

船協海運年報

2 0 0 3

日本船主協会

2003
船協海運年報 目次

概況	1
----	---

1 海運政策

1・1 海運対策の推進	3
1・1・1 税制抜本改革への対応	
1・1・2 実効ある国際船舶制度の実現に向けて	
1・2 平成15年度海運関係税制改正	5
1・3 平成15年度政策金融制度および海運関係予算	8
1・4 海運関係分野の規制緩和の一層の推進(構造改革特区を含む)	10
1・5 TAJIMA号事件および外国籍船上における犯罪等への対応	19
1・6 有事法制制定の動き	27
1・7 造船産業競争戦略会議への対応	31
1・8 外国における船舶所得等に関する課税状況	34
1・9 当協会会員会社の2001年度設備資金借入状況	40

2 環境対策

2・1 地球温暖化防止問題	43
2・2 大気汚染防止関連	44
2・3 油汚染事故および海上災害防止への対応	46
2・3・1 官民合同流出油防除訓練の実施	
2・3・2 海上災害防止センターへの協力	
2・4 バラスト水排出規制問題	47
2・5 海洋汚染防止に関する問題	49
2・6 海洋汚染防止条約等の改正	50
2・7 カナダによるアジアマイマイガ規制強化への対応	50
2・8 クオリティ・ SHIPPINGの推進	50
2・9 円滑なシップリサイクルの促進	51
2・10 環境シンポジウムの開催	59
2・11 環境セミナーの開催	59

3 国際関係

3・1	ICS / ISF 年次総会	61
3・2	プレステージ号事故に係る規制強化	64
3・3	テロ防止策等に関連する各種保安対策強化問題	68
3・3・1	SOLAS 条約（海上人命安全条約）の改正	
3・3・2	ILO の対応	
3・3・3	米国の対応	
3・3・4	その他諸国・地域の対応	
3・4	外航船社間協定に対する独禁法適用除外制度	76
3・4・1	EU	
3・4・2	米 国	
3・4・3	OECD	
3・5	WTO	83
3・6	アジア船主フォーラム	86
3・6・1	アジア船主フォーラム総会	
3・6・2	委員会における検討状況	
3・7	各国の海運政策	98
3・7・1	米 国	
3・7・2	中 国	
3・7・3	アジア	
3・7・4	EU	
3・7・5	ノルウェー	
3・8	OECD	104
3・8・1	海運委員会	
3・8・2	造船協定問題	
3・9	IMO の活動	108
3・10	当協会が加盟する主要国際団体の活動	109
3・10・1	ICS	
3・10・2	ISF	

4 法務保険

4・1	国際条約関連	111
-----	--------	-----

- 4・1・1 国際油濁補償体制に関する検討等
- 4・1・2 アテネ条約改定議定書の採択
- 4・1・3 IMO 法律委員会における条約案等の検討
- 4・1・4 新国際海上物品運送条約の検討

5 港湾関係

5・1	港湾整備関係	125
5・1・1	交通政策審議会港湾分科会の動き	
5・1・2	スーパー中枢港湾選定委員会	
5・2	国際港湾問題	127
5・2・1	スエズ・パナマ運河問題	
5・2・2	米国西岸の港湾労使紛争	
5・3	港湾運送事業法等改正後の状況	131
5・3・1	港湾運送事業法改正後の状況	
5・3・2	地方港の規制緩和に向けた動き	
5・3・3	港湾物流効率化推進調査委員会	
5・3・4	国際ハブ港湾のあり方「政策レビュー委員会」	
5・3・5	2003年 港湾春闘	
5・4	港湾施設の保安対策について	134
5・5	港湾料金関係	136
5・6	水先問題	138
5・6・1	水先料金問題の検討	
5・6・2	水先制度の見直し	
5・7	SBT(分離バラスタタンク)タンカーに対する入港料等の 軽減措置について	140
5・8	港湾諸手続の簡易化問題	141
5・8・1	ワンストップサービス実現への取組み	
5・9	国際コンテナ諸問題への対応	142
5・9・1	ISO/TC104(貨物コンテナ)に関する対応	
5・9・2	国際貨物コンテナ所有者コード管理業務	
5・9・3	背高海上コンテナ委員会	

6 海上安全対策

6・1	イラク攻撃に係る海上安全等への対応	145
6・2	羽田空港再拡張に伴う航行安全問題	149
6・3	海賊問題への対応	152
6・4	海上交通安全対策	155
6・4・1	海上ハイウェイネットワーク構想	
6・4・2	こませ網漁業安全対策	
6・4・3	液化ガス運搬船の夜間航行制限の緩和について	
6・4・4	海上交通法規等の改正	
6・5	船舶の安全運航対策	159
6・5・1	航海データ記録装置（VDR）の現存貨物船への搭載について	
6・5・2	ポートステートコントロール（PSC）	
6・5・3	衛星通信サービスの動向	
6・6	貨物の積付けおよび安全輸送	162
6・6・1	危険物の運送	
6・6・2	固体ばら積み貨物の運送	
6・6・3	ばら積み液体貨物の運送	
6・6・4	コンテナ検査のためのガイダンスの策定	
6・7	船舶の建造および保船、機関管理対策	164
6・7・1	バルクキャリアの安全	
6・7・2	検査のためのアクセス設備の強制化	
6・7・3	船用燃料油対策	
6・8	海上人命安全条約等の改正	171

7 船員労働

7・1	混乗の拡大に伴う船員対策	173
7・1・1	日本籍近代化船の現状	
7・1・2	外国人船員対策	
7・2	船員の資格・技能教育と確保問題	175
7・2・1	船員の教育機関	
7・2・2	海技及び無線資格・技能取得の教育	
7・2・3	危険物等取扱責任者資格取得の教育	

7・2・4	船舶料理士資格取得の教育	
7・2・5	無線資格取得の教育	
7・2・6	GMDSS 資格取得の教育	
7・2・7	船舶保安職員資格取得の教育	
7・2・8	日本船員福利雇用促進センター (SECOJ) の活動	
7・2・9	日本人船員の確保・育成のための啓蒙活動	
7・3	船員関係法規	182
7・3・1	STCW95条約への対応	
7・3・2	外国海技資格承認制度への対応	
7・3・3	船員職業安定法改正への対応	
7・3・4	ILO 条約改正への対応	
7・4	船員の社会保障制度	187
7・4・1	船員の社会保障制度の概況	
7・4・2	船員保険制度の改革	
7・5	労働協約の改定	189
7・6	乗組員の安全および災害防止対策	190
7・6・1	船員災害防止実施計画	
7・6・2	洋上救急事業	
7・7	船員の健康管理および福利厚生	191

8 内航海運

8・1	内航海運の概況	193
8・2	2002年度の内航海運対策	196
8・3	2002年度以降5年間の内航適正船腹量	198
8・4	内航海運暫定措置事業	199

9 調査および広報活動

9・1	調査ならびに統計出版活動	203
9・1・1	税制関係調査	
9・1・2	世界およびわが国商船船腹	
9・1・3	海運に関する統計資料・情報の収集・整理	
9・2	広報活動	204

- 9・2・1 オピニオンリーダー、マスコミ向け広報
- 9・2・2 学校・学生向けを中心とした一般向け広報
- 9・2・3 会員向け広報

日本船主協会の現状

- 1．日本船主協会の現状 ————— 207
- 2．第55回通常総会 ————— 207
- 3．役員一覧(2004年1月1日現在) ————— 208

付 資料

- 船協海運日誌 ————— 213
- 日本船主協会会員名簿 ————— 223

概 況

2002年の世界経済は、2001年9月の米国同時多発テロを受けて不透明感の漂う中でのスタートだったが、年間の海上荷動量は、トンベースで55億4,900万トン、トンマイルベースで23兆2,510億トンマイルと僅かながら前年を上回り、過去最高を記録した。このうち、わが国の海上貿易量は、8億8,600万トンで世界全体の16%を占めている。また、3国間輸送を含めたわが国商船隊による輸送量は7億トンで世界全体の13%となっている。

内航貨物輸送量について見ると、長引く国内不況の影響もあり、トンベースで5億トン、トンキロベースで2,356億トンキロと、2年連続の減少となった。

一方、船腹量では、2002年のわが国商船隊は1,988隻、6,979万総トン、うち日本籍船は110隻830万トンとなり、年々減少を続けている。また、内航船は、1998年から導入された内航海運暫定措置事業の進展もあり、2003年3月末現在で6,593隻、384万トンとなり、前年比で見ると隻数で6%、トン数で3%減少した。

2002年の海運界に目を転じると、同年4月に発生した「TAJIMA号事件」を受けて、当協会はタスクフォースを設置し、報告書を取りまとめるとともに、法務省はじめわが国関係省庁、超党派の議員等で構成する海事振興連盟に対し、このような事件に適切に対応できるように法整備等を要望した結果、日本国外において外国人から日本国民が殺人等の重大な犯罪の被害を受けた場合にも、わが国刑法の適用が可能となるよう刑法の一部が改正され、2003年8月7日に施行されることとなった。

2002年9月には、米国西岸港湾の労使協約交渉における ILWU(国際港湾倉庫労働組合)

と PMA(太平洋海事協会)の対立が激化し、9月29日には港湾施設が封鎖されたため、当協会はわが国政府に対し、正常化に向けた配慮を求める要望書を提出するなどして、事態の收拾に努めた。

さらに、同年11月には、スペイン沖においてプレステージ号による海洋汚染事故が発生し、IMOではエリカ号事故(1999年12月)を受けて前倒しされたシングルハルトンカーのフェーズアウト時期をさらに早めるなどの検討が進められたことから、当協会は関係各方面と連携を図りながらこれに対応した。

一方、2001年9月の米国同時多発テロの発生を受け、IMOやILOにおいてテロ対策等の海事保安対策の検討が推進されるとともに、米国関税庁によるCSI(Container Security Initiative)のトライアルや、米国向け貨物の船積み24時間前マニフェスト情報申告規則等が実施され、海運・荷主業界は対応に追われた。また、テロ事件の発生を契機としたイラク情勢の緊迫化に伴い、当協会は2003年3月19日に「イラク関連海上安全等対策本部」を設置し、紛争発生時の連絡体制、航行安全対策等について確認を行い有事に備えたが、翌3月20日(日本時間)米英軍によるイラクへの軍事攻撃が開始されたため、当協会は、国土交通大臣および外務大臣に対して「ペルシャ湾へ就航する船舶の安全確保等について」要望書を提出するとともに、関係船舶の動静把握を含む情報の収集等を行い船舶および乗組員の安全確保に努めた。

船員問題については、2002年は外航労使にとって歴史的な年となった。外航労務部会(旧・外航労務協会)と全日本海員組合による2002年度労働協約改定交渉は、賃金に関する実質

的な中央交渉を行わず、3月1日、最低基本給制度を廃止し、新たに最低賃金を創設することで妥結し、戦後半世紀以上にわたる「船団対組合」の中央春闘による賃金決定方式に終止符が打たれた。さらに、2003年3月までに「中央と個別の雇用協議に係わる枠組みの見直し」が行われた。

また、外国人船員問題についても大きな転換の年となった。ITF(国際運輸労連)による便宜置籍船に乗り組む外国人船員の賃金(ベンチマーク)引き上げに対しフィリピン船員組合(AMOSUP)が凍結を提案。当協会はこの

れを支持し、ITFの一方向的な賃金引き上げは容認できないとしてキャンペーンを展開した結果、2003年からの賃金引き上げ凍結が決定されたほか、船員の雇用問題・労働問題に関しアジアの声を集約し、国際的に影響力を拡大するために「アジア船員雇用者グループ」を結成するなどして、外国人船員問題への対応を推進した。

その他、海運税制の抜本的改革や羽田空港再拡張に伴う航行安全確保などの諸問題についても積極的な対応を行った。

1

海運政策

この章のポイント

当協会は、トンネージタックスを導入している諸外国との税制上のイコールフットイングの実現に向け、強力に活動を推し進めてきたが、船舶特別償却制度等の廃止も議論される方向となったため、15年度税制改正においては、同制度の存続を最優先に関係方面へ働きかけを行った。その結果、同制度の現行通りの延長が認められた。

海運関係分野に関する規制緩和の実現につき、当協会は引き続き国土交通大臣や規制改革担当大臣に対して要望等働きかけを行った。

TAJIMA号事件を契機として、日本国外において日本国民が被害者となった犯罪に対処するため刑法の一部が改正され、2003年8月、公布・施行された。

1・1 海運対策の推進

1・1・1 税制抜本改革への対応

わが国経済の持続的成長および産業競争力回復のための構造改革の一環として、税制の抜本改革についての議論が経済財政諮問会議、自民党税制調査会等において進められた。当協会ではこれを機に、わが国海運の競争力確保のため、特に税制に関し、諸外国とのイコール・フットイング実現に向けた活動を強力に推し進めた。すなわち、欧州諸国にて導入・定着の進んでいるトンネージタックス（トン数標準税制）の導入等を目指す税制要望を政策委員会において取りまとめ、活動していくこととした。

上記方針に基づいた具体的な活動として、トンネージタックスおよび船舶特別償却制度について必要性を訴える意見広告を週刊誌、経済誌および一般雑誌に掲載するとともに、海運税制に対する一般の理解を得るためのキャンペーンとして、トンネージタックスに関するパンフレットを作成し、広く配布した。

しかしながら、6月に政府税制調査会が「あるべき税制の構築に向けた基本方針」の中で租税特別措置の全面的見直しを発表。船舶特別償却制度については廃止の方向を含め、議論の対象になることが確実となったことから、平成15年度（2003年度）税制改正に向けた要望活動については、船舶特別償却制度の存続を最優先事項とし、関係方面に働きかけを行った。その結果精力的な陳情が効を奏し、同制度については、現行内容にて2年間の延長が決定したものの、業界の宿願

である海運税制の抜本的改善については実現には至らなかった。

1・1・2 実効ある国際船舶制度の実現に向けて

1. 国際船舶について

2003年3月末における国際船舶（承認船員配乗船）は次頁のとおり。

2. 承認試験について

2000年1月に開始された外国人船員に対する承認試験（国際船舶の2名配乗船に対応する外国人船員の所持する外国海技免状を承認する試験）は、〔資料7 8〕のとおり2003年1月までに合計9回フィリピンにて実施され、延べ993名が合格している。

当協会は、承認試験制度の実施に向け国土交通省及び関係団体との連携を深め、制度の速やかなる実施に努めた。

一方、この承認試験制度は、申請から承認証の受領まで受験者および船社スタッフにとって時間と労力がかかりすぎ負担となっている等の問題がある。

当協会は、2002年2月7日に開催された「加藤検討会：国際船舶制度に係る施策の具体化のための検討・施策立ち上がり後のフォローアップを行うための官労使参加による検討会（第1回）」（国際船舶制度推進調査委員会におけるWGおよび2003年5月19日に開催さ

1 海 運 政 策

累計隻数	時 期	船 名	船 種	船 社 名
1	2000年3月	まきなっくぶりっじ	コンテナ船	川崎汽船
2	2000年3月	加 賀	コンテナ船	日本郵船
3	2000年3月	えむおーえるえたにていー (旧: さざんくるす)	コンテナ船	商船三井
4	2001年12月	原 町 丸	撒積船	日本郵船
5	2001年12月	健 隆 丸	鉱石兼撒積船	日本郵船
6	2001年12月	はんばーぶりっじ	コンテナ船	川崎汽船
7	2002年2月	わしんとんはいうえい	自動車運搬船	川崎汽船
8	2002年1月	筑 前 丸	撒積船	第一中央汽船
9	2002年1月	翔 鵬 丸	石炭運搬船	新和海運
10	2002年3月	乾 安 丸	撒積船	乾汽船
11	2002年3月	日 鵬 丸	鉱石兼撒積船	日本郵船
12	2002年5月	翠 嶺 丸	撒積船	太洋日本汽船
13	2002年6月	神 成 丸	自動車運搬船	タンダマリン
14	2002年7月	国 東 丸	鉱石船	新和海運
15	2002年7月	センチュリーリーダー3	自動車運搬船	八馬汽船
16	2002年8月	日 彦	油タンカー	日正汽船
17	2002年8月	新 地 丸	撒積船	日本郵船
18	2002年8月	新 札 幌 丸(新造船)	撒積船	八馬汽船
19	2002年9月	蒼 龍 丸	撒積船	第一中央汽船
20	2002年9月	ケ ー プ メ イ	貨物船	日本郵船
21	2002年10月	神 栖 丸	撒積船	第一中央汽船
22	2002年10月	さんこうしんしあ	撒積船	三光汽船
23	2002年12月	駿 河 丸	鉱石兼撒積船	八馬汽船
24	2003年1月	北 野	コンテナ船	八馬汽船
25	2003年1月	じょーじわしんとんぶりっじ	コンテナ船	川崎汽船
26	2003年1月	へんりーはどそんぶりっじ	コンテナ船	川崎汽船
27	2003年1月	黒 滝 山 丸	撒積船	国際マリントランスポート
28	2003年2月	とらいとんはいうえい	自動車運搬船	太洋日本汽船
29	2003年2月	エルエヌジージャマル	L N G 船	日本郵船
30	2003年3月	松 浦 丸	石炭運搬船	タンダマリン
31	2003年3月	かるぶおるにあまーきゅりー	コンテナ船	八馬汽船

れた第2回の加藤検討会において、諸外国の承認制度を踏まえた同制度の抜本的改善を強く要望した。

その結果、現在国土交通省は制度の見直しについて検討を行っており、当協会はその動向を注視している。

3 . 第 1 級海上特殊無線技師養成課程の実施について

STCW95条約では、船舶職員(航海士)は2002年2月以降、第一級海上特殊無線技士(一海特)の資格を有することが義務付けられることとなった。

これを受け、日本国は国際船舶に乗り組む外国人航海士に対して一海特の資格を付与するための無線従事者規則の改正を行い(2001年6月20日施行)日本国の一海特と同等の外国の無線資格(ROC)を有する外国

人船員については、国内法規のみ(3時間以上)の講習を受講することで一海特を取得できることとした。

当協会は、当養成課程を主催する日本無線協会と連携を図り、制度の速やかなる実施に努めた。

当養成課程は、2の承認試験と同時期にフィリピンにて実施され、これまで474名が受講し一海特の資格を取得した。

4 . 若年船員養成プロジェクト

若年船員養成プロジェクト(以下「若P」)は、国際船舶制度における日本人船・機長2名配乗体制の推進とともに盛り込まれた日本人船員の確保育成策として1998年度(平成10年度)に予算化され、1998年10月より行われている。

当協会は、「若P」については、政策委員会を中心に検討を行い、国際船舶の2名配乗を推進していくための現実的判断から、訓練生に対する「雇用義務は負わない」、「採用の義務は負わない」、「協力の域を超えた財政負担はしない」との前提の下、国の事業である「若P」の乗船訓練に協力する立場として応分の協力を行ってきている。

2002年10月、「若P」実施団体であるSECOJ(財団法人日本船員福利雇用促進センター)より当協会に対し、「若P」第5期生が同年12月下旬頃から2003年初頭にかけて順次乗船訓練に移行するため、訓練船を提供願いたいとの依頼があり、政策委員会にて検討の上、これまでと同様、協力することとした。

一方、会員各社からは、「若P」制度のあり方について問題点を指摘する意見もあり、加えて、第4期生においては、乗船訓練中に3名の訓練者が自己都合等により途中辞退している状況等に鑑み、当協会は、昨年末、国土交通省海事局およびSECOJに対し、訓練生の選定にあたっては、明確な自覚を有する者とする等「若P」制度の改善について申し入れた。

1・2 平成15年度海運関係税制改正

当協会は、平成14年9月に開催した定例理事会において、「平成15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。

小泉内閣の発足以来、構造改革の一環として租税特別措置を含む現行税制の一括見直しが行われていたが、平成14年度末で期限切れとなる「船舶等の特別償却制度」(以下、船舶特償)については、政府税制調査会が6月14日に取りまとめた「あるべき税制の構築に向けた基本方針」の中で租税特別措置の整理、合理化を大胆に進める旨が明記され、他の租税特別措置と同様に、船舶特償も議論の対象になることが避けられない状況であった。その後財務省は、租税特別措置の見直しに係る整理案を11月22日に各省庁に提示し、船舶特償についてはその廃止がうたわれるなど極めて厳しいものとなっていた。

当協会は船舶特償の廃止提案という事態を受け、政府・国会方面に対し、わが国はトンネージタックスの導入により自国海運業の振興を推進している諸外国に比べて著しく遅れていること、また、諸外国では現在法人所得に係る租税の見直しにより、投資環境整備のための競争を行っており、海運を含むわが国産業の国

際競争力を確保するためには税制による支援が不可欠であることを各方面に強力に訴え、船舶特償をはじめとする海運税制への理解を国会議員等各方面に求めた。一方、このような厳しい状況を前広に想定し、当協会は6月より一般週刊誌への意見広告等の海運税制キャンペーンを展開し、広く一般に船舶特償をはじめとする海運税制への理解を求めてきた。

その結果、12月13日に決定された与党税制改正大綱において、概ね当協会の要望どおり、船舶特償は2年間の延長が決定した。平成15年度海運関係税制改正の結果は概略次のとおりである(詳細は資料1 1参照)。

(1) 船舶等の特別償却制度

船舶については現行内容にて存続。船員訓練設備の特別償却については、特別償却率が6%(現行10%)とされた。

(2) 脱特定物質対応型設備に対する課税の特例(固定資産税)

海運関係ではコンテナ用冷凍装置につき、当該税制が適用されていたが、平成14年度末にて適用除外となった。改正後の海運税制の全容は資料1 2のとおりである。

〔資料1 1〕平成15年度税制改正要望事項 最終結果

海運関係税制

項 目	現 行 制 度	要 望 内 容	財務省整理案	最 終 結 果
船舶等の特別償却制度	償却率 ・外航近代化船：18/100 ・内航近代化船：16/100 ・外航二重構造タンカー：19/100 ・内航二重構造タンカー：18/100 ・船員教育訓練施設：10/100	延 長・恒久化 (適用期限： 平成14年度末)	廃 止	船員教育訓練設備の特償率の変更：10/100 6/100 他は現行内容で存続。
外航船舶及び外航コンテナに係る固定資産税	課税標準(船舶価格に対して) ・外航船舶：1/6 ・外航船舶のうち、外貿実績50%超：1/10 ・国際船舶：1/15	廃 止		措置されず
とん税	税額(1純トンあたり) 16円	1/3程度に減額		措置されず
脱特定物質対応型設備に対する課税の特例(海運関係は、コンテナ用冷凍装置のみ(固定資産税))	課税標準 ・平成11年4月1日～13年3月31日に取得したもの：価格の4/5 ・平成13年4月1日～15年3月31日に取得したもの：価格の5/6	延 長 (適用期限： 平成14年度末)	減税対象よりコンテナ用冷凍装置を除外	減税対象よりコンテナ用冷凍装置が除外された。(制度自体は存続) (注：利用実績のない税制であり実質的な影響なし)

国際課税

項 目	現 行 制 度	要 望 内 容	財務省整理案	最 終 結 果
タックスハイブンプ対策税制の見直し	特定外国子会社の利益のみ合算課税 = 損金は合算不可	(1) 特定外国子会社につき、留保所得のある子会社のみならず欠損金のある子会社も合算の対象とすること (2) 欠損金繰越期限を撤廃すること (3) 軽課税国の判定基準を、国内の法人実効税率が40%に引き下げられたこと、および諸外国の法人実効税率が引き下げられる傾向にあること等を勘案し、20%以下に引き下げる (4) 課税済留保金額の損金算入制限を緩和すること (5) 控除未済課税済配当の控除期間制限を撤廃すること (6) 適用除外の非適用業種から「船舶の貸付」を外すこと		措置されず 当該税制に関連し、適用除外要件の「非関連者基準」の見直しを経済産業省が要望項目とし、自民党税制調査会で検討されたものの、具体的措置には至らず。

1 海 運 政 策

項 目	現 行 制 度	要 望 内 容	財務省整理案	最 終 結 果
外国税額控除制度の見直し	外国税額控除： ・損金算入に制限 ・持ち株比率に制限	(1) 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 (2) 控除限度超過額および控除余裕額の繰越期間を廃止すること (3) 間接外国税額控除制度の拡大 ・間接税額控除の持ち株比率の制限を現行の「25%以上」から、欧米先進国並みの「10%以上」とすること ・間接外国税額控除の対象範囲制限を撤廃すること		措置されず (2)については繰越期間の延長(3年→5年) (3)については持株比率制限の緩和(25%→10%)および対象範囲制限の緩和(現行孫会社までのところを曾孫会社まで)を経済産業省が要望項目とし、自民党税制調査会で検討されたものの、具体的措置には至らず。

企業税制

項 目	現 行 制 度	要 望 内 容	財務省整理案	最終結果
法人税の実効税率	特定外国子会社の利益のみ合算課税 = 損金は合算不可	引き下げ		措置されず
連結納税制度の改善		(1) 付加税の撤廃 (2) グループ内の寄付金・債権償却の容認 (3) 小規模子会社の交際費損金算入 (4) 制度離脱要件の緩和		措置されず
償却制度の改善	(1) 税法上の償却可能額は取得価額の95% (2) 耐用年数：油槽船13年、薬品槽船10年、その他15年	(1) 100%償却の実現 (2) 耐用年数の短縮(会計上の償却との分離を前提)		措置されず
欠損金の繰越期間制限	現在は5年に制限されている	撤 廃		措置されず
欠損金の繰戻還付不適用措置	租税特別措置により、不適用措置が継続されている	廃 止		措置されず
受取配当金の益金不算入制度の改善	平成14年度の連結納税制度導入による減収の穴埋めとして、以下の増税措置が行われた。 ・特定利子規定の廃止 ・定株式以外の株式等に係る受取配当につき、益金不算入割合を80%から50%に減額	(1) 特定利子規定の復活 (2) 特定株式以外の株式等に係る受取配当の全額益金不算入化		措置されず
日本船主責任相互保険組合の法人区分	当該法人は現在、法人税法上の「協同組合等」とされており、22%の法人税が課税されている。	「協同組合等」から「公益法人」に変更		措置されず
退職給与引当金制度	平成14年度の連結納税制度導入による減収の穴埋めとして、当該制度は廃止された。	復 活		措置されず
事前確認制度	(現在は制度無し)	新規導入		措置されず

法人事業税の外形標準課税制度(2004年度より導入)

現行の法人事業税

所得及び清算所得(=法人事業税所得)に対して、以下の税率(標準税率)にて課税
 年400万円以下の所得：5.0%
 年400万円超800万円以下の所得：7.3%
 年800万円超の所得および清算所得：9.6%

外形標準課税導入後(資本金1億円超の法人に限定。1億円以下の法人は、現行制度のまま)

法人事業税の総額は、下記①～③を合計して算出

① 従来の法人事業税所得に対する課税(所得割)

標準税率：年400万円以下の所得：3.8%
 年400万円超800万円以下の所得：5.5%
 年800万円超の所得および清算所得：7.2%

② 国内所得に係る付加価値額に対する課税(付加価値割)

付加価値額は事業年度ごとに、以下要領にて算出する。課税標準とすべき付加価値額は、国内所得に係るものとする。

付加価値額 = 収益配分額(報酬給与額注1) + 純支払利子 + 純支払賃借料 + 単年度損益注2 (=法人事業税所得)

(注1) 報酬給与額が収益配分額の70%を超える場合、超過額(雇用安定控除額)を収益配分額から控除する。

(注2) 単年度で欠損になった場合は、収益配分額より控除する。

標準税率：0.48%

③ 国内所得に係る資本等の金額に対する課税(資本割)

資本等の金額は、各事業年度終了の日における資本等の金額を用いる。課税標準とすべき資本等の金額は、国内所得に係るものとする。

資本等の金額 = 資本金 + 資本積立金額

ただし、上記のうち

1,000億円超5,000億円以下の部分については50%、

5,000億円超1兆円以下の部分については25%

を課税標準とする。また、1兆円超の部分については課税しない。

標準税率：0.2%

〔資料 1 2〕平成15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 船	<ul style="list-style-type: none"> 外航近代化船(3000G/T以上) 特償率 18/100 内航近代化船(300G/T以上) 特償率 16/100 二重構造タンカー 外 航：特償率 19/100 内 航：特償率 18/100 	平8.4.1～平17.3.31 平7.4.1～平17.3.31 平10.4.1～平17.3.31 平13.4.1～平17.3.31
2) 船員教育訓練設備等	<ul style="list-style-type: none"> 特償率 6/100 (操船シミュレーター：取得価額3億円超、機関シミュレーター：同2億円超、荷役シミュレーター：同1億円超の設備に適用) 	平15.4.1～平17.3.31
3) 公害防止用設備	<ul style="list-style-type: none"> オゾン層を破壊する特定物質の代替物質を使用したコンテナ用冷凍設備(取得価額230万円以上、HCFC対応型設備も対象、ただしCFCは対象外) 特償率 16/100 	平14.4.1～平16.3.31
2. 中小企業投資促進税制 (中小企業による機械装置等の取得に係る特例) 1) 機械装置(取得価額160万円以上) 2) 器具備品(取得価額100万円以上) 3) 船 船 (内航貨物船 基準取得価額=取得価額×75%)	取得価額×30/100の特別償却又は取得価額×7/100の税額控除(資本金1億円以下の法人に適用、ただし、税額控除を選択できるのは資本金3,000万円以下の法人のみ) (船舶については、基準取得価額×30/100の特別償却又は基準取得価額×7/100の税額控除)	平14.6.1～平16.3.31
3. 海外投資等損失準備金制度	積立率： (イ) 資源探鉱 100% (ロ) 資源開発 30% (ハ) 特定海外経済協力 14% (ニ) 新開発地域 10% (上記ハ、ニについては、平成11年3月31日までに取得した特定株式等に限る)	昭48.4.1～平16.3.31 平10.4.1～平16.3.31 平10.4.1～平16.3.31 昭48.4.1～平16.3.31
4. 特定資産の買換特例(圧縮記帳制度)	(1) 船舶から船舶 (2) 内航船舶から減価償却資産 ((1)(2)とも譲渡差益の80%を圧縮記帳)	昭45.4.1～平18.3.31 昭59.4.1～平18.3.31
5. 特定外国子会社等の所得の合算課税	特定の外国子会社等の留保所得のうち、親会社(内国法人)の持ち分に対応する部分を親会社の所得に合算して課税する。	
6. 登録免許税の課税の特例	軽減後の税率(本則4/1000) (1) 所有権保存登記 国際船舶：船舶価格の1.5/1000 (2) 抵当権設定登記 国際船舶：債権金額の1.5/1000	平14.4.1～平16.3.31
7. 特別修繕準備金	修繕費用×事業年度の月数/60か月×3/4	
8. 船舶の耐用年数	<ul style="list-style-type: none"> 油そう船 13年 薬品そう船 10年 その他のもの 15年 	
9. とん税、特別とん税	(1) とん税 1純トン 16円 (2) 特別とん税 1純トン 20円	
10. 固定資産税の課税の特例 1) 船 船	課税標準： (1) 内航船 価格の1/2 (2) 外航船 価格の1/6 (3) 外国貿易船(外貿実績50%超) 価格の1/10 (4) 外国貿易船のうち国際船舶 価格の1/15	平9～平18年度取得分
2) 外航用コンテナ	課税標準： 価格の4/5	平10～平15年度取得分
3) 外貿埠頭会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	課税標準： (1) 平成10年3月31日までに取得した埠頭 ① 旧外貿埠頭公団からの継承資産 価格の3/5 ② その他 価格の1/2 (2) 平成10年4月1日以降に取得する埠頭 ① 取得後10年間 価格の1/5 ② その後 価格の1/2	平14.4.1～平16.3.31

下線は平成15年度税制改正による変更箇所

1・3 平成15年度政策金融制度および海運関係予算

国土交通省をはじめとする関係省庁は、平成14年8月末に平成15年度予算概算要求事項を決定し、財務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請した。

その後、12月20日に平成15年度予算政府案の内示があり、12月24日の閣議にて決定された。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（詳細は資料1 3および1 4参照）。

① 国土交通省海事局関係

海事局関係では、行政経費として約74億円（概算要求では約91億円）、独立行政法人経費として約154億円（概算要求では約156億円）と決定された。行政経費のうち国際船舶職員緊急養成事業費補助（若年船員養成プロジェクト）には、概算要求の満額である約4,000万円と決定された。

また、これとは別に外航船舶の建造等を対象とした貿易物資安定供給のための財政融資資金（日本政策投資銀行融資）として、融資枠に420億円を要求し

たが、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1,850億円とされ、海運向け融資は上記枠内にて対応されることとなった（実質的に満額確保）。なお、融資比率等については、融資実績の少なかった一部の事業への融資につき、適用金利が変更となったものの、船舶への融資については現行内容にて存続することとなった。

その他、内航海運暫定措置事業に係る借入金に対する政府保証として満額の370億円、国内旅客船・貨物船の整備等のための運輸施設整備事業団の共有建造資金として財政融資資金241億円（概算要求では302億円）と決定された。

② その他

国土交通省港湾局関係では、港湾整備事業に国費約2,944億円（概算要求では約3,381億円）と決定された。また、海上保安庁関係では総額約1,689億円（概算要求では約1,836億円）、うち航路標識整備事業は約59億円（概算要求では約61億円、他に14年度補正予算で60億円計上）と決定された。

〔資料1 3〕平成15年度予算政府案について（国土交通省）

（単位：百万円）

1. 海事局関係

(1) 行政経費

事 項	平成15年度 政 府 案	平成15年度 概 算 要 求	平成14年度 予 算
1. 国民経済・国民生活への直接的貢献 (主要項目)	5,233	6,105	5,370
・次世代内航船（スーパーエコシップ）の研究開発	326	948	390
・低環境負荷型外航船（グリーンシップ）の開発	91	130	(新規)
・スーパー中樞港湾の育成	48	50	(新規)
・旅客船のバリアフリー化	29	50	10
・船員離職者職業転換等給付金	750	753	745
・船員雇用促進対策事業費補助金	41	41	42
2. 海事産業の活性化によるわが国経済全体への貢献 (主要項目)	407	751	395
・内航海運の競争力向上のための市場機能の整備方策に関する検討	24	25	(新規)
・適正な船員派遣事業制度の創設・運営	11	21	(新規)
3. 海事分野における国際貢献 (主要項目)	115	222	101
・東南アジア海域における航行安全対策	22	24	22
4. 国民の海洋利用活性化及び海事思想の普及	474	840	538
5. その他の経費 (主要項目)	1,125	1,213	1,176
・国際船舶職員緊急養成事業費補助（若年船員養成プロジェクト）	40	40	45
・国際船舶制度推進対策	3	5	3
合 計	7,354	9,131	7,580

(2) 独立行政法人経費

合 計	15,398	15,571	16,128
-----	--------	--------	--------

(3) その他

事 項	平成15年度 政 府 案	平成15年度 概 算 要 求	平成14年度 予 算
<ul style="list-style-type: none"> 貿易物資安定供給（日本政策投資銀行融資枠） 内航海運活性化のためのシンデレラ・プロジェクト（内航海運暫定措置事業政府保証枠） 国内旅客船・貨物船の整備等（財政投融資：運輸施設整備事業団） 	37,000 27,200	42,100 37,000 30,200	- 37,000 24,100

貿易物資安定供給につき42,100百万円の概算要求を行い、結果として政府案の「交通・物流ネットワーク」融資枠の総額185,000百万円の枠内で対応することとなった（実質的に満額確保）。なお、平成14年度は「交通・物流ネットワーク」全体で210,000百万円とされ、船舶向け融資は当該枠内で対応した。

2. 港湾局関係（港湾整備事業・国費）

事 項	平成15年度 政 府 案	平成15年度 概 算 要 求	平成14年度 予 算
1. 魅力ある都市・個性と工夫に満ちた地域社会 （海上ハイウェイネットワークの形成による21世紀型物流システムの構築等）	195,700	220,800	198,600
2. 循環型社会の構築・地球環境問題への対応 （港湾を核とした総合的な静脈物流システムの構築等）	29,600	33,400	29,300
3. 人間力の向上・発揮 - 教育・文化・科学技術、IT （港湾における情報システムの高度化）	400	1,900	1,900
4. 公平で安心な高齢化社会・少子化対策 （少子・高齢化社会を支える安定した海上輸送サービスの提供）	13,600	15,600	12,500
5. その他 （地域生活基盤の整備）	55,100	66,300	66,700
合 計	294,400	338,100	308,900

3. 海上保安庁関係

事 項	平成15年度 政 府 案	平成15年度 概 算 要 求	平成14年度 予 算
合 計	168,909	183,629	168,216
うち、			
<ul style="list-style-type: none"> 不審船事案対応能力の強化 航路標識整備事業 	13,751 5,879	21,407 6,076	6,560 6,264

〔資料1 4〕 外航海運関係 財政投融資制度

貿易物資安定供給（変更箇所は下線部分）

対 象 事 業	平成14年度 融資基準		平成15年度 融資基準	
	金 利	融 資 比 率	金 利	融 資 比 率
1. 海上輸送基盤施設 外航船舶 <ul style="list-style-type: none"> 下記以外の外航船舶 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Ⅲ 政策金利Ⅲ 政策金利Ⅲ	40% 50% 「弾力的な対応」	政策金利Ⅲ 政策金利Ⅲ 政策金利Ⅲ	40% 50% 「弾力的な対応」
2. 海上輸送関連物流施設 <ul style="list-style-type: none"> 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（臨港地区に限る） 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 政策金利Ⅰ 政策金利Ⅰ 政策金利Ⅰ 政策金利Ⅱ 政策金利Ⅲ	40% 40% 40% 40% 40% 40%	政策金利Ⅰ 政策金利Ⅰ 政策金利Ⅰ 政策金利Ⅰ 政策金利Ⅱ 政策金利Ⅱ	40% 40% 40% 40% 40% 40%

2003年1月現在の金利は下表のとおり（原則として金利は毎月初に見直し）

LNG船、二重構造タンカー、超省力化船かつ基幹輸入物資輸送船舶については、「弾力的な対応を行う」され、実質的な融資比率は60%。

2003年1月現在の金利体系（元金均等償還の場合）

	貸付期間10年 （うち据置3年）	貸付期間15年 （うち据置3年）	貸付期間20年 （うち据置3年）
政策金利Ⅰ	1.50%	1.85%	2.10%
政策金利Ⅱ	1.40%	1.75%	2.00%
政策金利Ⅲ	1.30%	1.65%	1.90%

1・4 海運関係分野の規制緩和の一層の推進(構造改革特区を含む)

1. 規制緩和問題への対応

当協会は、平成14年10月31日、扇千景国土交通大臣および石原伸晃行政改革担当・規制改革担当大臣に対し、19項目からなる規制緩和要望を提出した(資料1 5)。これは、平成13年3月30日に閣議決定された「規制改革推進3か年計画」の平成14年度末改定への意見反映を目的としたものである。

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

当協会は、政府の「規制緩和推進計画」がスタートした平成7年より、国土交通大臣(当時は運輸大臣)および政府の規制緩和推進母体に対し、会員各社から要望のあった海運関係の規制緩和要望を行っており、

これまでに多くの項目について改善措置が講じられてきている。

特に多くの省庁にまたがる事項である港湾における輸出手続き等のワンストップサービスについて、平成15年度の出来るだけ早い時期に運用開始することとされたなど、着実に成果が実ってきている。

しかし依然として措置されていないもの、もしくは措置不十分なものもあるため、今回改めて会員各社に意見照会し、要望事項を取りまとめたものである。なお、19項目のうち日本経団連経由での要望が有効と思われる「船員保険の被保険者資格の見直し」等の4項目については、別途、日本経団連の規制緩和要望項目を通じても要望を行なっている(資料1 6参照)。

当協会は要望書提出後、関係当局と精力的に交渉を行い、その進捗(各省庁からの回答)は、資料1 7(平成15年5月、内閣府公表)のとおりである。

当協会は、今後も海運業の健全なる発展に向け、規制の廃止・緩和が実現されるよう鋭意努力していく。

〔資料1 5〕

海運関係規制緩和要望項目

平成14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 外貨埠頭公社の埠頭等貸付料の適正化
原価主義に基づく料金の妥当性の検証および荷動きの実態や公共埠頭料金との格差等を勘案した、より弾力的で国際競争力のある料金設定とすること。
- ③ 港湾運送事業の更なる規制緩和
平成12年11月に施行された改正港湾運送事業法で対象とされた主要9港以外の規制緩和についても、特定港湾の指定拡大を含め、継続的な検討が必要である。

④ 港湾・輸出手続き等の一層の簡素化

現在、港湾・輸出手続きに関係する各省庁により、港湾・輸出手続きのワンストップサービス実現に向けた作業が進められているところであるが、これら電子化を進める作業にあたっては、全ての申請手続きについて、ゼロベースで見直しを行うとともに、関係官公庁によるデータの共有化を可能とするよう関連法制度の整備に努めるべきである。

即ち、全ての関連手続を対象として、申請の必要性が失われたもの、申請の中で削除できる項目、さらに省庁間に共通する項目の標準化、統一化できるものを抽出した上で、申請手続を徹底的に削減・簡素化するとともに、関係官公庁によるデータの共有化を図り、提出が義務付けられている各種統計資料を抜本的に見直すよう要望する。(具体的な要望項目は別紙参照)

2. 船員保険の被保険者資格の見直し

日本籍船を所有または裸用船することができなくなった事業主が雇用する船員は、原則として船員法に規定する船

員ではなくなるため、船員保険の被保険者資格を失う。現在は1年以内に当該事業主が日本船を所有する旨の確約書を提出することにより資格継続を可能とする措置が講じられていることは承知しているが、本特例は最長で2年半を限度としている。

当方の要望は、特例によらない抜本的な解決である。解決方法としては、船員保険法の適用に係る船員法上の船員の範囲の見直し、船員保険法の特別加入制度の創設、あるいは、有料の労務供給事業を船員職業安定法上で認め、同事業を営む事業主の雇用する船員については外国籍船に雇い入れされる場合も含めて船員保険の被保険者資格を付与する方法(船員職業紹介事業等の許可の要望とも関連する)などが考えられる。

関係当局より、日本籍船の有無にかかわらず雇用船員が船員保険の適用が受けられる方策について検討を進める旨の意向が示されているが、未だ検討には至っていない。早急に船員保険の被保険者資格の継続措置を実現すべきである。

3. 船員職業紹介事業等の許可

本年7月15日、「船員職業紹介等研究会」において「船員労務供給事業及び船員職業紹介事業に係る規制改革のあり方に関する報告」が取りまとめられた。船員労務供給事業に係る規制改革については、船員の雇用の安定と労働保護を図りつつ、民間における船員派遣事業の制度化を行う等船員労働力の適正かつ円滑な移動の仕組みを作ることが適当との結論が得られている。

についてはこの結論、ならびにILO条約(179号)採択の趣旨と陸上における労働者派遣事業、職業紹介事業の自由化の現状を踏まえ、船員についての労務供給事業等についても自由化が図られるよう、制度設計を早急に行い、速やかな実行をお願いしたい。

II. 実務上改善を要する項目

船舶無線関係

4. 三級海上無線通信士認定講習に必要な実歴要件の緩和

第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の資格取得後3年の実歴が必要とされている。しかしながら、現在の配乗形態では3年の実歴を取得するには5年間を要することからこの実歴を短縮する必要がある。

5. 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、講習時間の軽減を要望しており、平成14年6月に総務省より10時間程度の短縮の方向が示されているが、平成14年10月1日現在その具体的なスケジュール・内容は示されていない。第三級海上無線通信士認定講習の英語に係る講習時間短縮を早期に実現する必要がある。

6. インマルサット船舶地球局の免許人指定の見直し

無線局管理(インマルサット船舶地球局、海岸地球局)は同一の免許人が行うことが適切として、船舶地球局の免許人はKDDIとなっている。しかしながら、船舶地球局はGMDSS設備として搭載が義務付けられるものであり、運航管理者が当該設備を所有し、無線従事者の配置を含め実質的に管理している。KDDIが免許人となり運航管理者と主官庁との間に入ることで手続きが煩雑となる面もあることから、義務船舶局に併設される船舶地球局の設備は、船舶局の一无線設備とし、船舶の運航管理者を免許人とするよう見直すべきである。

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

港湾・海務関係

7. 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

浦賀水道航路および伊良湖水道航路では航行安全指導によって夜間入出域が制限されており(日出1時間前から日没までの間に航路に入る)当該船舶の本邦パース着岸可能時間は、概ね日出から日没3時間前となっている。入湾について制限を撤廃することによって、パースにおける日出に合わせた船舶の入港が可能となり、現在湾口付近で時間調整のために行われているドリフティング等による付近航行船舶の安全航行に与える影響の緩和と物流の効率化につながる。また、本邦パース離岸可能時間は概ね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。

パ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。

8. 瀬戸内海における危険物積載船を除く巨大船への航行制限の緩和

備讃瀬戸東、北、南航路および水島航路等においては、巨大船に対し昼間に航行するよう制限している。浦賀水道航路や伊良湖水道航路では夜間航行は制限されておらず、上記航路においても、航行制限の見直しをするべきである。

9. ねずみ族駆除免除検査証書の有効期間の延長

国際条約(International Health Regulation)では標記証書の有効期間を6ヵ月とし、さらに1ヵ月延長の採用を各国政府の裁量に委ねている。わが国では当該1ヵ月延長を認めておらず、外国政府が発給した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。

10. 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、無線検査制度の適用を受けられず、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、本邦港湾まで概ね4日程度で到着するため検査錨地において検査を受けなければならない。コンテナ船の効率的運航を阻害する。フィリピン同様中国も汚染地域に指定されているが無線検査は適用されており、マニラ港出港船についても同様の措置が必要。

11. 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こと等から、航海距離が長くなり、その分多くの時間と燃料を必要とするなど内航海運の運航効率を低下させている。

船舶安全法関係では、内航船舶の設備・構造も近代化され、安全性も向上していることとして、直線航行が可能な所謂「限定近海船」が措置されている。(但し、本州～沖縄航路の一部においては「近海海域」が存在するため、沿海資格船舶での航海ができない。)

しかし、船舶職員の配乗(人数・資格)については、船舶安全法上の限定近海区域のような区分がないため、船舶安全法に定める航行区域での航海が出来ない。

これは内航船舶の運航に関するハード面(設備・構造等)とソフト面(船員配乗)の整合が取れていない結果であり、実態としては機能していないと言わざるを得ない。

今後、モーダルシフト推進の観点からも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見直す必要がある。

水先関係

12. 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。しかしながら、当該船長が期間よう船された外国籍船に乗り組む場合には免除されない。日本人船長の乗り組むこれら外国籍いわゆる 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

13. 船舶不稼働損失保険の海外付保の自由化

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

14. 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。

15. 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

16. 日本籍船の登記・登録、海外譲渡、登録抹消に係る手続きの簡素化

① 日本籍船の登記・登録の一元化

日本籍船の登記・登録は、二元的制度の下で手続きが複雑になっている。船舶の登録抹消時においては管海官庁から登記所への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 船舶原簿と船舶登記簿の変更手続きの一元化

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

③ 国際船舶を海外譲渡する際に提出する書類の見直し

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

訳の添付を不要とすること。

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

17. 船舶の建造許可に当たっての手続きの一層の簡素化

OECDにおける造船協定が発効した際に建造許可制度全般の見直しを行い、また、発行前における手続きの簡素化についても検討を行っているとのことであるが、速やかな実行をお願いしたい。

18. 船舶運航事業者の提出する報告書・届出等の簡素化

法律・省令等に基づき、各種報告書・届出等の提出が必要とされている。近年、一部簡素化されてきているが、依然として他の報告等のデータとの共有化が可能と思われるもの等がある。現在、簡素化可能な書類・項目の抽出、確定後、省令改正等の担保措置についてスケジュール等を調整予定とのことであるが、速やかな実行をお願いしたい。

19. 公用航海日誌の記載方法の弾力化

公用航海日誌の記載については、平成14年5月に国土交通省より外国語による記載を認める旨の方向が示され、これに伴う改正船員法施行規則の施行が平成14年6月から予定されていた。

しかしながら、平成14年10月1日現在同施行規則は公布・施行されていないことから、公用航海日誌の外国語による記載を早期に実現する必要がある。

また、同改正施行規則では記載事項の削減や書式そのものの変更が予定されていないことから、引き続きこれらの措置が必要である。

以 上

〔別 紙〕

輸出入・港湾諸手続き全般の一層の簡素化に関する具体的内容

1. 港湾諸手続きの簡素化関連

① 現行の港湾・輸出入諸手続き全ての見直し

- 各種手続きの改廃に向けた検討
- 申請書類の徹底した簡素化
- 従来への慣行等の見直し（現物主義の廃止、簡易申告制度の抜本的改善、事後申告の検討等）

② 入出港時に提出する各種書類の徹底した簡素化と EDI 化・ペーパーレス化

- NACCS データの有効活用による船社等に課されている港湾統計等の申告義務の免除あるいは廃止

- 申請データや各種統計資料の関係官公庁による共有化

- EDI 対象メッセージの統一及び各コードの標準化
- システム使用料のミニマイズ化等、申請者の負担軽減

2. 輸入手続きの簡素化

① 通関関係

- CSC プレート付輸入（非マル関）コンテナの輸送機器としての無条件通関許可または無期限免税一時輸入の承認

1 海 運 政 策

- 海上コンテナの内貨の輸送禁止（2回以上）の緩和または廃止
- 免税コンテナの再輸出期間の延長
- 同再輸出期間延長申請提出義務の廃止または許可期間延長
- 空荷で輸入されたコンテナ（非マル関）の空荷での

