地区所属（71社）

アクトマリタイム株式会社	取締役社長	津 郷 卓 見
旭 海 運 株 式 会 社	取締役社長	下玉利 康 雄
旭 タ ン カ ー 株 式 会 社	取締役社長	菊 間 邁
東 海 運 株 式 会 社	取締役社長	関 司満雄
株式会社ブルーハイウェイライン	取締役社長	若 杉 高 俊
千 葉 商 船 株 式 会 社	取締役社長	木 内 志 郎
第 一 中 央 汽 船 株 式 会 社	取締役社長	稲 田 正 三
第 一 タ ン カ ー 株 式 会 社	取締役社長	関 美 英
大 東 通 商 株 式 会 社	取締役社長	中 部 由 郎
イースタン・カーライナー株式会社	取締役相談役	高 井 太 郎
日 之 出 汽 船 株 式 会 社	取締役社長	小 林 宏 志
邦 洋 海 運 株 式 会 社	取締役社長	内 藤 吉 起
宝 洋 海 運 産 業 株 式 会 社	取締役社長	児 玉 常 弘
出 光 タ ン カ ー 株 式 会 社	取締役社長	岡 村 善 晴
飯 野 海 運 株 式 会 社	取締役社長	太 田 健 夫
株式会社インターパシフィック・ラインズ	取締役社長	岩 井 洋
インターエイシアライン株式会社	取締役社長	本 莊 卓 彌
板 谷 商 船 株 式 会 社	取締役社長	板 谷 宮 吉
神 原 汽 船 株 式 会 社	取締役社長	神 原 眞 人
関 汽 外 航 株 式 会 社	取締役社長	有 井 晋
川 崎 近 海 汽 船 株 式 会 社	取締役会長	毛 利 盟
京 北 海 運 株 式 会 社	取締役社長	小 川 延 夫
近 海 郵 船 株 式 会 社	取締役社長	齋 藤 正 一
国際エネルギー輸送株式会社	取締役社長	廣 瀬 忠 邦
国際マリントランスポート株式会社	取締役社長	南 野 孝 一
栗 林 物 流 シ ス テ ム 株 式 会 社	取締役社長	栗 林 宏 吉
栗 林 商 船 株 式 会 社	取締役社長	栗 林 宏 吉
共 榮 タ ン カ ー 株 式 会 社	取締役社長	瀬 戸 靖 雄
共 和 産 業 海 運 株 式 会 社	取締役社長	三 輪 大 成

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	渡 辺 豊
株式会社エム・オー・シーウエイズ	取締役社長	梅 谷 一 城
宗像海運株式会社	取締役社長	市 倉 則 勝
株式会社ナカタ・マックコーポレーション	取締役会長	中 田 貞 雄
ナビックス近海株式会社	取締役社長	田 村 茂
日本マリン株式会社	取締役社長	井 出 松 雄
日本海運株式会社	取締役会長	後 藤 隆
日本海洋事業株式会社	取締役社長	松 原 功 一
日本サルヴェージ株式会社	取締役社長	草 野 計 重
日本水産株式会社	取締役社長	垣 添 直 也
日本郵船株式会社	取締役社長	草 刈 隆 郎
日産専用船株式会社	取締役社長	住 友 昭 夫
日伸海運株式会社	取締役社長	藤 井 弥 生
日正汽船株式会社	取締役社長	相 澤 達
株式会社ニッスイ SHIPPING	取締役社長	河 西 邦 夫
日鐵物流株式会社	取締役社長	阿 部 久
日鉄海運株式会社	取締役社長	川 戸 健
三光汽船株式会社	取締役社長	松 井 毅
三洋海運株式会社	取締役社長	三 木 孝 幸
関兵海運株式会社	取締役社長	関 駿 也
新和ケミカルタンカー株式会社	取締役社長	小 林 公 孝
新和海運株式会社	取締役社長	鷲 見 嘉 一
新和内航海運株式会社	取締役社長	梅 村 克 彦
株式会社商船三井	取締役社長	鈴 木 邦 雄
商船三井客船株式会社	取締役社長	宮 崎 通
昭和シェル船舶株式会社	取締役社長	香 藤 繁 常
昭和油槽船株式会社	取締役社長	鳥 飼 万 歳 喜
太平洋沿海汽船株式会社	取締役社長	秋 山 滋
太平洋海運株式会社	取締役社長	石 川 有 一
太平洋汽船株式会社	取締役社長	秋 山 滋
太平洋興発株式会社	取締役社長	池 田 隆 之
玉井商船株式会社	取締役社長	玉 井 洋 吉
反田海運株式会社	取締役社長	反 田 邦 彦