- 再輸出に対する免税措置の拡大
- フラットベッドコンテナの輸出入貨物の容器輸出入（納税）申告義務の廃止
- ② 植検関係
 - 植検対象貨、内航船接続時の積替届の廃止

以 上

〔資料1 6〕

規制撤廃・緩和要望事項について（日本経団連経由での要望項目）

平成14年7月5日

（社）日本船主協会

船員保険の被保険者資格の見直し

現状と要望

日本籍船を所有または裸用船することができなくなった事業主が雇用する船員は、原則として船員法に規定する船員ではなくなるため、船員保険の被保険者資格を失う。現在は1年以内に当該事業主が日本船を所有する旨の確約書を提出することにより資格継続を可能とする措置が講じられていることは承知しているが、本特例は最長で2年半を限度としている。

当方の要望は、特例によらない抜本的な解決である。解決方法としては、船員保険法の適用に係る船員法上の船員の範囲の見直し、船員保険法の特別加入制度の創設、あるいは、有料の労務供給事業を船員職業安定法上で認め、同事業を営む事業主の雇用する船員については外国籍船に雇い入れされる場合も含めて船員保険の被保険者資格を付与方法（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。

関係当局より、日本籍船の有無にかかわらず雇用船員が船員保険の適用が受けられる方策について検討を進める旨の意向が示されているが、未だ検討には至っていない。早急に船員保険の被保険者資格の継続措置を実現すべきである。

関係法令 船員法第1条 船員保険法第17条、第18条
および第19条

所管官庁 国土交通省、厚生労働省、社会保険庁

船員職業紹介事業等の許可

現状と要望

現在「船員職業紹介等研究会」において、民間による船員派遣事業の自由化等について検討が行われている。関係当局からは、許可制による民間による船員派遣業の創設が示されており、本年7月中に最終的な取りまとめが行われる予定であるが、速やかな実行をお願いしたい。

ILO条約（179号）採択の趣旨と陸上における労働者派遣

事業、職業紹介事業の自由化の現状を踏まえ、船員についての労務供給事業、職業紹介事業についても自由化が図られるよう、早急に船員職業安定法を改正すべきである。

関係法令 船員職業安定法第33条～第42条（船員職業紹介事業）

船員職業安定法第53条～第56条（船員労務供給事業）

所管官庁 国土交通省

港湾・輸出入手続き等の一層の簡素化

現状と要望

現在、港湾・輸出入手続きに関係する各省庁により、港湾・輸出入手続きのワンストップ・サービス実現に向けた作業が進められているところであるが、これら電子化を進める作業にあたっては、全ての申請手続きについて、ゼロベースで見直しを行うとともに、関係官公庁によるデータの共有化を可能とするよう関連法制度の整備に努めるべきである。

即ち、全ての関連手続きを対象として、申請の必要性が失われたもの、申請の中で削除できる項目、さらに省庁間に共通する項目の標準化、統一化できるものを抽出した上で、申請手続きを徹底的に削減・簡素化するよう要望する。

関係法令 関税法、電子情報処理組織による関税手続の特例に関する法律、

コンテナ特例法、出入国管理及び難民認定法等

所管官庁 国土交通省、財務省、法務省、厚生労働省、地方自治体等

航海実歴認定を受けた船長の乗組む全ての船舶に対する強制水先の免除

現状と要望

現在、航海実歴認定を受けている船長（省令で定められた回数以上、当該水域における航海に従事したと地方運輸

局長が認めた船長)は、日本船舶およ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。しかしながら、当該船長が期間よう船された外国籍船に乗組む場合には免除されない。

日本人船長の乗組むこれら外国籍船いわゆる 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組む船舶については、船舶の国籍によらず強制水先を免除すべきである。

関係法令 水先法第13条

所管官庁 国土交通省

以 上

〔資料1 7〕

海運関係規制緩和と要望の進捗状況(各省庁からの回答)

平成15年5月

内閣府公表

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

- 回答無し 引き続き要望していく

② 外貿埠頭公社の埠頭等貸付料の適正化

- その他(国土交通省港湾局管理課)

(説明)

公社埠頭の貸付料は、埠頭公社と船社等との間で結ぶ岸壁等賃貸借契約による民間契約で決定されている。しかし公社が原価を上回る貸付料を設定することは、公益法人の本来の目的を逸脱するばかりか、船社等の経営を不当に圧迫する虞がある。また、原価を大きく下回る貸付料を設定することは、公社の経営を危うくし、貸付金の償還に支障をきたす虞がある。そのため、国土交通大臣に届出られた貸付料については、変更命令が担保されているところであり、当該料金の算定基準が定められているところである。

③ 港湾運送事業の更なる規制緩和

- 具体的措置の検討中(国土交通省海事局港運課)

(説明)

主要9港以外の地方港の規制緩和については、「規制改革推進三か年計画(改定)」において、平成14年度に検討を開始し平成15年度中に結論を得ることとされており、国土交通省としては、現在、港運事業者、労働組合、港湾管理者、船社、荷主等の関係者からの意見聴取、先行実施した主要9港の規制緩和の影響、地方港の実態等の把握に努めているところ。

④ 港湾・輸出入手続き等の一層の簡素化

- 措置予定(国土交通省政策統括官付政策調整官付・

港湾局環境/技術課、海上保安庁航行安全課、共管：法務省、財務省、厚生労働省、農林水産省、経済産業省)

(説明)

① 輸出入・港湾関連手続のシングルウィンドウ化については、平成15年7月中を目標にこれを実現することとしており、関係府省と連携、協力しつつ、現在、鋭意システム開発作業を進めているところである。

② シングルウィンドウ化により、複数の官庁で共通する手続については同時に送信することが可能となる(入・出港届等)。また、各省庁がそれぞれ求めている手続の申請時においても、既に入力した情報を参照することで、申請書類作成の際、重複入力を回避することが可能となる。

③ また、手続の徹底した見直しについては、今後とも、各種手続の必要性を逐次検討し、その見直しが必要なものについては、適宜、措置していくこととしているところである。

なお、港湾統計調査において港湾管理者へ提出が義務付けられている外貿貨物の情報については、NACCSデータを活用すべく当省で実証実験を行っているところであり、できるだけ早期に実運用を開始する予定である。

2. 船員保険の被保険者資格の見直し

- その他(厚生労働省保険局保険課、国土交通省海事局船員政策課・船員労働環境課)

(説明)

平成8年の運輸省通達により、やむを得ない事由により一時的に日本船を所有できなくなった船舶所有者に雇用されている者であって、一定の条件を満たした者については、地方運輸局長等の認定により、最長2年半の間、特例的に船員法上の船員として取り扱うこととされている。

1 海 運 政 策

その後、船員職業安定法の改正により措置すべく対応が進められている。

3．船員職業紹介事業等の許可

- 具体的措置の検討中（国土交通省海事局船員政策課）
（説明）

船員職業紹介事業等の民間参入については、平成14年7月、船員職業紹介等研究会（今後の船員職業紹介等のあり方を検討するため、官学労使で構成）において基本的な方向性が示されたが、一部合意を得られなかった事項もあるため、当該事項について関係者間において検討を行っているところである。

その後、船員職業安定法の改正により措置すべく対応が進められている。

II．実務上改善を要する項目

船舶無線関係

4．三級海上無線通信士認定講習に必要な実歴要件の緩和

- 措置困難（総務省総合通信基盤局電波部電波政策課）
（説明）

第三級海上無線通信士の認定講習の受講に必要な業務経歴の要件は、第三級海上無線通信士の資格に必要とされているレベルと第一級海上特殊無線技士の資格のレベル差を勘案して定められており、3年間の業務経歴は現行の時間数で講習を実施するためには不可欠である。なお、業務経歴が無い場合には、無線従事者養成課程を受講することにより免許を取得する方法がある。

5．三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

- 措置予定（総務省総合通信基盤局電波部電波政策課）
（説明）

海技士の資格取得時に行われる英語の履修内容と比較検討したところ、上級の海技士（航海）を対象として行われる英語の内容の一部が共通しているとの結論を得たことから、10時間程度の時間短縮を行うこととし、今後、改正に向けての作業を行い、平成14年度中に措置を予定。）

6．インマルサット船舶地球局の免許人指定の見直し

- 措置困難（総務省総合通信基盤局電波部衛星移動通信課）
（説明）

インマルサット船舶地球局は、回線の設定等が電気

通信事業者所有の海岸地球局により管理されており、船舶地球局と海岸地球局は技術的に一体性が強く、無線局管理は同一の免許人の責任において行うことが適切である。なお、運航管理者と免許人が異なることによる手続きの煩雑さについては、免許人から運航管理者に対して余裕をもった免許状の手交ができるよう、これらに要する期間を考慮した事務処理を行うことによりその軽減を図っており、また、免許人と運航管理者との間においても、無線局検査の立会いを免許人から運航管理者に委託することにより、経済的な負担の軽減も図ってきているところである。）

港湾・海務関係

7．2万5千総トン以上の液化ガスタンカーに対する海上交通安全法に基づく東京湾、伊勢湾への夜間入出域制限の緩和について

- 措置するか否かを含めて検討中（海上保安庁警備救難部航行安全課）
（説明）

平成13年度、学識経験者、海事関係者等の参加を得た検討会を開催し、当該制限の緩和の可能性について基礎的な検討を実施した。現在、東京湾及び伊勢湾について、新たに地元漁業関係者等の参加を得た各々の委員会を開催しており、当該制限の緩和の可能性について検討中である。

8．瀬戸内海における危険物積載船を除く巨大船への航行制限の緩和

- 措置するか否かを含めて検討中（海上保安庁警備救難部航行安全課）
（説明）

平成13年度、学識経験者、海事関係者等の参加を得た検討会を開催し、当該制限の緩和の可能性について基礎的な検討を実施した。現在、基礎的な検討結果を踏まえ、瀬戸内海における夜間操業実態等の問題点の整理を行い、今後、地元漁業関係者等を交え当該制限の緩和の可能性についての検討を行う予定である。

9．ねずみ族駆除免除検査証書の有効期間の延長

- 措置するか否かを含めて検討中（厚生労働省健康局結核感染症課、医薬局食品保健部企画課検疫所業務管理室）
（説明）

国際間のペストの伝播を防止するため、WHO が定め

た国際保健規則(IHR)により、国際通行を行う船舶は、ねずみ族が存続しない状態の維持又は定期的な駆除を行い、その証明を保健官署により受けることとなっている。この証明書の有効期間が6ヶ月と定められているが、ねずみ族の駆除又は検査を他の承認港で実施することによって容易化されると思われる場合に限り特例的に、有効期間を1ヶ月延長することができることと規定されている。我が国に入港する船舶が保有するねずみ族駆除証明書又は駆除免除証明書については、検疫法により有効期間が6ヶ月のもののみを認めているが、現在、ねずみ族の駆除等に関する証明書の延長を含め、WHOにおいて国際保健規則の全面的見直しが行われており、その結果を踏まえ、検疫法の見直しを検討することとしている。

10. マニラ港出港船に対する無線検疫の実施

- 具体的措置の検討中(厚生労働省健康局結核感染症課、医薬局食品保健部企画課検疫所業務管理室)

(説明)

検疫法第4条等により、日本の港に入港する外国を発航した船舶の長は、船舶を検疫区域に入れ検疫を受けなければならない。しかし、同法第17条第2項により検疫所長に一定事項を通報した上で、病原体が国内に侵入するおそれがないと認められたときは、検疫区域での検疫を受けることなく入港することができる(無線検疫)。しかしながら、無線検疫手続大綱第2の2の(1)により、検疫感染症の汚染地域をもつ国を発航し、当該感染症の潜伏期間を考慮した一定期間内(コレラは5日以内)に入港する場合は、無線検疫は適用されないこととなっている。いずれにせよ、近年、船舶の衛生状態が向上し、乗組員等にも衛生思想が普及したことから、今後、無線検疫の運用のあり方について検討していくこととしている。

11. 内航船舶(沿海船)の航行可能領域の拡大

- 措置するか否かを含め検討中(国土交通省海事局安全基準課・海技資格課)

(説明)

沿海区域については、平成8年に沿海区域の凹入部のうち拡大可能な海域について一部拡大を行っている。また、船舶の大型化、航海機器等の発達等に対応して、航行水域が近海区域のうち主要内航航路を包含する区域(最も遠いところで距岸100海里程度)に限定される船舶を限定近海船として、近海船よりも緩和された基

準を設定しており、船舶の所要施設については平成7年7月(貨物船)及び平成10年7月(旅客船)に、また、船舶の積載量に係る満載喫水線については平成13年10月に、技術基準を設定した。船舶職員の配乗については、船舶の航行区域毎に、航行安全の確保を図る観点から、航行実態等を勘案して、乗組み基準を定めている。現在、内航貨物船にかかる船員の乗組み体制の見直しを「内航船乗組み制度検討会」において検討しているところである。同検討会においては、ご要望の趣旨も含めて、乗組み基準全般についての検討を行っており、平成15年度中に検討を終える予定である。

水先関係

12. 航海実歴認定を受けた船長の乗り組む全ての船舶に対する強制水先の免除

- 措置困難(国土交通省海事局海技資格課)

(説明)

日本籍船については、船長以外にも、我が国の海事法令や日本語などに精通した船員が、我が国の法制度に則って、確実に乗組み、定められた方法・体制で航海当直を実施しており、このため、こうした我が国の法制度に基づく船舶全体の安全運航体制を基礎とした上で、一定の要件を満たす船長が乗組んでいる場合には水先の免除を認めている。一方、外国籍船については強制水先の免除措置がないが、そもそも、外国籍船については、船員の配乗・管理等、全て我が国の法制対象外であり、このため、日本籍船と異なり、我が国の海事法令や日本語などに精通した船員が確実に乗組んでいるとは言えず、船舶の運航体制全体での安全確保に制度的保証がない。国際的にも船長の航海実歴による強制水先の免除を認めている例はない。従って、外国籍船に対しては、強制水先を免除することは困難である。

保険関係

13. 船舶不稼働損失保険の海外付保の自由化

- 回答無し 引き続き要望していく

客船関係

14. マルシップ外航客船の外国人乗組員の上陸許可期間の延長

- 措置済み(法務省入国管理局入国在留課)

(説明)

乗員上陸許可制度は、入管法第16条において、外国

1 海 運 政 策

人乗員が船舶等の乗換え、乗組み、休養、買い物、その他これらに類似する目的をもって15日を超えない範囲内で上陸を希望する場合に許可されると定められているところ、「マルシップ外航客船の外国人乗組員の乗員上陸許可」については、国土交通省からの弾力的な運用に関する申し入れを踏まえ、運用しており、個々の事情を斟酌した上で許可を行っている。

当方は措置済みと了解していない。

15. 日本籍船でのカジノの自由化

- 措置困難（法務省刑事局公安課）

（説明）

いずれかの省庁において、カジノを法制化する法律を立案することとなれば、その内容について、当省が、個別に、当該省庁との協議に応じる用意はある。

その他

16. 日本籍船の登記・登録、海外譲渡、登録抹消等に係る手続きの簡素化

- ① 日本籍船の登記・登録の一元化

- 具体的措置の検討中（国土交通省海事局検査速度登録測定室、共管：法務省）

（説明）

事務の一元化までの間、国民の負担を出来る限り軽減するための制度として、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、管海官庁から囑託による変更登記の制度（囑託制度）を採用する方向で、その具体的方法を検討中である。

- ② 船舶原簿と船舶登記簿の変更手続きの一元化

- 具体的措置の検討中（国土交通省海事局検査速度登録測定室）

（説明）

事務の一元化までの間、国民の負担を出来る限り軽減するための制度として、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、管海官庁から囑託による変更登記の制度（囑託制度）を採用する方向で、その具体的方法を検討中である。

- ③ 国際船舶を海外譲渡する際に提出する書類の見直し

- 具体的措置の検討中（国土交通省海事局検査速度登録測定室）

（説明）

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。

17. 船舶の建造許可に当たっての手続きの一層の簡素化

- 平成15年度初頭に措置予定（国土交通省海事局造船課）
- （説明）

規制緩和推進3カ年計画において、商業的造船業における正常な競争条件に関する協定の発効後、可及的速やかに臨時船舶建造調整法の改廃を含む建造許可制度の抜本的見直しを行うこととしているところ、平成14年12月より新たな協定の策定に向けた外交交渉が開始されているが、現在、同協定発効前における手続きの簡素化について、平成15年度初頭の実施を目標として検討を行っているところである

18. 船舶運航事業者の提出する報告書・届出等の簡素化

- 具体的措置の検討中（国土交通省海事局外航課・海事産業課）

（説明）

簡素化可能な書類・項目の個別具体的な抽出に当たり、新たな要望の提出が予定されているところ、再検討を行っている。

19. 公用航海日誌の記載方法の弾力化

- 一部措置済み、一部措置するか否かを含め検討中（国土交通省海事局船員労働環境課）

（説明）

① 改正前の船員法施行規則第11条では航海日誌の外国語による記載を明示していなかったため、行政手続上、内容の真正性を容易に確認することができる日本語のみを取扱っていた。そのため、12月11日、船員法施行規則の一部を改正する省令（平成14年国土交通省令第113号）により、航海日誌の外国語による記載が可能である旨を明示することとした。

② 記載事項の削減及び書式そのものの変更については、海運業界から具体的な要望を得られなかったため、引き続き、要望内容を聴取した上で、利便性の向上を目的としてその改正内容の要否について検討する。

以 上

2. 構造改革特区問題への対応

地域の自発性を最大限尊重し、地域の特性に応じて規制緩和等の特例を導入することを目的とした構造改革特区を実現させるため、平成14年7月、小泉総理を本部長とする「構造改革特区推進本部（以下、特区本部）」が設置されるとともに、所要の法律である「構造改革特別区域法案」（以下、特区法案）が、第155回臨時国会にて成立した。

これを受けて、地方公共団体や民間団体からさまざまな提案が寄せられており、当協会としても、政策委

員会を中心に提出の有無の検討を行った。その結果、当協会が念願する諸課題は、特区という地域的枠組みの問題よりも、むしろわが国制度そのものの根幹上の課題が多く、また、特区においては国による税の減免や補助金等、従来型の財政措置を講じないとの基本方針が示されていることから、現時点では特区への提案は行わないこととし、今後、海運界の課題が特区での施策になじむ段階に至った際に改めて検討し、必要に応じ要望することとした。

1・5 TAJIMA 号事件および外国籍船上における犯罪等への対応

1. TAJIMA 号事件の概要、および事件発生直後の当協会の対応

2002年4月7日、台湾沖の公海上を姫路に向け航行中の当協会会員会社が管理するパナマ籍大型原油タンカー「TAJIMA」(148,330総トン、日本人6名、フィリピン人18名乗組)の船上にて、日本人二等航海士が、同乗のフィリピン人船員2名に殺害される事件が発生した。

同事件は、公海上で発生し、かつ、本船の船籍が外国籍（パナマ籍）であるので国内法上わが国は刑事裁判管轄権を有せず、唯一パナマ共和国が本事件の刑事裁判管轄権を有することとなるため、本船が姫路港錨地に停泊した後も、被疑者兩名を引き渡すことができず、本船船長の警察権限により本船内で拘束せざるを得ない異常な事態となった。パナマ共和国からの犯罪人引渡し請求等がわが国に対し行なわれた場合に、わが国の官憲による被疑者の拘禁が可能となるが、この手続きが遅れてたことから、事件発生後相当の日数が経過してもなお、かかる状態が継続することとなり、本船およびその乗組員、被疑者の精神状態・健康状態への重大な悪影響が懸念されるところとなった。

このため当協会では同年4月19日付で法務大臣、外務大臣、国土交通大臣、海上保安庁長官およびパナマ共和国特命全権大使宛に、①緊急の措置として、被疑者を早急に本船から上陸させるとともに、適切かつ厳正な措置を速やかに講ずること、②パナマ籍などの便宜置籍船が既にわが国のみならず、世界の海運業界で基幹船隊となっている実情を踏まえ、公海上の船舶内で犯罪が発生した場合にも迅速かつ的確な対応が図られ、今回のような異常な事態を招来することのないよう立法措置を含む適切なる措置を講ずることについて

強く要請した。しかしながらその後も事態解決にむけての進展が見られないことから、4月25日付および5月8日付で再三にわたり、法務大臣はじめ関係各大臣等宛に被疑者仮上陸の許可の付与について強く要望を行った。

その後、ようやくパナマ政府からわが国政府に対し被疑者2名の仮拘禁の請求がなされたことから、5月15日に至り海上保安庁職員が2名の身柄を船内で拘束、下船し、同日東京高検に引き渡された。

当協会は、今回の事件を教訓として、今後、不幸にも同様の事件が発生した場合には、速やかに厳正かつ的確な措置が講じられるよう必要な法制の整備、関係国との連携強化等について、法務省を始めとする関係政府当局に強く要請していくこととした。

2. 「外国籍船上での犯罪等検討タスクフォース」

当協会は、TAJIMA 号事件で浮き彫りとなった諸問題への対応については、2002年5月22日の常任理事会において、総務委員会(委員長：草刈隆郎日本郵船社長)の下にタスクフォースを設けて検討していくことを決定した。

同タスクフォースは、同年6月25日に設置され、精力的に検討を行い、8月6日、以下のとおり報告書を取りまとめた。

「外国籍船上での犯罪等検討タスクフォース」報告書

2002年 8 月 6 日
(社)日本船主協会

1. タスクフォースの設置

当協会は、4月7日に発生したパナマ籍大型タンカー「TAJIMA号」事件において、同事件が包含する問題は業界全体の問題であるとの認識から、刑事裁判管轄権を有するパナマ政府当局に対して事件の早期解決を要望するとともに、法務大臣を始めとする各関係大臣には被疑者を一刻も早く上陸させる等の措置を講じるよう度重なる要望を行ってきた。

当協会は、同事件で浮き彫りとなった諸問題について、業界としての対応が必要であることから、問題点を整理し今後の対応等を取りまとめるため、5月22日開催の常任理事会の決定に基づき、総務委員会（委員長：草刈隆郎日本郵船社長）の下に「外国籍船上での犯罪等検討タスクフォース」（座長：瀬戸靖雄共栄タンカー社長）を設置した。（タスクフォースメンバーは添付1参照）

2. タスクフォース会合の開催

5月30日の準備会合を経て、6月～8月にかけて計3回の会合を開催し、検討項目のとりまとめを行った。

- ・第1回会合 6月25日
- ・第2回会合 7月23日
- ・第3回会合 8月6日

3. TAJIMA号事件の概要

(1) TAJIMA号事件の概要

TAJIMA号事件の概要は添付2のとおりである。

(2) TAJIMA号事件の問題点

TAJIMA号事件が、公海上の外国（パナマ）籍船上で発生した、外国（フィリピン）人による邦人殺害事件であったことから、わが国刑法等の適用がなく、刑事裁判権を有するのは船籍国であるパナマだけであり、パナマからの要請がない限り、わが国当局による被疑者の拘禁等の措置が取れなかった。したがって、パナマからの要請に基づく拘禁までの間の被疑者の上陸は認められなかった。

これにより、本船がわが国領海内にありながら、4月12日の姫路港入港後、海上保安官が下船した4月14日から1ヶ月以上経過した5月15日に被疑者が下船するまで、民間人が被疑者を拘束・監視するという異常な事態となった。

4. 関連情報の収集・整理

- (1) 公海・領海における刑事裁判権に係る事例
過去に発生した船内の傷害事件等として数件の事例がある。

事件の概要は添付3参照。

(2) 諸外国の関連法制等

主要海運国、主要船員供給国の法制について調査した。結果は以下のとおり。

- ① 主要海運国の公海上の外国籍船における自国民に対する外国人による殺人等犯罪についての刑事管轄権の有無

英 国	無	オ ラ ン ダ	原則無
米 国	有	ノ ル ウ ェ ー	原則有
フ ラ ン ス	有	カ ナ ダ	有
ド イ ツ	有	韓 国	原則有
イ タ リ ア	有		

- ② 主要船員供給国における自国民による殺人等犯罪に関する国外犯規定の有無

フィリピン	無
中 国	有
インドネシア	有
ベトナム	有
ミャンマー	無

5. 政府における検討会

政府においても「日本関係外国籍船内における犯罪に関する諸問題検討会」（国土交通省、海上保安庁、法務省および外務省により構成）が設置され、6月～7月の間に4回の会合を開催、課題の整理を行った。7月8日の第2回会合には瀬戸座長が出席し、当協会の要望等を説明（瀬戸座長の発言骨子については添付4参照）するとともに、意見交換を行った。

6. 今後の対策について

- (1) 問題の解決に向けた関係方面への働きかけ等について

問題の解決に向けて、以下の整理に基づき、関係行政機関への要請その他関係方面への働きかけ等を行うこととする。なお、これらの対策についてはその実施について今後官民の関係者間でフォローアップしていくことが必要である。

- (2) 船内犯罪等防止のためのガイドラインの策定
船内犯罪等防止に関しては、各社毎の指針等に基

	問 題 点 等	働 き かけ 内 容 等	働 き かけ 先
I 緊急要望項目	被疑者が長期間船内に拘束されたこと(わが国法制上、管轄国からの要請がなければ被疑者を上陸させられない)	被疑者を速やかに上陸させるための措置	法務省
	船内において民間人による被疑者の拘束・監視を余儀なくされたこと(海上保安庁法上、船内の安寧を確保するための活動は行えるが、被疑者の拘束・拘禁はできない)	被疑者上陸までの間、わが国当局による被疑者の拘束・監視	海上保安庁 法務省
	TAJIMA 号事件では、被疑者以外の外国人船員の上陸までに本船入港から 1 週間を要した	被疑者以外の外国人船員への速やかな上陸許可の付与(船員の人權保護の見地からも必要)	法務省
II 現行法制下での手続きの迅速化等(事件の速やかな解決のために)	(TAJIMA 号事件では比較的速やかな対応がなされた。)	事件発生後、船内保安維持のための速やかな措置	海上保安庁
	(TAJIMA 号事件では比較的速やかな対応がなされた。)	事件発生後、速やかに管轄国を確認し、管轄国からわが国に対して速やかな捜査共助要請、被疑者の拘禁要請がなされるような措置	外務省
	(TAJIMA 号事件では比較的速やかな対応がなされた。)	管轄国からの捜査共助要請後、速やかな捜査共助	海上保安庁
	パナマにおける手続きに時間を要した	① パナマに対し、手続きの迅速化を要請 ② 関係国との犯罪人引渡条約の早期締結	① 外務省、国土交通省経由 ② 直接パナマ 外務省、法務省
III 中長期的課題	日本人が殺害される事件でありながら、公海上の外国籍船上で発生したため、わが国に刑事管轄権がない	刑法の改正等関係国内法令整備	法務省
	わが国当局が被疑者を一時的にも拘束等できない(わが国法制上、管轄国からの要請がなければ被疑者を拘禁等できない)	IMO において航空における東京条約のような、到着地国が一定期間被疑者を拘束できる条約等の整備とわが国による批准	国土交通省、外務省 他
	フィリピンには国外犯を処罰する国内法がない	フィリピン等に対する国内法制整備の要請	① 外務省、国土交通省経由 ② 直接フィリピン
IV 関係方面とのネットワーク構築等	関係省庁等との連絡体制を整備するとともに、フィリピンなどの船員供給国、パナマなどの船籍国との連携を強化する	関係省庁、船籍国(パナマ)、船員供給国(フィリピン)、国内関係団体(全日本海員組合等)等	

づき運用を行っているところであるが、当タスクフォースとしてガイドラインを策定した。(添付 5 参照)
会員船社はじめ関係先に周知し、利用してもらうこととしている。

(3) その他

船籍国の選定にあたっては、今後、当該国の法制

や事件への迅速な対応力なども要素の一つとして勘案することが必要ではないと思われる。(日本関係船社の大宗が籍を置くパナマへの置籍についても、他国との比較において、今一度レビューしてみる必要がある。)

以 上

添付 1 「外国籍船上での犯罪等検討タスクフォース」メンバーリスト(順不同)

座 長	瀬戸 靖雄	共栄タンカー	取締役社長(当協会理事)
メンバー	阪田 裕一	阿部・阪田法律事務所	弁護士(法規専門委員)
	杉浦 哲	日本郵船	企画グループグループ長代理(政策幹事)
	兵頭 康	商船三井	経営企画部副部長(政策幹事)
	新井 清和	川崎汽船	経営企画グループ課長(政策幹事)
	溝下 和正	商船三井	総務部副部長(法規専門委員)
	早坂 剛	川崎汽船	総務・人事グループ法務チーム長(法規専門委員)
	入来院隆昭	日本郵船	法務保険グループ法規チーム長(法規専門委員)
	頼成 功	商船三井	海務部副部長(海務幹事)
	喜多祐次郎	日本郵船	安全環境グループ危機管理チーム長(海務幹事関係)
	中原 賢	川崎汽船	船員グループ国際船員チーム長(労務幹事)

1 海 運 政 策

(東海林 明： 中原氏の前任者)

オブザーバー 川越 和雄 共栄タンカー 常務取締役

稲木 秀邦 新日本石油タンカー 海務部副部長／グループ長

大滝 光一 川崎汽船経営企画グループ政策担当部長 (船協会長秘書)

添付2 TAJIMA号事件の概要 (2002年)

- 4月7日 台湾沖公海上を航行中のパナマ籍大型タンカー TAJIMA号船内でフィリピン人船員2名により、日本人二等航海士が殺害される事件が発生。
- 4月8日 日本船の要請に基づき、船内保安維持のため、海上保安庁職員が本船に乗船。
- 4月12日 日本船、姫路港入港。
- 同日 パナマ政府より外交ルートを通じて国際捜査共助の要請。
- 4月14日 海上保安官全員下船。船長指揮のもと、民間人による被疑者の拘束・監視が始まる (~ 5月15日)
- 4月19日 被疑者を除くフィリピン人船員に上陸許可。

<ul style="list-style-type: none"> 4月19日 外務省からパナマ大使館に捜査資料送付。 4月27日 パナマ大使館から捜査資料の主要部分を翻訳して本国に送付。 4月30日 翻訳された主要部分が本国に到着。 5月14日 パナマ政府から外務省に対して被疑者2名の仮拘禁の請求。
--

- 5月15日 海上保安官により被疑者2名下船、東京高検に護送。
- 同日 本船、ベルシャ湾に向け出港。
- 6月14日 パナマ政府から外務省に対して、被疑者の引渡請求。
- 6月18日 東京高検から東京高裁に審査の請求。
- 8月12日 東京高裁において審査 (予定)

添付3 公海・領海における刑事裁判権に係る事例

1. 公海上

事件名／発生日・場所	事 件 の 概 要	考 察
<p>① ベスカマー号事件 (ホンジュラス籍マグロ漁船、韓国人船員7人、中国人船員7人、インドネシア人船員10人) 1996年8月2日 公海上 (ハワイ南方沖) 日本領海 (鳥島近海)</p>	<p>中国人船員らが、韓国人船員ら11名を殺害。生き残った船員が反乱船員を魚倉に閉じ込め、一応船内の反乱は鎮圧された。その後、同船は燃料不足による漂流後、日本領海内で救難信号を発生し日本船に見えられた。通報を受けた海上保安庁の巡視船が派遣され、海上保安官が乗船して状況調査・事情聴取を行った。わが国外務省は「わが国に捜査管轄権がないため、韓国政府がホンジュラス政府からの同意を取り付けることを前提条件として、公海上で海保の巡視船より韓国当局の船舶に引き継ぐ」とし、その時点ではホンジュラスの同意は取り付けられていなかったものの、韓国側に引き継がれた。(最終的にはホンジュラスも同意した。また、韓国政府より中国に対しても韓国法に準じて捜査の上、結果を通報する旨連絡を行ったが、中国側から別段の異議の提起はなかった。)</p> <p>なお、事情聴取から韓国側に引き継ぐまでの間、海上保安庁の特殊警備隊員らが同船内で監視警戒にあっていた。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 海洋法98条により、公海上の船舶から救助が必要な旨の通報を受けた場合、救助に赴くことが義務付けられている。また、国内法においても海上保安庁法によって、「人命と財産の救助」は公海上まで及びと解されている。 本事件は外国船舶で発生したもので、乗組員 (加害者) に日本人は含まれていないことから、捜査管轄 (捜査権) をわが国は有していないが、燃料切れによってわが国領海内に漂流してきたのであるから、海上保安庁による海難救助が行われたことは当然の措置である。 <p>詳細不明であるが、公海上にあっても旗国の同意が得られれば、加害者国 (あるいは被害者国) における刑事管轄権等が認められるか?</p>
<p>② E・Bキャリア号事件 (パナマ籍鉱石運搬船、英人船員5人、フィリピン人船員32人、トルコ人船員2人) 1989年8月13日 公海上 (沖縄本島沖)</p>	<p>フィリピン人船員8名が、船内待遇の改善を求め、武器によって英国人士官を脅迫。英国人士官5名は船長室に避難した上で、公海上からインマルサットを通じて直接わが国海上保安庁に救助の要請を行った。</p> <p>海上保安庁では巡視船・航空機を派遣させるとともに、英国及びパナマ大使館、在那覇フィリピン名誉総領事等と連絡をとり、海上保安庁が介入することについて包括的な同意を得た (英国側からは事件処理を要請する口上書の提出があり、パナマからも救助要請があったが、どちらも国際捜査共助の要請ではなかった)。その後同総領事が立ち会っての説得が奏効して暴動は沈静化して和解決した。</p>	<ul style="list-style-type: none"> わが国国内法の手当ての面からは、外国船内の外国人による外国人に対する公海上の事件であるため、刑法・刑事訴訟法をはじめとした国内法の適用はない。 <p>関係国の口上書という形の要請を受けて、海上保安庁法を根拠に介入した。但し、あくまでも救助要請に対するものと思われる。</p>

事件名／発生日・場所	事 件 の 概 要	考 察
③ アキレ・ラウロ号事件 (イタリア籍クルーズ船、 乗員乗客520人) 1985年10月7日 公海上 (エジプト沖)	乗客として乗船していた武装パレスチナゲリラによりアキレ・ラウロ号が乗っ取られ、イスラエルに捕らえられているパレスチナ人50名の釈放要求が行われた(後に人質のユダヤ系米国人1名が殺害された) その後、人質はエジプトで解放されるとともに、犯人はエジプト機でチュニジアへ向けて脱出を図ったが、米軍機によりイタリアの NATO 軍基地に強制着陸させられた。 イタリア当局は乗取り犯を裁判に付すことにした。	• 海洋法101条による「海賊」に該当する場合は、同105条で、いずれの国も逮捕・裁判管轄権を有する。 本件は「海賊」とは認められなかったことから、旗国(イタリア)に裁判管轄権があるとされ、イタリアの裁判所において、一般の国際テロ行為犯罪の場合に準じて、訴追されることとなった。
④ マグダ・マリア号事件 (パナマ籍貨物船) 1886年 オランダ沿岸の公海上	パナマ籍貨物船マグダ・マリア号は、オランダ沿岸の公海上で、海賊放送に従事したことから、オランダ当局に拿捕され、オランダ国内の裁判所に訴追された。 検察側は、同船は公海条約 § 5 の「真正な関係」を欠くことなどから、有効な国籍を有する船舶とはみなしえない、との主張を行った。 しかしながら控訴審では、公海条約はそれぞれの旗国に国旗の掲揚と船舶の登録の条件を独自に定める権限を付与している。特に、国際法の現行形式においては、「真正な関係」の概念は旗国であるパナマに対してのみその管轄権を有効に行使することを義務付けたものである。」とした上で、合法的にパナマの国籍を有する以上オランダ当局による、拿捕・押収を認めなかった。	公海条約 § 5 の「真正な関係」について、「旗国に有効な管轄権の行使を義務付けたものであり、これを根拠に他国が国籍の付与を争うことを認めたものではない」と判断された。

2. 領海内

事件名／発生日・場所	事 件 の 概 要	考 察
① テンベスト号事件 (米国籍貨物船) 1858年8月2日 フランス ルアーブル港	フランス港のルアーブル港に停泊中の米国籍貨物船テンベスト号内で、副船長が二人の船員を死傷させた。 この事件を知った同港停泊中の他の米国籍船の船員が激憤、身の危険を感じた副船長は、フランス当局に出頭した。 当初、フランスの裁判管轄が問題とされたが、結局はフランスに裁判権が認められた。	海洋法条約 § 27第1項(b)では、「犯罪が沿岸国の平和または領海の秩序を乱す性質のものである場合は、沿岸国の刑事裁判権を認めている。 裁判理由では、「沿岸国の平穏を害する」というより、「法秩序の維持のための要請である」とされ、『重大な犯罪(重罪)』については、沿岸国に裁判権があるとしている。
② ウィルデンフス事件 (ベルギー籍貨物船内におけるベルギー人船員同士の殺人) 1997年 米国 ニュージャージー港	ベルギー人船員ウィルデンフスは、米国ニュージャージー港に停泊のベルギー籍貨物船内において、ベルギー人船員を殺人。警察当局は、ウィルデンフスを逮捕するとともに、裁判の承認のため、他の船員2名を拘束した。 これに対し、駐米ベルギー領事は本件は船舶の内部秩序の問題であるとして、両国の領事条約に基づき、身柄の引渡しを求めて提訴した。 最高裁まで争われた裁判の結果、両国に管轄権を認めた上で、「港の平和・平穏に影響を及ぼす重大な犯罪事件は、港を持つ国の裁判権が優先されるべきである。」との決定がなされた。	判決文の中では、沿岸国の平穏の破壊とは、具体的な喧嘩の発生を必要とはしない、とした上で、「船内犯罪が知られると、その重大性ゆえに公的関心を引き起こす犯罪」すなわち、「自己の管轄内で、発生した場合には、重罰をもって望む犯罪」としている。 [参 考] ① 日米領事条約(§21の2)...「内水における船舶内の犯罪で、その犯罪または違反が重大なものまたは港の静穏に影響を及ぼすもの」に沿岸国の権限を認めている。 ② 日英領事条約(§34の2)...沿岸国の権限を認めている場合は「港の静穏」と「重大な罪」と規定している。

添付4 「日本関係外国籍船内における犯罪に関する諸問題検討会」第2回会合(2002.7.8(月)14:00)における
瀬戸座長発言骨子

1. 船協タスクフォースについて

船協内にタスクフォース = 「外国籍船上での犯罪等検討タスクフォース」を設置して TAJIMA 号事件で浮き彫りとなった問題の検討を開始したことを説明。

8月上旬までに計3回の会合を開催し、とりまとめの上、関係方面に働きかけていく予定。

2. 類似事案の再発防止に向けての対策等について

(1) 船内犯罪等防止に向けての対策

船社の自助努力の部分では、船内事故の防止をさらに強化・徹底したい。

現状は、日本人船員・外国人船員問わず、乗船前に責任・規律などに関する教育を実施、乗船後も船内の労務管理につ

1 海 運 政 策

いて各社毎の教育を実施している。

現状でも、十分な教育・訓練が行われていると考えているが、今回の事件を踏まえ、業界として船内犯罪等防止のためのガイドラインの策定を行う。

(2) 船内犯罪等発生後の対応について

今回の事件では、船内での犯罪が発生した後の問題は、被疑者の日本への早期の上陸が認められなかったこと、それにより、民間人である船長が被疑者2名を日本領海内にありながら1ヶ月にわたり船内で拘束・監視せざるを得なかったこと、これに関連して船が止まり、輸送活動を行えなかったことが最大の問題。業界としても、この点が大きな問題として認識されている。

今般の事件をもとに考えれば、船社としての要望は、

- ・船内秩序を正常に戻すため、被疑者を速やかに下船できる方策を取っていただきたい、
- ・万一被疑者の速やかな下船が困難な場合は、被疑者下船までの間、わが国当局によって被疑者を監視していただきたい、ということ。

これらを実現するのに法制等の問題があることは今回実感したが、少なくとも今回のように民間人が1ヶ月にもわたって被疑者を拘束・監視せざるを得ないということは極めて異常な事態であり、素人である乗組員にとっても精神的・肉体的にも大きな負担となった。かかる事態が回避されるような手立てを是非お願いしたい。これは船内の安全・秩序に拘る問題であるばかりか、人道上の問題でもあり、現在の法制等に不備があるならば速やかに改めていただきたい。

3 . 事故発生時の連絡協調体制について

政府関係省庁間および関係国政府との連絡協調体制の強化には期待したい。

船社としては万一事故が発生した場合は可及的速やかに関係先に連絡することを徹底する。

添付5

(社)日本船主協会

船内犯罪等防止のためのガイドライン

混乗船が一般化した中で、船の安全運航および環境保全については、ISMコードにより、会社側の責任者の明確化、船内の作業および管理の明確化、内部監査を含むシステムの検証、見直し及び評価手順の確立がなされている。

一方、混乗船に関する船内労務管理については、互いの文化を尊重し、人格を尊び平穏かつ平等な船内環境の中で、職務に従った業務を遂行できるように、会社も、船内管理者(船長)も十分配慮して、船の安全運航と人命・財産の保全をはかっている。

犯罪防止については、一般社会同様に、適切な労務管理と平穏かつ平等な労働環境を維持し、トラブルを未然にふせぎ、またトラブルが起きたとしても適正に解決できるように対処することに心がけているところである。

このガイドラインは、既存の管理運営の中で活用されているもの、混乗船におけるトラブル予防に実効があがると考えられるもの、その他日常的な出来事に埋没するような事柄から危険な関係を惹起する事例にいたる様々な事象を検討した注意事項を、混乗、外国人の全乗を問わずあらゆる船舶に適用可能なものと、日本人船員が船機長や職員を務める混乗船を念頭に置いたものに分けて取りまとめたものである。

各社においては、それぞれ固有の指針があり、また、混乗についても様々な形態で運用されているため、直接本ガイドラインが全ての船舶に適用できるものではないが、各社において、船内の犯罪を防止し、ひいては安全運航に資するべく、本ガイドラインの活用を願うものである。

1 . 陸上管理会社の船員管理について

(全船共通事項)

- ① 船長および各部主任者に対し、労働協約、就業規則、雇用契約の内容を周知することが望ましい。
- ② 乗船者に対し互いの人格を尊重し、乗組員各国の文化や習慣の理解を深める教育や情報を提供することが望ましい。
- ③ 訪船により、船内施設の状況、船内規律の徹底、乗組員の健康状態などの検査を定期的に行うことが有効である。
- ④ 船長との定期的な連絡を行うことが効果的である。

- ⑤ 船長からの乗組員評価報告および、陸上管理者による船長および乗組員の評価が行われ、マンニング会社へ適切にフィードバックすることが有効である。

(混乗船対象事項)

- ⑥ 船長および各部主任者に対して混乗相手国の文化について周知することが有効である。
- ⑦ 乗組員の英語会話能力の向上をはかり、船内作業や生活についての説明不足や誤解を招かないような互いのコミュニケーションを図ることができるように援助することが有効である。

2. 船上労務管理について

(全船共通事項)

- ① 会社のポリシーを船内に十分周知することが有効である。
- ② 船舶・乗組員の安全に係わる事態の指示を明確にすることが望ましい。
- ③ 乗組員に対し、船内規律・職務規定に関する定期的船内教育を行うことが有効である。
- ④ アルコール管理について乗組員に周知することが望ましい。
- ⑤ 乗組員の安全と健康管理に関する船内会議を開催することが有効である。
- ⑥ 定期的な船内検査、居室・公室の検査を行うことは有効である。
- ⑦ 乗組員と家族との連絡、及び船内生活の福利厚生に対する便宜を図ることが望ましい。
- ⑧ 乗組員の苦情申し立ての窓口と解決の手順を明確にすることが有効である。
- ⑨ 船長の乗組員の評価は、職務、一般生活、健康状況など総合的なものとするのが望ましい。
- ⑩ 乗組員同士互いに人格の尊重、人権の尊重ができる雰囲気づくりに留意することは大切である。

(混乗船対象事項)

- ⑪ 船上でのトラブルが起きたとき、出身国にかかわらず、公平な対処が出来る手順を明確にすることは有効である。

3. 外国人船員マンニング会社起用の注意事項について

(全船共通事項)

- ① 船員採用時の面接、個人履歴の確認、資格、訓練の証書の確認を行っていることが望ましい。
- ② 乗船前の雇用契約の確認、労働協約の確認を行っていることが望ましい。
- ③ 乗船中の船員の家族に対する相談の窓口を設置していることが望ましい。リピーターに対し、継続的に教育・訓練を実施していることが望ましい。
- ④ アルコール管理について乗組員に周知していることが望ましい。

(混乗船対象事項)

- ⑤ 乗船前の異文化交流の教育を行うことが出来ることが望ましい。
- ⑥ キーマンとなる船舶職員に対しリーダーシップ、マネジメント教育を実施していることが望ましい。

以 上

3. 刑法の一部改正について

当協会は、「外国籍船上での犯罪等検討タスクフォース」の報告書を取りまとめ、民間努力では限界ある国内法令の整備など7項目について法務大臣を始めとする関係省庁、および海事振興連盟に対して要望した。

これを受けて、海事振興連盟は、原田会長が中心となり、外国船舶内での日本国民に対する外国人の犯罪について刑法の特別措置法を議員立法として提出すべく関係者間の調整等を進めることとしていた。その後、法務省が刑法改正を行うと明言したこと、また万一類

似事件が起きた場合の手続きについて外務省が関係国との間でマニュアルを整備するなど関係省庁も改善を図っていることなどから、海事振興連盟は、議員立法は刑法改正を推進する備えとすることとし、当面法務省の刑法改正作業の進捗を見守ることとした。

また、このような状況を踏まえ当協会は、今後刑法が確実に改正されることが重要であり、海事振興連盟の活動を多とし業界一丸となって注視・推進していくこととした。

このような中、法務省は刑法改正、即ち「日本国外

において日本国民が被害者となった犯罪に対処するための刑法の一部改正」を実施すべく、平成15年通常国会に法案提出を目途に法制審議会（法務大臣の諮問機関、会長：竹下守夫駿河台大学長）に諮問を行った。これを受けて2002年12月11日法制審議会第138回会議が開催された。同会議では、法務大臣から新たに発せられた「日本国外において日本国民が被害者となった犯罪に対処するための刑法の一部改正に関する諮問第60号」（資料参照）に関し、事務当局から諮問に至った経緯及び諮問の趣旨等について説明が行われ、同諮問は、「刑事法（国民に対する重大な犯罪に係る国外犯処罰規定整備関係）部会」（新設）に付託して審議することとし、同部会から報告を受けた後、改めて総会において審議することとされた。

これを受けて、同部会（部会長：芝原邦爾学習院大学教授）は2003年1月15日および同24日に会合を持ち、同諮問についての意見を取りまとめた。さらに、法制審議会総会が同年2月5日に開催され、同部会の報告を受け、あらためて諮問第60号について審議を行った。その結果、同諮問については、刑法を別紙要綱（骨子）（資料1 8）のように改めることが相当であるとの結論となり、同日、森山真弓法務大臣に答申した。

その後、刑法の一部を改正する法律案は、2003年2月21日に閣議決定され、同日、第156回通常国会に提出（資料1 9）され、同年7月11日の参議院本会議の全会一致での可決・成立により、2003年8月7日に公布・施行された。

当協会は、同法案成立後直ちに草刈会長コメント（資料1 10）を発表した。

国会提出から成立までの審議経過等は以下のとおり。

2003年（H15年）

- 1月20日 第156回通常国会開会
- 2月21日 閣議決定後、法律案を提出
- 5月8日 衆議院法務委員会に付託
- 5月13日 衆議院法務委員会で可決
- 5月15日 衆議院本会議で全会一致で可決
- 同日 参議院に送付
- 6月18日 第156回通常国会会期末・延長決定
- 7月7日 参議院法務委員会に付託
- 7月10日 参議院法務委員会で可決
- 7月11日 参議院本会議で全会一致で可決、成立
- 7月28日 第156回通常国会（延長）会期末
- 8月7日 公布・施行

〔資料1 8〕

「日本国外において日本国民が被害者となった犯罪に対処するための刑法の一部改正に関する諮問」
諮問第60号（平成14年12月11日）

日本国外において日本国民が重大な犯罪の被害を受けた場合において、適切な処罰がなされるようにするため、刑法を改正する必要があると思われるので、別紙要綱（骨子）について御意見を承りたい。

別紙 要綱（骨子）

日本国外において日本国民に対し一ないし六に掲げる罪を犯した者に刑法を適用するものとする。

- 一 強制わいせつ、強姦、準強制わいせつ及び準強姦、

これらの未遂並びに強制わいせつ等致死傷

- 二 殺人及びその未遂
- 三 傷害及び傷害致死
- 四 逮捕及び監禁並びに逮捕等致死傷
- 五 未成年者略取及び誘拐、営利目的等略取及び誘拐、身の代金目的略取等、国外移送目的略取等、被略取者収受等並びにこれらの未遂
- 六 強盗、事後強盗、昏酔強盗、強盗致死傷、強盗強姦及び同致死並びにこれらの未遂

〔資料1 9〕

刑法の一部を改正する法律案（閣法第五一号）

要旨：本法律案は、交通の発達により国際的な人の移動が日常化し、日本国外において日本国民が犯罪の被害に遭う機会が増加している状況等にかんがみ、日本国外における日本国民の保護の観点から、日本国民

が殺人等の生命・身体等に対する一定の重大な犯罪の被害を受けた場合における国外犯の処罰規定を整備しようとするものであり、その主な内容は次のとおりである。

一、国民以外の者の国外犯処罰規定の新設

日本国外において日本国民に対して次に掲げる罪を犯した日本国民以外の者に刑法を適用する。

- 1 強制わいせつ、強姦、準強制わいせつ及び準強姦、これらの未遂並びに強制わいせつ等致死傷
- 2 殺人及びその未遂
- 3 傷害及び傷害致死
- 4 逮捕及び監禁並びに逮捕等致死傷

5 未成年者略取及び誘拐、営利目的等略取及び誘拐、身の代金目的略取等、国外移送目的略取等、被略取者収受等並びにこれらの未遂

6 強盗、事後強盗、昏睡強盗、強盗致死傷、強盗強姦及び同致死並びにこれらの未遂

二、施行期日

この法律は、公布の日から起算して二十日を経過した日から施行する。

〔資料1 10〕

パナマ籍タンカー「TAJIMA」号事件に端を発した刑法の一部改正法成立について

平成15年7月11日

社団法人 日本船主協会
会 長 草刈隆郎

昨年4月7日に発生いたしました「TAJIMA号事件」におきましては、「公海上」の「外国籍船」上における「外国人」による事件であったことから、わが国の刑事管轄権が及ばず、被疑者が1ヶ月以上にもわたり本船内に留め置かれ、その間、停船を余儀なくされた本船において、民間人である船長の指揮下、本船乗組員が被疑者を拘束・監視するという極めて異常な事態となりました。当協会は、二度とこのような異常な事態が招来することのないよう、立法措置を含む適切な措置の実現方を法務大臣、国土交通大臣、外務大臣、海事振興連盟の先生方に対し、要望を行なって参りました。

これを受けて、「日本国外において日本国民が被害者となった犯罪に対処するための刑法の一部改正法案」が取りまとめられ、今国会で可決・成立をさせていただきました。海運業界といたしましては、今後、公海上で日本人船員に係わる類似の事件が不幸にして発生しましても、不安なく対応することが可能となりました。

ここに至るまでの関係省庁の皆様方ならびに海事振興連盟をはじめとする国会議員の先生方のご尽力に対しまして、深く感謝申し上げます。

以 上

1・6 有事法制制定の動き

米国同時多発テロ、北朝鮮・イラク問題等の昨今の緊迫する国際情勢に対処するため、政府は、いわゆる有事関連三法案（「安全保障会議設置法の一部を改正する法律案」、「武力攻撃事態における我が国の平和と独立並びに国及び国民の安全の確保に関する法律案」、「自衛隊法及び防衛庁の職員の職員の給与等に関する法律の一部を改正する法律案」）を2002年4月、第154回通常国会に提出した（船協海運年報2002 1・1・4 有事法制制定の動き参照）。

しかし、これら三法案は、同国会においては、野党側の反対もあり審議が先延ばしされた。その後、第155回臨時国会にも再提出されたが実質的な審議が行われず、第156回通常国会において、ようやく本格的な審議が行われ、2003年6月に可決成立した。

有事関連三法案のうち、新たに制定された「武力攻

撃事態における我が国の平和と独立並びに国及び国民の安全の確保に関する法律（武力攻撃事態対処法と略）においては、「輸送及び通信に関する措置」が規定されている（資料1 11参照）。

すなわち、武力攻撃事態対処法においては、我が国への武力攻撃事態への対処に関して必要となる三つの法制を整備することとされており、これらの法制のうち国民の生命等の保護、国民生活等への影響を最小にするための措置を定める法制（国民保護法制と略）には、「輸送及び通信に関する措置」も盛り込まれている（同法第22条）。

現段階では、詳細未定であるが、国または地方公共団体より、指定公共機関または指定地方公共機関として指定された海運企業は、避難住民または救援のための緊急物資の運送を実施する責務を有することが盛り

込まれている。

なお、国民保護法制の他、自衛隊の行動を円滑かつ効果的なものとするための措置等に関する法制および米国の行動を円滑かつ効果的なものとするための措置に関する法制の整備も行なわれることとなっている。これら二つの法制については、現段階では骨子も示されていないものの、前者においては、「船舶及び航空機

の航行に関する措置」も規定されている。

当協会は引続きこれら関連法案をはじめとする有事法制全般について情報収集に努めるとともに、日本内航海運組合総連合会ならびに外航客船協会等関係団体とも連携を取りつつ、鋭意業界意見の反映に努めることとしている。

〔資料1 11〕

武力攻撃事態等における我が国の平和と独立並びに国及び国民の安全の確保に関する法律
(平成15年6月13日法律第79号)

目 次

- 第一章 総則（第一条 第八条）
- 第二章 武力攻撃事態等への対処のための手続等（第九条 第二十条）
- 第三章 武力攻撃事態等への対処に関する法制の整備（第二十一条 第二十四条）
- 第四章 補則（第二十五条）
- 附 則

第一章 総 則
(目 的)

第一条 この法律は、武力攻撃事態等（武力攻撃事態及び武力攻撃予測事態をいう。以下同じ。）への対処について、基本理念、国、地方公共団体等の責務、国民の協力その他の基本となる事項を定めることにより、武力攻撃事態等への対処のための態勢を整備し、併せて武力攻撃事態等への対処に関して必要となる法制の整備に関する事項を定め、もって我が国の平和と独立並びに国及び国民の安全の確保に資することを目的とする。

(定 義)

- 第二条 この法律において、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。
 - 一 武力攻撃 我が国に対する外部からの武力攻撃をいう。
 - 二 武力攻撃事態 武力攻撃が発生した事態又は武力攻撃が発生する明白な危険が切迫していると認められるに至った事態をいう。
 - 三 武力攻撃予測事態 武力攻撃事態には至っていないが、事態が緊迫し、武力攻撃が予測されるに至った事態をいう。
 - 四 指定行政機関…略

- 五 指定地方行政機関…略
- 六 指定公共機関 独立行政法人（独立行政法人通則法（平成十一年法律第百三号）第二条第一項に規定する独立行政法人をいう。）日本銀行、日本赤十字社、日本放送協会その他の公共的機関及び電気、ガス、輸送、通信その他の公益的事業を営む法人で、政令で定めるものをいう。
- 七 対処措置 第九条第一項の対処基本方針が定められてから廃止されるまでの間に、指定行政機関、地方公共団体又は指定公共機関が法律の規定に基づいて実施する次に掲げる措置をいう。

イ…略

- ロ…武力攻撃から国民の生命、身体及び財産を保護するため、又は武力攻撃が国民生活及び国民経済に影響を及ぼす場合において当該影響が最小となるようにするために武力攻撃事態等の推移に応じて実施する次に掲げる措置
 - (1) 警報の発令、避難の指示、被災者の救助、施設及び設備の応急の復旧その他の措置
 - (2) 生活関連物資等の価格安定、配分その他の措置

(武力攻撃事態等への対処に関する基本理念)

第三条 武力攻撃事態等への対処においては、国、地方公共団体及び指定公共機関が、国民の協力を得つつ、相互に連携協力し、万全の措置が講じられなければならない。

2～6…略

(国の責務)

第四条 国は、我が国の平和と独立を守り、国及び国民の安全を保つため、武力攻撃事態等において、我が国を防衛し、国土並びに国民の生命、身体及び財産を保護する固有の使命を有することか

ら、前条の基本理念にのっとり、組織及び機能のすべてを挙げて、武力攻撃事態等に対処するとともに、国全体として万全の措置が講じられるようにする責務を有する。

(地方公共団体の責務)

第五 条 地方公共団体は、当該地方公共団体の地域並びに当該地方公共団体の住民の生命、身体及び財産を保護する使命を有することにかんがみ、国及び他の地方公共団体その他の機関と相互に協力し、武力攻撃事態等への対処に関し、必要な措置を実施する責務を有する。

(指定公共機関の責務)

第六 条 指定公共機関は、国及び地方公共団体その他の機関と相互に協力し、武力攻撃事態等への対処に関し、その業務について、必要な措置を実施する責務を有する。

(国と地方公共団体との役割分担)

第七 条 武力攻撃事態等への対処の性格にかんがみ、国においては武力攻撃事態等への対処に関する主要な役割を担い、地方公共団体においては武力攻撃事態等における当該地方公共団体の住民の生命、身体及び財産の保護に関して、国の方針に基づく措置の実施その他適切な役割を担うことを基本とするものとする。

(国民の協力)

第八 条...略

第二章 武力攻撃事態等への対処のための手続等

(対処基本方針)

第九 条 政府は、武力攻撃事態等に至ったときは、武力攻撃事態等への対処に関する基本的な方針(以下「対処基本方針」という。)を定めるものとする。

2 対処基本方針に定める事項は、次のとおりとする。

- 一 武力攻撃事態であること又は武力攻撃予測事態であることの認定及び当該認定の前提となった事実
- 二 当該武力攻撃事態等への対処に関する全般的な方針
- 三 対処措置に関する重要事項

3 ~ 5 ...略

6 内閣総理大臣は、対処基本方針の案を作成し、閣議の決定を求めなければならない。

7 内閣総理大臣は、前項の閣議の決定があったときは、直ちに、対処基本方針(第四項第一号に規定する国会の承認の求めに関する部分を除く。)につき、国会の承認を求めなければならない。

8 ~ 15...略

(対策本部の設置)

第十 条 内閣総理大臣は、対処基本方針が定められたときは、当該対処基本方針に係る対処措置の実施を推進するため、内閣法(昭和二十二年法律第五号)第十二条第四項の規定にかかわらず、閣議にかけて、臨時に内閣に武力攻撃事態等対策本部(以下「対策本部」という。)を設置するものとする。

2...略

(対策本部の組織)

第十一 条 対策本部の長は、武力攻撃事態等対策本部長(以下「対策本部長」という。)とし、内閣総理大臣(内閣総理大臣に事故があるときは、そのあらかじめ指名する国務大臣)をもって充てる。

2 ~ 7...略

(対策本部の所掌事務)

第十二 条 対策本部は、次に掲げる事務をつかさどる。

- 一 指定行政機関、地方公共団体及び指定公共機関が実施する対処措置に関する対処基本方針に基づく総合的な推進に関すること。
- 二 前号に掲げるもののほか、法令の規定によりその権限に属する事務

(指定行政機関の長の権限の委任)

第十三 条...略

(対策本部長の権限)

第十四 条 対策本部長は、対処措置を的確かつ迅速に実施するため必要があると認めるときは、対処基本方針に基づき、指定行政機関の長及び関係する指定地方行政機関の長並びに前条の規定により権限を委任された当該指定行政機関の職員及び当該指定地方行政機関の職員、関係する地方公共団体の長その他の執行機関並びに係る指定公共機関に対し、指定行政機関、関係する地方公共団体及び関係する指定公共機関が実施する対処措置に関する総合調整を行うことができる。

2 前項の場合において、当該地方公共団体の長その他の執行機関及び指定公共機関(次条及び第十六条において「地方公共団体の長等」という。)

は、当該地方公共団体又は指定公共機関が実施する対処措置に関して対策本部長が行う総合調整に関し、対策本部長に対して意見を申し出ることができる。

(内閣総理大臣の権限)

第十五条 内閣総理大臣は、国民の生命、身体若しくは財産の保護又は武力攻撃の排除に支障があり、特に必要があると認める場合であって、前条第一項の総合調整に基づく所要の対処措置が実施されないときは、対策本部長の求めに応じ、別に法律で定めるところにより、関係する地方公共団体の長等に対し、当該対処措置を実施すべきことを指示することができる。

2 内閣総理大臣は、次に掲げる場合において、対策本部長の求めに応じ、別に法律で定めるところにより、関係する地方公共団体の長等に通知した上で、自ら又は当該対処措置に係る事務を所掌する大臣を指揮し、当該地方公共団体又は指定公共機関が実施すべき当該対処措置を実施し、又は実施させることができる。

- 一 前項の指示に基づく所要の対処措置が実施されないとき。
- 二 国民の生命、身体若しくは財産の保護又は武力攻撃の排除に支障があり、特に必要があると認める場合であって、事態に照らし緊急を要すると認めるとき。

(損失に関する財政上の措置)

第十六条 政府は、第十四条第一項又は前条第一項の規定により、対処措置の実施に関し、関係する地方公共団体の長等に対する総合調整又は指示が行われた場合において、その総合調整又は指示に基づく措置の実施により当該地方公共団体又は指定公共機関が損失を受けたときは、その損失に関し、必要な財政上の措置を講ずるものとする。

(安全の確保)

第十七条 政府は、地方公共団体及び指定公共機関が実施する対処措置について、その内容に応じ、安全の確保に配慮しなければならない。

(国際連合安全保障理事会への報告)

第十八条...略

(対策本部の廃止)

第十九条...略

(主任の大臣)

第二十条...略

第三章 武力攻撃事態等への対処に関する法制の整備

(事態対処法制の整備に関する基本方針)

第二十一条 政府は、第三条の基本理念にのっとり、武力攻撃事態等への対処に関して必要となる法制(以下「事態対処法制」という。)の整備について、次条に定める措置を講ずるものとする。

2...略

3 政府は、事態対処法制の整備に当たっては、対処措置について、その内容に応じ、安全の確保のために必要な措置を講ずるものとする。

4 政府は、事態対処法制の整備に当たっては、対処措置及び被害の復旧に関する措置が的確に実施されるよう必要な財政上の措置を講ずるものとする。

5~6...略

(事態対処法制の整備)

第二十二条 政府は、事態対処法制の整備に当たっては、次に掲げる措置が適切かつ効果的に実施されるようにするものとする。

一 次に掲げる措置その他の武力攻撃から国民の生命、身体及び財産を保護するため、又は武力攻撃が国民生活及び国民経済に影響を及ぼす場合において当該影響が最小となるようにするための措置

- イ 警報の発令、避難の指示、被災者の救助、消防等に関する措置
- ロ 施設及び設備の応急の復旧に関する措置
- ハ 保健衛生の確保及び社会秩序の維持に関する措置
- ニ 輸送及び通信に関する措置
- ホ 国民の生活の安定に関する措置
- ヘ 被害の復旧に関する措置

二 武力攻撃を排除するために必要な自衛隊が実施する行動が円滑かつ効果的に実施されるための次に掲げる措置その他の武力攻撃事態等を終結させるための措置(次号に掲げるものを除く。)

- イ 捕虜の取扱いに関する措置
- ロ 電波の利用その他通信に関する措置
- ハ 船舶及び航空機の航行に関する措置

三 アメリカ合衆国の軍隊が実施する日米安保条約に従って武力攻撃を排除するために必要な行動が円滑かつ効果的に実施されるための措置

(事態対処法制の計画的整備)

第二十三条 政府は、事態対処法制の整備を総合的、計画的かつ速やかに実施しなければならない。

(国民保護法制整備本部)

第二十四条 事態対処法制のうち第二十二条第一号に規定する措置に係る法制(次項において「国民の保護のための法制」という。)に関し広く国民の意見を求め、その整備を迅速かつ集中的に推進するため、内閣に、国民保護法制整備本部(以下この条において「整備本部」という。)を置く。

2～10...略

(その他の緊急事態対処のための措置)

第二十五条 政府は、我が国の平和と独立並びに国及び国民の安全の確保を図るため、武力攻撃事態等以外の国及び国民の安全に重大な影響を及ぼす緊急事態に迅速かつ的確に対処するものとする。

2 政府は、前項の目的を達成するため、武装した不審船の出現、大規模なテロリズムの発生等の我が国を取り巻く諸情勢の変化を踏まえ、次に掲げる措置その他の必要な施策を速やかに講ずるものとする。

- 一 情報の集約並びに事態の分析及び評価を行うための態勢の充実
 - 二 各種の事態に応じた対処方針の策定の準備
 - 三 警察、海上保安庁等と自衛隊の連携の強化
- 附 則

- 1 この法律は、公布の日から施行する。ただし、第十四条から第十六条までの規定は、別に法律で定める日から施行する。
- 2 政府は、国及び国民の安全に重大な影響を及ぼす緊急事態へのより迅速かつ的確な対処に資する組織の在り方について検討を行うものとする。

1・7 造船産業競争戦略会議への対応

国土交通省は、「我が国造船業及び船用工業の現状と課題の分析と今後予想される取るべき措置、国際対応のあり方等について検討し、産業戦略の明確化とこれからの政策指針を確立すること」を目的に、平成14年6月、「造船産業競争戦略会議(座長：杉山武彦一橋大学教授、事務局：国土交通省海事局造船課)を設置、当協会から福島理事長が委員として参画し(資料112)、第2回会議で「わが国海運と造船業(造船業界に望むこと)」と題し、ユーザーとしての考え方について説明を行った。

同会議は全7回の会議を開催し、平成15年6月に報告書を取りまとめ終了した。当協会は今後の具体的なアクションがどのように行われるか注視していくこととしている。

第1回から第7回の会議の概要、および報告書の概要は以下の通り

報告書は国交省のホームページ http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha03/10/100625_.html に掲載。

1. 第1回から第7回の会議の概要

(1) 第1回会議(平成14年6月28日)：

事務局(海事局造船課)から造船産業の現状等について説明があった後、日本政策投資銀行、日本造船工業会、日本船用工業会、および海上技術安全研究所が夫々の立場から実情を説明した。

(2) 第2回会議(平成14年7月12日)：

日本中小型造船工業会、および造船重機労連が造船業界の立場から、実情を説明した。また三井物産(第2回のみ参加)および当協会から、商社・ユーザーとしての考え方について説明を行った。

当協会は福島理事長が「わが国海運と造船業(造船業界に望むこと)」と題し、以下①～④の4点について説明した。

- ① 低廉かつ安定した船価
 - 国際マーケット下にある造船業。
 - 海運が顧客(荷主)に満足してもらえる運賃サービスを提供するには、低廉かつ安定した国際競争力ある船価が絶対条件。
 - メンテナンス費用は重要な要因。
- ② 納期の厳守
 - デリバリーのタイミングは、新造/修繕にかかわらず重要。
 - 納期についてのわが国造船会社の評価は高い。韓国・中国等より信頼が厚い。
- ③ 技術開発等
 - 舶用品の小型化などによる積荷スペースのアップや、速力のアップなど経済性の向上。
 - 燃費効率、省エネ率のアップなど、環境負荷の一層の軽減。
 - 分解性の向上、有害物質の低減など、リサイクル

ルを念頭においた船舶。

- メンテナンスの頻度や、故障時における修理の容易性など、シンプルで使い易いユーザーフレンドリーな船舶。

④ その他

- 保証期間の延長（5年程度）。
- 船型の開発などの技術力／開発力の維持・向上
- 船舶の構造および設備等に関する国際ルールの制定（変更）に対する積極的な関与。

(3) 第3回会議（平成14年9月27日）：

はじめに事務局より、第1回及び第2回会合の整理について説明があり、続いて大和座長代理（東大教授）による講演（演題：造船産業の将来ビジョンについて）が行われた。その後フリーディスカッションが行われ、当協会から「海運市場では、各国の税制の差が競争力に現れてきており、租税競争に乗り遅れている感のある日本としては、自国の国際競争力を維持できるような税制の視点をもつ必要があるのではないか。」旨発言した。

(4) 第4回会議（平成14年11月22日）：

造船に関する基本戦略についての検討が行われた。船用工業については別途「船用工業分科会」を設置し検討することとした。

(5) 第5回会議（平成15年3月7日）：

はじめに事務局より、船用工業分科会における検討の中間報告があり、続いて伊藤隆規氏（株式会社造船 Web 社長）による講演（演題：造船 Web、現状と将来展望）が行われた。その後、今後の重点分野および具体的施策について検討した。

(6) 第6回会議（平成15年5月30日）：

はじめに造工より、前回、造工が「国際競争力を論じるベースとしてのインフラについて今一度洗い出す必要がある」と提起し、今会議までに造工が取りまとめることとした「国際競争力に係る経済インフラの現状と課題」について説明があり、続いて報告書の素案について事務局より説明があった後、意見交換を行った。

意見交換のなかで、図面等の流出防止策（知的財産の保護）が必要との意見に関連し、造船側委員より、船主が低品質の船舶を発注又は使用し、悪貨が良貨を駆逐している状況になっているかのごとく発言があったため、当協会は、少なくとも当協会メンバーは、サブスタンダード船の排除、クオリティーシッピングを旨し良質な船舶でのサービスを行っ

ており、安かろう悪かろうといった発注はしていない。良質で安価であれば日本／海外の造船所は問わない旨発言した。また、船級協会や顧客から図面が流出し技術が流出しているとの造船側委員の発言に対し、仮に顧客から流出し海外で簡単に模倣できるような技術なら、そもそも長くに亘って優位性を維持できるような技術ではないのではないかと指摘した。

(7) 第7回会議（平成15年6月20日）：

報告書の取りまとめ及び個別戦略のフォローアッププランの策定が行われた。

当協会からは概略次の通り意見を開陳した。

報告書の個別戦略「官が連携して技術流出防止に関する基本的指針を策定し、設計図面等の技術ノウハウの海外への流出防止について連携行動をとる。」については、むしろ今後は、造船の一国内での完結主義にこだわる現状を見直すべきで、アジア域内のFTA 構想の中、韓国、中国といった国々との造船協業も検討する時期に来ていると思われる。むしろ技術流出を防ぐよりも欧州エンジンメーカー等が行っているような積極的に技術を売る戦略も検討する必要があるのではないかと思われる。

これに対し、造船課長より、「趣旨は理解する。ここでの技術流出防止は造船会社が思いもよらない技術流出のことである。」旨回答があるとともに議長（杉山一橋教授）より、「報告書の修正は行わないが、今後アクションを起こしていくにあたり国交省は留意すべき。」との発言があった。

2 . 報告書（概要）

造船産業競争戦略会議の取りまとめた報告書の概要は以下の通り。

「我が国造船産業のビジョンと戦略 21世紀における新たなるチャレンジ」

我が国造船産業は、韓国や中国等との国際競争の激化、技術・技能の円滑な伝承など人的基盤の脆弱性が顕在化しつつあるなど、大きな転換期にさしかかっている。

我が国造船産業はこうした課題を抱えながらも、質的にも量的にも世界のトップクラスであり、今後も適切な競争戦略を立案・実行していけば、21世紀においても引き続き競争力を維持し、海上輸送の高度化及び日本経済の活性化に貢献していくことが可能である。このため、以下のような我が国造船産業の目標（ビジ

ョン)とこれを実現するための戦略を提言した。

我が国造船産業は、①海洋国日本が必要とするあらゆる船舶・海洋機器等を安定的に供給できること、②世界の海上輸送の高度化をリードしていけること、③製造業離れ・産業空洞化が懸念される中で国内立地を長期的に維持できる「強さ」を有していることなど、我が国にはなくてはならない重要な産業である。

このため、産業競争力の維持向上には個々の企業努力が基本であるが、政府としても引き続き積極的な支援を行うとともに、産学官の密接な連携により、個々の戦略が着実に具体化されることを期待している。

I 我が国造船産業の競争戦略

1. 目 標 (ビジョン)

我が国造船産業が世界の海運造船の中心的役割を担える基盤の確立

- (1) 1,000万総トン規模(世界シェア1/3)の生産体制の国内維持
- (2) 世界の海運造船をリードできる技術力の確立(最高度LCV外航船の実現)

目標時期：2010年

2. 基本戦略(ビジョンを実現するための基本的な道筋や手段)

- (1) 競争環境の整備
 - ・国内においても競争原理が十分に働く政策手法の採用
 - ・国際的に公正な競争条件の確立
- (2) 「規模の経済」の追求、生産・工期短縮技術の高度化、人材育成・技能伝承等による市場競争力の強化
- (3) 世界有数の我が国海運業・船用工業、大学・研究機関、船級協会等の海事クラスターを主体とした、新たな研究開発アプローチの推進

3. 個別戦略

- (1) 集約・再編、アライアンスの強化によるスケールメリットの追求
- (2) 競争促進政策の展開(総量規制の廃止を柱とする設備政策の見直し)
- (3) 技能IT化等による生産技術の高度化、人材育成・

技能伝承

- (4) 研究開発基盤・機能の再構築(技術開発スキーム等の再構築、標準化等への戦略的対応、新技術実用化支援スキーム、産学官の研究交流)
- (5) 国際市場規律の確立(OECD新造船協定の早期締結、造船市場の安定化のための国際協調)
- (6) その他(LCVの国際展開、技術流出防止策等)

II 我が国造船用工業の競争戦略

1. 目 標 (ビジョン)

- (1) 我が国船用工業は、技術的優位性のある良質な製品の安定供給を通じて、日本造船業の国際競争力の中核的役割を担う。
- (2) 極東市場における日本船用工業製品の優位性を確保する。

目標時期：造船産業全体のビジョンにあわせて2010年

2. 基本戦略(ビジョンを実現するための基本的な道筋や手段)

- (1) 需要変動等の環境変化に対応し、かつ、競争力ある製品を提供できる業界構造への転換
- (2) 造船連携等によるプロセスイノベーションを通じた生産性向上
- (3) 造船業における競争力を支えるための技術競争力の強化
- (4) 国内産業として比較劣後化しない、魅力ある産業への脱皮

3. 個別戦略

- (1) 集約再編、アライアンスの可能性の追求による産業基盤の強化、エンジニアリング力の強化
- (2) ITによる生産の高度化、造船Webの一層の活用と将来に向けた高度化の推進
- (3) 技術基盤の強化(競争戦略上重要な技術分野への開発資源の重点化、新技術の実用化促進、産学官・異業種間連携の促進)
- (4) 海運・造船・大学との人材交流の促進 等
- (5) 中国等海外市場への展開の促進、国際規制・規格への戦略的対応

【資料1 12】 造船産業競争戦略会議委員(50音順、敬称略)

座 長 杉山 武彦(一橋大学教授)

座長代理 大和 裕幸(東京大学教授)

1 海 運 政 策

- 委 員 青木雄二郎（日本マリンエンジニアリング学会前会長）
荒木 幹夫（日本政策投資銀行理事）
太田 和博（専修大学教授）
木下 正利（社団法人日本船用工業会政策委員長、三菱化工機相談役）
田中 利夫（全国造船重機械労働組合連合会中央執行委員長）…第2回までは吉井眞之
中西 堯二（独立行政法人海上技術安全研究所理事長）
根本 久司（社団法人日本造船工業会企画委員長、三井造船社長）
福島 義章（当協会理事長）
三輪 善雄（社団法人日本中小型造船工業会会長）
- 事 務 局 国土交通省海事局造船課（海事局長以下関係者が同席）

【船用工業分科会】（は造船産業競争戦略会議委員）

- 座 長 大和 裕幸 東京大学 教授
- 委 員 青木雄二郎 日本マリンエンジニアリング学会 前会長
木下 正利 社団法人 日本船用工業会 政策委員長
中島 基善 ナカシマプロペラ株式会社 代表取締役社長
中西 堯二 独立行政法人 海上技術安全研究所 理事長
中村 雅正 三菱重工業株式会社 原動機事業本部産業エネルギー部長
山田 信三 大洋電機株式会社 代表取締役社長
吉本 一穂 早稲田大学 教授

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きている。

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にすることを目的に、最も典型的な税務問題である所得などに対する二国間の課税の取り扱いについて1963年にモデル租税条約を策定し、その後、経済状況の変化に対応するため幾度か改訂され、現在でも検討が続けられている。これをベースに加盟国は相手国との間に二国間条約もしくは協定を締結している。国連においても、このOECDモデル租税条約をベースとして先進国／発展途上国間の国連モデル租税条約を策定している。これらのモデル租税条約には、国際運輸業所得についての規定が設

けられている。OECDモデル租税条約において「国際運輸」は、「一方の締約国内にその事業の実質的管理の場所を有する企業が運用する船舶又は航空機による運送をいう（第3条）」と規定されており、「船舶又は航空機を国際運輸に運用することによって取得する利得に対しては、企業の実質的管理の場所が存在する締約国においてのみ租税を課することができる（第8条）」とされ、国際運輸業所得に対する二重課税問題が起きないように仕組みが作られている。

当協会では、諸外国との国際運輸業所得に対する課税状況を把握するために、例年、課税状況ならびに各国への配船実績について調査を行い、外国税に関する諸問題の検討、および必要に応じて関係方面への働きかけを行っている。2001年度においても、前年度同様、調査対象を運賃にかかる外国法人税に限定し、2002年11月8日現在の会員会社104社を対象に調査を行った。その結果、外国において納税した会社は19社、当該年度分の納税を行った国は32カ国、納税額は21億2,387万円で、前年度に比べ3億7,709万円の増加となった。配船社数は31社で、配船国数（地域を含む）は134カ国であった〔資料1 13および1 14参照〕。

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

〔資料 1 13〕 外国における船舶所得に対する課税状況一覧表（2001年度 納付実績）（単位：千円）

	国 名	課税対象 運 賃	納税額 (Income Tax 等)		還付金額	納 税 額 位 順	Income Tax 等 対 運 賃 比 (%)	納税社数
			(当年度分)	(過年度分)				
ア ジ ア	タ イ	60,231,394	903,040	12,165	286	1	1.50%	14
	フ ィ リ ピ ン	12,725,940	191,974	21,894	0	2	1.51%	9
	パ キ ス タ ン	2,339,282	187,143	0	0	3	8.00%	3
	香 港	1,071,001	181,185	0	0	4	16.92%	2
	バ ン グ ラ デ シ ュ	4,157,513	166,306	775	0	5	4.00%	4
	ス リ ラ ン カ	3,714,593	39,004	0	0	6	1.05%	3
	台 湾	71,868	14,373	1,422	0	7	20.00%	2
	ベ ト ナ ム	397,951	6,372	428	0	8	1.60%	3
	イ ン ド	41,779	3,799	736	0	9	9.09%	4
	北 朝 鮮	118,701	2,374	0	0	10	2.00%	1
	マ レ ー シ ア	14,279	200	7,096	42	11	1.40%	3
	ミ ャ ン マ ー	0	0	229	0	12		1
中近東	サ ウ ジ ア ラ ビ ア	349,132	13,145	0	0	1	3.77%	3
オ セ ア ニ ア	バブアニューギニア	846,815	21,313	3,248	867	1	2.52%	8
	ソ ロ モ ン 諸 島	148,599	7,430	241	0	2	5.00%	3
	オ ー ス ト ラ リ ア	317,980	5,531	235	0	3	1.74%	3
中 南 米	グ ア テ マ ラ	1,283,321	64,166	0	0	1	5.00%	1
	ベ ネ ズ エ ラ	3,216,286	58,579	0	0	2	1.82%	3
	チ リ	791,837	39,591	0	0	3	5.00%	2
	コ ロ ン ビ ア	944,742	28,342	0	0	4	3.00%	3
	パ ラ グ ア イ	225,676	7,899	0	0	5	3.50%	1
	ホ ン ジ ュ ラ ス	175,476	4,242	0	0	6	2.42%	1
	エ ク ア ド ル	765,155	4,225	0	0	7	0.55%	3
	コ ス タ リ カ	131,857	2,254	0	0	8	1.71%	2
	ベ ル ー	23,905	1,424	0	0	9	5.96%	2
	ニ カ ラ グ ア	38,129	953	0	0	10	2.50%	1
ドミニカ共和国	911	32	0	0	11	3.51%	1	
ア フ リ カ	ナ イ ジ ェ リ ア	7,096,825	141,936	0	0	1	2.00%	1
	ガ ー ナ	594,094	11,882	0	0	2	2.00%	1
	タ ン ザ ニ ア	461,900	9,007	0	0	3	1.95%	1
	ケ ニ ア	219,441	6,144	0	0	4	2.80%	1
	ブルキナファソ	356	3	0	0	5	0.84%	1
	合 計 / 平 均	102,516,738	2,123,868	48,469	1,195		4.13%	

注) 本表は、日本船主協会会員会社からの調査回答のうち、納税実績のあった社の集計である。
調査対象は、「運賃にかかる外国法人税」(法人税法上の外国税額控除の対象となるもの)に限定した。

1 海 運 政 策

〔資料1 14〕 国別配船会社一覧表（2001事業年度）

海運会社名 配船国	アクトマリタイム	旭海運	旭タンカー	第一中央汽船	八馬汽船	日之出郵船	出光タンカー	飯野海運	乾汽船	関西ライン	川崎近海汽船	川崎汽船	国華産業	三菱鉱石輸送	浪速タンカー	日本マリン	日本郵船	日産専用船	日正汽船	NYKロイヤル	日鉄海運	三光汽船	新和海運	商船三井	商船三井近海	昭和シェル船	太平洋汽船	東海商船	東興海運	東京船	雄洋海運	配船会社合計	納税会社合計				
(ア ジ ア)																																					
イ ン ド																																			16	2	
イ ン ド ネ シ ア																																			24	0	
韓 国																																			18	0	
カ ン ボ ジ ア																																			3	0	
北 朝 鮮																																				1	1
シ ン ガ ポ ー ル																																			15	0	
ス リ ラ ン カ																																			6	3	
タ イ																																			18	13	
台 湾																																			19	2	
中 国 (香港除く)																																			27	0	
バ ン グ ラ デ シ ュ																																			7	3	
パ キ ス タ ン																																			8	4	
フ ィ リ ピ ン																																			17	8	
ブ ル ネ イ																																			6	0	
ベ ト ナ ム																																			15	3	
香 港																																			16	2	
マ レ ー シ ア																																			17	1	
ミ ャ ン マ ー																																			3	0	
モ ル デ ィ ブ																																			1	0	
配船国・地域合計	0	3	13	10	6	16	5	13	2	9	10	15	6	1	3	4	16	2	10	4	4	14	10	16	12	2	3	2	14	7	5						
納税国・地域合計	0	0	0	1	1	1	0	0	0	2	3	6	0	0	0	0	5	0	2	0	1	2	3	7	1	0	1	0	2	4	0						
(中 東)																																					
アラブ首長国連邦																																			11	0	
イ エ メ ン																																			4	0	
イ ス ラ エ ル																																			3	0	
イ ラ ク																																			4	0	
イ ラ ン																																			11	0	
オ マ ー ン																																			8	0	
カ タ ー ル																																			10	0	
ク ウ ェ ー ト																																			8	0	
キ プ ロ ス																																			4	0	
サ ウ ジ ア ラ ビ ア																																			13	3	
シ リ ア																																			5	0	
旧 中 立 地 帯																																			0	0	
ト ル コ																																			6	0	
バ ー レ ー ン																																			7	0	
ヨ ル ダ ン																																			5	0	
レ バ ノ ン																																			4	0	
配船国・地域合計	0	0	1	0	0	8	7	9	0	0	0	15	1	0	0	0	14	5	7	0	0	7	1	14	0	6	0	0	4	0	4						
納税国・地域合計	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			

注) 印...配船および納税 印...配船のみ

海運会社名 配船国	アクトマリティム	旭海運	旭タンカー	第一中央汽船	八馬汽船	日之出郵船	出光タンカー	飯野海運	乾汽船	関西ライン	川崎近海汽船	川崎汽船	国華産業	三菱鉱石輸送	浪速タンカー	日本マリン	日本郵船	日産専用船	日正汽船	NKKロイヤルバブル	日鉄海運	三光汽船	新和海運	商船三井	商船三井近海	昭和シェル船	太平洋汽船	東海商船	東興海運	東京船	雄洋海運	配船会社合計	納税会社合計			
(アフリカ)																																				
アルジェリア																																			3	0
アンゴラ																																			2	0
エジプト																																			6	0
エチオピア																																			0	0
エリトリア																																			0	0
カナリア諸島																																			4	0
カーボベルデ																																			0	0
カメルーン																																			2	0
ガナ																																			4	1
ガンボ																																			1	0
ガンビア																																			2	0
ギニア																																			3	0
ギニア・ビサウ																																			0	0
ケニア																																			4	1
コートジボアール																																			3	0
コモロ																																			0	0
コンゴ共和国																																			1	0
コンゴ民主共和国(旧ザイル)																																			0	0
サントメ・プリンシペ																																			0	0
シエラレオネ																																			0	0
ジブチ																																			1	0
スーダン																																			3	0
セイシェル																																			2	0
赤道ギニア																																			0	0
セネガル																																			2	0
セントプリシア																																			0	0
ソマリア																																			0	0
タンザニア																																			4	1
チュニジア																																			4	0
トゴ																																			2	0
ナイジェリア																																			3	1
ナミビア																																			1	0
西サハラ																																			0	0
ベナン																																			2	0
マダガスカル																																			1	0
南アフリカ																																			12	0
モーリシャス																																			2	0
モーリタニア																																			2	0
モザンビーク																																			4	0
モロッコ																																			5	0
リビア																																			3	0
レユニオン																																			0	0
レユニオン																																			1	0
配船国・地域合計	0	0	0	1	1	7	0	5	0	0	0	21	0	0	0	0	14	1	0	1	0	8	2	25	0	2	0	1	0	0	0	0				
納税国・地域合計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	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

海運会社名 配船国	アクトマリタイム	旭海運	旭タンカー	第一中央汽船	八馬汽船	日之出郵船	出光タンカー	飯野海運	乾汽船	関西ライン	川崎近海汽船	川崎汽船	国華産業	三菱鉱石輸送	浪速タンカー	日本マリン	日本郵船	日産専用船	日正汽船	NKKロイヤルバスター	日鉄海運	三光汽船	新和海運	商船三井	商船三井近海	昭和シェル船	太平洋汽船	東海商船	東興海運	東京船	雄洋海運	配船会社合計	納税会社合計					
	(ヨーロッパ)																																					
アイスランド																																			1	0		
アイルランド																																			4	0		
アルバニア																																			0	0		
イギリス																																			7	0		
イタリア																																			7	0		
ウクライナ																																			2	0		
エストニア																																			1	0		
オランダ																																			7	0		
ギリシャ																																			6	0		
ブルガリア																																			0	0		
クロアチア																																			3	0		
ジブラルタル																																			3	0		
シェトランド																																			0	0		
スウェーデン																																			5	0		
スペイン																																			8	0		
スロベニア																																			2	0		
デンマーク																																			4	0		
ドイツ																																				7	0	
ノルウェー																																				4	0	
フィンランド																																				0	0	
フランス																																				7	0	
ブルガリア																																				0	0	
ベルギー																																				7	0	
ポーランド																																				3	0	
ボスニア・ヘルツェゴビナ																																				0	0	
ポルトガル																																				4	0	
マルタ																																				2	0	
モナコ																																				0	0	
モルドバ																																				0	0	
ユーゴスラビア																																				0	0	
ラトビア																																				0	0	
リトアニア																																				0	0	
ルーマニア																																				1	0	
ロシア																																				10	0	
配船国・地域合計	0	0	1	1	3	6	0	16	0	0	1	18	0	0	1	0	18	9	0	0	0	11	1	17	1	0	0	0	1	0	0	0						
納税国・地域合計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
(オセアニア)																																						
オーストラリア																																				21	2	
キリバス																																				0	0	
グアム																																				1	0	
サイパン																																				0	0	
サモア(旧西サモア)																																				0	0	
ソロモン諸島																																				2	2	
タヒチ																																				0	0	
ツバル																																				0	0	
トンガ																																				0	0	
ナウル																																					0	0
ニューカレドニア																																				5	0	
ニュージーランド																																				11	0	
バヌアツ																																				0	0	
バブアニューギニア																																				12	7	
パラオ																																				1	0	
フィジー諸島																																				4	0	
マーシャル諸島																																				0	0	
米領サモア諸島																																				0	0	
ミクロネシア																																				0	0	
配船国・地域合計	0	1	3	4	2	1	1	3	3	0	1	4	0	1	0	1	5	0	3	4	1	4	4	2	2	0	2	3	1	0	1							
納税国・地域合計	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	2	2	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0							

注) 印...配船および納税 印...配船のみ

海運会社名 配船国	アクトマリタイム	旭海運	旭タンカー	第一中央汽船	八馬汽船	日之出郵船	出光タンカー	飯野海運	乾汽船	関西ライン	川崎近海汽船	川崎汽船	国華産業	三菱鉱石輸送	浪速タンカー	日本マリン	日本郵船	日産専用船	日正汽船	NYKロイヤルバルブ	日鉄海運	三光汽船	新光海運	商船三井	商船三井近海	昭和シェル船	太平洋汽船	東海商船	東興海運	東京船	雄洋海運	配船会社合計	納税会社合計										
	(アメリカ)																																										
アメリカ合衆国																																			18	0							
アルゼンチン																																				7	0						
アンティグア・バーブーダ																																				2	0						
蘭領アンティル																																				3	0						
ウルグアイ																																				4	0						
エクアドル																																					5	3					
エルサルバドル																																					2	0					
ガイアナ																																					0	0					
カICOS諸島																																					0	0					
カナダ																																					15	0					
ギアナ																																						0	0				
キューバ																																						0	0				
グアテマラ																																						3	1				
グレナダ																																						2	0				
ケイマン諸島																																						0	0				
コスタリカ																																						5	2				
コロンビア																																						6	3				
ジャマイカ																																							4	0			
スリナム																																							0	0			
セントクリストファー・ネイビス																																							1	0			
セントビンセント・グレナディーン																																							2	0			
セントルシア																																							3	0			
タークス諸島																																							0	0			
チリ																																						10	2				
ドミニカ共和国																																							3	1			
ドミニカ国																																							0	0			
トリニダード・トバコ																																							5	0			
ニカラグア																																							2	1			
ハイチ																																								2	0		
バージン諸島																																								1	0		
バミューダ諸島																																								2	0		
バルバトス																																								2	0		
パナマ																																								5	0		
バハマ																																									2	0	
パラグアイ																																									1	0	
ペルー																																									0	0	
ブラジル																																									9	0	
フォークランド諸島																																									0	0	
プエルトリコ																																									2	0	
ベネズエラ																																								5	3		
ペルー																																									7	2	
ホンジュラス																																									2	1	
マルチニク島																																									3	0	
メキシコ																																									6	0	
リーワード諸島																																										0	0
セントキッツ																																										1	0
仏領西インド諸島																																										1	0
蘭領西インド諸島																																										1	0
グアドループ島・セントマーチン																																										1	0
アルバ																																										1	0
配船国・地域合計	1	3	1	4	3	2	0	11	2	0	0	32	0	1	0	0	33	2	2	2	4	19	9	20	0	0	0	0	2	3	0	0								0			
納税国・地域合計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0	0	1	6	0	0	0	0	0	0	0									0		
配船国・地域総合計	1	7	19	20	15	40	13	57	7	9	12	105	7	3	4	5	100	19	22	11	9	63	27	94	15	10	5	8	23	7	10												
納税国・地域総合計	0	0	0	2	1	2	1	0	0	2	3	10	0	0	0	1	15	0	4	2	1	2	5	19	2	0	1	0	2	4	0												

注) 印...配船および納税 印...配船のみ

1・9 当協会会員会社の2001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、2001年度の借入状況については会員104社（2002年11月現在）を調査対象とし、外航船舶を有するとの回答があった会社55社について集計を行った。

合計〔資料1 15〕をみると、2001年度末借入残高は、前年度に比べ7.3%減の3,775億円となっている。このうち政府系金融機関は2,224億円（対前年比7.7%減）であり、市中金融機関等は1,551億円（同6.7%減）となっている。借入先の構成は、日本政策投資銀行（以下、政投銀）からの借入が全体の56.0%を占め、次いで都

市銀行および旧長期信用銀行3行からの借入がそれぞれ全体の16.7%、10.5%となっている。

次に、政投銀融資船〔資料1 16〕を見ると、2001年度末借入残高は、前年度末に比べ12.5%減の1,894億円であり、借入金全体に占める割合は50.2%と、ほぼ全体の1/2となっている。

また、上記以外の新造船融資〔資料1 17〕を見ると、2001年度末借入残高は前年度に比べ3.3%減の1,823億円となっており、改装・買船等、その他融資〔資料1 18〕の2001年度末借入残高は、前年度に比べ174.1%増の57億円となっている。

〔資料1 15〕合 計

(単位:千円)

借 入 先	2000年度末 借入残高	2001年度 新規借入額	2001年度 返済額	2001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	2000年度末	2001年度末	
政府系金融機関	日本政策投資銀行	231,163,648	8,242,190	27,943,965	211,461,873	19,701,775	8.5%	56.8	56.0
	中小企業金融公庫	118,880	0	22,920	95,960	22,920	19.3%	0.0	0.0
	商工中金	1,354,117	380,980	335,843	1,399,254	45,137	3.3%	0.3	0.4
	その他	8,213,741	1,849,239	621,946	9,441,034	1,227,293	14.9%	2.0	2.5
	計	240,850,386	10,472,409	28,924,674	222,398,121	18,452,265	7.7%	59.2	58.9
市中金融機関	旧長期信用銀行	43,661,756	3,768,590	7,946,456	39,483,890	4,177,866	9.6%	10.7	10.5
	日本興業銀行	28,979,131	3,568,590	4,989,295	27,558,426	1,420,705	4.9%	7.1	7.3
	新生銀行	14,074,585	0	2,754,749	11,319,836	2,754,749	19.6%	3.5	3.0
	あおぞら銀行	608,040	200,000	202,412	605,628	2,412	0.4%	0.1	0.2
	都市銀行	66,946,123	7,431,130	11,464,532	62,912,721	4,033,402	6.0%	16.4	16.7
	地方銀行	351,600	0	168,320	183,280	168,320	47.9%	0.1	0.0
	信託銀行	16,955,405	2,790,730	3,569,614	16,176,520	778,885	4.6%	4.2	4.3
	生命保険	22,326,702	3,960,000	2,081,557	24,205,145	1,878,443	8.4%	5.5	6.4
	損害保険	0	0	0	0	0	-	-	-
	外国資本	0	0	0	0	0	-	-	-
	造船所延払	24,100	0	24,100	0	24,100	100.0%	0.0	-
	その他	15,970,115	3,825,480	7,666,493	12,129,102	3,841,013	24.1%	3.9	3.2
	計	166,235,800	21,775,930	32,921,072	155,090,658	11,145,142	6.7%	40.8	41.1
合 計	407,086,186	32,248,339	61,845,746	377,488,779	29,597,407	7.3%	100.0	100.0	
全体に占める割合(%)	100.0	100.0	100.0	100.0	-	-	-	-	
(参考)運輸施設整備事業団共有持分	36,756,165	2,276,482	3,943,030	35,089,616	1,666,549	4.5%	-	-	

(注)1. 調査対象104社のうち、該当船舶を有する報告会社55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 16〕政投銀融資船(外航)

(単位:千円)

借 入 先	2000年度末 借入残高	2001年度 新規借入額	2001年度 返済額	2001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	2000年度末	2001年度末	
政府系金融機関	日本政策投資銀行	155,807,294	5,280,000	26,648,796	134,438,498	21,368,796	13.7%	72.0	71.0
	中小企業金融公庫	0	0	0	0	0	-	-	-
	商工中金	0	0	0	0	0	-	-	-
	その他	0	0	0	0	0	-	-	-
	計	155,807,294	5,280,000	26,648,796	134,438,498	21,368,796	13.7%	72.0	71.0
市中金融機関	旧長期信用銀行	23,287,204	400,000	4,176,646	19,510,558	3,776,646	16.2%	10.8	10.3
	日本興業銀行	13,142,886	200,000	2,479,873	10,863,013	2,279,873	17.3%	6.1	5.7
	新生銀行	9,536,278	0	1,494,361	8,041,917	1,494,361	15.7%	4.4	4.2
	あおぞら銀行	608,040	200,000	202,412	605,628	2,412	0.4%	0.3	0.3
	都市銀行	23,392,055	1,160,000	4,135,645	20,416,410	2,975,645	12.7%	10.8	10.8
	地方銀行	6,150	0	2,520	3,630	2,520	41.0%	0.0	0.0
	信託銀行	8,360,087	1,140,000	1,922,063	7,578,024	782,063	9.4%	3.9	4.0
	生命保険	4,198,649	0	505,422	3,693,227	505,422	12.0%	1.9	1.9
	損害保険	0	0	0	0	0	-	-	-
	外国資本	0	0	0	0	0	-	-	-
	造船所延払	0	0	0	0	0	-	-	-
	その他	1,471,570	2,505,000	195,480	3,781,090	2,309,520	156.9%	0.7	2.0
	計	60,715,715	5,205,000	10,937,776	54,982,939	5,732,776	9.4%	28.0	29.0
合 計	216,523,009	10,485,000	37,586,572	189,421,437	27,101,572	12.5%	100.0	100.0	
全体に占める割合(%)	53.2	32.5	60.8	50.2	-	-	-	-	

〔資料1 17〕『政投銀融資船(外航)』以外の新造船

(単位:千円)

借 入 先	2000年度末 借入残高	2001年度 新規借入額	2001年度 返済額	2001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	2000年度末	2001年度末	
政府系金融機関	日本政策投資銀行	75,356,354	2,962,190	1,295,169	77,023,375	1,667,021	2.2%	40.0	42.2
	中小企業金融公庫	118,880	0	22,920	95,960	22,920	19.3%	0.1	0.1
	商工中金	1,354,117	380,980	335,843	1,399,254	45,137	3.3%	0.7	0.8
	その他	7,428,755	1,849,239	560,779	8,717,215	1,288,460	17.3%	3.9	4.8
	計	84,258,106	5,192,409	2,214,711	87,235,804	2,977,698	3.5%	44.7	47.8
市中金融機関	旧長期信用銀行	19,964,602	3,368,590	3,563,411	19,769,781	194,821	1.0%	10.6	10.8
	日本興業銀行	15,676,945	3,368,590	2,485,823	16,559,712	882,767	5.6%	8.3	9.1
	新生銀行	4,287,657	0	1,077,588	3,210,069	1,077,588	25.1%	2.3	1.8
	あおぞら銀行	0	0	0	0	0	-	-	-
	都市銀行	42,881,768	5,557,130	6,924,046	41,514,852	1,366,916	3.2%	22.8	22.8
	地方銀行	345,450	0	165,800	179,650	165,800	48.0%	0.2	0.1
	信託銀行	8,514,518	936,730	1,559,751	7,891,496	623,022	7.3%	4.5	4.3
	生命保険	18,083,053	610,000	1,294,135	17,398,918	684,135	3.8%	9.6	9.5
	損害保険	0	0	0	0	0	-	-	-
	外国資本	0	0	0	0	0	-	-	-
	造船所延払	24,100	0	24,100	0	24,100	100.0%	0.0	-
	その他	14,401,857	1,320,480	7,374,325	8,348,012	6,053,845	42.0%	7.6	4.6
	計	104,215,347	11,792,930	20,905,568	95,102,709	9,112,638	8.7%	55.3	52.2
合計	188,473,453	16,985,339	23,120,279	182,338,513	6,134,940	3.3%	100.0	100.0	
全体に占める割合(%)	46.3	52.7	37.4	48.3	-	-	-	-	
(参考)運輸施設整備事業団共有持分	36,756,165	2,276,482	3,943,030	35,089,616	-	-	-	-	