反 田 産 業 汽 船 株 式 会 社	取 締 役 社 長	反 田 邦 彦
東 朋 海 運 株 式 会 社	取 締 役 社 長	三 河 尚 義
東 京 マ リ ン 株 式 会 社	取 締 役 社 長	桑 野 訓
東 京 船 舶 株 式 会 社	取 締 役 社 長	金 盛 啓 太 郎
東 京 タ ン カ ー 株 式 会 社	取 締 役 社 長	松 永 宏 之
鶴 見 サ ン マ リ ン 株 式 会 社	取 締 役 会 長	島 津 正 利
上 野 ト ラ ン ス テ ッ ク 株 式 会 社	取 締 役 社 長	上 野 孝
雄 洋 海 運 株 式 会 社	取 締 役 社 長	甲 斐 勝

阪神地区所属（32社）

旭 汽 船 株 式 会 社	取 締 役 社 長	矢 島 豊
第 一 船 舶 株 式 会 社	取 締 役 社 長	飯 塚 秋 次
大 光 海 運 株 式 会 社	代 表 取 締 役	金 子 勝 信
大 日 イ ン ベ ス ト 株 式 会 社	取 締 役 社 長	石 坂 公 孝
芸 州 海 運 株 式 会 社	取 締 役 社 長	城 戸 常 太
八 馬 汽 船 株 式 会 社	取 締 役 社 長	森 岡 弘 平
乾 汽 船 株 式 会 社	取 締 役 社 長	乾 英 文
株 式 会 社 関 西 テ ッ ク	取 締 役 社 長	上 山 清 治
川 崎 汽 船 株 式 会 社	取 締 役 社 長	崎 長 保 英
神 戸 棧 橋 株 式 会 社	取 締 役 社 長	林 忠 男
神 戸 船 舶 株 式 会 社	取 締 役 社 長	原 田 弘
国 華 産 業 株 式 会 社	取 締 役 社 長	梶 木 久 和
株 式 会 社 協 成 ラ イ ン	代 表 取 締 役	真 木 克 朗
枅 本 海 運 産 業 株 式 会 社	取 締 役 社 長	枅 本 守 生
明 治 海 運 株 式 会 社	取 締 役 社 長	内 田 和 也
浪 速 タ ン カ ー 株 式 会 社	取 締 役 社 長	福 岡 孝 一
日 産 プ リ ン ス 海 運 株 式 会 社	取 締 役 社 長	長 手 裕
新 田 汽 船 株 式 会 社	取 締 役 社 長	新 田 仲 博
大 阪 船 舶 株 式 会 社	取 締 役 会 長	小 谷 道 彦
佐 藤 汽 船 株 式 会 社	取 締 役 社 長	佐 藤 忠 男
佐 藤 國 汽 船 株 式 会 社	取 締 役 社 長	佐 藤 國 臣
セ ン コ ー 株 式 会 社	取 締 役 会 長	馬 場 英 次
瀬 野 汽 船 株 式 会 社	取 締 役 社 長	瀬 野 利 一
神 鋼 物 流 株 式 会 社	取 締 役 社 長	岸 本 堅 太 郎

会 員 名		代表者役職名・氏名
正 栄 汽 船 株 式 会 社	取締役社長	檜 垣 榮 治
田 淵 海 運 株 式 会 社	取締役社長	田 淵 訓 生
太 洋 日 本 汽 船 株 式 会 社	取締役社長	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	取締役会長	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（5社）

堀 江 船 舶 株 式 会 社	取締役会長	堀 江 隆 三
北 九 州 運 輸 株 式 会 社	取締役社長	荒 木 敦
松 島 コ ー ル ラ イ ン 株 式 会 社	取締役社長	政 住 重 幸
鶴 丸 海 運 株 式 会 社	取締役社長	鶴 丸 俊 輔
宇 部 興 産 海 運 株 式 会 社	取締役社長	坂 田 守

船協海運年報 2001

2001年12月21日 発行
編集・発行 社団法人 日 本 船 主 協 会
〒102-8603 東京都千代田区平河町2-6-4 (海運ビル)
電話 : (03) 3264-7188
FAX : (03) 5226-9166
URL : <http://www.jsanet.or.jp>
印 刷 (株)タイヨグラフィック