〔資料1 18〕その他(改装・買船等)

(単位:千円)

借 入 先	2000年度末 借入残高	2001年度 新規借入額	2001年度 返済額	2001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	2000年度末	2001年度末	
政府系金融機関	日本政策投資銀行	0	0	0	0	-	-	-	
	中小企業金融公庫	0	0	0	0	-	-	-	
	商工中金	0	0	0	0	-	-	-	
	その他	784,986	0	61,167	723,819	61,167	7.8%	37.6	12.6
	計	784,986	0	61,167	723,819	61,167	7.8%	37.6	12.6
市中金融機関	旧長期信用銀行	409,950	0	206,400	203,550	206,400	50.3%	19.6	3.6
	日本興業銀行	159,300	0	23,600	135,700	23,600	14.8%	7.6	2.4
	新生銀行	250,650	0	182,800	67,850	182,800	72.9%	12.0	1.2
	あおぞら銀行	0	0	0	0	0	-	-	-
	都市銀行	672,300	714,000	404,840	981,460	309,160	46.0%	32.2	17.1
	地方銀行	0	0	0	0	0	-	-	-
	信託銀行	80,800	714,000	87,800	707,000	626,200	775.0%	3.9	12.3
	生命保険	45,000	3,350,000	282,000	3,113,000	3,068,000	6817.8%	2.2	54.3
	損害保険	0	0	0	0	0	-	-	-
	外国資本	0	0	0	0	0	-	-	-
	造船所延払	0	0	0	0	0	-	-	-
	その他	96,688	0	96,688	0	96,688	100.0%	4.6	-
	計	1,304,738	4,778,000	1,077,728	5,005,010	3,700,272	283.6%	62.4	87.4
合計	2,089,724	4,778,000	1,138,895	5,728,829	3,639,105	174.1%	100.0	100.0	
全体に占める割合(%)	0.5	14.8	1.8	1.5	-	-	-	-	

2

環境対策

この章のポイント

船舶から排出されるCO₂等温室効果ガスの削減へ向け、IMOは、各国の自主的な削減努力を求めていくことが必要として、2005年までに温室効果ガスの排出に係る影響評価のための指標の作成に関するガイドラインを策定する。

バラスト水中の水生物の移動を管理する新しい条約の策定作業が行われており、2004年2月の外交会議で採択される予定である。同会議では実効

性ある条約とすべく、未決定事項につき審議が行われる。

国連環境計画（UNEP）バーゼル条約は、2002年12月、船舶解撤ヤードの技術ガイドラインを採択。また、IMOは船舶のライフサイクルに係る関係者の役割を纏めた包括的ガイドラインを、ILOは解撤ヤードの労働安全衛生に係るガイドラインを2003年中に採択する予定。

2・1 地球温暖化防止問題

1. 気候変動枠組条約

人類の活動の拡大に伴い、大気中の二酸化炭素やメタンなどの「温室効果を有するガス」が人為的に大量に大気中に排出されることで温室効果が強まり、地球が過度に温暖化する恐れがあるとして、1992年、気候系に対して危険な人為的干渉を及ぼすこととならない水準において大気中の温室効果ガス濃度を安定化させることを究極的な目的として、国連において気候変動枠組条約が採択され、1994年に発効した。2003年2月現在締約国は188カ国になっている。

1997年の第3回締約国会議（COP3）において採択された議定書（いわゆる京都議定書）では、先進国の温室効果ガス排出量について法的拘束力のある削減目標が設定され、わが国については2008年から2012年において基準年（原則1990年）比6%削減することとされている。また、これを達成するため市場原理を活用した柔軟な国際的仕組みとして京都メカニズム（共同実施、クリーン開発メカニズム、排出権取引）の導入などが規定された。

(1) 京都議定書の発効

京都議定書の発効要件は、①締約国の55カ国以上の批准、かつ②批准した先進国の温室効果ガス排出量が先進国全体の55%以上あることとされており、2003年6月現在、①は110カ国になったものの、②は43.9%にとどまっている。当該排出割合第1位の米国（36.1%）はすでに議定書からの離脱を表明しているため、同第2位のロシア（17.4%）が批准しな

い限り議定書は発効しない状況にある。

(2) わが国の動向

わが国では、2001年11月の第7回締約国会議（COP7）における京都議定書の運用に関する細目を定めた「マラケシュ合意」の採択を受け、京都議定書締結に向け、同議定書の国内担保法となる「地球温暖化対策の推進に関する法律」を改正するとともに、温室効果ガス6%削減の達成に向けた対策・施策を取りまとめた新たな「地球温暖化対策推進大綱」を策定するなどして、2002年6月、京都議定書を批准した。同大綱では、第1ステップ（2002年から2004年）、第2ステップ（2005年から2007年）、第3ステップ（2008年から2012年）に区分し、対策・施策の進捗状況、排出状況等を評価し、必要な追加的対策・施策を講じていくステップ・バイ・ステップのアプローチを採用している。

(3) 日本経団連環境自主行動計画

日本経済団体連合会（日本経団連）は、温暖化対策について産業界として実効ある取り組みを進めるべく、1997年より各業界の環境自主行動計画を取りまとめており、2003年には53業種・企業が参加した。その結果、2002年度のCO₂排出量は1990年度より比較して1.9%減少したとし、その要因として、参加業種の生産活動量が増加した以上に各業種・企業のCO₂排出削減対策が効果を挙げているとした。

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

2 環境対策

年度における輸送単位当たりのCO₂排出量(排出原単位)を1990年度より10%削減するとの目標を立てている。調査の結果、2002年度については1990年度比19.9%減となった。

年 度	1990	1998	1999	2000	2001	2002
CO ₂ 排出原単位	1.00	0.90	0.84	0.86	0.85	0.80

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

2. IMOの動向

京都議定書では、国際運送に使用される燃料(バンカー油)からの温室効果ガス排出削減については、「国際民間航空機関(ICAO)および国際海事機関(IMO)を通じて作業することにより、航空機用および船舶用

の燃料からの温室効果ガスの排出の抑制または削減を追求する」と規定され、同議定書の枠組みから外されている。

IMOは、2003年12月に開催される第23回総会において、温室効果ガス削減に関するIMOの取り組み方針を採択する予定であり、議定書に規定される6つの温室効果ガスの削減に取り組むこととし、今後、次のスケジュールで作業を進めていくこととしている。

1. CO₂等温室効果ガスの排出に係る影響評価のための指標を用い、各国に自主的な削減努力を求めていることが有効として、2005年までに当該指標の作成に関するガイドラインを策定する。
2. 2010年まで上記取り組みの成果をモニターし、必要に応じて更なる手段を検討する。

2・2 大気汚染防止関連

1. IMOにおける検討の経緯

1997年9月に開催されたIMO締約国会議において、船舶からの窒素酸化物(NO_x)や硫黄酸化物(SO_x)等の排出を規制する大気汚染防止に関する「MARPOL 73/78附属書VI」と、NO_xの具体的な排出規制を定めた「船用ディーゼルエンジンからのNO_xの排出規制に関するテクニカルコード」(NO_xテクニカルコード)が採択された。

NO_xテクニカルコードでは、国際大気汚染防止(IAPP)証書を更新する時に、船舶がNO_xの排出基準に適合していることを、「テクニカルファイル法」、「直接計測及びモニタリング法」等で確認することを要求している。「直接計測及びモニタリング法」に関しては、円滑に履行するためのガイドラインの作成がIMOで継続的に検討され、2003年7月の第49回海洋環境保護委員会(MEPC49)で最終的に合意のうえ採択された。

2. IMOでの審議状況

- (1) 第46回設計設備小委員会(DE46)の審議(2003年3月10日 3月19日)

「直接計測及びモニタリング法」を円滑に履行するためのガイドライン(モニタリングガイドライン)については、2001年3月のDE44以降、書面審議グループ(CG)による検討が行われ、今回のDE46で、CGの作業報告書を基にモニタリングガイドライン(案)が作成された。

- ① ガイドラインの名称の変更

本ガイドラインの内容が、「NO_xモニタリングと記録装置のガイドライン」と言うより、「NO_x計測とモニタリング法の認証手続きのガイドライン」の方が相応しいとの提案があり英文タイトルを変更した。

② テストサイクル

最大の問題点であった計測負荷と評価方法に関する規定は、日本の主張(船上計測の特殊性を考慮した実用的な1~2点の計測負荷点数)と、欧州の主張(NO_xテクニカルコードに基づいた評価)が融合され、以下のとおり実的なものとなった。

NO_xテクニカルコード3.2に規定されているE2/E3/D2のテストサイクルの場合、計測負荷はテストサイクルの重み付け係数の総和が0.50以上となる2点以上とする。そして、それらの計測値の評価は、選択した計測負荷の重み付け係数の総和が1.00となる様に比例増分した重み付け係数を用いて計算する総NO_x排出量と、エンジン定格回転数に対応したNO_x排出許容限度との比較で行うこととする。

また、各出力点についても、船上計測の特殊性を考慮して、出力誤差範囲を±5%とし、100%出力の場合は+0%から-10%の範囲とした。

これにより、例えば、E3テストサイクルで、45%~55%と70%~80%の出力域から各1点を選択して計測した場合、45%~55%の計測値をN1とし、70%~80%の計測値をN2とすると、総NO_x

排出量：Ne は次式で求められる。

$$\begin{aligned} Ne &= (50\% \text{の重み係数} \\ &\quad * N1 + 75\% \text{の重み係数} * N2) \\ &\quad * (1 / (50\% \text{の重み係数} + 75\% \text{の重み係数})) \\ &= (0.15 * N1 + 0.50 * N2) \\ &\quad * (1.00 / (0.15 + 0.50)) \end{aligned}$$

この Ne 値がエンジン定格回転数に対応した NOx 排出許容限度(130rpm 未満の機関であれば、17.0 g/kWh)より低ければ許容限度以下であることが立証されることになる。

なお、計測時間は出力静定後の10分間以上とされた。

③ NOx 排出許容限度と許容誤差

許容限度は NOx テクニカルコード 3.1 に規定されているエンジン定格回転数に対応した NOx 排出許容限度とし、許容誤差は NOx テクニカルコード 6.3.11 の規定(最大15%)に準拠する。

ただし、日本が提出した実船試験に関する情報から、NOx テクニカルコードの許容誤差を再考すべきとして、次回 MEPC49 に進言することとなった。この許容誤差の問題は簡易計測法の規定にも関係するため、DE46の作業範囲を超えるとの判断により本ガイドラインには記載されなかった。

④ 再認証のためのデータ

認証は年次・中間・定期検査前の30稼働日以内の計測データにて行い、複数の出力の計測データを連続して採集しても分割して採集しても良いとされた。

⑤ 証書の様式

NOx 直接計測とモニタリング法が予備認証後に承認された場合は、新しい EIAPP (国際大気汚染防止原動機) 証書が再発行されるものとする。

(2) 第49回海洋環境保護委員会 (MEPC49) の審議 (2003年7月14日 - 7月18日)

DE46で作成された NOx モニタリングガイドライン(案)の審議が行われ、内容については微調整が必要であり、将来において本ガイドラインによって NOx を計測した実績が出た時点で見直すことが議事録に記録されたが、DE46のガイドラインについてはそのまま承認された。

また、2003年6月1日現在の「MARPOL73/78 附属書 VI」の批准状況について、パハマ、パナマ、リベリア、ギリシャなどの主要海運国を含む10カ国(商船船腹量53%)が批准しており、また、イタリア、

日本、キプロス、スペイン、米国の各国は、批准する意志があることを表明した。

3. 米国環境保護局(EPA)による大気汚染に関する規制

米国環境保護局(EPA)は、2004年以降に製造される機関に「MARPOL73/78 附属書 VI」と同等の基準を設ける第一次規制と、2006年以降に製造される機関にその30%減を求める第二次規制からなる、米国独自の船舶からの排出ガスに関する規制案を2002年5月29日に公表した。

本件に関し、EPA は、2002年7月16日までに書面によるコメントを募集したことから、当協会や ICS 等は、もし米国が規制を望むならば、まず、「MARPOL73/78 附属書 VI」を批准した上で、国際的な枠組みの中で船舶からの大気汚染問題に取り組むべきことなどをコメントした。

その後、2003年1月31日に EPA は、米国籍および米国に登録された船舶を対象を限定した「MARPOL73/78 附属書 VI」と同等の基準となる第一次規制を採択し、これらの基準は2004年1月1日以降に製造される機関に適用されることとなった。

より厳しい基準を求める第二次規制については、今回の制定は見送られ、2 - 3年以内に作成されることになったが、港湾に停泊中の大型外航船から排出される NOx や PM (浮遊性粒子状物質) について、特にカリフォルニア州などで問題になっており、世界的な規制を確保するために、米国が合意可能でかつ合理的な IMO による第二次規制の検討が求められている。

(1) カテゴリー 1 および、カテゴリー 2 の機関に対する新規制

機関のカテゴリーは3種類に分類され、カテゴリー 1 (C1) は気筒あたりの排気量が5リットル未満かつ出力37kW 以上、カテゴリー 2 (C2) は気筒あたりの排気量が5リットル以上30リットル未満、カテゴリー 3 (C3) は気筒あたりの排気量が30リットル以上と規定されている。

C1 および C2 の機関に対する規制は、米国籍船又は米国に登録されている船舶に搭載されるディーゼルエンジンであって、2004年1月1日以降に製造、又は陸用から舶用に転用されるもの、及び同日以降に建造される新船に搭載されるディーゼルエンジン(新エンジンか中古エンジンかは問わない)に適用されることが決定された。

C1およびC2の機関に対する規制の内容は、第一次規制として「MARPOL73/78附属書Ⅵ」と同等の基準、第二次規制として、NO_x+THC（全炭化水素）、PM、CO（一酸化炭素）に関するより厳しい基準が、1999年にすでに決定されている。

(2) カテゴリー3の大型機関に対する規制

米国籍船又は米国に登録されている船舶に搭載されるディーゼルエンジンであって、2004年1月1日以降に製造、又は陸用から船用に転用されるもの、及び同日以降に建造される新船に搭載されるディーゼルエンジンについて、第一次規制として「MAR-

POL73/78附属書Ⅵ」と同等の基準が要求される。

第二次規制についてEPAは、2007年4月までに、カテゴリー3の船用ディーゼルエンジン用の基準を採択することを誓約した。EPAは今後、水エマルジョン燃料の使用や選択触媒の採用等他のディーゼルエンジンの排ガス浄化に利用されている技術を、大型船用ディーゼルへ適用することの有効性を考慮することにしており、今後数年間に有効となることが期待される先進技術の使用に関する重要な追加情報を得て、大型船用ディーゼルエンジン用のより厳格な排ガス基準を策定するために協議を行うとしている。

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

1997年7月に東京湾中の瀬で発生した原油タンカーの底触による原油の流出事故を契機に、大規模な油流出事故に即時に対応出来る組織として第三管区海上保安本部を中心に東京湾排出油防除協議会が設置された。当協会は同協議会に加盟しており、毎年1回実施される大規模な油流出事故を想定した訓練に参加している。

今年度は2002年11月8日に京葉シーバース付近の海域において実動訓練が実施された。訓練は京葉シーバースに着積荷役中の大型タンカーに小型船が衝突し、大型タンカーに破口が生じ大量の重油が流出したとの仮定のもとに、海上での流出油拡散状況の予想、大型オイルフェンスの運用などを中心に行われた。当協会は東京都、神奈川県、千葉県等の地方自治体、全国内航タンカー海運組合などの他団体とともに、油が流出した際に執られる具体的な拡散防止対策を巡視艇より視察した。

2・3・2 海上災害防止センターへの協力

当協会は、1974年7月に施行された「海洋汚染の防止に関する法律」において、150GT以上の貨物油を積載しているタンカー所有者にオイルフェンス・薬剤等の排出油防除資機材を船内あるいは陸上基地に備え付けることが義務付けられたため、同年12月当協会内部に財海上防災センターを設置し、排出油防除資機材を一括して配備していた。しかしながら、1975年12月、陸上からの油の流出および火災の発生に対処するためのコンビナート防災法が成立したのを受け、海上での

防災体制の整備も付帯決議とされたことから、「海洋汚染の防止に関する法律」が「海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律」に全面改正され、1979年5月に施行された。これにより、従前の排出油防除資機材に加えて、新たに、5,000G/T以上のタンカー所有者には油回収船の配備が義務付けられることとなったため、当協会は、(財)海上防災センターを発展的に解消し、海上における防災措置の実施等を主たる業務として、「海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律」に基づく認可法人(注)として1976年10月に設立された海上災害防止センターに設けられた機材部に防除資機材の配備を引き継ぐとともに、油回収船の配備も委ねることによって、これらの配備を一元的かつ効率的に実施することとした。

また、当協会は、海上災害防止センターに対して設立時に1億円を、1997年にナホトカ号事件を契機として同センターの行う防災業務の財政的基盤の強化を図るために新たに6300万円を出資している(船協海運年報1998参照)。当協会は、海上災害防止センターが、2001年6月に成立した「特殊法人改革基本法」に基づき2003年10月から独立行政法人に移行することにあたり、同センターからの油防除業務等を引続き行う新センター運営の安定性維持の観点からこの出資金をそのままの形で継承させて欲しい旨の要請に対して、万が一の事故に備えて船社に代わり新センターが所有する油回収船やオイルフェンス等の資機材を契約により使用することができ、各船社が独自に所有するよりもコストの削減が図れること、今後、独立行政法人に移行した場合その運営が国土交通省の評価を受けることとなり、一層の効率化が期待できると考えられることから、こ

れに協力することとした。

当協会は、同センターに対して法定義務である資機材の配備への協力や出資金だけに留まらず、防災事業ならびに円滑な運営への協力を通じて、海洋環境の保全について積極的に協力している。

(注) 認可法人：特別な法律によって限定数設置されるが、特殊法人と異なり、特別の設立行為によって強制設立されるものではなく、法律の枠内において民間等の関係者が任意設立し、主務大臣の認可を受けたもの。

2・4 バラスト水排出規制問題

1. IMO におけるバラスト水管理条約案の策定

IMO では、1990年開催の第30回海洋環境保護委員会 (MEPC30) から、バラスト水中の水生生物の移動を管理する議論が行われてきた。その後、1998年開催の MEPC41よりバラスト水の管理を国際的な基準のもとで実施可能とする条約の策定が開始され、2003年秋を採択の目標として議論が行われてきた。しかし、長期にわたり規制の対象となる水生生物を巡る議論が繰り返されたため、採択の目標を2004年2月に延ばし継続的に審議されてきた。

条約採択までの残された期間がわずかであるにもかかわらず、バラスト水交換海域や、規制の対象となる水生生物など、条約の根幹となる部分が決定されていない。そのため、審議時間を確保するため通常の MEPC に加え、バラスト水管理条約策定のための中間会合が2002年9月および2003年3月に開催され条約案が検討された。

(1) 第1回中間会合および MEPC48での審議模様

第1回中間会合は2002年9月30日から10月1日まで開催され、その直後に開催された MEPC48と合わせて2週間の期間で条約案が審議された。2003年3月開催の MEPC47では、バラスト水中に含まれるどのような水生生物を規制の対象にするかの議論で大半の時間が費やされ、バラスト水処理基準、バラスト水交換海域などは十分に審議されなかった。

第1回中間会合および MEPC48では、船舶に適用されるバラスト水処理方法、バラスト水交換海域、および PSC (ポートステートコントロール) の手法にバラスト水の採取検査 (Sampling の実施) を含めることの是非、など条約の根幹となる部分が審議され僅かながら前進が伺えた。

(2) 第2回中間会合での審議模様

第2回中間会合は2003年3月3日から7日まで開催され、第1回中間会合に引き続き、バラスト水処理基準、処理方法、バラスト水交換海域などが審議された。会合では、将来的にはバラスト水管理は処

理装置によるべきこと、またそれまでの間暫定的に認められるバラスト水交換は、陸岸から200海里以上の海域で実施すべきとの意見が多数を占めた。

条約の形式が徐々に整ってきたが、バラスト水処理装置は未だ研究開発の段階にあること、バラスト水交換をあらゆる陸岸から200海里以上の海域に限定すると交換が出来ない航路が多いこと、荒天等でバラスト水交換が出来なかった場合の措置、およびバラスト水交換の免除規定など最終化までには解決しなければならぬ問題が多く残されることとなった。

(3) MEPC49での審議模様

MEPC49は2003年7月21日から25日まで開催され、外交会議に向けて条約案の最終化を図る会議となった。しかし、環境保護に比重が大きく置かれたこと、および条約の形式を急速に整えたことによりバラスト水交換海域、バラスト水交換が出来なかった場合の措置などの審議が外交会議に先送りされたため、策定された条約案は実効性と環境保護目標の間に大きな隔たりがある条約案となった。(「バラスト水管理条約の概要」参照)

その結果、船舶の円滑な運航を確保しつつ条約を遵守するためには、以下のような問題が残されることとなった。

(a) バラスト水交換海域

バラスト水交換海域が陸岸から200海里以上離れ、かつ水深が200メートル以上の海域と限定されると、日本からオーストラリア東岸への常用航路の他、日本／ペルシア湾、ペルシア湾／欧州など世界中の多くの航路でバラスト水交換海域が確保できなくなる恐れがある。

(b) 短距離航海に従事する船舶

門司と韓国の釜山の間を航行する船舶は航行時間が8時間程度しかない。このような船舶が積荷の状況によりバラスト水の注排水が必要となった場合、航路の途中で停船したり、迂回しなければバラスト水交換を実施出来なくなる恐れがある。

2 環境対策

(c) バラスト水交換の免除

バラスト水を交換する場合には復元性、縦強度など船舶の安全を確認した上で実施しなければならないが、台風などで大時化のような場合、バラスト水交換を免除する何らかの規定が必要となる。

処理基準を満たす性能を有する装置は、船舶に搭載可能な容量であることが要求される。

(d) バラスト水処理装置

① 開発に要する時間

新造船は装置による処理が要求されているが、実用可能な装置がいつ開発されるかは不明である。

③ 処理能力

バラスト水の漲排水作業は通常荷役と並行して行われる。大型のタンカーであれば1時間あたり約6千トンの処理能力が必要とされ、装置にはそれを十分に満たす処理能力が要求される。

② 装置の容量

④ 装置の信頼性

通常の整備作業のもとで故障なく運転できる信頼性が要求される。

バラスト水管理条約の概要

1. 条約の目的

船舶のバラスト水及び沈殿物を通じて、有害な水生生物等の移動による環境への影響を防ぎ、最小化すること。

2. 条約の適用船舶

他国の管轄する水域への航海に従事する船舶

3. 船舶に要求される規制

(1) バラスト水の管理方法

船舶を下表のように建造日、およびバラストタンクの総容積により区分しバラスト水の処理を強制化する。

建造時期	バラストタンク総容積				
	1500トン未満	1500トン以上～5000トン未満	5000トン以上		
(就航船) [条約発効後3年] [2009年]より前に 建造された船舶	[条約発効後3年]、[2009年]以降 [発効後10年] [2016年]まで	[条約発効後3年]、[2009年]以降 [発効後8年] [2014年]まで	同左	[条約発効後3年]、[2009年]以降 [発効後10年] [2016年]まで	同左
	[発効後10年] [2016年]以降	[発効後8年] [2014年]以降	同左	[発効後10年] [2016年]以降	同左
(新船) [条約発効後3年] [2009年]以降に建 造された船舶	5000トン未満		5000トン以上		
	[条約発効後3年] [2009年]以降の建造時から		装置	[発効後5年] [2011年]以降	同左

([] 内は外交会議にて検討される)

(2) バラスト水交換海域

	陸岸からの距離	水深
1 原則	[200海里] 以上	[200M] 以上
2 1の海域で交換が不可能な場合	[[50海里] [12海里] 以上]	[200M] 以上
3 1、2の海域で交換が不可能な場合	寄港国がガイドラインに従い定めた指定海域	

([] 内は外交会議にて検討される)

(3) バラスト水処理基準

対象生物	基準	備考
10～[50] [80] μm の水生生物 (主として植物プランクトン)	[1] [10] [100] 個 / 1 ml 未満	1 個 / 1 ml は親潮及び黒潮等の外洋水中に 含まれるプランクトンより更に少ない
[50] [80] μm 以上の水生生物 (主として動物プランクトン)	[1] [100] 個 / 1 M 3 未満	

対象生物	基準	備考
病毒性コレラ菌 (O1、O139)	1 cfu/100ml 未満、1 cfu/動物プランクトン 1 g (湿重量) 未満	日本の海水浴場の基準とほぼ同等の基準
大腸菌	[250] [500] cfu/100ml 未満	
腸球菌	[100] [200] cfu/100ml 未満	

([] 内は外交会議にて検討される)

cfu : 群単位、寒天培地基を用いてその平板上に検水を塗布し形成される群体数

- (4) パラスト水管理計画と管理記録の作成・保持
- (5) 旗国による船舶の構造、設備等の検査
- (6) 寄港国での検査 (Port State Control)

4. その他

- (1) 沈殿物受け入れ施設
締約国は港湾等に沈殿物を受け入れる施設を整備しなければならない。
- (2) モニタリング
締約国は、パラスト水管理の実行、影響をモニタリングしなければならない。
- (3) 基準の見直し
IMO は技術の進展を踏まえ、必要に応じて基準を見直さなければならない。

2・5 海洋汚染防止に関する問題

船舶の防汚方法に関するガイドライン案の採択

船舶の船底防汚塗料に含まれる有機スズが、環境ホルモンとして海洋生物の生殖機能へ悪影響を与えると、これを規制する「船舶についての防汚方法の管理に関する国際条約 (AFS 条約)」が、2001年10月に IMO で採択された。

同条約の具体的な実施方法として3つのガイドラインを作成することとなっているが、そのうち「船舶の防汚方法の検査および証書に関するガイドライン」は2002年10月に最終化され、残る2つのガイドラインである「船舶の防汚方法の監督 (PSC) に関するガイドライン」「船舶の防汚方法のサンプリングに関するガイドライン」が、2003年4月7日から11日までの間、ロンドンの IMO 本部において開催された第11回旗国小委員会 (FSI) で作成され、2003年7月に開催された第49回海洋環境保護委員会 (MEPC49) において採択された。

各ガイドラインの概略は以下のとおり。

- (1) 船舶の防汚方法の監督 (PSC) に関するガイドライン
AFS 条約には、有機スズを含む船底防汚塗料のブラックマーケットを撲滅する観点から、船舶の AFS 条約への適合を確認するポートステートコントロー

ル (PSC) に関する規定が盛り込まれている。寄港国は有効な証書の所持の確認および塗料の一部を採取するサンプリング検査の実施が認められており、条約違反の疑いがある場合には、さらに詳細な検査を行い、必要な改善措置を講じることができる。1995年に採択されている PSC に関するガイドライン (決議 A .787(19)) に、上述の規定を追加する改正案が採択された。

- (2) 船舶の防汚方法のサンプリングに関するガイドライン
塗料の一部を採取するサンプリング検査においては、塗膜に悪影響を与えない方法で行うべきことが明記され、最初に比較的容易なスズ含有量のみ計測を行い、一定量のスズが計測された場合に有機スズの含有量を分析するという、わが国提案の二段階方式がガイドラインとして採用された。わが国は、塗膜に悪影響を与えないサンプルの採取方法や、蛍光 X 線分析法を使えば第一段階の分析が船上で可能なことなどを情報として示したが、分析装置が高価なこと、及びその携帯性については課題がある。
- (3) 船舶の防汚方法の検査および証書に関するガイドライン

船舶が使用する船底防汚塗料について、主管庁が条約に適合していることを確認し証書を発給する手順を示すもので、①検査申請時に塗料の成分を示す

書類により確認、②申請書類に記載された塗料と船舶に塗布される塗料との同一性を現場において確認、③塗料のサンプル採取および試験、という流れとなる。

2・6 海洋汚染防止条約等の改正

1. MARPOL 附属書Ⅳの発効

船舶からの汚水による海洋汚染防止を目的としたMARPOL 附属書Ⅳは1978年に採択されたが、長期に亘り未発効の状態が続いた。IMO は、締約国の同附属書の批准を促すため、海洋汚染防止の見地からは同等性を確保している改正案(改正附属書Ⅳ)を2000年のMEPC 44で承認した。また、同時に改正前の附属書が発効した場合には、直ちに改正附属書の規定内容を実施することを締約国に促す決議MEPC 88(44)を採択した。改正附属書が承認されたことにより批准国が増え、2002年9月にノルウェーが同附属書を批准したことにより発効要件が満たされ2003年9月27日に発効に至った。

IMOは同附属書の発効にあたり、2003年7月のMEPC 49において寄港国が改正前の附属書に基づいたPSC(ポートステートコントロール)を実施しないことを要請するMEPC Circularを承認した。

また、同附属書の国内担保として、海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律に同附属書の規定内容が盛り込まれ、同附属書の発効日である2003年9月27日より施行された。

2. 油水分離器(ビルジセパレーター)の性能見直しについて

IMOでは船舶の機関室やタンカーなどの貨物倉から排出される油分を含んだ汚水(ビルジ)の不法な排出を防止し海洋汚染防止を図るため、油分と水分を分離するビルジセパレーターの性能要件を定めたMEPC Circularの見直しを検討してきた。2002年3月のMEPC 47において、日本は乳化したビルジから油分と水分を分離するビルジセパレーターの性能を強化するより、機関室内で発生するビルジの量全体を減らす「ビルジトータルシステム(IBTS)」と呼ばれるコンセプトを提案し、設計設備小委員会(DE)で検討されることとなった。(船協海運年報2002参照)

日本は2003年3月のDE46に、IBTSのコンセプトを紹介する文書を提出した。今後2004年3月開催のMEPC 51においてMEPC Circularの改正作業計画が承認された後、2005年に開催されるDE48にてIBTSのコンセプトを含む具体的なMEPC Circularの改正が審議されることとなる。

2・7 カナダによるアジアマイマイガ規制強化への対応

カナダは、アジアマイマイガ(AGM; Asian Gypsy Moth)の同国への侵入を防止するため、AGMが多く生息する港(ハイリスク港)から入港する船舶に対して、錨地でAGMの生息の有無を確認する等の規制を実施している。

2003年5月にカナダはAGMに対する規制の見直しの検討結果を公表し、見直し案には日本の港湾7港(千葉、酒田、伏木、敦賀、小倉、宇部、松永)がハイリスク港として含まれることとなった。

当協会は農林水産省生産局植物防疫課に対して、日本の港がハイリスク港に指定された場合、カナダ入港前に錨地での検査が要求されるなど、船舶の運航への影響の説明を行った。見直し案は今後最終化されるが、日本・カナダ間に就航している船舶からAGMが発見された場合、日本の港がハイリスク港に指定されることから、当協会は農林水産省の指導に基づき、会員船社に対してAGMの生態に関する情報を提供し、船内でAGMを発見した場合の駆除方法などの措置の周知に務めた。

2・8 クオリティ・ SHIPPINGの推進

IMOでは、過去発生した船舶の油流出事故等を契機に、船舶による海洋汚染防止に向け、SOLAS、MARPOLおよびSTCW条約等、船舶の設備や構造、乗組員

資格等の国際基準を定めている。しかしながら近年においても、ナホトカ号事故(1997年1月、日本海沖)、エリカ号事故(1999年11月、フランス沖)、プレスティ

ージ号事故（2002年11月、スペイン沖）等、老朽船による油流出事故は後を絶たない。

これら事故の原因の多くは、国際基準に適合していない船舶（サブスタンダード船）であるといわれており、サブスタンダード船の早期排除のための実効ある施策確立が焦眉の急となっている。

サブスタンダード船対策としては、これまではPSCの強化が中心であり、日本政府においても、ナホトカ号事故を教訓としたPSC強化策等をIMOに提案し採択されている。

一方、国際規則の遵守はもちろんのこと、更なる自主規制を行い、より質の高いサービスを提供しようとするクォリティー SHIPPING という考え方に関心が高まってきており、世界各地で普及啓蒙のためのセミナー等が開催されている。クォリティー SHIPPING は、海洋環境汚染防止のため、サブスタンダード船を排除し質の高い海運を推進することであり、政府におけるPSCの強化等のほか民間においても自主的な努力が必要とされている。またこの考え方のもと、サブスタンダード船排除の方策の一つとして、ある一定の基準を満足した船舶に何らかの優遇措置を与えるインセンティブ制度、および基準を満足しない船舶に罰則等を与えるディスインセンティブ制度が、近年注目されている。

インセンティブ制度とは、安全上等の一定基準を満たした船舶または履歴優秀な船舶に対し、各種料・税金等の減額またはPSCの免除等、何らかの優遇措置（経済的措置に限らない）を与える制度で、Green Award（オランダ）、QUALSHIP21（米国）等がある。しかし遵守すべき一律の基準を定める規制とは異なり、その定義等について条約等で国際的に定められたものはない。

財団法人運輸政策研究機構が、2001年および2002年の2カ年に渡り、「海洋汚染防止」国際共同プロジェクト」と題し、各国のインセンティブ制度について調査研究を行っている。同報告書によれば、インセンティブ制度は、クオリティー - SHIPPING 推進のための政策手段の一つであり、サブスタンダード船排除、海洋汚染防止という目的のためには、インセンティブ制度だけではなく、船舶に関する各種情報交換、PSCの一層の強化、ディスインセンティブ制度等、各種政策を総合的かつ段階的に推進していくことが必要とされている。

現時点においては、インセンティブ制度はさまざまな課題があるものの、今後国際的に導入促進が図られていく可能性が大きく、条約等で国際的統一を図るべき性質のものではないが、制度立案の際には国際協調性への配慮が必要であり、少なくとも格付等については国際的に共通であることが望ましい。

2・9 円滑なシップリサイクルの促進

ロイズ統計によると2002年の解撤量は、810隻、1,638万総トン（前年比83隻増、208万総トン増）であった。解撤国別では、インドは326隻、675万総トン（前年比21隻減、198万総トン増）、バングラデシュは87隻、489万総トン（前年比50隻減、10万総トン減）、中国は70隻、314万総トン（前年比隻数増減無、63万総トン増）、パキスタン20隻、100万総トン（前年比7隻減、74万総トン減）となり、これら主要4ヶ国で世界の解撤量の96.4%を占めている（表1参照）。

2002年11月のプレステージ事故を受けIMOで検討されているシングルハルトンカーのフェーズアウトのさらなる前倒し等の影響もあり、今後世界規模で解撤量が増加することが見込まれる。これら船舶の円滑な解撤を促進することは、老朽船による海難事故を未然に防止するという点で海洋環境保護の観点からも重要な課題となっている。また、船舶はその構造・設備の約90%以上が再利用・再使用されることから、資源の有効活用にも大きく貢献している。

一方で、1990年代後半より、解撤作業が環境および人体に及ぼす影響について問題が浮上し、国際機関でも検討が行われている。国連環境計画(UNEP)パゼル条約締約国会議で2002年12月に解撤ヤードの技術ガイドラインが策定されたほか、国際海事機関(IMO)や国際労働機関(ILO)においても2003年中にシップリサイクルに関するガイドラインが作成される予定となっている。

表1. 国別解撤実績

(Lloyd's World Casualty Statistics 2001および2002より)

解撤国	2001年		2002年	
	隻数	千総トン	隻数	千総トン
インド	347	4,768	326	6,751
バングラデシュ	137	4,992	87	4,894
中国	70	2,510	70	3,139
パキスタン	27	1,739	20	997
その他	146	286	307	595
合計	727	14,295	810	16,377

1. 国際会議の動向

(1) 国際海事機関(IMO)海洋環境保護委員会(MEPC)

IMO は、2002年3月の第47回 MEPC で、シップリサイクルに係る技術ガイドラインおよびIMO 総会決議案を、2003年11月のIMO 総会での採択に向けて作成することを決定した。(船協海運年報2002P 42参照)。IMO ガイドライン案は、国際海運会議所(ICS)やバルチック国際海運協議会(BIMCO)等で構成する海運業界のワーキンググループが作成したシップリサイクルに係る行動規範(Industry Code of Practice on Ship Recycling)をベースとし、船舶のライフサイクルにおける各関係者(旗国、寄港国、リサイクル国、船主、造船所、リサイクルヤード)が、安全と環境に配慮した船舶リサイクルにむけて、留意すべき点を記したものである。

① 第48回 MEPC

2002年10月の第48回 MEPC では、IMO ガイドラインの第一案の検討が行われた。ガイドラインには、船主の役割として、既存船に含まれる危険物質リストの作成ならびに船内の危険物質の最小化などが盛り込まれていたことから、当協会では、船主が船内の危険物質をどの程度まで特定できるか、また、それらのうちの危険物質の最小化が可能か、などを把握するために、ICS が作成した危険物質リストを用い、既存の VLCC とバルカーについて調査を実施した。その結果、危険物質リストの作成については、構造・設備機器内に含まれる物質の特定が困難であること、また、解撤ヤードへの最終航海前に船舶の有害物質を最小化することについても、最終航海における安全性を担保する観点から対応に限界があることが判明した。第48回 MEPC では、この検証結果をもとにわが国は既存船の完全な危険物質リストの作成は困難であること、また、危険物質の最小化についても船舶の安全運航を妨げるべきではない旨コメントを行い、概ね参加国の同意を得られることとなった。

ガイドライン案および総会決議案は、2003年7月の第49回 MEPC での最終化に向け、Bangladesh を議長とするコレスポンデンスグループで引き続き検討することとなった。

② 第49回 MEPC

2003年7月の第49回 MEPC では、IMO ガイドライン案およびガイドラインを採択するための総会決議案が最終化された。

第48回 MEPC 後に設置されたコレスポンデンスグループが提出したガイドライン案には、解撤證書の発給や旗国を通じたリサイクル国への事前通告・同意のシステムなど、船主がガイドラインを遵守するための担保措置に関する新しい考え方が複数含まれていた。本会合では、わが国がこれらについてはその複雑性を指摘し、将来の検討事項にすべきとの提案を行い、その結果、船主が選択したリサイクル施設(ヤード)を旗国とリサイクル国に知らせるべき旨がガイドライン案に加えられたが、他の部分についてはわが国の主張が大幅に取り入れられ、以下の将来的検討事項が合意されることとなった(資料2 1参照)。

【IMO ガイドラインに関する将来の検討事項】

- ① リサイクル計画の統一様式の作成
- ② リサイクル前の準備に関する技術的な検討
- ③ 船舶に含まれる有害物質リストの継続的な見直し
- ④ リサイクル準備が整っていることの判断基準の作成
- ⑤ ガイドライン遵守を促進するために必要な仕組みの検討

このほかのガイドラインの主な変更点として、グリーンパスポートについて、これまでその内容に関する合意がなかったが、本会合においてグリーンパスポートに記載すべき情報は、船舶に関する情報および潜在的有害物質の明細書(インベントリーリスト)の2項目であることがガイドラインの本文中に明記された。また、これまでのガイドライン案では、リサイクルヤードへの最終航海前に船舶の危険物質を取り除き曳航をすることの利点について記述されていたが、わが国はこれを航海の危険性を高める提案であると主張し、リサイクル施設まで曳航することの利点に関する記述はすべて削除されることとなった。

資料2 2に示す総会決議案については、シップリサイクルに伴う環境・労働安全衛生のリスクを減じることと、寿命に達した船舶の円滑な退役を確保することを両立するという項目が新たに盛り込まれることとなった。

- (2) 国連環境計画(UNEP)バーゼル条約締約国会議
バーゼル条約 1では、1999年12月の第5回締約国会議(Conference of Parties : COP5)において、技術作業部会(Technical Working Group : TWG)で船

船舶解撤ヤードの技術ガイドライン²を作成すること、また、法律作業部会 (Legal Working Group: LWG) でリサイクル予定船舶の輸出入に対してパーゼル条約を適用する際の法的問題の検討を行うことを決定した。

1. 正式名称は、「有害廃棄物の国境を越える移動及びその処分の規制に関するパーゼル条約」
2. 正式名称は、「THE ENVIRONMENTALLY SOUND MANAGEMENT OF THE FULL AND PARTIAL DISMANTLING OF SHIPS」パーゼル条約ホームページ <http://www.basel.int/> にて入手可能。

解撤ヤードの技術ガイドラインは、環境に配慮した船舶リサイクルヤードの施設やヤードにおける環境マネジメントを取り扱っており、2002年5月の第19回 TWG において最終化され、同年12月の COP 6 で採択された(資料2 3参照)。同ガイドラインに強制力はないが、締約国は、ガイドラインの実施を奨励していくとともに、2004年の COP 7 で各国における実施状況の報告を行うこととした。

COP 6 以降、TWG と LWG はひとつにまとめられ、公開作業部会 (Open-Ended Working Group: OEWG) が設置されることとなった。シブプリサイクルに関する法的問題は、2004年10月の COP 7 まで引き続きこの OEWG で検討される予定である。

(3) 国際労働機関 (ILO)

ILO においても、2003年中に船舶リサイクルヤードの労働安全衛生に関するガイドライン²を策定することとしている(資料2 4参照)。

2. 正式名称は、「Guidelines on safety and health in ship-breaking」

2. 国内の対応

(1) シブプリサイクル連絡協議会

シブプリサイクル連絡協議会は、2000年10月、わが国の海運、造船、解撤および船用業界等の民間の関係者で設立し、内外の船舶リサイクル事業の振興や各国際会議への対応に向けてわが国の関係者間の共通認識の醸成を図るべく幅広く情報・意見交換を実施するほか、関連調査等を実施している。

2002年度においては、2002年10月の MEPC48 に向けて、IMO ガイドラインの項目の中でも、わが国の船舶解撤関係者の共通の課題となる既存船舶に含まれる危険物質リストの作成および危険物質の最小化について、海運側が作成した危険物質リストを元に意見交換を行った。

また、同連絡協議会では、2003年2月にインドの船舶解撤調査を実施(3)主要解撤国の実態調査参照)するなど、シブプリサイクルに係る幅広い活動をおこなった。

(2) 国土交通省のシブプリサイクル検討委員会

国土交通省は、シブプリサイクルに係る国際機関における審議への対応やその基礎となる調査検討の方針につき総合的な検討を行うために、2002年6月海運、造船、船舶解撤業界、海事研究機関および学識経験者からなるシブプリサイクル検討委員会を発足した。2002年9月には、第2回会合を開催し、IMO 第48回 MEPC へのわが国の対応方針の検討を行った。また、2003年4月には、第3回目の検討委員会を開催し、同年7月の第49回 MEPC に向けたわが国の方針について検討が行われた。同検討委員会でわが国の方針を検討する際には、当協会も積極的に船主意見の反映に努めた。

(3) 主要解撤国の実態調査

当協会は、老朽船の円滑なリサイクルを促進しつつシブプリサイクルに係る環境・労働安全問題を改善するためには主要リサイクル国の実情を考慮した現実的な方策が必要との観点より、IMO 等をはじめとする内外での検討に向けて、シブプリサイクル連絡協議会などわが国の船舶解撤関係者とともに主要解撤国である中国(2002年11月)とインド(2003年2月)の実態調査を行った。

中国については、同国の主要解撤ヤードである江陰市長江拆船廠、廣東新会雙水拆船鋼鐵公司、新会市拆船集团公司、廣州市番禺區拆船軋鋼公司的4社を訪問し、4社の解撤能力の合計が、年間200万 LDT を超え、現在の世界の解撤量の3分の1を占めることや中国の解撤ヤードは環境規制に積極的に対応していることなどを確認した(資料2 5)。

インドについては、同国最大の解撤地域であるアラン地方と、わが国の ODA で建設中のピパバブ解撤ヤードについて実情調査を行った。アラン地方では、環境問題については課題が残されるものの船舶解撤が当該地域の主要産業になっていること、また、ピパバブ解撤ヤードについては、中国と比較しても近代的な施設を有し、VLCC を年間最大12隻まで解撤可能であること等を把握し、シブプリサイクル検討委員会などの関係会議に報告した。

(4) パーゼル条約の船舶への適用について

わが国では、1999年5月の当時の環境庁水質保全

2 環境対策

局企画課海洋環境・廃棄物対策室長、厚生省性格衛生局水道環境部環境整備課環境廃棄物対策室長、通産省環境立地局環境政策課環境指導室長、の連名による通達により解撤予定船舶をバーゼル法の手続に従って輸出する必要があるとの見解を表明しており、実質的に日本籍船の解撤目的での輸出が不可能となっている。一方で、バーゼル条約締約国会議では、条約を解撤船舶に適用した場合の実行・実効上の問題点等について検討が行われているところであり、

諸外国がその結論を保留している状況の中でわが国の見解は突出したものとなっている。また、国内では大型船を解撤できる施設が存在しないため、日本籍解撤予定船は海外の主要解撤国に依存せざるを得ない状況にある。そこで当協会は、日本籍船の解撤の道を閉ざさないために、2003年6月末に規制緩和と要望を提出するとともに、バーゼル法の所管庁である環境省、経済産業省に1999年5月の通達を廃止するよう申し入れを行った。

〔資料2 1〕

シップリサイクリングに関するガイドライン（目次）

- セクション1 序章
- セクション2 適用
- セクション3 定義
- セクション4 潜在的有害物質の特定
- セクション5 グリーンパスポート
- セクション6 シップリサイクリングに関する新造船のための手続き
 - 6.1 新造船の構造と設備機器に使用される有害物質の最小化
 - 6.2 リサイクルと有害物質の除去を促進する船舶と船用機器のデザイン
 - 6.3 グリーンパスポートの準備
 - 6.4 潜在的有害物質の使用の最小化
 - 6.5 廃棄物の発生の最小化
- セクション7 シップリサイクリングに関する既存船のための手続き
 - 7.1 グリーンパスポートの準備
 - 7.2 潜在的有害物質の使用の最小化
 - 7.3 廃棄物の発生の最小化
- セクション8 シップリサイクリングの準備
 - 8.1 リサイクル施設の選択
 - 8.2 リサイクル施設への船舶の引渡し
 - 8.3 リサイクル船舶の準備
 - 8.3.1 総論
 - 8.3.2 シップリサイクリング計画
 - 8.3.3 汚染を防止するための準備
 - 8.3.4 労働上の健康と安全を保護するための準備
- セクション9 関係者および他の機関
 - 9.1 総論
 - 9.2 旗国の役割
 - 9.2.1 “リサイクル準備が整っている”ことの判断基準
 - 9.2.3 実施
 - 9.3 寄港国の役割
 - 9.3.1 リサイクル船舶のPSCの手続き
 - 9.3.2 実施

- 9.4 リサイクル国の役割
 - 9.4.1 総論
 - 9.4.2 船舶から生じる廃棄物の受入施設
 - 9.4.3 リサイクル船舶の管理のための方策
 - 9.4.4 リサイクル施設の管理のための方策
- 9.5 パーゼル条約の役割
 - 9.5.1 環境上適切な船舶の解撤
 - 9.5.2 通知および事前の書面による同意の原則
- 9.6 国際労働機関 (ILO) の役割
- 9.7 1972年のロンドン条約および1996年の議定書
 - 9.7.1 船舶の投棄
 - 9.7.2 船舶の放置
 - 9.7.3 船舶の海底への“配置”
 - 9.7.4 船舶の投棄に関するロンドン条約下での報告
 - 9.7.5 退役船舶の処理のための選択
- 9.8 海運業界の役割
 - 9.8.1 シップリサイクルに係る海運業界の行動規範
 - 9.8.2 リサイクル船舶の売買契約書
- 9.9 シップリサイクル業界の役割
- 9.10 他の関係者の役割

セクション10 技術協力

- 付 属 書 1 船舶解撤に関する有害廃棄物と有害物質のリスト(“船舶の全部・部分解撤の環境上適切なマネジメントの技術ガイドライン2002年”の付属書Bより)
- 付 属 書 2 リサイクル施設に引渡される船舶に存在する潜在的有害物質(“シップリサイクルに係る海運業界の行動規範2001年8月”の付属書1より)
- 付 属 書 3 船内の潜在的危険物質のインベントリー
- 付 属 書 4 あらゆる型の船舶での熱作業のための原則リスト
- 付 属 書 5 船内の閉鎖スペースに入るための奨励

〔資料2 2〕

シップリサイクリングに関する総会決議案

総会は、海上安全、船舶からの海洋汚染の防止および抑制、ならびに海運の海洋環境への影響に係るその他の事項に関する規則・ガイドラインに関連する総会の機能に係る IMO 条約第15条(i)を想起し、シップリサイクル業界において環境、健康および福祉について懸念が増大していること、船舶のリサイクルに関連して環境および労働安全衛生上のリスクを軽減し、同時に運航寿命の終わりを迎える船舶の円滑な撤退を確保する必要があることに留意し、また、ILO、パーゼル条約および他のシップリサイクル関係者の役割に留意し、パーゼル条約第6回締約国会議によっ

て採択された船舶の全部または一部解撤の環境上適切なマネジメントの技術ガイドライン、ならびに国際労働機関 (ILO) が策定した船舶解撤における安全と健康のガイドライン[案]を考慮し、また、リサイクル目的の船舶について海運会社が採用すべき実用的な一連の“最良の慣習”を確立することを目的として、海運業界が策定した“シップリサイクルに係る行動規範”を考慮し、シップリサイクルにおける改善に向けて貢献するためには、ライフサイクルを通じて船舶というものを考える必要があることを認識し、また、船舶の設計、建造およびメンテナンスにおいて、船

2 環境対策

船の安全性と運航効率を弱めることなく有害物質の使用を最小化すべきであること、ならびに実行可能な範囲で、環境と安全のリスクおよび健康と福祉の懸念を軽減する方法でリサイクルのための船舶の準備をする必要があることを認識し、

本件に係る第49回海洋環境保護委員会の勧告を考慮し、

1. 本決議の付属書に規定するシップリサイクルに関するガイドラインを採択する。
2. 政府に対して、海運およびシップリサイクル業界への普及を含む本ガイドラインを適用するための早急な措置を取ることを、ならびにその実施において得られた経験を

海洋環境保護委員会に報告することを求める。

3. シップリサイクルに関するガイドラインの更なる策定に関して、本件を引き続き検討項目とするよう海洋環境保護委員会に要求する。
4. さらに、海洋環境保護委員会が本ガイドラインを促進する最適な手段を検討することを要求する。これには、ガイドラインの目的を達成する際の進捗の見直しが含まれる。
5. 海洋環境保護委員会に対し、国際労働機関およびバーゼル条約の適切な機関と協力を継続すること、他の関係者の関与を奨励することを強く奨励する。

〔資料2 3〕

船舶リサイクルヤードの技術ガイドライン（目次）

(TECHNICAL GUIDELINES FOR THE ENVIRONMENTAL SOUND MANAGEMENT OF THE FULL AND PARTIAL DISMANTLING OF SHIPS 2002)

1. 概論
 2. 序章
 - 2.1 対象
 - 2.2 背景
 - 2.3 関係者
 - 2.4 本ガイドラインの取扱い範囲
 - 2.5 方法論
 3. 船舶解撤の環境上適切なマネジメント（ESM）の原則
 - 3.1 パーゼル条約のコンセプト
 - 3.2 環境上適切なマネジメント（ESM）- 定義
 - 3.3 ESM に関する船舶解撤の明確な課題
 - 3.4 現在の慣習および基準
 - 3.4.1 現在の慣習 - 概要
 - 3.4.2 インド
 - 3.4.3 中国
 - 3.4.4 バングラデシュ
 - 3.4.5 パキスタン
 - 3.4.6 その他
 4. 船舶解撤施設の環境管理手順における優れた慣習
 - 4.1 処分予定船舶の退役の手順
 - 4.2 潜在的汚染物質の特定と発散の防止
 - 4.2.1 金属
 - 4.2.2 油と燃料油
 - 4.2.3 ビルジとバラスト水
 - 4.2.4 塗料およびコーティング
 - 4.2.5 アスベスト
 - 4.2.6 PCB
 - 4.2.7 他の廃棄物の流れ
 - 4.3 モニタリング
 - 4.4 基準／レベルの設定
 - 4.5 事件、事故および不測事態の準備
 5. 船舶解撤施設の設計、建設および運営における優れた慣習
 - 5.1 原則
 - 5.2 主要災害の再発と防止
 - 5.3 設計と建設
 - 5.4 運営
 6. 環境上適切なマネジメント（ESM）慣習の達成
 - 6.1 異なる技術と方法論（実現可能性）
 - 6.2 船舶解撤施設の環境保全型マネジメントの確立／改善
 - 6.3 主管庁への報告と例証
 7. ギャップの分析と推奨策
 - 7.1 ギャップ
 - 7.2 遵守計画
 - 7.3 ESM の遵守
 8. 主要参考資料
- 付録A 用語解説および頭字語
付録B 船舶解撤に係るパーゼル条約上の有害廃棄物および有害物質のリスト
付録C 船舶解撤に関する情報源

〔資料2 4〕

船舶解撤の安全と健康に係る ILO ガイドライン（目次）

(DDRAFT ILO GUIDELINES ON SAFETY AND HEALTH IN SHIPBREAKING)

前 文	7.4 リスク評価の見直し
1 一般規定	7.5 危険性とリスクへの対応
1.1 目 的	8 一般的予防および防護対策
1.2 適 用	8.1 一般規定
2 業界の特性	8.2 アクセスと退出の手段
2.1 解撤業界の問題	8.3 道路、岸壁、ヤード、その他の場所
2.2 労働災害	8.4 ハウスキーピング
パートI 国内の枠組み	8.5 足場および梯子
3 一般的責任、義務および権利、ならびに法的枠組み	8.6 人および物の落下の予防策
3.1 主管庁の責任と義務	8.7 防火および消火
3.2 法的枠組み	8.8 危険な気体と密閉箇所
3.3 労働検査の義務	8.9 掲示、通知およびカラーコード
3.4 雇用者の一般的責任	8.10 不許可進入の予防
3.5 労働者の一般的義務	9 有害物質の管理
3.6 労働者の権利	9.1 一般規定
3.7 供給者、製造者、および設計者の一般的責任	9.2 評 価
3.8 契約者の一般的責任と権利	9.3 化学有害物質の作業場のモニター
3.9 協力	9.4 抑制措置
4 労働安全衛生マネジメント	9.5 化学物質の安全データ表
4.1 序	9.6 健康監視
4.2 労働安全衛生の規定	10 物理的な危険性への対策
4.3 初期の検査	10.1 騒 音
4.4 危険性の特定とリスク評価、予防および防護的措置	10.2 振 動
4.5 計画と実施	10.3 光学的放射
4.6 緊急時の準備	10.4 熱応力と潤湿状態
5 労働上の障害、疾病、健康傷害、事故の報告、記録、通知	10.5 照 明
5.1 一般規定	10.6 電 気
5.2 施設レベルでの報告	11 生物学上の危険性への対応
5.3 施設レベルでの記録	12 人間工学上および物理社会学上の危険性
5.4 労働傷害の通知	13 道具、機械、設備の安全要件
5.5 職業的疾患の通知	13.1 一般要件
6 労働衛生サービス	13.2 手動の道具
パートII 安全な船舶解撤作業	13.3 電動の道具
7 作業計画	13.4 ガス切断とその他の熱作業
7.1 一般要件	13.5 ガスボンベ
7.2 安全な船舶解撤計画とスケジュール	13.6 発電機
7.3 危険性の特定とリスク評価	13.7 昇降器具と道具
	13.8 昇降ロープ
	13.9 運搬施設

2 環境対策

14 能力および訓練

- 14.1 総論
- 14.2 マネージャーと監督者の資格
- 14.3 労働者の資格、訓練および技術試験
- 14.4 契約者および第三者機関の資格

15 個人用保護具と保護衣服

- 15.1 一般規定
- 15.2 頭部保護
- 15.3 顔と目の保護具
- 15.4 手と足の保護具
- 15.5 呼吸保護器具
- 15.6 エアライン、または内臓型の呼吸器具
- 15.7 聴覚保護具
- 15.8 放射線汚染の保護装置
- 15.9 落下防止
- 15.10 衣服

16 不測事態および緊急時の準備

- 16.1 総論
- 16.2 応急措置
- 16.3 救助

17 特別保護

- 17.1 雇用および社会保障
- 17.2 労働時間
- 17.3 夜間作業

17.4 児童就労

- 17.5 アルコールと薬物関連問題
- 17.6 エイズ

18 福祉

- 18.1 一般規定
- 18.2 飲料水
- 18.3 衛生および洗浄施設
- 18.4 クロークルーム
- 18.5 避難所と飲食施設
- 18.6 居住施設（住居）

用語集

参考書目

- 1. ILO 関連条約および奨励
- 2. 船舶解撤関連および船舶解撤に適用し得る ILO 行動規範選集
- 3. 関連出版物
- 4. 化学物質の安全性に関する重要情報源の参照

付属書

- I：労働者の健康の監督
- II：労働環境の監督
- III：OSH システムの確立
- IV：バーゼル条約で規定する解撤現場での船内の有害廃棄物／物質
- V：リスク・アセスメント・ツールのモデルの例

〔資料2 5〕 訪問調査した解撤ヤードの比較表（口頭での聞き取り調査結果をもとに作成）

2002年12月 海上安全技術研究所作成

ヤード名	江陰市長江折船廠 Chungjiang Shipbreaking Yard	広東新会市双水折船鋼鉄公司 Xinhui Shuang Shui Shipbreaking Co.	新会市中新折船鋼鉄總廠 Zhong Xin Shipbreaking & Steel Company of Xinhui City	広州市番禺区折船軋鋼公司 Guangzhou Panyu Ship Breaking & Steel Rolling Co.
所在地	江蘇省江陰市夏港鎮北揚子江南岸、上海より水路で上流180km、高速道で北160km、2.5hr	広東省新会市双水工業区珠江三角洲西部の譚江西岸、河口崖門より40km、澳門西方直線距離90km、広州より高速で江門市まで1.5hr、さらに20km、1hr	広東省新会市古井鎮長樂珠江三角洲西部の譚江東岸、河口崖門より20km、澳門西方直線距離70km、江門市より1hr余	広東省広州市番禺区蓮花山浮蓮崗珠江西岸、河口虎門より45km（蓮花山工場）、25km（新虎工場）、広州東南直線距離40km、広州市内より1hr
水位／橋梁高さ制限	8m／長江大橋52m	5.5～6m／崖門橋48m	5.5～6m／崖門橋48m	6～7m／虎門橋60m
敷地	94万㎡	33万㎡	30万㎡	36万㎡ （番禺工場6万㎡、新虎工場30万㎡）
岸壁長さ／同時解体隻数	3200m（2ドック、4岸壁）2～4万LWT級8～10隻	VLCC3隻	1800m、VLCC3隻	800m（番禺工場）2隻、1200m（小虎工場）4隻
解撤能力	100万LDT／年 （パンフレットは60万LDT／年）	60万LDT／年 （PRビデオでは50万LDT／年）	40万LDT／年	30万LDT／年
実績	（20万～30万LDT／年、せんきょう2002年1月号参考）	50万LDT 予定	最近3年、80隻、75万LDT	最近5年、53隻、40万LDT
従業員数	800人 （内 安全環境技術者50人、生産管理者30人、下請け7社600人）	1000人	750人 （内、短期雇用500人）	300人
重機械	クレーン（陸上）6基、フローティングクレーン4隻	クレーン（陸上）45基、フローティングクレーン12隻	クレーン（陸上）28基、フローティングクレーン20隻	クレーン（陸上）20基、フローティングクレーン10隻

ヤード名	江陰市長江折船廠 Chungjiang Shipbreaking Yard	広東新会市双水折船鋼鐵公司 Xinhui Shuang Shui Shipbreaking Co.	新会市中新折船鋼鐵總廠 Zhong Xin Shipbreaking & Steel Company of Xinhui City	広州市番禺区折船軋鋼公司 Guangzhou Panyu Ship Breaking & Steel Rolling Co.
設立	1998年	1984年	1983年/86年改称	1979年/1991年小虎工場増設
備考	江陰市江蘇省企業グループ(鋼管製造、化学工場など11企業)の一つ。P&O ネットロイドと5年50隻以上供給契約を結ぶ。P&O ネットロイド専用オフィス有り。米国人、豪州人、中国人各1名駐在。環境設備投資2000万RMB(3億円)以上、岸壁、倉庫(1万㎡)、シャワー、重機械など。	中国最大の折船工場。電炉工場を有し、形鋼を製造。①生産部門、②安全・環境部門、③消防部門、④機械・メンテナンス部門、⑤医療部門からなる安全環境部を設置。作業者の労働安全・環境保全マニュアルも作成。生産高は3億5千万RMB/年。	環境投資1000万RMB/3年、コンクリート舗装、緑化、油水貯蔵設備、教育、マニュアル・基準の整備など。	グループ会社敷地67万㎡。解撤、造船所、コンテナ工場、コンテナ部品工場、機械取り付け工場、伸鉄、鋳物、倉庫・運搬業。造船所は1000トン以下の建造。伸鉄は製造中止。

2・10 環境シンポジウムの開催

第3回「海洋環境シンポジウム」を、2003年3月27日、イイノホールにおいて開催した。参加応募総数は1,300名にものぼった。

第一部では、「森と海をつなぐもの」と題しC.W.ニコル氏(作家・探検家)が記念講演を行い、第二部では、「人類と海洋の共生に向けて ~今私たちが海洋生物

にできる贈り物~」と題し、栗林忠男氏(慶応大学名誉教授)をコーディネーターに迎え、C.W.ニコル氏の他、石原良純氏(俳優・気象予報士)、清野聡子氏(東京大学大学院助手)、水口博也氏(写真家・ジャーナリスト)および中原裕幸氏(海洋産業研究会常務理事)によるパネルディスカッションを行った。

2・11 環境セミナーの開催

2002年12月12日、当協会会員会社および海事関係者を対象とした第2回セミナーを日本海運倶楽部(海運ビル)において開催した。

今回のセミナーは地球温暖化と海運の関わりをテーマに取り上げ、講師に華山伸一氏(日本エヌ・ユー・エス株)を招き、「船舶からの温室効果ガス排出の現状と削減対策について」と題する講演を行い、会員会社をはじめ、海事関係団体、造船業界、関係省庁などが

ら予想を越える約100名の参加があった。

講演ではCO₂等の温室効果ガスの排出に関する京都議定書の取り決め、国内における地球温暖化対策の概要、船舶からの排出の実態および削減のための取り組み、IMOにおける排ガス削減の検討状況、また温室効果ガス以外のNO_xやSO_x等船舶からの大気汚染物質排出に関する内外の規制の動向などについて触れ、今後の排ガス対策の一助とした。

3

国際関係

この章のポイント

ICS/ISF2003年総会を、当協会のホストで兵庫県淡路島で開催、成功裏に終了。ICS 総会の日本開催は初、ISF 総会は28年ぶり。

2001年9月の米国同時多発テロ事件以降、IMO等の国際機関で海事保安強化に向けたルールが策定・実施される一方、米国は独自対策の検討／実施を進めている。

欧州委員会は2003年3月、船社間協定に対するEU競争法の包括適用除外を定める欧州理事会規則4056/86の見直しに着手。結論は2005年内を目途に出される模様。当協会は、現行制度維持の立場から6月にコメントを提出した。

2003年9月にメキシコのカンクンで開催されたWTO第5回閣僚会合は、2004年末の交渉妥結に向け主要分野での前進が期待されたが、先進国・途上国間の対立の激化により交渉は決裂して閉幕した。

アジア船主フォーラム第12回総会が2003年8月26日に香港で開催された。

2003年7月に開催された米中海運協議において1998年以来期限切れとなっている米中海運協定を締結することが確認された。EUと中国はこれに先立ち、2002年12月に海運協定を締結している。

3・1 ICS/ISF 年次総会

ICS（国際海運会議所）とISF（国際海運連盟）の年次総会が2003年5月11日～14日に、当協会のホストにより兵庫県淡路島（兵庫県立淡路夢舞台国際会議場）で開催された。

ICSとしては初、ISFとしては1984年以来2度目となる日本での年次総会開催については、2001年5月に英国・パースで開かれたICS/ISF年次総会で要請があったもので、当協会はこれまでの通常総会において、繰り返し国際団体・機関での積極的活動を決議していることに鑑み、こうした方針を具現化する活動の一環として、これを受諾したものである。

会議日程は以下の通りであり、ICS、ISF両団体の会長を兼ねるロルフ・ウェストファルラーセン氏（ノルウェー）をはじめ、日米欧などの加盟各船協・関連団体などから合計約70名の代表（会合出席者のリストは

資料3 1参照）・家族の参加のもと、成功裏に全日程を終了した。

5月11日(日) ICS 理事会

5月12日(月) ICS 総会

5月13日(火) ISF 理事会・総会

5月14日(水) 半日観光（姫路城）

当協会からは、ISF副会長として崎長会長他が参加したほか、13日夜に開催された当協会主催 Dinner には、主催者側ホスト役として崎長会長、松永・小林両副会長、太田常任理事らが出席した。

ICSおよびISFの各会合では、シングルハルトンカーのフェーズアウト前倒し問題や海事保安問題、船員の身分証明に関するILO条約問題などについて活発な意見交換が行われた。（詳細はICS/ISF日本総会に関するプレスリリース**資料3 2参照**）

【資料3 1】 ICS/ISF2003年総会出席者

船協／団体名	参加者氏名	役 職	会 社 名	会社役職
議 長				
ICS/ISF	Rolf Westfal-Larsen	Chairman/President		
代 表				
オーストラリア(ASA)	David Sterrett	Chairman	ASP Ship Management	Deputy Chairman
	Lachlan Payne	Chief Executive		

3 国際関係

船協/団体名	参加者氏名	役職	会社名	会社役職
キプロス (CSC)	Andreas Droussiotis	President	Hanseatic Shipping Co. Ltd.	Managing Director
	Thomas A Kazakos	General Secretary		
デンマーク (DSA)	Steen Krabbe	Board Member	D/S Norden	President
	Peter Bjerregaard	Managing Director		
ドイツ (VDR)	Bernd Kroger	General Managing Director		
	Dierk Lindemann	Managing Director		
香港 (HKSOA)	Arthur Bowring	Managing Director		
アイルランド (ICoS)	Eddie Keane	Council Member	Irish Ferries	Shipping Director
イタリア (CONFITARMA)	Roberto Aglieta	Council Member		
マン島 (IoMSA)	David North	Honorary Life Member	V. Ships Group Ltd	Director
日本 (JSA)	嶋長 保英	会長	川崎汽船	社長
	福島 義章	理事長		
	増田 恵	常務理事海務部長		
	植村 保雄	常務理事企画調整部長		
	辻本 泰久	常務理事船員対策室担当		
	園田 裕一	国際企画室長		
	Paddy McKnight	欧州地区事務局 Manager		
オランダ (KVNR)	Marnix J van Overklift	Vice Chairman	Seatrade	Owner
	Pieter A Th van Agtmaal	Managing Director		
ノルウェー (NSA)	Leif T Loddosol	Former President	Wilh. Wilhelmsen	Vice Chairman
	Marianne Lie	Director General		
フィリピン (FSA)	Carlos Conde Salinas	Chairman & President	Philippine Transmarine Carriers, Inc	President
英国 (CoS)	Michael Frederick Everard	Board Member		
	Mark Brownrigg	Director General		
	Ian Hunter	Director		
米国 (CSA)	Joseph J Cox	President		
オブザーバー参加				
ECSA	Alfons Guinier	Secretary General		
INTERCARGO	Roger Holt	Secretary General		
INTERTANKO	Peter M Swift	Managing Director		
ICS/ISF 事務局				
ICS/ISF	Chris Horrocks	Secretary General		
	Peter Hinchliffe	General Manager (Marine)		
	Natalie Wiseman	Secretary		
	David Dearsley	Advisor		
	Simon Bennett	Advisor		

〔資料3 2〕

ICS/ISF 日本総会に関するプレスリリース

2003年5月14日

ICS/ISF 事務局により英文を発表

2003年5月16日

訳文を発表

日本船主協会

ICS(国際海運会議所)(*1)およびISF(国際海運連盟)(*2)は日本船主協会の招きにより、5月11日~14日の間、

淡路島において年次通常総会を開催した。総会では、ロルフ・ウエストファル - ラーセン (Mr. Rolf Westfal-Larsen)

会長が議長となり、最近の国際海運問題について議論した。主要点は以下の通り。

プレスティージ事故の影響

ICS 総会では、以下を内容とする EU 提案について議論が行われた。

シングル・ハル・タンカーのフェーズ・アウトを前倒しすること

重油の欧州諸港への輸送を禁止すること

最近導入された CAS * 3 を船齢15年以上のシングル・ハル・タンカー全てに拡大適用すること

これら提案の裏には政治的な推進力があることを認識しつつも、ICS メンバーは、つい最近の2001年に採択された IMO のシングル・ハル・タンカーのフェーズ・アウト規則を(さらに)修正すべきであるとする EU の決定に重大な懸念を表明した。

総会は、EU 加盟国が最近この提案を IMO に提出したことに留意する一方、非 EU 加盟国が直面する困難さを強調した。

ウェストファル・ラーセン会長は次のように述べた。「総会での議論の中で、われわれはこの問題のグローバルな解決を模索することの重要性を強調した。しかしながら、多くの国々にとっては、提案採択に向けての欧州の圧力に屈するか、はたまた自分達が必要とは思わない法制変更計画を受け入れるか、のジレンマがあることを認識した」。

「ICS は、MARPOL 条約 * 4 の義務規定に反する地域規制を推進しようとしている EU 加盟国の明白な意図を非常に憂慮している。海運業界は、IMO が海運を非常に効率的に統制していることを政策担当者に理解させる必要があるし、もし、IMO 規制と矛盾する地域規則が異論なく認められるとしたら、国際社会全体が傷つくこととなる」。

さらに同会長は次のように述べた。「実務レベルでは、シングル・ハル・タンカーのフェーズ・アウトに関するエリカ事故後の一連の IMO 規則は、世界経済への石油供給に対する徹底した経済的影響評価に基づいたものである。IMO は新たに専門家会合を再開したが、全ての関係者は、欧州の新たな提案が実際に機能しうるものかどうかについて、今後出される報告に十分留意してそれぞれの立場を明らかにすることが極めて重要である」。

さらに同会長は、「全ての海運業界組織は、海上安全と汚染防止の改善を一体となって追求している一方、タンカー業界にとって何十億ドルもの影響がある適切な営業計画決定をする上で必要な法的安定を要求する勢力にも加わっている」と付け加えた。

会合では、MARPOL 条約に適合している外国籍シングル・ハル・タンカーを、国連海洋法条約に違反して、強制的に自国の排他的経済水域 (EEZ) 外に退去させたフランス・スペイン両政府の行動についても議論した。「これは最も有害な動きである」とウェストファル・ラーセン会長は述べ、「同様に悩ましいことは、(両国の行動によって) 影響を受ける旗国や海運業界以外の誰からも国際法を無視するこうした最悪の行動に対する抗議がなされないことである」と続けた。

海事保安

両総会は、2004年7月に発効する船舶・港湾施設の国際コード (ISPS コード) をはじめテロの懸念に対応して最近採り入れられた種々の新たな規則を遵守するための海運業界の取り組みについて概観した。

「ISPS コードが1年以内に作成された事実は、各国政府の要求に迅速に応える IMO の能力を証明している。」とウェストファル・ラーセン会長は述べ、以下のように続けた。

「しかし、新たな規則を遵守する必要性は、海運業界のみならず新たな義務に適合しなければならない政府にとっても試金石となるものである。特に、来年7月までの14ヶ月間に50,000隻分の船舶保安証書を発行するとなれば、旗国は船舶保安計画の承認に誰が責任を持つかといったことを早急に決定する必要がある。」

ICS と ISF のメンバーは、最近の海事保安の強調は従来から存在する海賊問題の解決を模索する機会でもあり、テロ対策のみに集中して海賊問題を曖昧なものとする口実にすべきではないということを確認するよう関係政府に要求する。

船員の身分証明書に関する ILO 条約

ISF 総会は、2003年6月に開催される ILO 総会 - 保安問題に対応するための船員の身分証明書に関する条約 (第108号) の改正案の採択が見込まれている における雇業者側としての立場を検討した。

ISF メンバーは、より確実な船員の身分証明書のための新たな要件を支持することを確認した。しかしそれは、現行の ILO 条約 (第108号) に含まれている原則が維持されること、そして新しい身分証明書を持つ船員は一時上陸や船員の乗下船の為の通過等の際、外国に入国することが簡便化され、入管当局によって引き続き特別な便宜が図られることを条件とする。

「船は各国を急に訪れることがしばしばある」ウェストファル・ラーセン会長は言う。「そして一時上陸は、船員の職

3 国際関係

業柄必要不可欠なものである。一時上陸が出来ないと、船員はしばしば続けて数ヶ月間も船内に閉じ込められることとなる。しかしながら、米国は自らが ILO で開始した議論の結果を受け入れるか否かについて未だ明確な意思表示をしていない。“crew list visas”を廃止するという現在の提案からすると、ILO におけるこれまでの作業の妥当性に関する疑問は拭えない。

会合では、米国向け航海の際の船員ビザ申請と、当局の対応に関する問題点についても懸念が示された。

以上

(注)

- (* 1) ICS: International Chamber of Shipping (国際海運会議所)
航行安全、海洋環境保全、海事法制、情報システム等に関し、海運業界の利益を代表し、主に IMO に対応するとともに、OECD 等で議論されている海運政策問題も扱っている。
- (* 2) ISF: International Shipping Federation (国際海運連盟)
海上労働問題全般に関し海運使用者側の利益を代表し、主に ILO に対応。
- (* 3) CAS: Condition Assessment Scheme
船舶の状態を評価する制度。強化検査の履行を確実なものとするための条件を課している。一定の年限を超えてタンカーを使用する場合に課せられる。
- (* 4) MARPOL 条約
国際海洋汚染防止条約。海洋汚染の防止を目的に船舶の構造や汚染防止設備等の技術基準を定めている。

3・2 プレステージ号事故に係る規制強化

1. プレステージ号事故の概要

プレステージ号は、1976年に日立造船・舞鶴ドックで建造された船齢26年、パハマ船籍のシングルハル・タンカーである。本船の概要は全長243メートル、型幅34メートル、81,584重量トン、また登録船主は Mare Shipping 社、船舶管理は Universe Marine 社、用船は Crown Resource 社、船級は ABS、P&I はロンドン P&I クラブであった。

本船は2002年11月13日、77,000トンの燃料重油を積載しスペイン・ガルシア沿岸の西沖の Finisterre 分離通行帯を航行中、右舷に亀裂が生じ船倉への浸水と燃料油の漏油が始まり、荒天のため沈没の危機にあった。スペイン海事局は本船を救援するためヘリコプターで船長ほか二人の乗組員を残し他の乗組員を救出するとともに、座礁の危険にある Prestige 号を沖合に曳航するよう船長に進言した。

11月14日に救助船が4.5マイル沖合の Prestige 号に到着し沖合に曳航を始めた。一方、Universe Marine 社はスペイン当局に対し避難港への入港許可を求めたが、天候状況が悪く、スペイン政府はこれを拒否した。この後、この事故の原因と思われる右舷側の第3船倉外板に亀裂が見つかったことから、積荷の燃料重油の漏油を最小限に止めることを目的に救難作業が続けられることになり、一旦は救援スタッフの協力で6ノットで北西に向かい自力航行するも、最終的には6隻のタグボートで Cape Verde Island に向けて曳航し避難水域を探す計画を立てることになった。

11月17日にはガルシア沿岸の190キロにわたり油膜が漂着した。また、この日スペイン政府はプレステージ号の船長を救助船との協力を行わず、タグボートの曳航索を確保することを拒否したとして逮捕し拘束し

た。

11月19日、プレステージ号はスペインの133マイル沖で船体が二つに折損、沈没した。破断箇所は第3および第4積荷タンク付近で、推定25,000トンの重油が積まれていたが破断により全量が流出した。二つに分かれた船体は暫くの間漂流し続けたが、やがて3,500mの海底に沈みその後も流出が続いた。

プレステージ号は、2001年4、5月に5回目の定期検査を実施している。検査と修繕を行ったアメリカ船級協会および中国の造船所は、作業は現在の基準に従ったものであったとしており、これまで事故の原因は究明されていない。

2. プレステージ号事故後の主要関係機関の動向

2002年

11月19日 1976年建造のパハマ籍タンカー、プレステージ号(81,564DWT)がスペイン沖で折損、沈没。

11月19日 国際独立タンカー船主協会 (INTERNATIONAL TANKERS OWNERS ASSOCIATION) とボルチック国際海運協議会 (BIMCO) は、共同声明で全ての沿岸国が避難水域の計画を策定する重要性を協調し、各国政府が困難な状況にある船舶に適切な海域、港および錨地を指定することを訴えた。

12月3日 欧州委員会 (EC) は、「海上安全の改善に関するコミュニケーション」を採択し、2002年12月12、13日に開催される欧州理事会の承認を求めるとともに、欧州議会に対しても本件の検討とコミュニケーションの支持を求めた。

[EC コミュニケーション骨子]

- 1 . 危険船のブラック・リストの公表
 - 2 . シングルハルトタンカーによる重油輸送の禁止
 - 3 . パリ MOU の目標である PSC の25%検査実施
 - 4 . 欧州海上保安庁の早期設立
 - 5 . 欧州共同体の船舶輸送監視システムの活用
 - 6 . 避難水域の設定
 - 7 . 油濁被害への補償水準の引上げ
 - 8 . 油濁事故への刑事責任法制の導入
 - 9 . 油濁事故責任法制 (船主責任制限阻却事由) の見直し
 - 10 . EU 外の船員に発給される STCW 免状に対する共同体での認証システムの導入
 - 11 . EU としての IMO 加盟、等
- 12月6日 EU 運輸閣僚理事会...閣僚理事会は EC に対してシングルハルトタンカーのフェーズアウトの早期実施、およびシングルハルトタンカーでの重質油輸送を禁止する規則を提案するよう求めた。閣僚理事会は規則の実施目標を2003年7月1日に設定。
- 12月13日 EU 首脳会議は、運輸閣僚理事会の結論を支持。
- 12月14日 スペイン政府は、EU の規則改正の承認を待たずに、2003年1月1日より重質油を輸送するシングルハルトタンカーのスペイン国内への入港を禁止する国内法を採択した。
- 12月20日 EC は「欧州議会および閣僚理事会規則412 / 2002 / EC」の改正を運輸閣僚理事会に提案。
- [規則改正骨子]
- 1 . シングルハルトタンカーによる重質油輸送の禁止。
 - 2 . シングルハルトタンカーのフェーズアウト実施計画の修正。
 - 3 . CAS (Condition Assessment Scheme) の拡大適用。
- 2003年
- 1月23日 運輸閣僚理事会作業部会...改正提案の実質審議。ドイツ、デンマーク、英国、オランダ、およびギリシャ (議長) は IMO

に送付する必要があるとの意見を表明。MARPOL 条約の改正を通じ世界レベルでの実施を意図。

- 3月4日 EC と IMO が会談を実施。EC 運輸・エネルギー担当委員デパラシオ女史と IMO 事務局長オニール氏が会談。デパラシオ女史より、EU としての意思決定後、シングルハルトタンカーに係る規制強化を IMO に提案する旨表明。IMO からは、EU から提案がなされた場合は早急に検討する旨返答。
- 3月5日 3月19、20日 欧州議会 (EP) がプレステージ事故関係者の公聴会を実施。デパラシオ女史、ABS、ロンドン P&I クラブ、La Coruna 港湾局長、国際船級協会 (IACS)、欧州船主協会 (ECSA)、国際独立タンカー船主協会 (INTARTANKO) 等が参加した。国際海運会議所 (ICS)、IMO、プレステージの船長および船主は不参加。米英によるイラク攻撃の緊張が高まる中、公聴会は時間的制約のため表面的なものに終わり、事故原因やスペインの対応等は明らかにならなかった。
- 3月27日 EU 運輸閣僚理事会が EC のシングルハルトタンカーへの規制案を承認。本提案については7月1日の実施に向けた EU 内での手続を進めるほか、IMO MEPC への提案を平行して進めることとなった。
- 4月10日 EU15カ国より IMO に提案文書を提出。EU の提案に対し IMO はエリカ号事故の規制見直しを検討するために発足した専門家による非公式グループを再発足し、本年7月の MEPC での審議に向けて、5月末までに EU 提案の世界の石油輸送、造船所、解撤ヤード等への影響調査を実施。
- 4月25 ~ 27日 先進国 (G 8) 環境大臣会合が、IMO にてシングルハルトタンカー規制の強化を検討する必要がある旨合意。
- 5月11 ~ 14日 ICS 年次通常総会 (於 : 淡路島)、EU 提案の裏には政治的な推進力があることを認識しつつも、ICS メンバーは、つい最近の2001年に採択された IMO のシングルハルトタンカーのフェーズアウト規則をさらに修正すべきであるとする EU の決定に

重大な懸念を表明した。

6月1～3日 G8首脳エビアンサミット。プレスティージ事故によりタンカーの安全と汚染防止の更なる改善が要することが証明されたとし、フェーズアウト、重質油輸送に係る方策を検討作業に関しIMOの努力を評価するとともに、IMO内部で指導的役割を果たしていくことが合意された。

3. IMO第49回海洋環境保護委員会 (MEPC49)での議論

プレスティージ号の油流出事故を受け、EU15ヶ国は、2003年4月、1999年12月のエリカ号事故後2001年4月に改正されたばかりのMARPOL条約(海洋汚染防止条約)付属書Iの更なる改正を求める提案をIMOに提出した。

これに対しわが国は、シングルハルトンカーのフェーズアウト前倒しについてのEU提案が採択された場合、原油の海上輸送へ与える世界的な影響が大きいこと、また2010年での船舶の円滑な解撤が困難であること等を考慮し、2005年以降は船齢[20]年(注:[]括弧内の数字は暫定的なものとして提案された、で同タンカーの運航を禁止し2015年を最終使用期限とする対案を6月初めにIMOに提出した。このほか、ブラジルやインド等からもEU提案に懸念を表明する文書がIMOに提出された。(資料3 3参照)

MEPC49では、冒頭から、エリカ号事故後に導入されたシングルハルトンカーのフェーズアウト規則が2年前に採択されたばかりであること、1990年代建造の若齢船の早期フェーズアウトを強いられること等から、EU提案にアジア・中東・中南米諸国が強く反発し、どのような妥協点を見出すかが大きな焦点となった。このような中、わが国が積極的に妥協案を提示したこともあり、EU提案の原則を維持しつつも、緩和規定を併記する妥協案が作成され、2003年12月のMEPC50の審議に付すための条約改正案がまとめられた。また、日本は、ブラジル、インド、カタール、韓国、シンガポールとともに重質油輸送の禁止について考え方の異なる改正案を提出しており、本案についてもMEPC50でされる予定である(資料3 4参照)。MEPC50において改正案が採択された場合、2005年4月には改正条約が発効することになる。

MARPOL条約改正案の概要は以下のとおりである。

- (1) シングルハルトンカーのフェーズアウト前倒し
シングルハルトンカーの最終使用期限について、

カテゴリ1 (pre-MARPOL船)については、現行の2007年を2005年に前倒し、カテゴリ2 (MARPOL船)と3については、2015年を2010年に前倒しすることとされた。ただし、CASにより船体構造の状態が良好と判断されたタンカーについては、旗国は2015年または一定船齢までの使用を許可できること、ならびに寄港国はこれらのタンカーの入港を拒否できることとする規定が併記されることとなった。

- (2) 重質油輸送について

重質油輸送については内容を詰め切れなかったため、12月のMEPC50での決着を目指すこととなっている。EU提案では5000DWT以上のシングルハルトンカーによる重質油輸送を改正条約発効と同時に禁止し、600～5000DWTクラスについては2008年に禁止することとしているのに対し、日本など6ヶ国の共同提案では、日本の内航業界や中南米諸国への影響を考慮し、5000DWT以上は2010年まで、600～5000DWTは2015年までにフェーズアウトする提案が行われている。

- (3) CAS(コンディションアセスメントスキーム)について

現行規則で2010年以降使用されるカテゴリ2船に課されていたCondition Assessment Scheme(CAS)は、2005年以降船齢15年を超えて使用される5,000DWT以上のシングルハルトンカーに実施することとなる。

- (4) その他

欧州6カ国が提案していた特定敏感水域(PSSA)の設置については、同水域におけるシングルハルトンカーによる重質油輸送を禁止することが提案国によって撤回されたものの、水域の設置そのものは基本的に承認され、IMO航行安全小委員会(NAV)および法律委員会(LEG)の検討に付されることとなった。

当協会は、MEPC49に向け、わが国政府との連絡を密接に行うとともに、ICSをはじめとする国際関係団体と各国船協、そして特にアジア船主フォーラム(ASF)を通じたアジア各国船協との連携を強化して対応した。今回のMEPCでは、EUとの妥協案が確立したことによって、EUの一方的地域規制への動きをけん制することが期待され、IMOによる国際規則の導入に向けて大きな進展があった。

〔資料3 3〕 シングルハルタンカー規制強化に係る各国等提案の比較表(MEPC49)

日本船主協会

提案の種類		MARPOL13G規則	E U提案 MEPC49/16/1	日本提案 MEPC49/16/10	ブラジル MEPC49/16/11	インド MEPC49/16/9	米国 OPA90 1990年8月施行
フェーズアウト (段階的廃止) フェーズアウト 期日は各船の引 渡日	【カテゴリー1】 20,000DWT以上の 原油・重油タンカー および30,000DWT 以上の精製油タンカー であって82年6月 1日より前に建造さ れたシングルハル タンカー	• 2007年まで	• 2005年まで		• 2005年で大きなフ ェーズアウトのピ ークが来る。	• E U提案の海上貿 易、造船、シッ プリサイクルへの悪 影響を懸念	左のようなカテゴ リー区分は無し 【シングルスキン】 ①5,000 A < 30,000GT • 2005.1.1以降船 齢25年でフェーズ アウト • 2010.1.1が最終 期限。
	【カテゴリー2】 上記タンカーで、82 年6月1日から96年 7月6日までに建造 された(貨物タンク 区域が分離バラスト タンクで保護されて いる)シングルハル タンカー	• 2015年まで • 但し、ダブルボト ムまたはダブルサ イド構造を有する シングルハルタン カーは、2015年以 降も船齢25年まで 使用可。	• 2010年まで • 但し、ダブルボト ムまたはダブルサ イド構造を有する シングルハルタン カーは、2010年以 降も2015年または 船齢25年のどちら か早い日まで使用 可。	• 近年事故を起こし たタンカーが船齢 25年以上であった ことを考慮すると 船齢30年まで使用 可とする現行13G 規則、および船齢 26年まで使用可と するE U提案は不 適切かつ不十分。 • E U提 案 で は、 2010年直前のタン カー市況への影響 が大きく、十分な 解撤能力も確保で きない。 • 解撤船の発生量を 平準化するために 2015年または船齢 [20]年までの使用 を提案。ただし [20]という数値 は仮のもの。	• EU提案では、船齢 20年以下の優良タ ンカーの "prema ture removal"と なるので懸念する。 • 現行13G規則は、 MEPC46での詳細 な検討の結果であ り改定するには以 下の点に配慮が必 要。 a) 造船所の代替建 造能力 b) シップリサイク ル能力 c) 提案により影響 を受ける航路と国 d) 海運業界と世界 の海上輸送への経 済的影響	• E U提案の海上貿 易、造船、シッ プリサイクルへの悪 影響を懸念。 • 1997年建造船が船 齢14年でフェーズ アウトすることは 適当ではない。	②30,000GT A • 2000.1.1以降船 齢23年でフェーズ アウト • 2010.1.1が最終 期限。 【ダブルボトム /サイド】 ①5,000 A < 30,000GT • 2005.1.1以降船 齢30年でフェーズ アウト • 2015.1.1が最終 期限 ②30,000GT A • 2000.1.1以降船 齢28年でフェーズ アウト • 2015.1.1が最終 期限
	【カテゴリー3】 カテゴリー1、2より 小型で5,000DWT 以上のシングルハル タンカー	• 同 上	• 同 上	• 同 上	• 同 上	• 同 上	• 同 上
重質油輸送の禁止	適用対象	• 適用無し 5,000DWT未満の タンカーで700m ³ 以上の貨物タンク を有しない場合は ダブルハル構造は 要求されない	• 600DWT以上は改 正条約発効後即ダ ブルハルのみ。 • 但し、600 - 5,000 DWTは2008年以 降ダブルハル。	• 新造船は全てダ ブルハル。 • 既存の小型船は、 2008年までの代替 は不可能。合理的 な移行期間、例え ば、2015年まで、 を設けるべき。	• カテゴリー3等の 小型船のダブルハ ル化を求めるのは 不合理。他の船舶 でより多くの燃料 油を積んでいるも のもある。	• 全てのシングルハ ルを規制するの ではなく、船齢15 年以上のシングルハ ルによる輸送を禁 止する。	
	重質油の定義		• crude oil - 15 で 密度が900/m ³ が超 えるもの。 • fuel oil - 15 で密 度が900/m ³ を超え るかまたは50 で 動粘度が180cmス トークスを超える もの。	• E Uの重質油の定 義は合理性の検討 が必要	• EU提案(API25.7) は、ブラジル、ラ テンアメリカのよ うなAPI20の石油 を生産する国に影 響を与える。 • crude oil - API 17.5以下 (=OCIMF)		
CASの適用	【カテゴリー1】	• 2005年以降使用す るタンカー。					
	【カテゴリー2】	• 2010年以降使用す るタンカー。	• 2005年以降、船齢 15年以上のタンカ ー。	• EU提案を支持。 • 但し、適用までの 準備期間は長くす べき。(2006年)	• 2007年以降、船齢 15年以上のタンカ ー。	• 船齢25年までの使 用を削減しない場 合、船齢15以上 のタンカーのCAS は賛成。	
	【カテゴリー3】	• 適用無し	• 同 上	• 同 上	• 同 上	• 同 上	
今後の検討提案			• ダブルハルへの CASの適用。 • 600 - 5,000DWT の重質油を運ぶタ ンカーのダブルハ ル化。 • シングルハル、ダ ブルハルを問わ ず、老齢タンカー の "structural weakness"を早 期発見する方策の 確立。	• 修繕基準およびそ の手順の導入。	• EUのその他提案 を支持。 • IMO規則は特定 の地域の要請によ り改定されるべき ではない。そのよ うな問題の解決策 は "Particularly Sensitive Sea Area"を設けるこ と。		

〔資料3 4〕 シングルハルトンカーのフェーズアウトに関する
MARPOL13G条約改正案の比較

日本船主協会

規則の種類	MARPOL13G規則	MARPOL 条約改正案	共同提案 (日本、ブラジル、インド、カタール、韓国、シンガポール)
1. フェーズアウト期限 1) カテゴリー 1 2) カテゴリー 2、3 3) 重質油輸送 ① 5,000DWT 以上 ② 600 - 5,000DWT	2007年まで (船齢26年未満) 2015年まで (船齢26年未満)	2005年まで 2010年まで (船齢26年未満) 2005年まで 2008年まで	2005年まで 2010年まで (船齢26年未満) 2010年まで (船齢26年未満) 2015年まで (船齢26年未満)
2. フェーズアウト期限延長 1) MARPOL 船 2) 重質油輸送 ① 5,000DWT 以上 ② 600 - 5,000DWT	旗国は2017年又は船齢25年のいずれか早い日まで使用を許可できる。ただし、寄港国はこれらのタンカーの入港を拒否できる。	[旗国は CAS を条件に、2015年又は船齢[20],[23],[25]年のいずれか早い日まで使用を許可できる。ただし、寄港国はこれらのタンカーの入港を拒否できる。] 延長規定なし [旗国は [2015] 年又は船齢 [× ×] 年のいずれか早い日まで使用を許可できる。ただし、寄港国はこれらのタンカーの入港を拒否できる。]	旗国は CAS を条件に、2015年又は船齢25年のいずれか早い日まで使用を許可できる。 [ただし、寄港国はこれらのタンカーの入港を拒否できる。] 1) MARPOL 船に同じ。 延長規定なし(期限は2015年)
3. Condition Assessment Scheme (CAS) の適用 1) pre-MARPOL 船 2) MARPOL 船 3) 重質油輸送	2005年を超えて使用する場合 2010年を超えて使用する場合	2005年以降、船齢15年を超えて使用する場合	2005年以降、船齢15年を超えて使用する場合 同上(5,000DWT 以上)
4. 重質油輸送に関する免除規定 1) 同一港内のみ輸送 2) 国内輸送のみ		[有] [有]	有 [無]

(注)1) 括弧[]内は MEPC50での検討事項
2) 西暦年は、当該年の引き渡し日を指す。ただし、2005年の場合は改正条約発効予定日(2005年4月 日)。船齢は、引き渡し日からの年数。
3) フェーズアウト期限の()内船齢は、初期にフェーズアウトされるタンカーの場合には26年を超えるケースがある。

3・3 テロ防止策等に関連する各種保安対策強化問題

3・3・1 SOLAS 条約(海上人命安全条約)の改正

2001年9月に発生した米国同時多発テロ事件を契機に、国際海事機関(IMO)において、海事分野における国際的なレベルでのテロ防止対策が審議され、同年11月のIMO総会でSOLAS条約の改正により対応する方針が決定された。

その後の審議を経て、翌2002年12月のSOLAS条約締結国政府会議において、海事テロ対策の強化に向けた、SOLAS条約の改正、船舶および港湾施設の国際保安コード(ISPSコード)が採択され、2004年7月1日より

発効する予定となっている。

1. 改正 SOLAS 条約の概要

(1) SOLAS 第 19 規則改正

自動識別装置(AIS)の早期導入を図るため、旅客船およびタンカー以外の300総トン以上50,000総トン未満の船舶は、2004年7月1日以降の最初の安全設備検査もしくは2004年12月31日までのいずれか早い時期までに、AISを設置することとなった。

(2) SOLAS 第 XI 章改正

現行のSOLAS第XI章が第XI-1章「海上の安全性を高めるための特別措置」となり、第XI-2章とし

種別	国際/内航	船種	総トン数	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
				7.1	7.1	7.1	7.1	7.1	7.1	7.1
新造船	全ての搭載対象船									
現存船	国際航海に従事する	旅客船								
		タンカー	300トン以上							
		上記以外	50,000トン以上							
			10,000トン以上50,000トン未満			←				
			3,000トン以上10,000トン未満			←				
		300トン以上3,000トン未満			←					
国際航海に従事しない		500トン以上								

(注) 図 が前倒し分

て新たに「海上の保安性を高めるための特別措置」が追加された。

(3) SOLAS 第 XI - 1 章

① 第 3 規則 船舶識別番号 (IMO ナンバー)

国際航海に従事する、100総トン以上の旅客船および300総トン以上の貨物船のうち、2004年7月1日以降に建造される船舶については建造時に、それ以外の現存船については、2004年7月1日以降の最初の入渠時まで、IMO の文字を含む船舶識別番号を船体外板、水密隔壁等に恒久的に標示することが追加された。

② 第 5 規則 船舶履歴記録

国際航海に従事する旅客船および500総トン以上の貨物船については、主管庁の発行する履歴記録 (旗国、登録日、船名、船籍港、登録船級協会等) を、2004年7月1日以降は、船内に備え置くことが要求された。

(4) SOLAS 第 XI - 2 章 (主要規則のみ)

① ISPS コードの適用

国際航海に従事する、高速旅客船を含む旅客船、500総トン以上の高速貨物船を含む貨物船、および浮動式海底掘削ユニットは、2004年7月1日までに ISPS コードの要件に適合し、主管庁により承認された船舶保安計画を船上に備え置き、これに従い実施していることを検査され、証明された上で発行される国際船舶保安証書 (ISSC: International Ship Security Certificates) を所持しなければならない。

② 第 6 規則 船舶保安警報装置

テロ等により船舶が危険な状況に陥ったことを沿岸国等に通報する警報装置を設置することとされた。2004年7月1日以降の新造船については建造時に適用されるが、現存船への適用については

次のとおりとなった。

ア. 旅客船、総トン数500トン以上の油タンカー、ケミカルタンカー、ガス船、バルクキャリア及び高速船：2004年7月1日以降の最初の無線設備の検査日まで設置

イ. その他の総トン数500トン以上の貨物船：2006年7月1日以降の最初の無線設備の検査日まで設置

③ 第 9 規則 監督および適合措置

保安に関する要件を満たしていない船舶には、出港差し止め等の措置に加え、港からの排除あるいは入港拒否を含む所要の措置を執ることができるとされた。

港湾からの排除および入港拒否といった強力な強制措置は、急迫した脅威があり、その脅威を除くために他に適切な方策がない場合にのみ執ることができることとされている。

具体的には、寄港国は事前に入港船に対して有効な証書の確認やこれまでに寄港した港において取られていた保安対策等に関する情報などの提供を求めることができ、不具合が認められれば改善を要求し、これに対応できない場合等は当該船の入港を拒否することができるとされている。

2. ISPS コードの主要要件

① 船舶は、主管庁もしくは寄港国が設定する保安レベル (1 から 3) に従って行動しなければならない。

② 船舶は、会社の責任により作成し、主管庁または主管庁の代行機関として機能する認定保安団体 (RSO: Recognized Security Organization) により承認された、船舶内の立入制限区域の設定、船内巡回の実施、部外者の出入りのチェック等を内容

3 国際関係

とする「船舶保安計画」に従って行動しなければならない。

- ③ 船上では船舶保安職員、会社によっては会社保安職員を配置しなければならない。また、そのような職員等は保安に関する適切な知識を持ち、なおかつ ISPS コードに規定された訓練を受けなければならない。具体的には ISPS コード B 部(勧告要件) を考慮することとされており、関係規則、船舶および港湾施設の保安対策に関する知識等の他、武器、危険物の検知等に関する全般的な知識も適宜習得すべきこととされている。

なお、会社の保安職員は保安計画の策定や変更の際に実施しなければならない保安評価に責任を有し、現場において各船舶の脆弱性評価等を実施すること等が勧告されている。

- ④ 主管庁または RSO は、船舶に対して、承認された船舶保安計画に規定された保安システムの実施および ISPS コードの他強制要件、保安装置の運用等を対象とした初回検査を実施し、これらが適合していることが確認されれば、5 年間有効の国際船舶保安証書を発行する。
- ⑤ この証書の有効性は、2 年目の検査基準日と 3 年目の検査基準日の間に実施する中間検査を受けることが条件となる。

3 . その他の決議

締約国政府会議においては、上記改正 SOLAS 条約(決議 1) および ISPS コード(決議 2) の他に、次の決議が採択された。

- ① 決議 3 「海事保安の強化に関する機関の更なる作業」
- ② 決議 4 「SOLAS 条約附属書第 11 - 1 章及び第 11 - 2 章の更なる改正」
- ③ 決議 5 「技術協力及び援助の推進」
- ④ 決議 6 「海事保安を高める特別の措置の早期履行」
- ⑤ 決議 7 「条約が適用されない船舶、港湾施設等の保安を高めるための適切な措置の実施」
- ⑥ 決議 8 「国際労働機関(ILO)との協力を通じた保安強化」
- ⑦ 決議 9 「関税協力理事会(WCO)との協力を通じた保安強化」
- ⑧ 決議 10 「ロングレンジでの船舶識別及び追跡の

早期実施」*

- ⑨ 決議 11 「人的要素に関する事項および乗組員の上陸」

* 長距離で船舶の識別と動静を把握するシステムの導入

不審船の早期摘発を可能とするシステムとして、多くの船舶に搭載されているインマルサット C のポーリング(呼び掛け) 機能を利用することが既に大筋で合意されていたことから、同システムの早期実施を促す決議が採択された。

これまでの会合において、同装置を利用する際の通信費用については沿岸当局が負担することが了解されているものの、今後の課題として、インマルサット C の搭載が強制要件ではない船舶への適用の是非、船舶から発信される情報がセキュリティ対策にのみ用途が限定され、テロリストに悪用されることのない枠組みの検討等が残されている。

4 . 第 77 回 IMO 海上安全委員会(MSC77)における審議結果

2003 年 5 月に開催された MSC77 においては、海事保安に関する改正 SOLAS 条約の確実な実施のために整理すべき事項が審議され、その結果を取りまとめた MSC /Circ. 1097 "Guidance relating to the implementation of SOLAS Chapter XI-2 and the ISPS code" が回章された。概要は以下のとおり。

(1) ISSC の発行

- ① ISPS コード B 部は勧告要件として扱われているものの、特に、船舶の保安評価および保安計画、記録簿および保安職員に関する項目を考慮していない場合、ISSC は発行されるべきではない。
- ② ISSC は、船舶が承認された船舶保安計画を所持していること、および船舶が承認された計画に基づいて運航されていることに関して、主管庁が満足する客観的証拠がある場合にのみ発行される。
- ③ 小さな不遵守(minor non-compliance)がある場合、ISSC を発行してはならない。(必ず承認された船舶保安計画に完全適合していなければならない)

(2) 訓練および証書

- ① 当面の措置として、ISSC を所持していることが、ISPS コードに従った訓練がなされていることの実事上の証拠として取り扱われることが合意された。
- ② 旗国政府は、どのように訓練を行うべきか、また、特別な証明制度が必要かを決定する責任を有する。

(3) 報告に関する要件および情報の通知

締約国政府の保安責任者等の情報は、全世界の海運関係者が入手しやすいことが重要であり、IMO

を通じて、全世界の海運関係者に伝達されることが確認された。

(4) 監督措置の実施責任

監督措置の実施責任に関して、国により各省庁の所管の違いもあり、各国毎に事情が異なることが認識された。監督措置は、単一の省庁で実施する国もあるであろうし、従来の PSC 当局に加え、保安関係については、所轄官庁（入管、警察、海軍等）が行う国もあるであろうとされた。

(5) 船舶識別番号

船舶識別番号には、「IMO」が含まれることが確認された。

(6) 領海に入域しようとする船からの報告の任意性

領海を航行している船舶、あるいは領海に入域しようとしている船舶からの関係沿岸国への通知は任意であり、これは、強制的な報告制度を設けることを意図するものではないことが明確にされた。

3・3・2 ILO の対応

7・3・4「ILO 条約改正への対応」参照。

3・3・3 米国の対応

2001年9月の同時多発テロ事件以降、海事分野においても、船舶や港湾がテロ攻撃の対象とされることや、船舶がテロ攻撃の手段として利用されることを防止するため、IMO や ILO など国際ルールが策定あるいは検討されている（前述 3・3・1 および 3・3・2 参照）。一方、米国では、様々な保安対策を実施・検討するなど独自の動きを強めており、国際的な動きとの整合性が懸念されている。

1. Maritime Transportation Security Act of 2002 (MTSA ; 海上運送保安法)

上院では、同時多発テロ事件発生前の2001年7月に Hollings 議員によって海事保安強化に関する「Port and Maritime Security Act of 2001」(S1214、通称 Hollings 法案)が提案されていたことから、9.11のテロ事件以降、同法案を軸に上院としての海事保安法案の検討が進められた。一方下院では、2002年3月、超党派の海事保安法案として Young 議員が「Maritime Transportation Antiterrorism Act of 2002」(HR3983、通称 Young 法案)を提案、その後の修正・追加作業を経て6月に

下院を通過した。上下院それぞれが独自の海事保安法案が出揃ったことから、両法案を一本化するための両院協議会が2002年6月末から開始された。(船協海運年報2002 P. 64参照)

両院協議会で取りまとめられた統一法案(S1214)は2002年11月14日の両院の承認を経て、同年11月25日にブッシュ大統領が署名して、Maritime Transportation Security Act of 2002 (MTSA ; 海上運送保安法)が成立した。

MTSA の概要は以下のとおり。

(趣旨) ; 海上輸送システムを担保するために国家システムを準備すること

(概要)

- (A) 運輸長官は、水際、若しくは近海における全ての船舶および施設が運輸保安上重大事態に発展し得る事件に係する高いリスクがあるかどうか、識別するために脆弱性評価を実施する。それに該当する場合には、暫定保安措置を実施の上、沿岸警備隊(USCG)が更に詳しい船舶と施設の脆弱性評価を実施する。
- (B) 国家海上輸送セキュリティー・プランおよび地域海上輸送セキュリティー・プランは USCG がこれを立案し、斯かる事件を最大限防止するに十分なものでなければならない。地区プランは潜在的テロ攻撃に応える緊急対策を網羅するために作成されなければならない。
- (C) 全ての港湾、施設および船舶は総合セキュリティー・プラン、詳細に亘る USCG 脆弱性評価に基づく緊急事態対策プランおよび保安対策勧告を保持しなければならない。同プランは USCG と協力して港湾局、港湾施設運営者および船舶運航者から提出され、USCG から承認を受けなければならない。全ての港湾、港湾施設および船舶は認可されたセキュリティー・プランの下で運営されなければならない。
- (D) 連邦、州、地区および民間の法執行機関の業務を上手く調整し、セキュリティー・プランを助言するために地区港湾保安委員会を立ち上げなければならない。それらの機関には、情報機関(含む CIA)、FBI、税関、移民局および USCG が含まれる。斯かる組織とは別に、海事セキュリティー諮問委員会が国家の海事セキュリティー諸問題に関する報告と勧告する任務を負って設置される。
- (E) 運輸省はセキュリティー・プランの一部として

3 国際関係

港湾における保安地域を設け、港湾就労者の履歴調査と運輸セキュリティ識別カードの発行を通じて高度保安地域への立ち入りを規制し、銃火器を制限し、退避プランを立案するために規則を設けなければならない。履歴調査は高度保安地域に就労する雇員に対して実施される。船員については、国際的に通用する身分証明書を携帯しなければならない。(米国基準は設定しない)

- (F) 米国水域に入る船舶、船員、乗客および輸送貨物に関する情報を蒐集し、分析する海事情報システムを開発することが義務付けられた。
- (G) 疑わしい動きを手際よく追跡するために配乗船員、乗客および輸入貨物に関する通告制度を改善すること。(96H事前通告制が立法化された)
- (H) 商船に対する自動識別システム(Automatic Identification System; AIS)の搭載を義務付けること。全ての船舶は2004年12月31日以降、AISを装備していなければならない。
- (I) 運輸長官は外国港湾におけるテロ対策への有効性に関して評価しなければならない。その評価は、コンテナ並びにその他貨物および手荷物の検査、また貨物、船舶、港湾施設への立ち入りが認証を受けた関係者に規制されているかどうか、に関する保安措置が有効に機能しているか否かについて実施される。外国と本措置を実行する際には、運輸長官は国防長官、国務長官、財務長官(税関担当)該当外国政府機関および船舶運航者と協議する。港湾脆弱性評価の後、運輸長官が有効なテロ対策が講じられていない港湾の当該国関係機関に通知し、当該港湾における改善策を勧告する。運輸長官は斯かるテロ対策が有効でない港湾で積み荷した船舶に対して米国港湾への入港条件を命じ、それを満たさない船舶の入港を拒むことができる。運輸長官は斯かる事実認識を行った場合には直ちに国務長官と必ず協議の後、当該国へ通知し、措置は90日経過後に初めて発効する。斯かる措置を受けた当該港で以後、テロ対策が有効に機能していると運輸長官が認定した場合には、その措置を取り消すことができる。
- (J) 運輸監視委員会(Transportation Oversight Board; TOB)はコンテナ・シールや施錠基準を含む貨物コンテナの物理的セキュリティの強化基準を開発するための貿易プログラムを確立する(IMOとどの程度連動するのが課題)。

- (K) 海上保安官制度を承認し、海事保安並びに保安チームが国民を守り、船舶、港湾および港湾施設を防護する。USCGは、海事安全保安チームを展開してハイジャックや他のテロ脅威を抑止し、海事保安および安全を強化するために米国入港船への乗船権限が付与された。

USCGは、2003年7月1日、MTSAの施行のための分野別の暫定規則(以下)を連邦官報に告示した。

- ① Implementation of National Maritime Security Initiative
- ② Area Maritime Security
- ③ Vessel Security
- ④ Facility Security
- ⑤ Outer Continental Shelf Facility Security
- ⑥ Automatic Identification System

一方、同規則告示前には、米国に寄港する外国籍船の船舶についても、入港に先立ち船舶保安計画を提出し承認を受ける規定が定められる懸念があったが、暫定規則における関連部分(Part 1041 Vessel Security)では、「SOLAS XI - 2章とISPSコード規定に適合しており、同コードを考慮していることを証明する有効な国際保安証書(ISSC)を所持している外国籍船は、特別な場合を除き、本規則に適合していることとみなす」と規定されており、外国籍船には、保安計画の事前提出は適用されないものと解釈されている。

同暫定規則は、公聴会およびパブリックコメントを反映して、2003年11月に正式発効する予定である。

2. Security Tax/Fee

2002年8月、上院は各種保安対策の財源確保の一環として、米国向け船荷/船客に対する新税/課徴金(荷主賦課金)創設を提案した。これは、20フィートコンテナ当たり\$1、車両1台当たり\$3、原油1トン当たり\$30等、輸出入貨物の全てから例外なく課徴金を徴収するという案であったが、荷主・船社等関係業界の猛反対にあい、同年10月には荷主賦課金法案は取り下げられた。

その後、2003年9月5日に港湾保安費用に充てるための「コンテナ賦課金」を導入する法案が下院に提出された。法案によれば、コンテナ賦課金の導入は港湾管理者等の自由裁量に任せられ、同賦課金の導入の必要性を認めた港湾管理者等は自らの判断で賦課金のコンテナ当たりの料率が設定できるとされた。この賦課金

が導入されれば、船社としても大きな負担を強いられることから、WSC(世界海運評議会)は同賦課金の導入に強く反対する旨の書簡を下院運輸・インフラ委員会委員長などに送付した。結局、同年9月24日に同法案は下院の採決にかけられたが、反対多数で否決された。

3. Department of Homeland Security(国土保安省)

2002年6月、ブッシュ大統領は、国土保安戦略の重要なステップとして現在複数の機関に分散している国土保安機能を統合し、「国土保安省」を新設することを提案した。

これを受け、同月下院では国土保安機能を有する国防総省、FBI(連邦捜査局)、関税庁、USCG(沿岸警備隊)等の統合を提案した国土保安省創設法案(HR5005)を提案、上下両院の承認を経て、2002年11月25日にブッシュ大統領が同法案に署名し、国土保安省創設法が成立した。同法は署名から60日後の2003年1月24日に発効、同日国土保安省が発足した。同省の初代長官には、Ridge ホワイトハウス付国土保安局長(前ペンシルベニア州知事)が就任した。同省は、22の官庁組織を統合し、17万人の職員を擁する大官庁となる。組織権限上、沿岸警備隊(Coast Guard)が直轄の組織とされ、現状の権限と能力を保証されたことが特徴的である。

2002年9月30日までにすべての組織が統合する予定となっている。

4. Container Security Initiative (CSI)

米国関税庁はコンテナ貨物積出港での安全検査の強化を目的に、米国向けコンテナ取扱量上位20港(資料3-5参照)を主な対象としたCSIを2002年1月に考案した。

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

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

同プログラムには、米国と国境を接するカナダが最初に参加を決定し、その後2003年9月までに米国向けコンテナ取扱量上位20港を含む28港が参加を表明している。わが国(東京・名古屋・神戸・横浜港)は2002年9

【資料3-5】米国CSIの対象とされている米国向けコンテナ貨物取扱量世界上位20港

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

米国向けコンテナ貨物取扱量世界上位20港以外でCSIに参加を表明している港

*CSI	港名	*CSI	港名
	モントリオール(カナダ)		タンジュンペラバス(マレーシア)
	バンクーバー(カナダ)		ポートケラン(マレーシア)
	ハリファクス(カナダ)		コロombo(スリランカ)
	イエーテボリ(スウェーデン)		ダーバン(南アフリカ)

* 2003年9月末日までにCSIの運用を開始した港

** ()内は国名

月26日に合意文書に署名した。これら港のうち、16港が試行を含めCSIの運用を開始、わが国では横浜港が2003年3月24日から運用(試行)を開始している。CSIの運用開始後、4人の米国関税庁職員が横浜港に駐在する一方、わが国の税関職員がロサンゼルス・ロングビーチ港に派遣されている。2003年9月現在、東京・名古屋・神戸各港におけるCSI運用開始時期は未定である。

5. Cargo Manifest 情報24時間前提出に関する米国関税庁規則

2002年8月、米国関税庁はCSIの補完を目的として、船社及びNVOCC(Non Vessel Operating Common Carrier: 非船舶運航業者)に対し、米国向け貨物及び米国経由で輸送される貨物の船積み24時間前までのCargo Manifest 情報提出を義務付ける規則案を発表した。同規則案は、コンテナ・自動車・バルク・液体等の全貨物を対象に、貨物船積み24時間前までに貨物情報を米国関税庁に義務付けるもので、違反した場合は、揚荷許可の延期/差し止め及び罰金(1件につき\$5,000~\$10,000)を課すことを定めている。

同規則案については、2002年9月9日までパブリッ

3 国際関係

クコメントが募集されていたことから、船主団体では ICS、WSC が、その他の関係者では、日本機械輸出組合、日本インターナショナルフレイトフォワードーズ協会 (JIFFA) がそれぞれ規則案の問題点を指摘するコメントを提出した。また、Cotton Club も規則案導入に懸念を表明する Demarche を米国関税庁に提出した。(船協海運年報2002P.66参照)

その後、2002年10月31日に発表された最終規則では、自動車やブレーク・バルク貨物は事前の包括除外申請により24時間前申告を除外されることとされた。また、情報提出が義務付けられる項目は以下14項目(規則案では15項目)とされた。

- 1) 米国向けに出港した最後の港。
- 2) Carrier Code (SCAC Code)
- 3) 航海次数 (Voyage Number)
- 4) 最初の米国寄港地への予定到着日。
- 5) B/L 番号と数量 (Master B/L もしくは House B/L)。
- 6) 米国行外国運送人が最初に貨物を受け取る港名。
- 7) 貨物の正確な説明(貨物分類に関するHSコードを荷主から提供されている場合は同コード)と重量。シールされた貨物(いわゆる FCL 貨物)については、荷主が申告した貨物説明と重量。FAK (Freight All Kinds)、general Cargo、STC (said to contain) 等の総称的説明は認められない。
- 8) B/L 記載の荷送人名と住所、あるいは ID 番号。
- 9) B/L 記載の荷受人名と住所、あるいは所有者の代表者名と住所、あるいは ID 番号。
- 10) 船舶名、ドキュメントが作成された国、船舶番号。
- 11) 貨物の積み込みが行われた外国港名。
- 12) 国際的に認識された危険性物質の表示。(Hazardous Material Indicator)
- 13) コンテナ番号(コンテナ貨物の場合)
- 14) コンテナシール番号

最終規則は、発表から60日後の12月2日に施行、さらに60日間の猶予期間を経て2003年2月2日に完全施行された。

この間、2002年12月には、当協会の協力のもと、米国税関庁による同規則の説明会が当協会において開催され、当協会会員はじめ関係者が参加した。

最終規則は船社・荷主等関係者に追加の負担を強いっているが、2003年2月2日の完全施行後、大きな混乱は生じていない。

6. C-TPAT (Customs-Partnership Against Terrorism)

米国輸入貿易過程における保安対策を民間と連携して徹底することを目的に、米国関税庁は輸入貿易関係者(輸入業者、運送業者、仲立業者、倉庫業者、製造業者)を対象とした Customs-Partnership Against Terrorism (C-TPAT) を2002年4月に発表した。

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

C-TPAT は2002年4月にまず輸入業者の参加申請受け付けが始まり、7月中旬からは船社等の運送業者の申請受付が始まった。但し、本プログラムへの参加はあくまで各業者の自由意志とされている。2003年5月までに C-TPAT に参加した企業は3000社、邦船定航3社も参加している。

C-TPAT 参加手続き

- ① 参加希望業者は、米国税関との協定にサインの上、2通を税関に提出。
- ② 協定を提出した業者は「Supply Chain Security Profile Questionnaire (業者の保安対策に関する質問状)の回答を協定提出後、60日以内に税関に提出。
- ③ 同 Questionnaire 回答内容を関税庁が確認した後、同関税庁が署名した協定が当該業者に返送され、手続き終了。

7. 2002年通商法事前申告規則

2002年8月に成立した通商法は、米国全輸出入貨物(航空/トラック/鉄道/海上貨物)通関について、電子データによる事前申告を義務付ける規則の策定を定めている。

2003年7月、通商法に基づく事前申告規則案が発表された。

規則案の概要は以下のとおり。

- 海上貨物に加え、航空、鉄道、トラック等全ての輸送モードが事前申告の対象。輸送モード毎の事前申告のタイムフレームは資料3-6のとおり。
- 輸入に加え、米国からの輸出も対象となった。
- AMSによる電子申告の義務付けが明確にされた(トラックを除く)。

【資料3 6】 通商法規則案による事前申告のタイムフレーム

輸送モード	輸 入	輸 出
船 舶 (Vessel)	<ul style="list-style-type: none"> • 現行24時間ルールと殆ど変更なし • AMS*による申請 	<ul style="list-style-type: none"> • 出港の24時間前申告 • 輸出管理規制該当品で国務省または商務省から許可を受けた貨物については72時間前申告：下記6．参照 • AES**による申告
鉄 道 (Rail Road)	<ul style="list-style-type: none"> • 米国国境到着の2時間前申告 • Rail AMS*による申告 	<ul style="list-style-type: none"> • カナダ・メキシコ行き列車に機関車(Locomotive)が接続される4時間前申告 • AES**による申告
航 空 (Air Carriers)	<ul style="list-style-type: none"> • 赤道以北の米国からの輸出については、離陸時点(at Wheels up)で申告 • それ以外の航空貨物は、米国到着の4時間前申告 • Air AMS*による申告 	<ul style="list-style-type: none"> • 出発の2時間前申告 • AES**による申告
自動車 (Motor Carriers)	<ul style="list-style-type: none"> • 米国到着の30分～1時間前申告 • *下記4．②参照 	<ul style="list-style-type: none"> • 国境地点へ到着する1時間前申告 • AES**による申告

* AMS (Automated Manifest System)

** AES (Automated Export System)

- マニフェスト情報について、既に公開対象となっている部分を除いて、企業情報の秘密性は保護される。
- 同規則に基づいて事前申告された情報は、貨物の安全確保と不正貿易防止のためにのみ利用され、通常の通関目的では利用されない。

規則は官報に最終規則が発表されてから90日後に施行されるとされているが、2003年10月現在、最終規則は発表されていない。

8 . バイオテロ法

バイオテロ法(Public Health Security and Bioterrorism Preparedness and Response Act of 2002 ; 「公衆の健康安全保障ならびにバイオテロへの準備および対策法」)は、米国の食品供給に対するテロリストからの脅威または攻撃から国民を守ることを目的として2002年6月に成立した。

2003年10月10日、食品医薬品局(FDA: Food and Drug Administration)は、同法施行のための2つの暫定最終規則(Interim Final Rule)を発表した。いずれも2003年12月12日施行とされているが、施行後、一定の経過期間が設けられると見られている。これら規則で対象となる食品は、人・動物の食用に米国に輸入される食品類・薬品類である。ただし、農務省(USDA)の専轄であ

る食肉類、家禽類、卵類は除外される。また、個人的に消費される食品は対象外とされている。

① 関連施設の登録に関する規則

米国向け食品を生産／処理、包装または保管する国内外の施設を12月12日までにFDAに登録することが義務付けられている。「保管する施設」には、コンテナヤードやCFSも含まれる可能性がある。

② 米国向け食品輸出に関する事前通告に関する規則

米国に飲食料品が輸入される時は、輸送手段によって、米国に到着する5日前から2～8時間前までの間に、個々の荷物の詳細についてFDAに通知しなければならない。海上輸送の場合は、米国到着8時間前までに通知する必要がある。事前通告の主体となるのは米国側輸入業者などと考えられるが、規則上は、情報を持っているものであれば誰でも通告できるとされており、輸送業者もその対象となる余地が残されている。

上記①・②に違反した場合や事前通告の内容に不備／誤りがあった場合は、輸入港で当該貨物が差し止められ、場合によっては併せて罰金が徴収される。

邦船社は、WSC(世界海運評議会)などを通じ規則運用の詳細を確認するとともに、各国船社の動向をみながら対応することとしている。

上記のような米国の動きや関係国際機関の海事保安対策の検討に対し、当協会は、関係委員会・幹事会が連携して検討の進捗状況を把握するとともに、2002年9月に取りまとめた本件に関する基本的な考え方資料37に基づき、必要に応じ当協会の意見反映を図った。当協会としては、引き続き各方面の動向を注視し、海運業界の意見が適切に反映されるよう図っていくこととしている。

【資料3 7】

2002年9月13日

日本船主協会

海事保安問題について

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

(1) 円滑かつ効率的な物流の促進に寄与するものである

3 国際関係

こと。

(2) 海運業界のみに追加のコスト負担を課すものでないこと。

- これら対策には国際的整合性が重要であり、その運用に国毎の差異のないよう、国際機関や各国間における連携と情報の共有を徹底し、世界共通の制度として確立されることが必要である。そのためには、政府間による各種協議の内容が積極的に公開され、議論の透明性が確保される必要がある。
- 今後、対策の実現性や実効性などをはじめ様々な問題が発生するものと予想されるので、対策の検討・実施に際しては、海運業界など民間関係者との協議が随時開催され、民間の意見を的確に反映する仕組みが必要である。

以上

3・3・4 その他諸国・地域の対応

1. EU

2003年7月、欧州委員会は、税関規則改正案についてのワーキングペーパーを発表した。同改正案には貨物情報の電子的事前申告制度が含まれているが米国の制度と異なる点がある。米国の規則との主要な相違点としては、以下が挙げられる。

- コンテナ貨物に限らず全ての輸出入貨物を対象にしている点

(米国の24時間規則の対象は外国から米国への輸出に係るコンテナ貨物のみ)

- 事前申告の期限を通関手続きの24時間前としている点(米国規則は貨物の船積み24時間前)

上記相違点は船社等関係者に過度の負担を強いるものとなり混乱を招くこととなるため、ECSA(欧州共同体船主協会)は、米国等の制度との整合性が図られるよう求めていくこととしている。

なお、規則/施行細則最終化手続きおよび customs 側の情報受け入れ体制整備に要する時間などから、規則の実施は早くとも2005年以降になると見られている。

2. カナダ

2003年4月、カナダ関税・歳入庁(Canada Customs and Revenue Agency: CCRA)は、海上貨物情報の事前申告制度を2004年4月から導入すると発表した。同制度は、米国が既に導入している24時間前申告制度と類似のもので、貨物の種類によって以下のタイムフレームとなっている。

- コンテナ貨物：外国港での船積みの24時間前
- バルク貨物：カナダ到着の24時間前
- 上記以外の貨物：外国港での船積みの24時間前(但し、CCRAの許可があればカナダ到着の24時間前)

3・4 外航船社間協定に対する独禁法適用除外制度

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

同制度を巡る近年の動きを見ると、公正な競争環境を確保するなどの観点から、各国で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。

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

最近の主な動向は以下の通りである。

3・4・1 EU

欧州連合(EU)における、競争に関する基本的ルール(基本実体法)はEC条約(ローマ条約)第81条、82条に規定されており、関係する事業者等を直接規律している。81条は事業者/事業者団体による競争制限的な協定、協調行為等を禁止し、82条は市場支配的地位の濫用を禁止している。また、欧州委員会と加盟国の権限や罰金額等前記2条に関する施行手続は欧州理事会規則 No.1/2003(以降「1/2003」と略)で定められている。

外航船社間協定に関しては、81条、82条に関する細則(欧州理事会規則 No.4056/86、別名同盟規則、以降「4056/86」と略)が制定されており、これにより海運同盟に対する競争法の一括適用除外が認められている。また、定期船社が配船の合理化を図り高品質のサービ

スを提供する目的で、船腹の共有および船隊の共同運航、ターミナルの共同使用など比較的緩やかな提携を行うコンソーシアムに対しても、市場占有率に応じた条件はあるものの、同じく細則(欧州委員会規則 No 823/2000、別名コンソーシアム規則、以降「823/2000」と略)により、包括適用除外が認められている。

1. EU 競争法施行手続の改正について

EC 条約81条、82条に関し、協定の審査権限、罰金等を定める施行手続は1962年に制定された欧州理事会規則 No .17 (以降「17/62」と略)に定められていたが、約40年ぶりに見直しが行われ、2003年1月、新規則(1/2003)が公布された。概要は以下の通り。

(1) 見直しの目的

EU の加盟国は2004年5月1日に現在の15ヶ国から25カ国に大幅に拡大する。これを機に、EU 競争法に関する届出等の手続きを簡略化するとともに、欧州委員会の権限の一部を加盟国に移管することにより、欧州委員会競争総局の人員の有効利用をはかり、併せて事業者の負担を軽減する。

(2) 見直しまでの経緯

- 1999 .4 .28 欧州委は EU 競争法(EC 条約81、82条)の適用と履行の近代化(即ち17/62改訂)に関する White Paper 発表、関係者からのコメント受付開始
- 1999 .9 .30 上記コメント締切。全加盟国および ECSA(欧州船協)をはじめとする100以上の関係団体からコメントあり
- 2000 .9 .27 上記を踏まえ、欧州委は17/62改正を閣僚理事会および欧州議会に提案
- 2001 .9 .6 欧州議会が意見案採択。原則的に改正に賛成
- 2002 .11 .26 閣僚理事会(競争法)が欧州委提案を原則認める決定を採択
- 2002 .12 .16 閣僚理事会が改正案を最終承認
- 2003 .1 .4 新規則(1/2003)公布

(3) 施行日

2004年5月1日(中東欧10ヶ国の EU 新規加盟と同日)

(4) 規則の骨子

① 事前届出制度の廃止

17/62のもと、EC 条約81条1項に定める競争制限的な協定が、EU 競争法の適用除外(EC 条約81条3項に規定)を受けるためには、事業者は欧州

委員会に対し、協定ごとに事前の適用除外申請を行う必要があった。(事業者は申請提出後は、欧州委員会が協定を違法と判断しない限り、EU 競争法からの個別適用除外を得られる。

また、申請提出から欧州委が協定を違法と判断するまでの間は、いかなる協定も EU 競争法違反として罰金を課徴されない。)しかし、新規則では、事前の届出は一切不要となり、EC 条約81条3項に該当するか否かの判断は事業者に任されることとなる。事業者にとっては、届出に伴う事務作業と費用負担が解消される一方、協定締結後、常に当局から当該協定が違法との指摘を受ける(その後、場合によっては罰金課徴)可能性が生じることから、新規則は協定の法的安定性を損なうとの批判がある。一方、欧州委員会にとっては、これまでの協定審査にかかる膨大な事務から解放され、より違法性の重いカルテル事件等に人員を集中できるというメリットがある。

② 協定審査権限の欧州委員会から加盟国当局への移管

これまでの事前届出制度下では、協定の審査・罰金課徴等は欧州委員会競争総局が単独の権限を保持していたが、新規則ではこれらの権限は欧州委員会とともに加盟国の競争当局および裁判所が持つことになる。具体的には、個別協定を巡る審査は主に加盟国当局が行い、欧州委員会はこれを監督することになる。EU 域内での競争法の画一的運用を担保するために、欧州競争ネットワーク(ECN)が設置され、欧州委員会と加盟国当局間の一層の情報交換と協力を図ると同時に、ECN が事案毎の管轄を決定する。

これに関しては、同一の協定に関して複数当局の審査を受ける事態や、事業者側が自己に有利な判断を下すことが期待される当局に事案審査を持ち込む(フォーラムショッピング)ことを懸念する意見がある。

(5) 海運界への影響

① 定期船部門

前述の通り、外航船社間協定に関しては、EU 競争法の細則(4056/86)が制定されており、4056/86に則った協定は EC 条約81条、82条から一括適用除外となっている。また、審査や罰金の詳細等の施行手続もあわせて4056/86に規定されていた。(17/62は、理事会規則 No .141/62(1962年制定))

3 国際関係

により運輸業へは適用されなかった。)

今回の改正により、141/62は廃止され、定期船部門に関する競争法手続きに関しては、他分野と同様に1/2003が適用されることとなり、4056/86のうち手続関係の条文(第10条~第25条など)は削除された。

船社間協定は、関係者が欧州各国に存在することから、特に審査権限の加盟国当局への移管による影響が懸念される。このため、当協会は施行に伴う混乱が生じないよう、ECSA(欧州船主協会)、ICS等を通じた更なる情報入手に努めることとしている。

定期船にかかるEU競争法体系を取りまとめると、以下の通り

	~2004.4.30	2004.5.1~
基本実体法	EC条約81条・82条	EC条約81条・82条
実体法細則	理事会規則 No.4056/86	理事会規則 No.4056/86
施行手続法	理事会規則 No.4056/86	理事会規則 No.1/2003

② 不定期船部門

1/2003第32条で外航不定期船サービスには同規則を適用しないと規定されているものの、17/62の施行以来、不定期船部門に関するEU競争法の手続法は制定されていない。

よって、不定期船部門に関しては、審査を行う当局や調査方法、罰金課徴等を定めた規定が存在せず、同部門に対するEU競争法の適用根拠は長期にわたり不明確である。

現状を取りまとめると、以下の通り。

基本実体法	EC条約81条・82条
実体法細則	なし
施行手続法	なし

(不定期船分野に関しては、実体法の細則および手続法が存在しない以上欧州委員会/加盟国の双方とも公式調査/罰金課徴は不可能、との説や、EC条約84条(理事会が81条・82条に定める原則適用のため必要な規則・指令を制定するまでの間、加盟国に対し必要な決定を行う権限を付与する規定。元来はEC条約発効から上述の17/62発効までの経過規定と解されている)に基づき加盟国が権限を持つ、との説もある)

2. 欧州理事会規則 No.4056/86(同盟規則)見直し問題

2003年3月27日、欧州委員会は、4056/86の見直し作

業を開始し、関係者に対する21項目の質問を含む Consultation Paper(質問内容は、資料3 8参照)を発表した。

欧州委は、4056/86は運賃協定をはじめとする同盟の行為が、運賃の安定とそれを通じた信頼性の高い定航サービス提供により荷主の利益につながるとの前提で制定されたものの、制定(1986年)以来15年以上が経過した現在においても同盟の行為がこの前提に合致しているか否かを調査するとしている。

(1) 見直しの要因(欧州委員会発表による)

① EU競争法(EC条約81条/82条)の例外を定める包括適用除外制度に関しては、定期的な見直しを行うのが欧州委の慣例であるが、4056/86には見直し条項が存在しないため、制定以来15年以上見直しを実施しておらず、これは異例である。

② コンソーシアムの一般化と個別サービスコントラクト普及による市場条件の変化があり、運賃協定の存在意義が低下した。

(注:コンソーシアム規則(823/2000)については、今回の見直しの対象外)

③ EUの主要貿易先である米国において、1999年のOSRA(外航海運改革法)施行により海運に対する競争規則を定める法令が改正されたほか、カナダ、オーストラリア、日本においても海運競争法が最近見直された。

④ OECD海運委員会(MTC)が運賃協定等に関する独禁法適用除外制度を原則廃止すべきであるとの内容を含むレポートを2002年4月に発表した。(船協海運年報2002参照)

⑤ EU競争法の施行手続法に関しては、見直し作業が完了し、2004年5月1日施行予定である。(3.4.1、1参照)新手続法は海運分野(不定期船と国内海上輸送を除く)にも適用されるため、これに対応して、実体法である4056/86も近代化・簡略化される必要がある。

(2) 見直しプロセス

見直し開始は4056/86改廃を前提としたものではないとしているものの、最終的に4056/86を改訂することとなった場合、以下の3段階に分けて行われることがこれまでに明らかにされている。

第1段階 現在

: Consultation Paper 発行/関係者意見聴取

第2段階 2004年内予定

: Green or White Paper 発行／関係者意見聴取
(Green Paper : Discussion Paper, White Paper :
法令改正提案を含む Paper)

第3段階 2005年予定

: 閣僚理事会／欧州議会への改訂提案

(3) 当協会の対応

当協会は、日米を含め国際的に広く認められている船社間協定に対する独禁法適用除外制度は、海運業界のみならず荷主を含む貿易業界全体にとって欠くことのできないものと考えており、これまでも OECD MTC などの場で繰り返し主張を行ってきた。

今回の Consultation Paper に関しては、欧州発着主要航路の輸送量や同盟シェアの現状等同盟／船社ベースの回答を想定した項目を多く含むことから、当協会は、個別質問への回答に代えて、現行制度維持に向けた原則的立場を表明するコメントを作成し、03年6月2日、欧州委員会に提出した〔資料3 9〕。

(4) その他関係者の対応

Consultation Paper に対する関係者のコメントについては、欧州委員会 Website で公表されることとなっているが、03年7月時点ではまだ掲載されていない。現時点でコメントを提出したと思われる関係者は以下の通り（*は、欧州委員会非公式資料からの推定であり、未確認）。

政府

英国 (Foreign & Commonwealth Office) *

ドイツ (The German Federal Cartel Office ; Bun-

deskartellamt) *

ベルギー (The Federal Public Service Foreign Affairs, Foreign Trade and Development Cooperation) *

スウェーデン (Ministry of Industry, Employment and Communication) *

キプロス (Commission for the Protection of Competition) *

船主・船社団体

ICS : 5月28日付提出

ECSCA (欧州船主協会) : 6月13日付提出

ELAA (European Liner Affairs Association)
: 6月18日付提出

船主協会

日本船協 (JSA) : 6月2日付提出 (前述)

ドイツ船協 (VDR) : 6月13日付提出

フランス船協 (AdF) : 6月に提出

オーストラリア船協 (Shipping Australia Limited) *

荷主

欧州荷主協会 (ESC)

(5) 今後の動き

欧州委員会は関係者からのコメントを踏まえ、2003年秋にも Green Paper と White Paper の何れを発行するかを決定し、2004年内に Green or White Paper が発行される。Green Paper が発行される場合、発行に先立ち関係者の公開ヒアリングが開催されるものと見られている。当協会は今後も制度維持の立場が

〔資料3 8〕

欧州委員会 Consultation Paper 質問項目

- | | |
|---|---|
| <p>(1) 対象を EU 国間カボタージュに拡大する必要はあるか？</p> <p>(2) 対象を不定期船サービスに拡大する必要はあるか？</p> <p>(3) 過去10年間、EU 発着トレードの運賃は安定していたか？</p> <p>(4) いかなる要因が上述の安定性／不安定性に寄与したのか？</p> <p>(5) 同盟はこれまで安定性に寄与してきたか？ その場合、いかなる形で寄与してきたか？</p> <p>(6) 現在、同盟は安定性に寄与しているのか？ また、今後も寄与すると思われるか？</p> <p>(7) 同盟が安定性に寄与しているとすれば、その安定性は利用者に対しどの程度実質的な利益をもたらしているか？</p> <p>(8) 同盟による運賃設定は信頼性ある定期サービスの維持</p> | <p>のために必要な前提か？</p> <p>(9) 同盟は荷主の要求に沿った十分なサービス供給にどの程度まで寄与しているか？</p> <p>(10) 同盟は効果的な定期サービス供給にどの程度まで寄与しているか？</p> <p>(11) 同盟が利益をもたらしているとすれば、運送利用者は同盟による運賃設定その他の活動からどの程度公平な利益分配を得ているか？それら利益は同盟制度がもたらすマイナス効果を上回る (outweigh) ものであるか？</p> <p>(12) 品目横断的な運賃設定や供給制限等の競争制限行為が、運賃の安定と信頼し得る十分に効果的な定期サービスの実現に不可欠であるか？これら事項は、より競争制限的</p> |
|---|---|

3 国際関係

でない他の方法では達成できないか？

- (13) 同盟に対する包括適用除外は、コンソーシアムに対する包括適用除外にいかなる価値を追加するものか？
- (14) 北大西洋航路、欧州 - 極東航路、欧州 - 豪州/NZ航路における (a) 同盟、(b) コンソーシアム/アライアンス、(c) その他盟外船社別の2001年コンテナ貨物 (TEU) 輸送量/シェアは？
- (15) 個別 SC (同盟タリフ以外) により輸送される2001年上記3航路の同盟貨物シェアは？
- (16) 主要欧州航路で、同盟は現在どの程度競争に直面しているか？
- (17) 定航市場への新規参入に際し、いかなる障害があるか？

(特定の航路に関して例示せよ)

- (18) 過剰船腹の維持は新規参入阻止の目的若しくは効果を有するか？
- (19) 同盟船社の個別 SC 締結の自由により発生する同盟内部での競争は、同盟内での意見交換によりどの程度、またどのように減少したか？
- (20) (これまで4056/86下で包括適用除外されていた) 技術協定 (注: 例えば FETTCSA) に関連した条項 (第2条) の維持についての賛否の意見にはどのようなものがあるか？
- (21) 4056/86と他国法令の抵触に関する条項はこれまで適用された例がないが、同条項は削除すべきか？

以上

【資料3 9】

2003年6月2日

欧州委員会に提出

欧州理事会規則4056/86の見直しに関する日本船主協会コメント

ローマ条約 (EEC 設立条約) 81・82条の海運分野への適用を定める欧州理事会規則4056/86の見直しに関する Consultation Paper (2003年3月27日発表) に関し、日本船主協会は以下コメントを提出する。当協会は日本国籍を有する103の海運会社を会員とする全国的な海運事業者団体である。

1) 当協会は、当協会が所属する国際海運会議所 (ICS) が提出したコメントを全面的に支持するとともに、当協会会員のわが国定期船会社3社が加盟する European Liner Affairs Association (ELAA) の詳細コメントを全面的に支持する。よって当協会は、Consultation Paper で提起された各質問への回答に代え、外航船社間協定に対する現行の独禁法適用除外制度 (以下、「除外制度」) に関する原則的な立場を表明することとした。

2) 除外制度に関する当協会の基本スタンスは概要以下の通りである。

現在の効果的・革新的な定期船事業とそのインフラは、除外制度の下で確立されており、同盟船社は、除外制度により、信頼性ある定期船サービスを提供する上で大幅なコスト削減と、サービス品質と効率性の改善を行うことができている。このため除外制度は、海運業のみならず、高品質な定期船サービスを楽しむ貿易業界全体にとっても有益である。除外制度の廃止は、船社間の破滅的競争を引き起こし、定航市場の寡占状態を招来するだろう。そうなれば、サービスの選択肢減少や効率性と品質の低下等、貿易業界全体にとってマイナスの結果をもたらすことになる。従って、当協会は EU に対し、運賃とサービスに影響する諸問題の他、欧州発

着の国際トレードの安定化、世界の経済動向、コンテナ海運市場の需給状況など幅広い問題につき、船社が共同で対応する能力を低下させるいかなる処置も講じないことを強く求めるものである。

3) 定期船海運に関する現行の EU 法制は極めてうまく機能している。欧州発着の定期船トレードにおいて、船社は効率のかつ効果的にその責務を果たしており、1990年代後半の広範な見直し作業の結果として除外制度が維持されている日米等の主要貿易相手国との法制上の衝突もなく、市場は高い競争状態にある。

4) 当協会は、除外制度の下、船社が合法的な船社間協定を締結する特権を与えられていることを認識し、荷主業界および政府から十分な理解を得るため、定期船同盟/協定を運営する上で最大限の透明性を確保することが重要と考える。この点において、日本では船社間協定と日本荷主協会との間の協議メカニズムが十分に確立されていることに欧州委員会の注意を喚起したい。この長年に亘る民間自己規制制度は極めて有効に機能しており、除外制度の下での荷主・船社双方の利益の適切なバランス実現に貢献している。

5) 従って当協会は、EU 発着トレード全般と、とりわけ日/EU トレードにおいて、船社間協定の活動に関する更なる政府規制を導入することが必要とは全く考えておらず、理事会規則4056/86によって構築されている EU の現行法制の維持をここに求めるところである。もちろん当協会は、この重要な問題に関し、欧州委員会と意見交換するあらゆる機会を心から歓迎するものである。

ら我が国政府ならびに ICS、ECSA、ELAA など関係団体と連携して対応することとしている。

3. 同盟活動に関するガイドライン(TACA 承認)問題

1994年に欧州委員会に届出が行われた TACA(大西洋同盟協定、邦船社では日本郵船がメンバー)は、協定が内陸運賃設定条項を含むことから、欧州委員会より EU 競争法違反(EU 内陸輸送規則違反)として罰金免責(協定届出～審査終了までの間は罰金を課徴しない制度)が取り消され、1998年、総額2.73億 ECU の罰金が課された。(3・4・1 4 (1) 参照。また、罰金免責取消しの可否を巡る裁判については、「船協海運年報 2002」参照)

この一方で、船社側は1999年1月、TACA から内陸運賃設定条項を外した改訂版 TACA 協定(TACA)を欧州委員会に届け出た。これに対しては、2001年11月、欧州委員会より承認案が公表され、関係者からの意見聴取が行われた上、2002年11月、最終的な承認がなされた。意見聴取期間中は、ESC(欧州荷主協会)より非公開サービスコントラクト(Confidential Service Contract)の運賃等のデータが TACA 内で交換される可能性について強い懸念が示されたが、欧州委員会は、TACA が営業にかかわる資料(運賃等)の収集・当局(米国 FMC)への提出を独立した第三者に委託していることなどを理由に、これを退けた。

承認の主な内容は以下3点であるが、欧州委員会はこれが他の欧州発着同盟にもガイドラインとして適用されることを明らかにしている。

内陸輸送部分に関しては、同盟として内陸タリフの設定は行ってはならない。また、マルチモーダル輸送の一環として、同盟船社が、海上輸送部分は同盟タリフに従った上で内陸輸送を提供する際は、内陸部分の運賃が実際のコストを下回ってはならない。非公開サービスコントラクトのデータが同盟内外に漏洩することを防止するため、これに係る情報は独立した第三者機関が収集する。

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

4. その他船社と競争当局間の要解決事項

独禁法に係る船社と各国競争当局間での主要な

解決事項は以下の通りであり、当協会は今後も動きを注視することとしている。

(1) TACA 罰金訴訟問題

3・4・1、3 の通り、TACA(大西洋同盟協定)に対し、欧州委員会は1998年9月16日、大西洋航路において支配的地位を濫用したとして総額2.73億 ECU(当時のレートで約420億円)の罰金支払いを命じた。これに対し、TACA 船社は、命令の取り消しを求めて CFI(欧州初審裁判所)に提訴、現在も審理が続いている。2003年3月27～28日に開催された審理では、「TACA が盟外船社の Hanjin Shipping(HJ)、Hyundai Merchant Marine(HMM)を有利な条件で同盟に加入させることにより、大西洋航路における競争を意図的に阻害した」との欧州委の主張の根拠に関し、判事から疑問が示された一方、船社側は、巨額罰金は政治的動機によるものであり、罰金算定方法の説明も不十分として欧州委員会に反論を行った。

今後の審理日程等は明らかにされていない。

(2) FEFC 自動車部門に対する欧州委員会の調査について

2003年3月28日、欧州委員会は、FEFC(欧州同盟、邦船社では商船三井、日本郵船、川崎汽船がメンバー)の活動のうち、自動車船に関する運賃共同設定が4056/86で定める競争法包括適用除外には該当しないとして、EU 競争法に基づく調査を開始した旨を発表した。

欧州委員会の動きを受けて、FEFC は基本協定から定期船輸送以外に関する部分を直ちに削除するとともに、自動車船キャリアとして FEFC に加盟していた Wallenius Wilhelmsen 社は FEFC から脱退する旨欧州委員会に届出を行った。

2003年7月現在、欧州委の調査結果等本件に関する更なる動きは伝えられていない。

(3) ケミカルタンカーカルテルに関する米欧当局の調査について

2003年2月19日、米欧の競争当局(米国司法省反トラスト局、欧州委員会競争総局)が、外航ケミカルタンカー船社数社の米国および欧州の拠点に対し、同時立ち入り調査を行ったことが報じられた。これまでに両当局から行われた発表は以下の通りである(2003年7月現在)。

EU サイド - 欧州委員会

2月19日、欧州委員会はEFTA(欧州自由貿易連合：EU非加盟のスイス、ノルウェー、アイスランド、リヒテンシュタインがメンバー)当局と協力して、外航タンカ・船社数社(船社名は特定されず)の欧州拠点を立ち入り調査したと発表した。同時に、本調査はカルテル合意とその他違法行為の有無の確認を目的とした予備調査であり、船社が実際に違法行為を行ったことを意味するものではなく、また欧州委が調査結果に予断を持っているわけでもないことが付言された。その後、調査の進展状況・結果に関する情報は明らかにされていない。

米国サイド - 米国司法省反トラスト局

特にプレスリリースは行っていない。

(4) 旧 FETTCSA 罰金訴訟に対する欧州初審裁判所判決について

旧 FETTCSA (Far East Trade Tariff Charges and Surcharges Agreement、1991年～1994年に活動。邦船社では商船三井、日本郵船、川崎汽船が加盟)において、同盟船社と盟外船社が BAF(燃料費調整料率)、CAF(通貨調整課徴金)、THC(ターミナルハンドリングチャージ)などの算出方法を合意していたことが反競争的として、2000年に欧州委員会が加盟船社に課徴した総額約680万ユーロの罰金に関し、2003年3月19日、欧州初審裁判所は罰金支払命令を無効とする判決を出した。判決理由としては、欧州委が1994年に FETTCSA にその活動の違法性を指摘(その直後、FETTCSA は解散)してから罰金支払いを命じるまでの期間(6年間)が長すぎた点が示されており、船社側の「競争制限的なカルテル行為は無かった」との主張に関する判断はなされなかった。

その後、03年6月、欧州委員会は本件が CFI で係争中の別訴訟(3・4・1、4.(1)参照)に影響を与えること懸念し、上級審(欧州裁判所)に控訴することを決定した。

3・4・2 米国

1. 独禁法適用除外制度廃止法案に関する動き

1999年5月に施行された OSRA(Ocean Shipping Reform Act：1998年改正海事法、正確には1998年外航海運改革法によって修正された1984年海事法)においては、船社と荷主の非公開サービスコントラクト(Confiden-

tial Service Contract)を許容するなど、競争促進的な環境整備が図られたものの、適用除外制度そのものの意義を再確認した内容となっている。

しかしながら、1999年後半から同制度を見直す動きが一部に見られ、第106議会(1999～2000年)、107議会(2001～2002年)に相次いで船社間協定に対する適用除外をほぼ全面的に廃止する法案(ハイド法案(H.R.3138)、センセンブレナー法案(H.R.1253))が提出されたものの、何れも会期末までに成立せず、廃案となった(船協海運年報2002参照)。

2003年1月7日に開会した第108議会では、これまでのところ同種の法案は提出されていないが、チームスター国際組合(運輸労働者を中心とする全米最大級の労働組合)などは下院司法委員会などに対し、法案再提出に向けた働きかけを継続しており、米国司法省や下院司法委員会センセンブレナー委員長が現行制度に対して否定的な立場を取り続けていることを考慮すれば、今後も十分な事態の注視が必要である。

2. OSRA 改訂を求める動き

OSRA 下では、NVOCC(複合運送事業者)には荷主とのサービスコントラクト締結が認められていない。2003年7月、NVOCC グループの一つである NVOCC 政府関係協議会(主軸メンバーはアトランタに本拠を置く世界最大の宅配便会社の UPS や、大手国際宅配便・物流会社の DHL など)は、NVOCC にも船社同様の非公開サービスコントラクト締結権が与えられるよう、連邦議会に働きかけを強化する方針を打ち出した。UPS は、ワシントンのロビー活動に強力な基盤を有しており、今後の動きが注目される。

3. TSA に対する FMC の調査について

2002年5月10日、米国のフォワード団体である NCBFAA(National Customs Brokers and Forwarders Association of America, Inc.:全米通関業者・フォワードーズ協会)および IANVOCC(International Association of NVOCCS, Inc.:全米 NVOCC 協会)は、2002年のサービスコントラクト更改(2002～03年に適用)に際し、TSA(Transpacific Stabilization Agreement:太平洋航路安定化協定)ならびにメンバー船社から不利益な扱いを受けたとして、FMC に提訴を行った。

NVO 側は提訴状で、TSA 加盟船社は、NVO との契約前に大手荷主との契約を終了するよう内部合意を行い、かつ運賃値上げおよびピークシーズン割増運賃の適用

について、荷主には免除しながら NVO へはこれらを共謀して課徴したと主張している。

これを受けて、FMC の調査が開始され、その後の経過は以下の通りである。

2003年5月30日には、調査対象が TSA とブリッジング協定（情報交換を目的とした協定）を締結している Indamex(インド地域から西回り北米向けの同盟)および Indamex 航路に独立配船している Evergreen グループ2社（Lloyd Triestino および Hatsu Marine）および SCI(Shipping Corporation of India)にも拡大されており、今後長期の審判となる可能性も指摘されている。

2002 .5 .20 NCBFAA、IANVOCCがFMC に対し提訴状提出

2002 .6 .25 FMC にて本件に関する非公式会議開催、関係者に7月15日を期限として関連情報の提出を求める（非公式調査の開始）

2002 .9 .12 FMC（主管：Brennan コミッショナー）は TSA 事務局および加盟船社に対し、1984年海事法15条に基づき関係書類の提出を命令（提出期限：10月14日）

2003 .1 .14 FMC は船社、NVO など関係者から事情を聴取する為、非公開の公聴会を開催（～1月16日）

2003 .4 .11 FMC による調査結果をまとめた報告

書(Brennan レポート)が取りまとめられる。内容等非公開

2003 .5 .16 FMC は Brennan レポートを検討する非公開会議を開催（5月28日にも開催）

2003 .5 .30 FMC は、NVO 提訴事由に一部根拠がある事実が認められたとして、調査対象を拡大（上述）。海事法15条に基づき関係者に新たな情報提供と書類提出を命令（提出期限：6月30日）。これらに基づき、12月2日までに新たな報告書が作成される。

3・4・3 OECD

1999年以降、OECD(Organisation for Economic Co-operation and Development : 経済協力開発機構) 海運委員会(MTC)は、船社間協定に対する独禁法適用除外制度について検討を行い、2002年4月、当協会をはじめ複数の OECD メンバー政府を含む多くの関係者の反対にもかかわらず、除外制度を原則廃止すべきとの最終レポートが発表された。その後、OECD で本件に関する検討は行われていないが、同レポートを受けて EU で同盟規則の見直しが始まるなど各国への影響は大きい。

3・5 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んでいる分野ではあるが、一層の自由化が望まれる国々も依然として存在している。外航海運が世界貿易の持続的発展を支援していく上でも、最恵国待遇や内国民待遇などの GATS 諸原則が早期に外航海運分野に適用され、公正な市場開放が多角的枠組みの下で保証されていくことが重要である。

1 . WTO 第3 回閣僚会合後の動き

1999年11月に米国シアトルで行われた第3回 WTO 閣僚会合では、アンチダンピング等の問題で各国の意見が対立し、新多角的通商交渉(新ラウンド)は立ち上がらなかった。(「船協海運年報2000」参照)

しかしながら、海運を含むサービスと農業について

は、ウルグアイラウンド終結時の決定事項に基づき、2000年1月からサービス貿易理事会（以降サ貿理）特別会合で自由化交渉が開始され、暫定作業計画に基づいて各国から分野別交渉提案が行われた後、2001年3月には各国提案を元に「交渉ガイドライン」が合意された。

一方、日本、EC等海運交渉に関心のある国／地域は、サ貿理特別会合での交渉開始を受けて海運関心国非公式会合（いわゆる“海運フレンズ会合”）を2000年7月に結成し、早期に海運交渉を本格化すべく、同特別会合に海運交渉に関する共同声明を提出するなど各国に対する働きかけを行った。

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

2. WTO 第4回閣僚会合後の動き

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

(1) 中国、台湾の加盟

中国が、WTOの前身である関税貿易一般協定（GATT）に加盟を申請したのは1986年である。GATTがWTOとして発足した1995年に中国はオブザーバー資格を得たものの、正式加盟には至らず、同年に改めてWTO加盟を申請した。その後、中国は加盟に向け、WTO加盟各国と二国間交渉を行い、2001年9月に漸く加盟関係文書が採択された。

実質的な加盟交渉が全て終了していることにより、第4回閣僚会合では11月10日に加盟が正式承認され、中国は15年をかけて自由貿易体制への参加を実現した。

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

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

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

(2) 新ラウンドの立ち上げ

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

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

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

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

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

3. WTO 第4回閣僚会合後のサービス交渉の動き

新ラウンドの立ち上げに伴い、海運を含むサービス分野については各国の1回目の自由化要望（リクエスト）を2002年6月30日までに提出することが定められていたため、わが国政府も海運関係要望事項を含む各サービス産業横断的な自由化要望を各国に送付した。（海運分野に関する自由化要望事項は87カ国に提出）

各国の自由化要望に対する1回目の回答（オファー）期限は、2003年3月31日までとされていたが、2003年9月末現在、日本を含め35カ国がオファーを提出し、そのうち22カ国が海運分野についての何らかのオファーを行っている。オファー提出を受け、各国は内容確認などのための二国間協議を進めている。米国は海運分野についてはリクエストもオファーも提出しておらず、交渉の進捗状況を見守る姿勢をとっている。

なお、2003年3月のサ貿理特別会合において、日本政府が中心となり、52カ国共同で海運分野の交渉への各国の積極的な参加を求める共同ステートメントを提出した。

4. WTO 第5回閣僚会合

WTO は、2003年9月10日から14日までメキシコのカンクンで第5回閣僚会合を開催した。この閣僚会合は、2005年1月1日の交渉妥結に向け、農業分野でのモダリティ(注1)確立・非農産品アクセス交渉のモダリティ合意・シンガポール・イシュー(注2)の交渉立ち上げ合意などを目指したもののだが、先進国・途上国間の対立の激化により交渉は決裂し、所期の目的を達成できなかった。

なお、第5回閣僚会合までに WTO 加盟国は148カ国・地域となった。

カンクン閣僚会合は、今次ラウンドの交渉期限である2004年末までの全分野の妥結(一括受諾)に向けた大きなステップとなるものと期待されていたが、前進がないまま決裂して終了したことにより、交渉期限内の妥結を危ぶむ声も出ている。

一方、第5回閣僚会合後、各国・地域において自由貿易協定(FTA)締結に向けた動きが活発化している。わが国も、メキシコ、韓国、アセアン諸国などとの FTA 協定締結に向けた動きが進められており、この動きは経済界として歓迎すべきものだが、WTO での合意がないまま FTA が主流になれば、ますます各国間の競争条件の差異が広がる恐れがある、との見方もある。

(注1) モダリティ：関税の引き下げや国内保護の削減などについて、各国に共通して適用される取り決め。

(注2) シンガポール・イシュー：①投資、②競争、③貿易円滑化、④政府調達透明性の4つの案件(イシュー)を指す。2003年11月現在、いずれも交渉は開始されていない。1996年のシンガポール閣僚会合でこれらイシューのルールについて検討が開始されたのでこう呼ばれる。

5. WTO サービス自由化交渉に対する民間の対応

(1) 当協会の対応

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

その後、2003年3月が期限とされていた各国からの1回目の回答(オファー)の提出を受け、日本政府はサ貿理特別会合において各国政府とオファーの内容について確認のための二国間協議を進めているが、この円滑な交渉の進展に資するため、当協会は、国際幹事の意見・要望を踏まえ、必要な情報を国土交通省に提供している。

今後も、同省や関係機関を通じてサ貿理特別会合

や2国間協議等の情報収集に努めると共に、今次交渉で GATS 諸原則の海運分野への適用が実現し、海運市場の自由化が促進されるよう意見反映を図ることとしている。

(2) 日本経団連の活動

① 「WTO カンクン閣僚会議に向けた緊急提言」

日本経団連はわが国産業界の意見を集約した提言を取り纏めており、2003年7月には第5回閣僚会合(於メキシコ・カンクン)に向け、「WTO カンクン閣僚会議に向けた緊急提言」を取り纏めた。同緊急提言では、新ラウンド交渉の成功が世界経済の発展に不可欠との認識のもと、危機的状況にある新ラウンド交渉が2005年1月1日の期限内に合意されるためには、農業交渉の前進、発展途上国に関わる問題の解決を図ることが重要であるとしている。

② JSN ミッション

サービス自由化交渉に日本の産業界の意見を反映させることを目的に、日本経団連は2000年以降、JSN(サービス貿易自由化協議会)のメンバーをジュネーブ等に派遣している。

i) 2002年ミッション(2002年9月、ジュネーブ、ブラッセル、パリ、ロンドン)

同ミッションは、ジュネーブでサ貿理議長および WTO 事務局、わが国はじめ米国、EU、アジア等各国政府代表部、ブラッセルで欧州委員会関係者や UNICE(欧州産業連盟)、ESF(欧州サービスフォーラム)、パリで OECD や ICC(国際商業会議所)、BIAC(OECD 経済産業諮問委員会)、ロンドンで CBI(英国産業連盟)などとサービス交渉をめぐり率直な意見交換を行った。

同ミッションにはジュネーブ訪問に当協会園田裕一国際企画室長も参加し、WTO 交渉関係者との一連の会合の中で、海運交渉問題における当協会の立場等について説明した。

ii) 2003年ミッション(2003年7月、ブラッセル、ジュネーブ、ワシントン DC)

同ミッションは、2003年9月のカンクンでの第5回閣僚会合を目前に控え、上記(2)①の緊急提言の実現を関係者に働きかけるとともに、各国・地域の実務責任者から交渉の進捗状況を聴取し、推進の方途を探り、欧米経済界との連携を図るため、ブラッセル、ジュネーブ、ワシントン DC を訪問した。同ミッションには当協会石川尚国際企画室課

長も参加し、各国／地域政府・団体の WTO 交渉関係者等との一連の会合の中で、海運交渉問題における当協会の立場等について説明した。

(3) 国際海運団体の活動

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

3・6 アジア船主フォーラム

3・6・1 アジア船主フォーラム総会

第12回アジア船主フォーラム(ASF: Asian Shipowners' Forum)総会が、2003年8月26日に香港船主協会の主催により香港で開催された。アジア7ヶ国／地域の12船協(豪州、中国、台湾、香港、日本、韓国、アセアン(インドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイ、ベトナム))から96名の代表が出席し、当協会からは草刈隆郎会長をはじめ11名の代表が参加した(資料3 10参照)。

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

ASFは、年次総会の他に5つの委員会(SHIPPING・エコノミクス・レビュー、シップ・リサイクリング、船員、航行安全および環境、保険法務)が原則として毎年の年次総会の間に夫々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、アジア船主が直面している諸問題について率直かつ活発な意見交換が行われた後、共同声明(資料3 11参照)が採択された。

共同声明では、世界船腹の40%以上を支配・運航し、多くの船員を供給し、大部分の船舶を建造しているアジアの船主の声をより一層国際場裡に発信していく必要があることが確認された。この他主要点として、シングルハル・タンカーのフェーズアウト問題につき、グローバルスタンダードの設定におけるIMOの重要性が再確認された。また、船員の賃金レベルは船員の居住地の生活水準に見合ったものであるべきで、世界統一基準を一律に適用すべきでないとのアジア船員雇用者グループ(ASEG)の見解が留意された。次回第13回会合は、2004年5月24-26日にASEAN船主協会の主催により、シンガポールで開催されることとなった。

〔資料3 10〕 第12回アジア船主フォーラム(ASF) 香港総会日本側出席者

氏名 Name	役職名(船協/会社) Title (JSA/Company)
草刈 隆郎 Takao KUSAKARI	日本船主協会会長(日本郵船社長) President, JSA (President, Nippon Yusen Kabushiki Kaisha)
崎長 保英 Yasuhide SAKINAGA	日本船主協会副会長(川崎汽船社長) Vice President, JSA (President, Kawasaki Kisen Kaisha, Ltd.)
鷺見 嘉一 Yoshikazu SUMI	日本船主協会副会長(新和海運社長) Vice President, JSA (President, Shinwa Kaiun Kaisha, Ltd.)
神田 康孝 Yasutaka KANDA	日本船主協会副会長(新日本石油タンカー社長) Vice President, JSA (President, Nippon Oil Tanker Corporation)
佐藤 博之 Hiroyuki SATO	(商船三井副社長) (Vice President, Mitsui O.S.K. Lines, Ltd.)
石田 忠正 Tadamasa ISHIDA	(日本郵船専務) (Senior Managing Director, Nippon Yusen Kabushiki Kaisha)
高橋 秀幸 Hideyuki TAKAHASHI	(新日本石油タンカー総務部長) (General Manager, Administration Dept., Nippon Oil Tanker Corporation)
福島 義章 Yoshiaki FUKUSHIMA	日本船主協会理事長 Director General, JSA
吉田 芳之 Yoshiyuki YOSHIDA	日本船主協会会長秘書(日本郵船経営企画グループ調査役) Secretary to the President, JSA (Deputy General Manager, Management Coordination Group, Nippon Yusen Kabushiki Kaisha)
園田 裕一 Yuichi SONODA	日本船主協会企画調整部長兼国際企画室長 General Manager, Planning & Coordination Division and International Policy Chamber, JSA
石川 尚 Takashi ISHIKAWA	日本船主協会国際企画室 Manager, International Policy Chamber, JSA

〔資料3 11〕

2003年8月26日

第12回アジア船主フォーラム 共同声明

第12回アジア船主フォーラム(ASF)は、2003年8月25 - 27日、香港において開催された。会合には、豪州、中国、台湾、香港、日本、韓国、アセアン(アセアン船主協会連合会：インドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイ、ベトナムの船主協会により構成)各船主協会の代表93名が出席した。

ASFは、安全性や汚染問題に関する海運業界の極めて良好な実績について議論した。我々の業界は、時に不適切に考案され、政治的意図を帯びた地域的かつ一方的な規則の下で事業経営を行わなければならないことが、遺憾ながら増えている。こうした規則は、その導入の速さ故に、適切な議論と見込みある解決策の吟味を許容しないため、技術面または法律面で、本質的にますます未熟なものとなってきている。出席者は、現在ASFが任意かつ総意に基づくフォーラムではあるものの、国際的な議論にアジアの効果的な声を供給するために、海運問題での意見調整をアジア各国政府に呼びかけるべきであることに合意した。アジアは今や世界船腹の40%以上を支配・運航しており、圧倒的多数の船員を供給し、大部分の船舶を建造しており、海事問題におけるアジア海運業界の意見により一層の重みが置かれるべきである。

• 航行安全および環境委員会

SNECは、2002年12月12日にマニラで第9回中間会合を開催した。SNEC委員長であるS. S. Teo氏は、様々な未解決事項に関する最新の進捗状況について報告し、総会は次の通り同意した。

• シングルハル・タンカーのフェーズアウト

ASFは、国際海運を規制するグローバルスタンダードの設定におけるIMOの重要性を再認識した。会合は、IMO MEPC49において、シングルハルタンカーのフェーズアウト前倒しに関し多くのアジアの国々が表明した意見に同意し、本件に関するMEPC49での議論の方向性に全体として満足の意を表明した。ASFは、2003年12月のMEPC50で現実的かつ実際的な結果を得るための統一意見を表明するため、全てのメンバーが引き続き相互に協力すべきであることに合意した。

• 海上安全

ASFは、2002年12月に開催されたMSC76における、タンカーおよびバルク・キャリアに対する固定点検設備に関する決定に対し、失望の意を表明した。ASFは、船舶検査改善の重要性は認識しつつも、固定点検設備そのものの安全性およびメンテナンス上の問題はもちろんのこと、船体構造の問題もあるため、採択された設備要件の内容に重大な懸念を表明した。このためASFは、採択されたこれら規定の実用性を徹底的に検討するようIMOに強く求めるものである。

ASFは、援助を求めている船舶に対し必要な助力と施設を提供する上で沿岸国が適切な計画を立てることを確実なものとするため、IMOが避難水域に関する適切な対策を採っていることを支持する。

• 海事保安

海賊および武装強盗事件について継続している傾向は、アジア船主にとって深刻に懸念される問題である。これらの犯罪行為は、船舶の安全および保安に対して苛酷な脅威となっており、直ちに終結されねばならない。ASFは、海賊が横行する水域のすべての沿岸国に対し、通航船に対する海賊の脅威や危険を取り除くため、例えば多数国参加による巡視といったような、より実際的かつ効果的な取り組みを実現するため、さらに緊密に協力するよう強く求めるものである。

またASFは、すべてのアジア船主と港湾当局に対し、船舶と港湾の保安のための国際コード(ISPSコード)を発効日前の可能な限り早い時期に履行するよう促すものである。同時に出席者は、一部のターミナル/港湾で船員に要求されている措置を含め、同コードや追加的または強化された保安対策によって生じている金銭上の影響に懸念を示した。

• 船員委員会

船員委員会は、2002年10月25日に大連で第8回中間会合を開催し、前日には、ILO活動やその他の重要な海運問題の進捗状況について最新の情報を得るため、ASF/ISF合同セミナーが開催された。船員委員長のLi Shanmin氏は、いくつかの懸念事項の最新の進捗状況について、特に以下報告を行った。

3 国際関係

• 船員の身分証明書

ASF は、船員の身分証明書条約(改正)(第185号条約)に関する ILO による迅速な進捗と採択を称賛した。しかし、ASF は、この新しい証明書を船員の一時上陸や通過を円滑なものとするための十分な身分証明書として米国が受け入れるか否かについて重大な懸念があることに留意した。船員が自動的に犯罪者あるいはテロリストであると見なされてはならないこと、そして船員はみな一時上陸の権利を持つことを認識し、ASF は、ILO の新身分証明書を船員の一時上陸や通過を目的とした入国を円滑にするものとして受け入れるようすべての行政機関に対し要求した。

• ILO 海事統合条約

ASF は、大多数の海運国による批准を許容する条約を作成するため、ILO の官労使3グループの継続的な協力および歩み寄りを求めた。また ASF は、新条約の作成に当たり、様々なワーキンググループを通じていくつかの ASF メンバークラウドが積極的に参加し、新条約に世界の大多数の船員を訓練し供給する国々の要望や関心が反映されていることを満足しつつ留意した。ASF は、批准の障害となる事項を確認し、最終条文が採択される前に問題点を解決できるようにするため、アジア諸国の行政機関が早期に条約草案を見直すよう奨励した。

• アジア船員の雇用促進

ASF は、アジアでの船員訓練においてアジア船員の供給と雇用の継続的な促進を大いに促すこととなる、訓練機関と船主とのさらなる協力を歓迎した。また、ASF は、アジア人上級職員の供給を支援するためには、ASF、AMETIAP(アジア太平洋地区海事教育・訓練機関連合会議)および METs(海事教育訓練機関)による地域的な主導がなされるべきであるとの船員委員会勧告を支持した。

ASF は、アジア船員雇用者グループ(ASEG)の活動に留意し、船員の賃金レベルは、その船員の居住国の生活水準や経済状況に見合ったものであるべきとの同グループの見解に留意した。これに関連し、ASEG は、船員の賃金に世界統一基準を一律に適用することは適切ではないとの考えである。さらに会合は、現在の世界経済の状況は、船員賃金の全般的引き上げを許容するものではないとの同グループの考えを留意した。

• 保険法務委員会

保険法務委員会は2002年11月12日に香港で中間会合を開催した。また同日には、中間会合に先立ち、新たに導入され

た International Hull Clauses(国際船舶保険約款)について話し合うため、Joint Hull Committee(ロイズ保険業者協会と国際保険業者協会との船舶保険合同委員会)代表団とのフォーラムが開催された。保険法務委員長である George Chao 氏は総会への報告のなかで、ロンドンマーケットとの新たな、また大幅に改善された関係について言及した。また同委員長は審議継続中の諸問題に関する最新の進捗状況のうち、特に以下について報告した。

• アテネ条約改定議定書

ASF は、改定議定書の採択に際し IMO 加盟国が海運業界の懸念を考慮しなかったことについて、中間会合に引き続き再度失望を表明した。これらの懸念にもかかわらず、特に EU 加盟国を含むいくつかの国々では、新議定書の規定を国内法に取り入れようとしているのは明らかで、そのためにも新たな責任限度額に対する保険引受を可能とする方法が見出されなければならない。この点に関し、出席者は P&I クラブに対し、どのような解決策が見出されそうなのか、そしてそれらの解決策が旅客船と関係のない P&I クラブメンバーにどのような影響を及ぼすのかについて、海運業界に周知するよう強く求めた。

• 海難残骸物除去条約

ASF は、この新条約の進捗状況に留意し、そして貨物の危険性によって海難残骸物が危険状態を引き起こすと判明した場合は、荷主の責任分担の条項を条約に含めるべきであるとの要求を繰り返した。さらに出席者は、IMO に対し、P&I クラブの付保証書が金銭的保証として認められること、および“テロリズム行為”が船主責任の免責リストに追加されることを受け入れるよう強く求めた。

• 油濁責任および補償制度

ASF は、2003年5月に開催された追加基金採択のための外交会議の結果に留意した。出席者はまた、CLC(Civil Liability Convention: 油濁民事責任条約=船主の責任を規定)と FC(Fund Convention: 油濁補償条約=荷主の補償を規定)の見直しの可能性について議論するため、2004年初頭に国際油濁補償基金作業部会の開催が予定されていることにも留意した。2003年11月に CLC と FC の責任限度額が引上げられることになっており、この時期に両条約の見直しを再開することはただ単に油濁被害者の立場を弱めることにしかならないとして、ASF は加盟国に慎重な対応を取るよう求めた。

・ SHIPPING・エコノミクス・レビュー委員会

SHIPPING・エコノミクス・レビュー委員会（SERC）は、11回・12回・13回の中間会合を、2002年8月27日に香港、2002年11月26日にソウル、2003年3月5日にマニラでそれぞれ開催した。本委員会の委員長草刈隆郎氏は、ASFへの報告の中で以下の問題について見解を述べた。

・ アジア船主の声

アジア関連トレードが世界貿易のかなりの割合を占めること、およびアジア商船隊が世界船腹の相当なシェアに達していることを認識し、ASFは、国際海運界において主導的な役割を担うアジア船主の明確な責任を確認した。したがって、国際海運政策／規制に関するアジア船主の声を発信する上で、ASFの役割をより強化すべきであることが合意された。

・ 海運経済

太平洋トレードのコンテナ貨物の荷動きは引き続き活発である。コンテナ輸送能力と貨物量に関する種々の公表見通しによれば、現在の需給状況は少なくとも2003年と2004年は維持され得るものと考えられる。一方、ASFは、長年の懸案である東航／西航の荷動きインバランスおよびその経済的悪影響に留意した。

ドライバルク市況については、最近堅調に推移してきていることに留意する一方、タンカー市況については、現状よりも好転して然るべきであることにも留意した。

・ その他の事項

海事保安問題については、米国税関による米国向け貨物マニフェスト情報の船積み24時間前申告規則が大きな混乱なく実施されていることに留意した。しかしながら、海事保安規則に依りての各種対策が、船社側に多量の金銭的・人的資源が必要であることが指摘され、出席者は、船社が規則に成功裏に応じるためには関係業界の協力と理解を得ることが不可欠であることに合意した。

船社間協定等に対する独禁法適用除外制度については、この制度が海運業界のみならず、高品質・低価格・予定的かつ信頼できる定期船サービスの恩恵を受ける荷主を含む、貿易業界全体に欠くことのできないものであることが再確認された。

・ シップ・リサイクリング委員会

シップ・リサイクリング委員会は2003年3月25日に上海で第6回中間会合を開催した。同委員会の Frank F. H. Lu

委員長は種々の課題に関する最新の動向について総会に報告し、ASFは以下のポジションを再確認した。

・ IMO ガイドライン案

ASFは、シップ・リサイクルに係る環境と労働安全衛生問題に関するIMO MEPCでの議論の重要性に留意するとともに、IMOによるシップ・リサイクル・ガイドラインに関する最近の進展を評価した。ASFは、2003年11月にIMO総会で採択される同ガイドラインがシップ・リサイクルに係る環境と労働安全衛生のリスクを軽減するのに貢献する期待を表明する一方、近い将来にリサイクル予定船舶が増加する見込みであることに留意するとともに、そのような老朽船の円滑な退役を確保する多大な必要性を再認識した。

・ シップ・リサイクル業界

ASFは、労働者の安全と健康の保護とも整合し、かつ環境に責任を持った方法で船舶がリサイクルされることの必要性を認識した。ASFはまた、寿命に達した船舶の安定したリサイクルを進めるためには、関係者と協力し、現在の世界のシップ・リサイクル能力を増加、あるいは少なくとも維持することが極めて重要であることを認識した。

・ アジアの関係者の協力

ASFは、シップ・リサイクルの現状を着実かつ漸進的に改善する実行可能かつ合理的な方策を確立するためには、アジアの船主が、アジアの他の関係者、例えば造船業界、シップ・リサイクル業界および船用工業界とのさらなる協力を求めるべきであることを再認識した。アジアの船主は、健全で安全かつ環境に優しいシップ・リサイクル業界を助長するため、国際場裡においてアジアの意見を反映させるよう自国政府に強く求めるべきである。

・ 次回会合

FASA(アセアン船主協会連合会)会長 Carlos Salinas 氏から、第13回 ASF 会合は、2004年5月24 - 26日にシンガポールで開催されるとの案内があった。

以上

編集者注：アジア船主フォーラム(ASF)は、アジアの地域／国からの12船協(豪州、中国、台湾、香港、日本、韓国、アセアン(インドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイ、ベトナム))から構成されている。ASFの目的は、アジア船主業界の利益を促進することである。ASF年次総会の間には、5-S委員会(SHIPPING・エコノミクス・レビュー、船員、シップ・リサイクリング、航行安全および環境、保険法務)により継続した作業が遂行されている。ASFの船主および船舶管理者は、世界商船船腹の約40%を支配・運航していると推定されている。

3・6・2 委員会における検討状況

1. シッピング・エコノミクス・レビュー委員会 (SERC)

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

(1) 第11回中間会合(2002年8月27日於香港)

同会合は、第10回中間会合(2002年2月於シンガポール)に続くもので、委員長である草刈副会長(当時)をはじめASFメンバー船協から6ヵ国/地域の代表21名が参加し、当協会からは以下7名が参加した。

(SERC委員長)

草刈 隆郎 当協会副会長(日本郵船社長)
 崎長 保英 当協会会長(川崎汽船社長)
 鈴木 邦雄 当協会副会長(商船三井社長)
 太田 健夫 当協会常任理事(飯野海運社長)
 秋葉 功 川崎汽船専務取締役
 佐藤 博之 商船三井専務取締役
 石田 忠正 日本郵船専務取締役

会合では、まず各国から経済の現況や見通しとともに、特に自国発着主要航路での荷動きの最新状況につき報告があった。

定期船部門では、現行の海上運賃水準は海運サービス提供に必要な最低限のコストを反映していないとの認識を共有し、全てのCEOが長期的な会社経営戦略に配慮し、強いリーダーシップで会社を指揮していくことが求められた。また、主要コンテナ船社は協同して健全かつ活発な市場を達成すべく、主要航路の適法な船社間協定や協議協定に加入または再加入することを強く督促された。

海事保安問題については、いかなる方策も円滑かつ効率的な物流を阻害することのないよう、最大限の配慮がなされるべきであると認識された。会合で採択された了解事項は資料3 12の通り。

(2) 第12回中間会合(2002年11月26日於ソウル)

同会合には、委員長である草刈副会長(当時)をはじめASFメンバー船協から6ヵ国/地域の代表19名が参加し、当協会からは以下6名が参加した。

(SERC委員長)

草刈 隆郎 当協会副会長(日本郵船社長)
 鈴木 邦雄 当協会副会長(商船三井社長)

太田 健夫 当協会常任理事(飯野海運社長)
 秋葉 功 川崎汽船専務取締役
 佐藤 博之 商船三井専務取締役
 石田 忠正 日本郵船専務取締役

会合では、太平洋コンテナ航路のトレード安定化問題と米国関税庁の「米国向け貨物の船積み24時間前マニフェスト情報申告規則」問題を中心に、ドライバルク/タンカーの市況動向やバルクキャリアの安全対策問題等についても議論された。

定期船部門では、スラック・シーズン(閑散期)における船腹削減策がトレード安定化に効果的であるとの認識で一致し、各CEOの直接的かつ強力なリーダーシップが重要であることが再確認されるとともに、世界コンテナ業界において、アジア船社がトレード安定化に向けた指導的役割を期待されていることが認識された。会合で採択された了解事項は資料3 13の通り。

(3) 第13回中間会合(2003年3月5日於マニラ)

同会合には、委員長である草刈副会長(当時)をはじめASFメンバー船協から7ヵ国/地域の代表23名が参加し、当協会からは以下6名が参加した。

(SERC委員長)

草刈 隆郎 当協会副会長(日本郵船社長)
 鈴木 邦雄 当協会副会長(商船三井社長)
 太田 健夫 当協会常任理事(飯野海運社長)
 秋葉 功 川崎汽船専務取締役
 佐藤 博之 商船三井専務取締役
 石田 忠正 日本郵船専務取締役

会合では、太平洋コンテナ航路のトレード安定化問題、および緊張の高まる中東情勢問題を中心に、ドライバルク/タンカーの市況動向やバルクキャリア/タンカーの安全対策問題等について議論された。

定期船部門では、太平洋トレードの堅調な需給環境は2004年までは維持され得ることが留意された。アジア船社がコンテナ海運業界の健全な財政状態の回復に主導的な役割を担い、高品質なサービスを継続的に提供する上でのアジア船主の責任が認識された。

タンカー部門では、IMOで採択されたタンカー安全規則に船主に重大な経済的悪影響を及ぼしうる非実用的な対策が含まれていること、さらにプレステージ号事故後のEUの地域的/一方的規制の導入の動きに懸念が示された。会合で採択された了解事項は資料3 14の通り。

〔資料3 12〕

2002年8月27日、香港
(2002年8月30日、東京で発表)

了解事項

アジア船主フォーラム (ASF)
 シッピング・エコノミクス・レビュー委員会 (SERC)
 第11回中間会合 (香港) にて採択

1. アジア船主フォーラム (ASF) シッピング・エコノミクス・レビュー委員会 (SERC) 第11回中間会合は、ASFメンバー船協のアセアン、中国、台湾、香港、日本、韓国から6カ国/地域の代表21名が出席し、2002年8月27日、香港で開催された。出席者名簿は添付の通り。
2. 出席者は、アジア発航路における輸出コンテナ貨物荷動きの最近の盛り上がりには留意した。また、現行の海上運賃水準は、一般に、海運サービス提供に必要な最低限のコストを反映していないことも認識された。会合は、世界経済と貿易の持続的発展を支える重要な役割をコンテナ海運産業が継続的に果たしていくため、全てのCEOが現在の危機的な財政状況の正常化を求めて最大限の努力を行うべきである点に合意し、主要航路における現在の旺盛な荷動きを踏まえ、各航路協定に法令上認められている範囲内で、財政状況を修復するための適切な行動をCEOが検討すべき時期にあることが合意された。
3. アジア域内トレードにおける年間コンテナ貨物の荷動きは、現在約900万TEUに達していることが留意された。出席者は、同トレードの重要性を確認し、固有の問題を議論するため、できる限り高いレベルのトップ役員が今後のIADA会合に出席すべきであることを強く勧告した。
(注) IADA: Intra Asia Discussion Agreement (アジア域内協議協定)
4. 会合は、現在のコンテナ貨物の需給関係が適度にバランスしている一方、主要航路の荷動きは、通常スラック・シーズン (閑散期) には軟化することに留意した。また、会合は特定の航路において拡大しつつあるトレード・インバランス (往復航荷動きの不均衡) が、船社のコスト負担を増大させていることにも留意した。こうした状況を踏まえ、全てのCEOは、長期的な会社経営戦略に最大の配慮をし、自身の強いリーダーシップを発揮して会社を指揮していくことに最高の注意を払っていくことを求められた。出席者は、海運産業が自らは追加の輸送需要を創出することができない産業であることを認識しつつ、昨年の冬季スラック・シーズン中に自主的かつ個別に行われた船腹削減策の前向きな効果に留意した。各CEOは、各自がトレードと経済状況の短・長期的な全体像を把握し、トレード状況についての現実的な評価と、当然のことながら、各社の個別利益とに基づき、昨年同様またはその他の(個別または適法な船社間協定内での) 方策が適切かどうかにつき正当な考慮を払うことを確保するため、夫々がトレード状況を注意深く監視していくことを確認した。
5. 全ての出席者は、船社間協定や協議協定の役割と重要性を再確認した。そうした協定の機能を最大限活用するため、全ての主要コンテナ船社は、アジア船社であるかアジア以外の地域の船社であるかに拘わらず、協同して健全かつ活発な市場を達成すべく、主要航路の適法な船社間協定/協議協定に加入または再加入することを強く督促された。これに関連し、会合は主要国/地域における最近の海事法制の動きを再顧し、現在定期船同盟に独禁法の一括適用除外を与えているEU規則4056/86に近い将来見直される見込みであることに留意した。出席者は、貿易国/地域間での一貫した独禁法適用除外制度の必要性を確認した。
6. 海運産業が世界貿易と経済を支える不可欠なインフラの一部であることが再確認された。全てのCEOは、ニューズメディア、荷主、政府機関など様々なチャネルを通じ、海運産業の重要な役割を説明するとともに、業界の現状および長期的な状況についての正しい理解を確立するため、あらゆる機会を利用するよう強く求められた。
7. ドライバルク部門については、現在の軟弱な市況は2003年中頃には上昇傾向に戻ることを期待する予想のあることが報告されたものの、市況の見通しは不明確であるように思われた。一方会合は、バルクキャリアの安全対策について議論が行われていることに留意した。二重船側化やハッチカバー強化策を含む提案が2002年末に向けてIMOへ提出される見込みであり、これによって予想される船主に対する経済的影響は多大なものになり得る。自国/地域の政府機関がこの問題について正しい認識を確立するよう、船主はこれら機関に対し、十分な情報提供

3 国際関係

をすべきであることが合意された。本件は、ASFの航行安全および環境委員会でも注視されることとなる。

8. タンカー部門については、VLCCとケミカルタンカーの双方の市況は昨年秋からの米国経済の減速によって低迷しており、ゆっくりとした回復が見込まれている。全てのCEOは、正確なトレード状況の分析に基づき、自らの会社を冷静に指揮していくことが求められた。
9. 出席者は、海事保安対策やWTO海運自由化交渉などを含む、最近の諸問題についても意見交換を行った。海事保安問題については、幅広く国際的な注目を浴びている

ことが留意され、米国政府が議論を主導しつつ、IMO、WCO、ILOなどの政府機関がそれぞれの職務に対応している。出席者は、保安向上のために海運業界が最大限の協力と努力を提供していく点を確認すると同時に、本件に関わるいかなる方策も円滑かつ効率的な物流を不必要に阻害することのないよう、最大限の配慮がなされるべきであることが認識された。会合は、全ての関係政府機関に対し、海運業界の意見と提案が正当に検討されることを確実なものとするよう強く求めるものである。

以上

【資料3 13】

2002年11月26日、ソウル
(2002年11月29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・レビュー委員会 (SERC) 第12回中間会合 (ソウル) にて採択

アジア船主フォーラム(ASF) SHIPPING・エコノミクス・レビュー委員会(SERC)第12回中間会合は、ASFメンバー船協のアセアン、中国、台湾、香港、日本、韓国から6カ国/地域の代表19名が出席し、2002年11月26日、ソウルで開催された。出席者名簿は添付の通り。

1. 海事保安問題

会合では、IMO、ILO、WCOなどの各国国際機関が夫々の海事保安対策を検討している一方、米国政府は「米国向け貨物の船積み24時間前マニフェスト情報提出規則」等、独自対策の実施を加速していることに注目した。出席者は、24時間前規則の重要性を認識するとともに、規則の遵守には荷主の協力が多くを依存していることから、関係各船社は、最善の地域的業務慣行/ガイドラインを構築するため、各国/地域における荷主との対話を続けるよう要請された。

2. ドライバルク/タンカー部門

- 1) ドライバルク市況は、アジア各国や、特に中国の順調な経済成長により、今後の改善が期待できるとの見通しが確認された。一方、IMOやIACSで検討されているバルクキャリアの安全対策について懸念が示された。二重船側化やハッチカバーの強化を含む提案が本年12月のIMO会合で審議される予定で、こうした措置が実施された場合の船主に対する経済的影響は不当に

多大なものとなることが予想される。このため、各政府が本件に的確に対処するよう、船主は、自国政府に情報提供を続けていく必要があることに合意した。

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

- 2) タンカー部門については、今後予想されている船舶解撤の進展により、2003年にはある程度の運賃改善が期待できるとの見方も報告されたが、不透明な世界経済と政治情勢により、将来の市況予測は極めて困難であるものとされた。そのため出席者は、全てのCEOが慎重なトレード分析に基づいて会社を指揮するため、最大の努力をすべきことを再確認した。また、出席者はスペイン北西部沖で最近発生したタンカー「プレステイージ」の事故によって予想される環境損害に深い懸念を示し、環境保護と事故原因の徹底究明に全力が挙げられるべきであると合意した。

3. 定期船部門

- 1) 会合は、主要トレードにおける旺盛な荷動きが続いており、船腹スペースや輸送機器が逼迫していることに留意した。航路状況は改善に向かうものと見られるため、今後運賃とサーチャージが適正な水準で安定することが可能となる状況にあるものと認識された。また、会合は米国西岸港湾労使紛争に関する暫定合意が成立したことに注目した。最終合意には、組合員過半

数の承認が条件であるものの、出席者は紛争の早急解決を期待した。

- 2) 会合は、アジア域内トレードにおけるコンテナ貨物荷動きが拡大を続けており、同トレードの重要性が非常に高まっていることを改めて認識した。IADA メンバー船社は、同会合に各社 CEO を出席させるよう強く要請された。

(注) IADA: Intra Asia Discussion Agreement

(アジア域内協議協定)

- 3) 太平洋トレードについては、中国旧正月前の一時的な荷動き増加後、2003年第一四半期中にスラック・シーズン(閑散期)がやってくるであろうことに留意し、同トレードにおいて、季節的な船腹過剰が依然として存在していることが認識された。全ての出席者は、これまでに自主的かつ個別的行われた船腹削減策の明確な効果を想起し、高品質かつ安定したサービスを顧客に継続的に提供できる健全な財政状態の回復を達成するため、個別または認可された船社間協定内での他船社との協力による、今後のあらゆる取り組みにおいての CEO の直接的かつ強力なリーダーシップが重要で

あることを再確認した。各 CEO は、コストに基づく収益志向型の運賃政策に基づき、自社と太平洋トレードの全ての地域の営業スタッフとを指揮するよう強く要請された。

- 4) 現在、太平洋トレードにおけるアジア船社のコンテナ輸送能力は、全体の約70%を占めていることが認識された。かかる重要な意味を持つ輸送能力と責任を踏まえ、出席者は、将来の再投資に向けた適正な収益性を実現するため、アジア船主が独自または認可された船社間協定において、世界コンテナ業界の指導的役割を期待されている点を認識した。

4. その他

出席者は、海事関連法規の最近の動きについても意見交換を行った。独禁法適用除外制度については、船社間協定に対する除外制度は貿易の安定化に不可欠なものであることを再確認した。このため出席者は、それぞれの政府や荷主団体に対し、同除外制度が荷主を含む貿易業界全体にもたらす利益を充分説明する努力を継続するよう要請された。

以上

〔資料3 14〕

2003年3月5日、マニラ
(2003年3月11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・レビュー委員会 (SERC) 第13回中間会合 (マニラ) にて採択

アジア船主フォーラム (ASF) SHIPPING・エコノミクス・レビュー委員会 (SERC) 第13回中間会合は、ASF メンバー船協の豪州、アセアン、中国、台湾、香港、日本、韓国から7カ国/地域の代表23名が出席し、2003年3月5日、マニラで開催された。出席者名簿は添付の通り。

1. 中東情勢

全ての出席者は、不安定な中東情勢およびそれが世界経済に及ぼし得る悪影響に懸念を示した。出席者は、海運業界にとって船員・積荷・船舶の安全確保が最優先事項であることを確認し、中東情勢を注視することが重要であることに合意した。また、最近のバンカー油価格と戦争保険料の急騰にも懸念を示し、これらの要因が海運業界にもたらし得る悪影響について十分な認識を得るため、関連業界の理解を得る努力が不可欠であることを確認した。

2. ドライバルク/タンカー部門

- 1) ドライバルク市況は、2002年後半以降堅調に推移していることが報告された。しかし、出席者は来週注から IMO で検討される隔倉積みの禁止や高比重貨物の積高制限など、バルクキャリアの安全対策案に懸念を示した。これら対策が海運企業に与える経済的影響は多大なものになり得るため、各政府が本問題に的確に対処するよう、船主はそれぞれの政府機関に意見反映を続けていくべきであることが合意された。

(注: 3月10日~19日)

- 2) タンカー部門については、2002年第4四半期以降ワールド・スケール・レートが高値で推移してきていることが報告された。しかしながら、出席者は2002年12月に IMO で採択された新たなタンカー安全規則、特に保守点検用通路、に深い懸念を示した。この新たな規

3 国際関係

則はタンカー船主に重大な経済的悪影響を及ぼす非実用的な対策を含んでいることが留意された。船主は、造船およびその他の関係業界と協力して、現実的な代替解決策を模索すべきであることが合意された。また出席者は、プレスティージ事故後のシングルハルトンカーに対する EU における地域的かつ一方的な規制を導入する動きにも懸念を示した。

3. 定期船

1) 出席者は、アジア域内トレードの引き続き旺盛な荷動きに留意すると同時に、このトレードの重要性に留意した。IADA メンバー船社は、IADA の各会合に可能な限りハイレベルの幹部役員を出席させるよう要請された。

(注) IADA: Intra Asia Discussion Agreement

(アジア域内協議協定)

2) 太平洋トレードについては、中国旧正月後のアジアからの輸出における回復ぶりが報告された。コンテナ輸送能力と貨物量のいくつかの予測を考慮すれば、現在の堅調な需給環境は少なくとも今年と2004年は維持されることが留意された。しかし、長年の懸案である、東航/西航の荷動きインバランスおよびその経済的悪影響が留意された。

出席者は、アジア船社が太平洋トレードにおいて全体の約70%のコンテナ輸送能力を有していることを踏まえ、コンテナ海運業界の健全な財政状態の回復に主

導的役割を担い、適切な再投資によって支えられる高品質なサービスを継続的に提供する上でのアジア船社の重い責任を認識した。

3) 米国の海事保安問題については、米国税関による米国向け貨物の船積み24時間前マニフェスト情報提供規則が完全実施された2月2日以降、大きな混乱はなかったことが留意された。しかし、海事保安のための種々の規則に応じた各種対策が船社に相当の出費を負わせていることが指摘され、出席者は、船会社が規則に成功裏に応じるためには関係業界の継続的な協力と理解を得ることが不可欠であることに合意した。

4. その他

THC に関するアジアでの最近の状況と荷主協会や政府機関の一部から懸念が示されていることが報告された。

出席者は、THC 問題に取り組むために関係者と活動することの重要性を認識し、THC 問題は、各トレードで認可された船社間協定によって取り扱われるべき問題であることが合意された。

会合では、最近の海事関連法規の動きおよびWTO交渉の進捗状況についても意見交換を行った。船社間協定に対する独禁法適用除外制度については、この制度が海運業界のみならず荷主を含む貿易業界全体にとって欠くことのできないものであることが再確認された。

以上

2. シップ・リサイクリング委員会 (SRC)

2003年3月24日、25日に中国の上海においてシップ・リサイクリング委員会第6回中間会合が開催された。同会合では、上海の主要解撤ヤードである江陰市長江拆船廠を訪れたほか、IMO を中心とした船舶リサイクルに係る国際会議の動きについて幅広く意見交換が行われた。

当協会は、米英軍等によるイラク攻撃の対応のため

出席は取り止めたが、IMO 等の国際会議でのシップ・リサイクルに関する議論が大詰めを迎えるなか、アジア船主のスタンス固めを行うべく、カントリーレポートおよび共同声明案を同会合に提出し、ASF メンバーに対し、現実的な国際的方策の確立に向けてアジア各国政府への働きかけを強化する必要性を訴え、当協会の意見が資料3 15の共同声明に盛り込まれた。

【資料3 15】

2003年3月25日、上海

Joint Statement (仮訳)

adopted

at the 6th Interim Meeting of Asian Shipowners' Forum (ASF)

ASF Ship Recycling Committee

アジア船主フォーラム (ASF) 第6回中間会合が、2003年3月24日、25日に上海で開催された。本会合には中国船主協会、香港船主協会、インドネシア船主協会および台湾船

主協会からの代表が出席した。出席者リストは添付のとおりである。

本委員会は台湾船協の主催でASF シップリサイクリング

委員会議長の Dr. Frank F. H. Lu 氏が議事を進行した。

緊密に協力するよう努力すべきである。

1. IMO ガイドライン案について

- 1) 本委員会は、IMO MEPC におけるシップリサイクリングに係る環境および労働安全衛生上の問題に関する議論の重要性に注目し、IMO におけるガイドラインの最近の進展を評価した。シップリサイクリングは通常のコマーシャルプロセスであり、円滑なシップリサイクリングが実行されるために、ガイドラインがより合理的かつ実行的なものとなるよう海運および関係業界も含む専門家間でさらに、そしてより幅広く議論が進められることが望まれる。
- 2) 本委員会はまた、ガイドライン中実行性のない項目については、努力目標にすべきであることを認識した。船主には船舶の構造および設備機器内の物質を含む危険物質のインベントリーリストを作成するための十分な情報がないからである。それ故に既存船では完全なインベントリーリストを作成することは困難な可能性がある。
- 3) 本委員会は、船主が、他の関係者のように、実行可能かつ船舶の安全運航に支障を来さない範囲内で、環境および労働者の安全へのリスクおよび健康上の懸念を軽減するために、協力するよう努力すべきであることを認識した。
- 4) 本委員会はまた、船舶の設計、建造およびメンテナンスにおいて有害物質の使用を最小化すべきであることを認識した。この点について、船主は、設計、建造およびメンテナンス時において、船舶の最終処理を考慮するために船舶設計技師、造船所および船用業者と

2. 船舶リサイクル業界

- 1) 本委員会は、実行可能な限り、環境上責任がありまた労働者の安全と健康に支障を来さない方法で船舶がリサイクルされる必要があることを認識した。
- 2) 本委員会はまた、老朽船のリサイクルを促進することを目的として現在の世界のシップリサイクリング能力を維持するために関係者と協力する重要性を再認識した。本委員会では、中国の長江拆船廠を訪れ現在の中国のリサイクル業界について意見交換を行い、中国では年間200万 LDT の潜在的な解撤能力を有することを確認した。
- 3) 本委員会では、船舶リサイクルが雇用を確保するほか、いくつかの経済において重要な役割を果たしていることを認識した。それ故に、現在のシップリサイクリング業界の現状の改善には段階的なアプローチが実施されるべきである。

3. アジアの関係者の協力について

本委員会は、世界の海運業界でも主要な役割を持つアジアの船主が、シップリサイクリングの現状を段階的かつ確実に改善する実行的かつ合理的な方策の確立に向けて、造船所やシップリサイクリング業界、ならびに船舶機器メーカーなどのアジアの関係者とのさらなる協力を求めるべきであることを再確認した。アジア船主は健全で安全かつ環境に優しいシップリサイクリング業界の奨励のために各国政府に対してアジア各国の考えを国際会議の場で反映するよう働きかけるべきである。

3. 航行安全および環境委員会 (SNEC)

航行安全および環境委員会 (SNEC: Safe Navigation & Environment Committee) 第9回中間会合は、2002年12月12日にシンガポール船主協会を事務局、フィリピン船主協会をホスト国としてフィリピンのマニラにおいて開催された。当委員会にはインドネシア、タイ、ベトナム、マレーシア、シンガポール、フィリピン、中国、日本、台湾の船主協会が参加し、航行安全および環境に係る議題について意見を交換した。

本委員会は ASF に設けられた5つの委員会の一つであり、今回の委員会では海賊および武装強盗、海事保安、バルクキャリアーの安全強化問題、およびバラスト水管理条約などが主要な議題として審議された。主な議題の審議結果は以下のとおりである。

(1) 海賊及び武装強盗

国際海事局 (IMB) による海賊及び武装強盗の状況の統計について意見が交換された。フィリピン船主協会からは自国が世界中に多数の船員を供給しているという観点から、被害統計の内容に被害者の国籍を追加すべきである旨の発言があった。また、シンガポール船主協会からは海賊行為が行われた場所を更に詳細に統計に含めるべきとの発言があった。

総論として、マラッカ海峡、インドネシア海域など海賊多発海域での海賊行為防止には政府間の協力が不可欠であることが再認識された。

(2) 海事保安

昨年9月に発生した米国同時多発テロ事件をきっかけに、米国を中心として海事保安の強化に対する

3 国際関係

関心が非常に高まってきている。本委員会と平行して IMO では海上安全委員会が開催されており、海事保安に関する条約改正案が採択されることとなっていることから、船主に与える経済的な影響が懸念された。

(3) バルクキャリアの安全対策

バルクキャリアの安全強化のための国際海上人命安全条約(SOLAS条約)改正に関する議論がなされた。

当協会は事故原因の技術的な分析が安全性を高めるためには不可欠である旨を主張しベトナム、台湾の船主協会から賛同を得た。

一方、国際船級協会連合(IACS)が発表したバルクキャリアの安全性を強化する「8 Measures」と呼ばれる対策を支持する香港船主協会は欠席しており意見を交換する機会はなく、また香港の意見を支持する船主協会はなかった。

委員会の総意として、今後のバルクキャリアの安全性の向上に関して、IACSは効果的な対策が取られるようにIMOと協調する必要があるという結論に至った。

(4) プレステージ号沈没・重油汚染事故

プレステージ号は船体に亀裂が発生した段階で、沿岸国のスペインに避難の為に寄港を求めたが、拒否されたため、沖合いでのサルベージ作業中に沈没に至った。

この事故に関連してEUは、加盟国に対しシングルハルトタンカーの欧州水域からフェーズアウト等を押し進めている。これに対して委員会は、シングルハルトタンカーのフェーズアウトは、昨年改正された海洋汚染防止条約に沿うべきであるとし、EUのシングルハルトタンカーのフェーズアウトに強く反対することを表明した。

また、IMOの航行安全小委員会で起案された、「援助を必要としている船舶のための避難水域に関するガイドライン」や、「海上援助機関の設置」を求める決議の早期採択を支持することを表明した。

(5) パラスト水管理条約

2004年の採択を控えたパラスト水管理条約について、IMOでの条約の策定に関する進捗状況を確認し、船主、運航者の立場から見て検討が必要な事項が数多く残っていることを認識した。

4. 船舶保険・法務委員会第8回中間会合

題記会合(委員長:George Chao氏、香港船協)が

2002年11月12日に香港において開催され、アジア9船主協会から17名が参加した。わが国からは当協会梅本関連業務部長が出席した。本委員会は、法務保険の分野において、アジア船主の意見を集約し、世界に向けて発信していくことを活動の基本としている。

今回は、主として、IMO法律委員会、国際油濁補償基金、国連国際商取引法委員会等における海事関連条約の審議状況の確認と、それに基づく意見交換が行われた。

まず、船客の債権に関するアテネ条約について、その改正議定書が2002年10月28日から11月1日までロンドンIMO本部で開催された外交会議において採択されたことを受け、意見交換を行った。改正議定書では、運送人の責任限度額について、厳格責任額を1旅客当たり25万SDR(約4,000万円)とし、これを担保するため強制保険を付保すること、それを超える過失があった場合の責任限度額を同じく1旅客当たり40万SDR(約6,400万円)とすること、と高額な補償額が設定されたことから、本委員会ではP&I Clubが引受け可能か疑問視する声が増え、Clubに検討を求めることとした。

次に、油濁補償問題については、荷主による、いわゆる第3層基金条約の採択を2003年5月に控え、同年2月に開催が予定されている国際油濁補償基金のWGにおいて船主責任のあり方が検討されることとなっている。これに対し、国際P&Iグループは既にこの第3層基金との均衡策として小型船の限度額引上げを自主的に実施すると発表した。

これまで民事責任条約(CLC)と基金条約(FC)は船主と荷主の負担面ではバランスを維持しながら適格に機能してきているとともに、2003年11月には両条約の限度額の1.5倍引上げ、さらに、これに加えて第3層基金設立と小型船限度額の引上げが実施される予定となっている。こうした状況下、委員会では、CLCの更なる限度額の引上げに繋がるような条約検討の再開には問題がある、との認識を確認し、条約検討再開に先立ち、上記の施策を実施し、その効果を見ることが先決ではないか、との意見を発信していくこととなった。

また、海難残骸物除去に関する条約案については、海難事故の原因が貨物にある場合の責任のあり方に関し、IMO法律委員会では原因貨物の特定等に困難性があるとしながらも、このような場合には荷主責任は免れ得ないとして、さらに本問題に関するWGで詰めることとなったが、委員会としてはこれを歓迎、今後の審議を注視していくこととした。

さらに、国連国際商取引法委員会（UNCITRAL）においては、新しい海上物品運送条約案が検討されているところ、米国海事法に規定される Service Contract の扱い、国連貿易開発会議（UNCTAD）が責任原則として主張する“port to port”の考え方への対応等船主としても一層の検討が必要である、との認識から、委員会に correspondence group を設け意見交換していくこととした。

一方、保険分野では、香港が中心となって進めている Asia Maritime Consortium の運営状況について、同船協より2002年10月末現在アジア8地域から約750隻を引受けるまでに到っているとの報告があった。また、

〔資料3 16〕

2002年11月12日

アジア船主フォーラム（ASF）船舶保険法務委員会第8回中間会合共同声明

アジア船主フォーラム（ASF）船舶保険法務委員会（以下、“委員会”）第8回中間会合が、2002年11月12日（火）、香港において開催された。

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

Joint Hull Committee（JHC）*の代表との会合に先立ち、近頃作成された“International Hull Clauses（Time）1／11／02（国際船舶保険約款（期間））”について議論するためにフォーラムが開催された。

委員会は、同約款の最終版の作成に先立ち海運業界と協議を行ったことについて JHC に対して、また、新約款の紹介のために香港を訪問してくれたことについて JHC の代表団に対して謝意を表明した。

出席者は全般的には新約款を歓迎したものの、ロンドン保険市場が顧客に目新しい材料を提供しようと努めているにもかかわらず、新約款が、他の保険市場が提供している包括責任（All Risk）的な取組みではなく、むしろ伝統的な列挙責任（Named Perils）の方式を維持していることに懸念を表明した。このような手法は、船主が他の保険市場によって提供されている料率と比較することを困難にさせている。

また出席者は、海運業界との協議期間が短いことについても懸念を表明した。これは種々の約款が時代遅れなものとなっているか、もしくは他の保険市場との競争が十分に考慮されていないのではないかと懸念を海運業界が抱くことを意味するものである。

アジア船舶戦争相互保険設立構想については、同じく香港船協より、運営方法について研究中であり、可能であれば2003年の早い時期に発足させたい、との進捗状況が報告された。

なお、この委員会に先立ち、ロイズと英国の損保会社で構成する Joint Hull Committee の事務局長から船舶保険約款の改訂について forum の形で変更点を中心に説明があり、参加者からは技術的にもコスト的にも使い勝手のよい内容であって欲しい、との意見が出された。

以上の審議の後、今会合の共同声明を資料3 16のとおり取りまとめた。

さらに出席者は、ISM コード保持の義務に関する第13条および第14条のワーディングの相互関係について懸念を表明した。

委員会は、年1回をベースとして条文の継続的な協議と見直しが行われることを歓迎した。

（*注：ロイズ保険業者協会（LUA）と国際保険業者協会（IUA）との船舶保険合同委員会）

委員会は、最近 IMO で開催された1974年アテネ条約の2002年改定議定書採択のための外交会議の結果について議論を行った。

決定された内容について十分に分析する時間はなかったものの、各国によって合意された解決策が海運業界の懸念を考慮したものではなかったことに委員会メンバーは落胆させられた。

特に、IMO の多くのメンバー国に増加している共通した方策、すなわち法制が発効する時期までには海運業界が法制の要求を満たすような方法を考えるであろうとする潜在的に危険な姿勢で臨み、実際の現実性とは無関係に法制が採択されるということについて強い懸念が表明された。

また出席者は、改定議定書の条文、特に新しい責任限度額、直接請求および“オプト・アウト条項”が、個々の P & I クラブの客船を運航していないメンバーに、またプール協定を通じて国際 P & I グループ全体に不公平な責任を課しかねないことに再度懸念を表明した。さらに、P & I クラブの担当者が新しいリスクについて検討を求められた際には、クレームが保険カバーと相関関係にあり、その潜在的な影響について真剣に検討するよう P & I クラブの理事会および

3 国際関係

委員会に促した。

委員会は、船主責任に関する民事責任条約(CLC)の条文修正に関する文書を、他の関連事項とともに検討するため、IOPC Fund ワーキング・グループの次回会合が2003年の早い時期に開催されることに注目した。

委員会メンバーは、CLC および基金条約(FC)が非常に効率的な補償制度となっていることを経験が示しているとの確認を行った。

このことから、2003年11月の CLC および FC の限度額引上げ(2003年5月開催の外交会議において検討される予定の) 追加基金の設立、および追加基金を採用した国においてタンカーの最低限度額を任意に引上げるという国際 P&I グループの提案については、条約検討再開に先立って実施され、その効果が評価されるべきである、との合意に達した。

さらに委員会は、現時点での条約の検討を再開することは、油濁被害者の立場が不利になることにつながるであろうとする国際 P&I グループの立場を支持することを確認した。

委員会は、海上物品運送条約の草案に関する現在の検討状況に注目するとともに、いくつかの未解決の項目について議論した。問題の複雑さの観点から、また草案作成の初期段階であることから、委員会はより適切に議論の推移を

見守り、コメントをするためにコレスポネンス・グループを設置することに合意した。

委員会は、海難残骸物除去に関する条約案について検討した。同条約案はまだ検討の初期段階であると思われるものの、海難残骸物が貨物側の理由によって障害の構成要素になっていると確定した場合には、荷主に賠償責任があるとする条文案が最新の条約案に盛り込まれたことを歓迎した。

アジア・マリタイム・コンソーシアムの担当者は、シンジケートの実績に関する現状報告を行った。委員会は、困難なレートの局面において競争性を維持するための強力な位置にコンソーシアムを置き、十分満足できる結果をもたらしたコンソーシアムの手堅い保険引き受け手法に注目した。さらに委員会は、コンソーシアムに対する支持を全会一致で再確認した。

香港船協は War Risk Mutual(戦争危険相互保険) の設立に関する最近の動きについて報告を行った。まだ検討の初期段階にあるものの、相互保険が創設された際には ASF 加盟船協のメンバー船社に対して相互保険のメンバーシップの門戸を開く意思があることを示した。

委員会の次回会合は、2003年5月27日、ASF 第12回総会の直前に香港で開催される予定である。

以上

3・7 各国の海運政策

3・7・1 米国

1. 米国新規運航差額補助

米国新規運航差額補助法(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され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1億ドルの予算で、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いる。2003年1月現在、12社の運航する47隻がその対象となっている(資料3 17参照)。

MSP は1996会計年をもって打ち切られた運航差額補助(ODS: Operating Differential Subsidy)に替わるものであるが、その助成額は ODS の年平均の助成額2億1,230万ドルの半分以下であり、船主の更なるコスト削減と効率性も求めている。

MSP の目的は、近代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、国際取引において競争力のある米国船を維持すること、平時・有事において米国商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。

現在の MSP が2005年9月30日に失効することから、米国籍海運企業ならびに海員組合は、その延長および拡大を働きかけていたが、2003年に発生したイラクへの軍事行動等の影響もあり、この MSP の延長等の問題は、国防総省歳出授權法の附属条項の一部に組み込まれ、両院での採択を経た2003年11月24日、大統領の署名を経て概要を以下の通り決定した。

[新 MSP の概要]

期 間: 2006会計年度から10年間

(2005年10月1日 ~ 2015年9月30日)

対象隻数: 60隻(現行 MSP47隻から13隻拡大)

助 成 額: 現行の210万ドル/隻から三段階の補助金引き上げスキームを採用

〔資料3 17〕 MSP 対象船 (2003年1月現在)

MSP Contract No.	船 名	船 主	船 種
MA/MSP 1	APL KOREA	American Ship Management, LLC	コンテナ船
MA/MSP 2	APL PHILIPPINES	American Ship Management, LLC	コンテナ船
MA/MSP 3	APL SINGAPORE	American Ship Management, LLC	コンテナ船
MA/MSP 4	APL THAILAND	American Ship Management, LLC	コンテナ船
MA/MSP 5	PRESIDENT ADAMS	American Ship Management, LLC	コンテナ船
MA/MSP 6	PRESIDENT JACKSON	American Ship Management, LLC	コンテナ船
MA/MSP 7	PRESIDENT KENNEDY	American Ship Management, LLC	コンテナ船
MA/MSP 8	PRESIDENT POLK	American Ship Management, LLC	コンテナ船
MA/MSP 9	PRESIDENT TRUMAN	American Ship Management, LLC	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	American International Car Carrier, Inc.	RORO船
MA/MSP 14	FIDELIO	American International Car Carrier, Inc.	RORO船
MA/MSP 15	TANABATA	American 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 MISSOURI	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 GEORGIA	Maersk Line, Limited	コンテナ船
MA/MSP 27	MAERSK CAROLINA	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	LYKES MOTIVATOR	Waterman Steamship Corporation	コンテナ船
MA/MSP 45	ATLANTIC FOREST	Waterman Steamship Corporation	LASH船
MA/MSP 46	GREEN DALE	Waterman Steamship Corporation	RORO船
MA/MSP 47	LYKES EXPLORER	Waterman Steamship Corporation	コンテナ船

3 国際関係

- (1) 2006～2008会計年度
(2005.10.1～2008.9.30): 260万ドル/隻
 - (2) 2009～2011会計年度
(2008.10.1～2011.9.30): 290万ドル/隻
 - (3) 2012～2015会計年度
(2011.10.1～2015.9.30): 310万ドル/隻
- 対象船の優先順位:
- (1) 最初の5隻は新造米国建造タンカー
 - (2) 次の5隻は既存の47隻のMSP船
 - (3) 残り8隻は外国籍企業の米国法人にも拡大

2. 米国内国歳入法典(IRC)第883条の適用に関する新規則案について

2000年2月8日に、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公表した。これまで、同条文では、国際輸送に従事する船舶や航空機の運輸所得についての課税免除を定めていたが、新しい規則案においては、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生じた。

このため、当協会は、米国内外の国際運輸企業(船社、航空会社等)とともに、強力に反対運動を展開した。これらの運動が奏効し、一時、修正が行われることでまとまりかけたが、全ての問題について調整できなかったことや、さらには大統領選挙および政権交代があったことなどから修正法案は廃案になった。

その後、2002年8月2日にIRSは、外国船社に対する新たな修正規則案を公表したが、その内容は「内陸での国際貨物輸送収入」に対して、一定の条件の下で免税措置を認めた一方、NVOCCの収入および一部クルーズ客船の収入に対する免税は認めていないことから、完全な形での問題解決にはなっていなかった。

このため、2002年11月25日にはIRSによる公聴会が開催され、関係者から広く意見聴取が行われ、それら意見等も考慮して規則案に一部修正が行われ新規則が8月26日発効した。

新たな規則の内容は、船舶や航空機の国際輸送に従事している全ての外国企業は一定の条件(関係書類の提出等)を満たした時に、連邦所得税からその米国内での運輸関係所得を控除できるとしている。

本件については、関係書類の提出という手続があるものの、運輸関係所得は控除できることとなったことから、改正前の状況に戻ったと思われるが、わが国船社にとっても重大な問題であることから、引き続き情

報収集に努めたい。

3・7・2 中国

・中国国際海運条例

2002年1月1日付で公布された中国国際海運条例は、中国で国際海上輸送事業を展開する際の新たな規範となるもので、同条例により定期船社の航路開設や変更を行う場合、従来の審査制から届出制に変わるなどの規制緩和が図られた。その後2002年6月21日、同条例に基づく実施細則案が中国交通部から発表され、同交通部は定期船社、NVOCC(非船舶運航業者)、船舶代理店業者等関係者に対し同案に関する意見を求めた。(船協海運年報2002参照)同案は、新条例の諸手続きなどについては詳細に明記されているが、船社にとって最大の関心事項である「運賃の届出制」についての規定が含まれていないことから、日中海運輸送協議会がその点などにつき中国政府に対し明確化を求めた。また、NVOCC業務の規定に関しては、事業を行う際のB/L登録と保証金(80万円)納付の義務化を含む業務範囲などが明確にされたことから、同条例及び細則案がOSRA(Ocean Shipping Reform Act of 1998: 米国外航海運改革法)を基に作成されたとみられている。

2003年1月20日付で同条例実施細則が発表され、同年3月1日付で施行された。同細則は昨年6月に発表された原案から大きな変更はないが、注目点のNVOCCの保証金納付については、新たに「外国NVOCC業者の保証金免除条件」が追加された。これは、合法的な財務責任保証があることを前提にしつつも、NVOCC業者に不履行があった場合などは政府間の協議締結が必要とされ、当該国の保証を求めている。

・米中海運協議

米国運輸省海事局(MarAd)シューバート局長と中国交通部洪善祥副部長は、新たな米中海運協定締結に向けた協議を2003年4月7-9日にワシントンで開催し、今後同協議を開始するその第一段階として覚書に調印した。(米中海運協定は1988年に結ばれて以来、更新されてきたが、1998年に期限が切れたままの状態である。)同協議では、米国が導入に反対していたNVOCC預託金、S/C運賃の届出、支店開設および「Controlled Carrier」問題などを含む両国の関心事項全般について進められた。4月9日に調印された覚書のうち、特にS/C運賃の届出に関しては米国が「運賃の非公開」について指

摘し、中国側がその守秘を確約した。

その後同年7月31日、サンフランシスコで開催された米中海運協議において、新米中海運協定を締結することが確認された。当協会は、同協議の進展等に注視しつつ同協定について情報収集していくこととしている。

• EU／中国海運協定

EU／中国海運協定は、2002年12月6日に締結された。（船協海運年報2002参照）同協定では、相互の船社に対する通関業務や船舶のハズバンディング業務（パイロット、パースの手配、入出港手続き等）の取り扱い等が規定されている。同協定の具体的な効果は2003年8月現在表面化していないが、実質的に効力を発しているものと見られている。当協会は引き続き、国土交通省と連携を取りつつ、EU船社と邦船社の扱いに差異が生じるようなケースなど実際の運用状況について注視していくこととしている。

• 日中海運当局間会議

日中海運当局間会議は、2003年9月26日に北京で開催され、日本側からは国土交通省小橋雅明海事局外航課長、中国側からは交通部張守国水運司国際航運管理所長が出席した。同会議では、中国国内における邦船社の空コンテナ輸送について、互恵平等の原則に基づ

き容認されることが合意された。実施は2004年1月1日から、有効期間は1年間（更新可能）。

本件は、2003年6月、中国交通部が上海等港務局などに対し、外国船社による中国国内空コンテナ輸送を許可する通達を出したが、その内容はEUや米国船社のみを容認するものであり、邦船社が中国当局に行った空コンテナ輸送の申請が却下されていた状況があったため、当協会関係船社より日中輸送協議会とも連携しつつ外航課へ要望したものである。

3・7・3 アジア

• 第9回日韓船主協会会談

日韓両国船主協会の一層の友好関係促進を主な目的に、1988年から開催されている日韓船主協会会談の第9回会合が、2002年10月7日に京都で当協会の主催によって開催された。会談には、当協会から崎長会長はじめ11名が、韓国船主協会からは玄永源会長（現代商船会長）はじめ9名が出席した（資料3 18参照）。

会談では、両国海運の現状と展望や、海運市況／政策の動向などにつき、さらに船員や環境など直面する海運問題などについても、率直かつ建設的な意見交換が行われた。

会談についての共同声明は資料3 19の通りである。

〔資料3 18〕 第10回日韓船主協会会談日本側出席者

氏名 Name	船協役職名 JSA Title	会社役職名 Company Title
崎長 保英 Yasuhide SAKINAGA	会長 President	川崎汽船社長 President, Kawasaki Kisen Kaisha, Ltd.
草刈 隆郎 Takao KUSAKARI	副会長 Vice President	日本郵船社長 President, Nippon Yusen Kaisha, Ltd.
鈴木 邦雄 Kunio SUZUKI	副会長 Vice President	商船三井社長 President, Mitsui O.S.K. Lines, Ltd.
松永 宏之 Hiroyuki MATSUNAGA	副会長 Vice President	新日本石油タンカー社長 President, Nippon Oil Tanker Corporation
鷺見 嘉一 Yoshikazu SUMI	副会長 Vice President	新和海運社長 President, Shinwa Kaiun Kaisha, Ltd.
太田 健夫 Takeo OHTA	常任理事 Executive Director	飯野海運社長 President, Iino Kaiun Kaisha, Ltd.
福島 義章 Yoshiaki FUKUSHIMA	理事長 Director General	JSA
大滝 光一 Koichi OTAKI	会長秘書 Secretary to the President	川崎汽船経営企画グループ政策担当部長 General Manager for Policy Issue, Corporate Planning Group, Kawasaki Kisen Kaisha, LTD.
園田 裕一 Yuichi SONODA	国際企画室長 General Manager International Policy Chamber	JSA
山上 寛之 Hiroyuki YAMAGAMI	国際企画室 International Policy Chamber	JSA
笠原 永子 Eiko KASAHARA	国際企画室 International Policy Chamber	JSA

3・7・4 EU

EU(欧州連合)は、様々な分野での統合を推進しており、海運分野でも共通政策への傾斜を強めている。また、2004年5月1日にはチェコ、エストニア、キプロス、ラトヴィア、リトアニア、ハンガリー、マルタ、ポーランド、スロヴェニア、スロヴァキアの中東欧10ヶ国が新たにEUに加盟し、加盟国は現在の15ヶ国から25ヶ国に大幅に拡大することから、EUの諸政策・規則等による影響は今後ますます増大することが見込まれる。当協会は、EUとの円滑な対話の必要性を認識し、

2001年以来、定期的に会員会社の駐欧代表などによるミッションをEU本部(ブリュッセル)に派遣して、欧州委員会の関係当局と意見交換を行っており、最近では2002年6月に欧州委員会運輸・エネルギー総局海運局長や、同競争総局副総局長らを訪問した(「船協海運年報2002」ご参照)。

当協会は、EUの諸政策がわが国海運業界に与える影響の増大に鑑み、今後もEU当局との意見交換を継続し、相互理解の促進と密接な関係の構築に努めることとしている。

〔資料3 19〕

第10回日韓船主協会会談共同声明

1. 日本船主協会(JSA)と韓国船主協会(KSA)は、2002年10月7日、京都で第10回日韓船主協会会談を開催した。これは2000年の第9回会談(於:韓国・ソウル)に続くもので、友好的な雰囲気の下、率直かつ建設的な意見交換が行われた。会談の出席者は添付の通りであった。
2. 会談では、両協会の関係を強化することが話し合われたほか、世界海運業界の現状と展望について意見交換が行われた。出席者は、両国海運業界の持続的かつ健全な発展によって高品質な輸送サービスを継続的に提供していくため、相互信頼と協力関係をより強固なものとしていくことを合意した。
3. 両協会は、定期船・不定期船・タンカー各部門における現在の市況低迷に強い懸念を表明した。特に、旺盛な荷動きが市況修復につながっていないコンテナ市場の異例な状況が憂慮され、現在の危機的な財政状況を正常化するため、両協会のメンバーが最大限の努力をすることが確認された。
4. 海運政策については、将来のトン数税制導入に向けた検討など最近の状況が報告され、両国海運業界の国際競争力維持に不可欠なより優れた政策の導入に向け、自国政府への働きかけを継続していくことを確認した。
5. 2001年9月の米国でのテロ事件後に実施もしくは検討中の保安強化策については、最大限の協力を行う用意があることを認識した。同時に、そうした対策は、円滑かつ効率的な物流の促進に寄与する方向で策定される必要があり、かつ、追加の費用や義務が海運業界のみに課されるべきではない点が強調された。
6. STCW95に基づいて行われる旗国の海技免状裏書発給の

遅延問題についても意見交換が行われた。両協会は、状況は改善したように見受けられるものの、今後も状況注視を継続することに合意した。

7. 船舶からの温室効果ガス排出やバラスト水管理など環境問題については、より緊密な情報交換と協力を通じ、取り組みを継続していくことを確認した。
8. ITFベンチマークの凍結問題については、例えば「アジア船員雇用者グループ」などの場を通じ、アジア船主の声を一つにしてより大きな影響力を行使するため、相互の協力を一層進めることを確認した。同グループの準備会合は、2002年9月、香港・日本・韓国・シンガポールの船主協会によって開催されている。
9. IMOをはじめとする国際機関で検討されているバルクキャリアの安全対策については、過去の事故例を正確に勘案した効果的な対応が重要であり、特に既存船への対策強化については、合理的かつ実際の費用対効果ある対策が必要との理解を得るため、両協会は自国政府との議論を進めることに合意した。
10. 船社間協定に対する独禁法適用除外制度については、その役割を再確認し、同制度の重要性について一層の理解を得るための努力を続けることに合意した。
11. 両協会は、より一層緊密な関係を維持することを確認し、事務局間の人材交流プログラムを継続することとした。
12. 次回の会議日程・開催地については、追って定めるまでオープンにしておくこととした。

以上

3・7・5 ノルウェー

当協会とノルウェー船主協会は2003年5月26日、東京で海運円卓会合を開催した。同会合は、ノルウェー首相訪日団に同国船協会長をはじめとする海運関係者が随行してくることに併せノルウェー船協より開催提案があり行われたもので、“クオリティ・ SHIPPINGの推進に向けて(Japanese-Norwegian efforts to promote quality shipping)”をテーマに、国際規制と地域規制、船舶の検査用通路、環境問題、船舶の品質と旗国の行動に関する透明性の問題などについて意見交換を行い、

共同声明(資料3 20)を採択した。特にプレスティージ事故を受けEUが打ち出したシングルハルトンカー規制案については、両国船主協会は地域規制に反対することで一致するとともに、新たな規則が実用的・合理的な国際規則となるよう、IMO加盟国に対しEU提案を適正かつ真摯に検討することを求めた。

なお、同会合には当協会から松永副会長や太田常任理事他が、ノルウェー船協からはアンデルセン会長他が出席したほか、来賓としてガーブリエルセン産業貿易大臣(海事関係を管掌)が冒頭列席した。(資料3 21)

〔資料3 20〕

「日本 ノルウェー：クオリティ・SHIPPINGの推進に向けて」

日本船主協会(JSA)とノルウェー船主協会(NSA)は、2003年5月26日、ノルウェー首相の日本公式訪問に併せ、海運円卓会合を共同で開催した。

すでに強い結びつきを持つ両国海運界の関係をより強固なものとするため開催された円卓会合では、国際規制と地域規制、船舶の状態と旗国の行動に関する透明性、環境、船舶の検査通路などの諸問題に特別の関心が払われた。これらの問題は、現在各種多国間海運フォーラムですべて重要議題となっているものである。

日本海運界は世界第2位の、そしてノルウェー海運界は世界第3位の商船隊を支配している。両協会は、海運先進国として、外航海運業界が国際的に合意された規則によって規制されていくことに強い共通利害関係を持っている。双方は、増大する単独行動主義や地域主義がIMOの役割を脅かすものであることを強調した。両協会は、新たな国際

規則が実用的で合理的なものとなるよう、IMO加盟国に対し、タンカーの安全性に関するEU提案を適正かつ真摯に検討することを求めるものであり、両協会は、そのためあらゆる努力を払っていくことに合意した。

両協会の重要な目標は、クオリティ・SHIPPING(良質な海運)の推進であり、クオリティ(良質であること)を競争上の優越性とすることである。IMOによる国際規則とその適正な実施は、この目標を達成するために不可欠な要素である。現在IMOで検討されている旗国のためのモデル監査スキームは、正しい方向に向けた重要な一歩となるだろう。

また会合では、環境にやさしい船舶の設計に関連し、相互の協力と技術革新の問題についても議論した。

本会合には、来賓としてアンスガール・ガーブリエルセン ノルウェー産業貿易大臣が列席した。

〔資料3 21〕

日本／ノルウェー海運円卓会合出席者

〔日本〕

松永 宏之	日本船主協会副会長／新日本石油タンカー取締役社長
太田 健夫	日本船主協会常任理事／飯野海運取締役社長
吉田 克衛	川崎汽船常務取締役
羽田 知所	日本船主協会工務委員会委員／商船三井執行役員
関 政志	商船三井執行役員
福島 義章	日本船主協会理事長
増田 恵	日本船主協会常務理事・海務部長
植村 保雄	日本船主協会常務理事・企画調整部長
園田 裕一	日本船主協会国際企画室長

〔ノルウェー〕

アンsgール・ガーブリエルセン Mr Ansgar Gabrielsen
 タリエ・アンデルセン Mr Terje J K Andersen
 トール・ヨルゲン・グットルムセン Mr Thor Joergen Guttormsen
 アンデシュ・ボーマン Mr Anders Boman
 トール・フリッツェン Mr Tor Fritzen
 パトリック・オニール Mr Patrick O'Neill
 ストール・セルメル・オルセン Mr Staale Selmer-Olsen
 ソルヴァール・クロック Mr Solvar N. Klokke
 オーレ・クリスティアン・パウルヴァール Mr Ole Kristian Baervahr

産業貿易大臣／Minister of Trade and Industry
 ノルウェー船協会長／Farstad Shipping, CEO
 Leif Hoegh & Co ASA, President
 Wallenius Wilhelmsen Lines, President Asia
 Wallenius Wilhelmsen Lines Asia, Vice President, Operations
 Bergesen Tokyo
 Det Norske Veritas, Research Program Director
 Senior Advisor Sustainable Energy, Enova SF
 ノルウェー船協理事／NSA Director

3・8 OECD

3・8・1 海運委員会

日米欧の先進国を中心とする30ヶ国の間で経済政策問題を取り扱っている OECD は、海運委員会（MTC：Maritime Transport Committee）を設置して海運問題を討議している。同委員会には OECD メンバー政府の運輸当局者が出席し、海運とその関連分野における自由かつ公正な市場形成に向け、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の海運政策問題を中心に幅広い議論を行ってきている。

また、近年のタンカー事故や環境意識の高まりおよび米国等におけるテロ事件などにより、OECD MTC の作業が船舶の安全確保問題や海事保安問題に広がりをみせている。当協会は、OECD による作業の有効性を確認しつつ、IMO（国際海事機関）等他の国際機関の活動との重複を避ける必要があるとの観点から、今後の動向を注視していく。

1．2002年7月16日～17日海運委員会会合

2002年7月16日～17日に、パリの OECD 本部で開催された海運委員会には日本政府から国土交通省の代表者が出席するとともに、当協会喜多澤国際幹事長（商船三井定航部計画室長）と園田国際企画室長も出席した。

会合では、海事保安対策を中心に議論が行われ、主な検討結果は以下の通り。

(1) 海事保安対策

各国の対策の現状が報告されたほか、「船舶の所有と支配」に関しては、日本・デンマーク・ギリシャなどは MTC としての作業に反対したものの、賛成国も多く、少なくとも第1段階（各国の船籍登録にか

かる手続、要検討の現状の一覧作成）を03年1月の次回 MTC までに終了し、次回 MTC で第2段階（透明性確保の為の具体策策定）に進むかを検討することとした。また、「テロ等のリスクと海事保安強化による経済的影響」、「輸送手段横断的な貨物認識システム」、「海事保安に関するベストプラクティス」に関する検討が引き続き行われることとなった。

(2) 定航海運競争政策の整合性促進作業について

メンバー各国の競争法上の同盟・協定等の取り扱いや適用除外制度等に関する競争政策の相違が国際海運に悪影響を与えるとの懸念のもと、1997年に採択された「海運競争政策の整合上での基本原則」（「船協海運年報2002」ご参照）は、メンバー国間の競争政策の整合性の状況を4年毎に見直すとしている。

前回 MTC では、見直しは4年毎ではなく、必要に応じて随時行うべきであるとの意見も出されたが、今回改めて検討の結果、原則通り4年毎の見直しを継続することとなった。次回アンケートは2005年の予定である。

(3) 環境対策を回避することによるコスト節約効果

引き続き作業を継続することとした。

(4) シップ・リサイクル関係

将来必要になるまで、本件を議題から外すこととなった。

(5) 海運助成策の現状確認

作業を継続することとした。助成策の現状を各国に照会中であるが、回答提出が遅れており、未提出国は早急に提出することが求められた。回答が出揃った後、結果を公表することとした。

(6) 2003～04年の作業の優先順位について

事務局案を基に検討が行われたが、結論が出ず、

今後各国が優先順位をつけ、事務局が整理することとした。

(7) その他各国海運政策

デンマーク、フィンランドのトン税導入を EU が正式承認したことが報告された。

2. 2003年1月8日～9日 OECD 非加盟国との海運問題ワークショップ

1月10日に開催される海運委員会に先立ち、OECD 非加盟国とのワークショップが開催され、OECD 加盟国／非加盟国政府や船主・荷主団体等の関係者が定航海運の最近の動向、マルチモーダル輸送、電子商取引、セキュリティ問題、サブスタンダード船問題などについてプレゼンテーションを行い、約120人の出席者が意見を交換した。我が国からは日本政府 OECD 代表部水嶋参事官および NYK Line (Europe) Ltd. 三好社長がプレゼンテーションを行い、当協会園田国際企画室長も出席した。

三好社長は定航海運の現状について約10分間のプレゼンを行い、コンテナ輸送の重要性を説明するとともに、船社／荷主関係が規制緩和されている一方、海事保安・環境面では規制強化が進む最近の競争環境の中で、海運・荷主・政府が新たなコンテナ海運競争規範 (Paradigm) を話し合う必要性を訴え、出席者の共感を得た。

3. 2003年1月10日 OECD 海運委員会会合

前項ワークショップに引き続いてパリの OECD 本部にて開催され、主に以下検討が行われた。

(1) プレステイジ問題

2002年11月にスペイン北西部沖で沈没し、スペイン、フランスなど沿岸国に重油流出被害を及ぼした原油タンカープレステイジ号 (パハマ船籍) の事故問題に関し、追加議題として意見交換が行われた。

日本政府は、フランス等の沿岸国による一方的、地域的な航行制限措置に強い懸念を表明し、米国もこれに同調したが、フランス、ポルトガルなどは国内世論を踏まえた自己防衛的な措置として理解を求めたいとの説明があった。

今後の OECD としての対応については、出席者の大勢は、本問題は IMO 等で対策が検討されており、OECD MTC として積極的な対応を行う分野は少ないとの認識であったものの、MTC としての対策案を事務局が作成し、メンバーに回章することとなった。

(2) 海事保安対策 (船舶の所有と支配の問題)

船舶がテロリストのマネーロンダリングやテロ行為そのものに利用されるのを防止するため、船舶の所有と支配の透明化を図る方策について、事務局ペーパーに基づき検討が行われ、今後も各国の船舶登録制度の実態把握作業を継続していくこととなった。

(3) 船社が環境対策を回避することによるコスト節約効果

事務局ペーパーを検討し、微修正を加えた上、近々公表されることとなった。

(4) 船員需給と訓練について

事務局ペーパーを検討し、近々公表されることとなった。

4. 2003年6月19日～20日 OECD 海運委員会会合

パリの OECD 本部で開催され、日本政府から国土交通省の代表者が出席するとともに、園田国際企画室長も出席した。主な検討結果は以下の通り。

(1) プレステイジ問題 (タンカー事故防止のための新たな政策検討)

国連事務総長は、OECD、IMO、ILO 等の国際団体に対し、旗国による国際条約遵守を担保する新たな方策を共同して検討するよう要請している。OECD としての対応を検討したところ、IMO 等他の機関との重複作業になるとの慎重な意見が多かったが、結局 OECD としても何らかの対策を打ち出す必要があるとの結論になり、2003年11月の次回会合までに意見を出し合うこととなった。

(2) 海事保安対策費用の経済的影響

OECD 事務局が作成したレポートのドラフトを審議し、完成・公表に向け引き続き作業することを承認した。

(3) 船体および PI 保険によるサブスタンダード船対策
船体および PI 保険の付保を解除することによるサブスタンダード船対策の有効性を検討し、引き続き作業を継続することとなった。

(4) 海運助成策の現状確認

OECD 各国の海運助成策の現状確認作業を03年末時点で実施することを確認した。

5. BIAC の活動について

BIAC (Business and Advisory Committee to the OECD) は、先進国が直面する重要な経済・社会問題について民間経済界の意見を取りまとめ、OECD ならび

3 国際関係

に OECD 加盟国政府に対して提言を行う OECD の公式の諮問機関として1962年に設立された。この中に、船主・荷主双方から組織される海運委員会 (MTC) があり、OECD の海運委員会に対して民間の意見を反映している。

BIAC MTC の会合は通常、OECD MTC 等 OECD の海運関連会合の直前に開催され、OECD 会合の関係議題に関して検討を行い、OECD 会合への意見反映に努めている。

2003年1月7日、パリ BIAC 本部で開催された BIAC MTC において、以下の通り正副委員長の選任が行われ、当協会園田国際企画室長が副委員長に就任した。

委員長 (Chairman)

: Donald O'Hare 氏 (WSC* 副会長)

副委員長 (Vice Chairman)

: Nicolette van der Jagt 氏 (ESC** 事務局長)

園田 裕一 (当協会国際企画室長)

* WSC (World Shipping Council : 世界海運評議会) : 世界主要コンテナ船社約40社で構成する国際海運団体。邦船社では川崎汽船、日本郵船、商船三井の3社が加盟。

** ESC (European Shippers' Council : 欧州荷主協議会) : 欧州16カ国の荷主協会によって構成される荷主団体

3・8・2 造船協定問題

造船業における公的助成の廃止/加害的廉売の防止により公正な競争条件を確保することを目的に1994年に成立した OECD 造船協定は、参加国 (EU、韓国、ノルウェー、米国および日本) の全てが批准して初めて発効することとなっているが、米国が批准していないことから現在も発効しておらず、昨年開催された OECD 造船部会会合においては、米国が批准しないことが確定的となったと伝えられている。

このような状況下、OECD 造船部会は、何らかの国際的枠組みは必要であるとの合意に基づき、米国抜きでの新しい造船協定の策定をも視野に入れ、1994年以降の環境変化を踏まえ、造船業の国際的枠組みについて検討することとし、そのための会合を平成14年4月24、25日に開催することとした。

加えて OECD 事務局は、同会合での検討に資することを目的に、予め関係業界に対し書面によるコメントを求めるとともに、同年4月初めにヒアリングを行うこととした。このコメントおよびヒアリングの対象者は、関係各国の造船工業会など造船関係者の他、当協

会をはじめ韓国船協、ICS (International Chamber of Shipping : 国際海運会議所) ならびに ECSA (European Community Shipowners' Association : EU・ノルウェー船主協会) 等となっている。

これを受け当協会は、政策幹事会を中心に検討を行い、平成14年3月8日、OECD 事務局にコメントを提出 (資料3-22) するとともに、ヒアリングの招聘にも応じ意見を開陳した。

なお、当協会が政府に要望している規制緩和の一つである「船舶の建造許可に当たっての手続きの一層の簡素化」については、政府は OECD 造船協定が発効した際に建造許可制度全般の見直しを行うとしているので、このような関連事項も踏まえ、引き続き情報収集し対応していくこととしている。これまでの経緯等概要は以下の通り。

1. OECD 造船協定問題に関するこれまでの経緯等

(1) OECD 造船部会

OECD (Organisation for Economic Cooperation and Development : 経済協力開発機構) は、「経済成長」、「開発途上国援助」、「多角的な自由貿易の拡大」の3つを目的とした市場経済を原則とする先進諸国の集まりで、政治、軍事を除く、経済・社会のあらゆる分野の様々な問題を取り上げ、研究・分析し、政策提言を行っている国際機関である。また、これら多様な問題に関し、政策協調を図るための協議の場を提供するというクラブ的性格を有している。本部はパリにあり、現在、日本を含む30カ国が加盟している。

OECD には、理事会をはじめとする様々な委員会が組織されており、海運関係では、海運委員会 (MTC : Maritime Transport Committee) などがある。造船部会 (CWP 6 : Council Working Party 6) は、造船業に関する不当な貿易歪曲措置や競争を避けるための理事会直属の作業部会として、1966年に設置された。

(2) OECD 造船部会におけるこれまでの検討経緯等

OECD 造船部会では、設立以降、造船業における公正な競争条件を維持するための様々な活動を行ってきた。しかし1989年、米国造船工業会が、関係各国において「政府助成等不公正な貿易慣行」が存在するとして、米国通商法301条に基づき、米国通商代表部に提訴したことがきっかけとなり、同年秋より OECE 造船部会における政府助成廃止のための新協

定策定交渉が始まった。

EC が政府助成を廃止するには極東のダンピング防止が必須であると主張したことなどから、「ダンピング防止規定」が追加される等、種々検討が行われ、新協定は、1994年末、参加国（EU、韓国、ノルウェー、米国および日本）により基本合意に至り、1995年末に EU、韓国、ノルウェーの3カ国が、また1996年6月に日本がそれぞれ批准した。

(3) 現行の OECD 造船協定の概要

月報2002年4月の16～17頁「3. OECD 造船協定の概要」データ利用 資料添付

2. 新たな造船協定策定に向けた動き

(1) 業界ヒアリング

平成14年4月4、5日両日にパリの OECD 本部において造船部会の業界ヒアリングが開催された。ヒアリングには、造船業界から日本造船工業会、韓国造船工業会、欧州造船工業会、中国造船業界等、海運業界から、当協会の他、ICS（国際海運会議所）ECSA（欧州船主協会）が参加、政府側は日本、韓国はじめ OECD 加盟国が参加した。

当協会は、事前にコメントを提出（資料1）するとともに、提出したコメントに沿い、①造船業に関する政府助成は基本的に廃止すべきである、②加害的廉売の定義・運用を明確化すべきである、との意見を開陳した。

造船協定についてのヒアリング参加者の意見を集約すると以下のとおり。

- 造船協定等何らかの国際的枠組みは必要
- 政府助成の廃止等規律の見直しが必要
- 加害的廉売規律の見直しが必要
- 参加国の拡大が必要

中国は今後の協定交渉に参加する意向を示した。

なお、造船供給力過剰問題については法的拘束力を持つ対策を講ずるべきであるとの意見はなかった。

(2) OECD 造船部会での検討状況

平成14年4月25、26日両日にパリの OECD 本部において第101回造船部会が開催された。会合には、OECD 加盟国の他、日本、韓国および欧州の各造船工業会が参加した。部会会合は2部構成となっており、市場動向に関する第1部には政府および業界が参加、造船政策に関する第2部は政府関係者のみが参加した。

第1部の市場動向に関する会合では、造船市場における需給不均衡の解消を図るため、1999年以降中断されていた需給サブ・グループを再開することとなった。

第2部の造船政策に関する会合では、業界ヒアリングを踏まえ、新協定交渉を開始することが全会一致で合意された。新協定交渉のため特別交渉グループ（Special Negotiation Group）を設置することが決定された。わが国の他 EU、韓国、ノルウェー、オーストラリアおよびポーランドが新協定交渉に参加の意思を表明した。OECD は非加盟国にも参加を呼びかけていくこととしており、中国が先の業界ヒアリングにおいて参加に前向きな姿勢を示していることから、新協定交渉への参加が期待されている。新協定は、1994年の造船協定と同様、政府助成の廃止と加害的廉売の防止が柱となる見込みである。

(3) 現行の OECD 造船協定の概要

- ① 協定の目的（造船業における公的助成を廃止、加害的廉売を防止して公正な競争条件を確保）
- ② 交渉参加国 EC、韓国、ノルウェー、米国、日本）
- ③ 協定の構成
 - (a) 公的助成金削減のための国際規則。
 - (b) 加害的廉売防止のための国際規則。

〔資料3 22〕

当協会コメント

1. 船価について／政府助成について

船価は市場メカニズムによって決定されるもの。従って船価を恣意的に操作すべきではない。その意味で造船への政府助成は基本的に廃止されるべきと考える。

2. 加害的廉売（injurious pricing）について

(1) 加害的廉売（いわゆるダンピング）の定義を明確化し、

恣意的な運用の余地を排除すべきである。国家助成によらず、経営の効率化等によって戦略的な価格設定を行うことをも「加害的廉売」とされてしまうと、公正な競争の妨げとなり、造船協定の目的である「公正な競争条件の確保」に反することとなる

(2) 加害的廉売に関連して、船舶の運航に支障をきたす対抗措置を盛り込むことには反対である。

3 国際関係

(3) 現行の OECD 造船協定の概要

- ① 協定の目的（造船業における公的助成を廃止、加害的廉売を防止して公正な競争条件を確保）
- ② 交渉参加国（EC、韓国、ノルウェー、米国、日本）
- ③ 協定の構成
 - (a) 公的助成削減のための国際規則。
 - (b) 加害的廉売防止のための国際規則。
 - (c) 上記紛争の手続き規定（二国間調整、調停委員会設置等）。
- ④ 協定対象船舶（100G/T以上の自航式海上航行の商船。艦艇・国内船を除く）
- ⑤ 公的助成の削減（国、地方自治体、それら機関等から特定の供与される以下の助成は協定発効と同時に廃止、新たに導入しない）
 - (a) 輸出補助
 - (i) 公的輸出信用（船舶輸出信用了解*1に適合しないもの）
 - (ii) 輸出補助金
 - (b) 国内助成
 - (i) 直接助成（交付金、優遇融資、債務保証、負債免除、優遇税制等）
 - (ii) 間接助成（優遇融資、債務保証等輸出信用了解の条件以上のもの）
 - (iii) 研究開発助成（定められた率を上回る交付金、優遇融資等）
 - (c) 公的規制・慣行（国内建造・国内調達義務付け等）

* 1 船舶輸出信用了解：船舶輸出にあたり対象船舶（100G/T以上）金利、頭金、償還方法などについて、取り決めた了解（現行81年了解）である。その後、金融情勢などを反映させた94年改定案が参加国間で合意したものの造船協定が未発効であることに付随して同了解も発効していない。

⑥ 加害的廉売の防止

(a) 調査

締約国 A は、自ら又は国内造船所 a の申し立てによって、自国船主（含む実質）が行った他の締約国 B の造船所 b との建造契約について加害的廉売の調査ができる。

(b) 課徴金の賦課

調査によって、①その船舶の価格が正常価格を下回り、②それによって自国造船産業に損害が生じ、③その因果関係が立証された場合、締約国 A は、販売を行った造船所 b に対し、課徴金の支払を命じることができる。課徴金は販売価格と正常価格の差を上限とする。

(c) 対抗措置

課徴金が支払われない場合、対抗措置として、当該造船契約船・建造船の貨物の積みおろしを最大 4 + 4 年間拒否できる。

⑦ 協定の発効

参加国全ての協定批准が必要。最後の参加国の批准書が寄託された日から30日後。

⑧ 協定の見直し

3年毎または、締約国の建造量シェアがG/Tベースで70%未満になった時、全ての締約国の合意により改正が可能。

参考文献：OECD ホームページ、日本造船工業会資料等

3・9 IMO の活動

国際海事機関（IMO：International Maritime Organization）は、国連の専門機関の1つとして1958年に設立され、海上の安全や海洋汚染の防止等の問題に関し、政府間の協力を促し有効な措置等を講じることを目的としている。2003年3月現在162カ国が加盟し、このほか3カ国（香港、マカオ、フェロー諸島）が準加盟国となっている。

IMO は、2年ごとに開催される総会を頂点に、理事会および5つの委員会で組織されている。2002年に開催された主な会議の様子は次のとおりである。

1. 理事会

第88回（6月）および第89回（11月）会合が開催された。

2. 海上安全委員会

第75回および第76回会合がそれぞれ5月および12月に開催され、バルクキャリアの安全およびテロ防止対策である海事保安に係る諸問題などが審議された。（3章および6章参照）

3. 海洋環境保護委員会

第47回および第48回会合がそれぞれ3月および10月

に開催され、バラスト水管理やシップリサイクルの問題などが審議された。(2章参照)

4. 法律委員会

第85回会合が10月に開催され、TAJIMA号事件に関連して、わが国より提案した船舶における犯罪から船員および乗客を守る手段などが審議された。(4章参照)

3・10 当協会が加盟する主要国際団体の活動

3・10・1 ICS

国際海運会議所(ICS: International Chamber of Shipping)は、航行安全、海洋環境保全、海事法制、情報システム等に関し、海運業界の利益を代表し、主にIMOに対応するとともに、OECD等で議論されている海運政策問題も扱っている。

2003年7月現在、合計で世界商船隊の5割以上を占める34ヶ国/地域の36船協が加盟している。

2002年度にICSが対応した主な事項は以下の通りである(2003年5月に開催したICS/ISF総会に関しては、3・1参照)。

- 海事保安問題
- バルクキャリアの安全問題
- 油濁損害に対する賠償問題
- 船客死傷の際の補償等に関するアテネ条約改定議定書問題
- 旗国の責任問題
- 船舶からの大気汚染問題

- バラスト水排出規制問題
- パナマ運河通航料値上げ問題
- 海難救助問題

3・10・2 ISF

ISF(International Shipping Federation: 国際海運同盟)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、2003年5月現在34ヶ国の船主協会で構成されている。

ISFの年次総会および第108回理事会が2003年5月13日淡路島で開催された。両会合での主な検討事項は次の通りである。

- (1) ILO海事統合条約、船員の身分証明書、ILO最低賃金について
- (2) 紛争地域手当について
- (3) 船舶保安訓練について
- (4) SARS(新型肺炎)について

4 法務保険

この章のポイント

現行の CLC、FC 両条約による国際油濁補償体制に、新たに第3層追加基金制度が創設された。本制度を内容とする条約は、8ヶ国以上の批准かつ批准した国の油受取量が4.5億トン以上となってから3ヵ月後に発効する。

海上の旅客運送等に関する賠償を定めているアテナ条約を改正する議定書が IMO において採択された。船主の賠償責任に関する強制保険の導入等が

盛り込まれたもので、10ヶ国の批准の後12ヵ月後に発効する。

わが国は、IMO 法律委員会において、TAJIMA 号事件を踏まえ、船上において犯罪が発生した場合、できるだけ速やかに船長が近隣の沿岸国に被疑者を引き渡すことができる制度を創設する必要がある旨提案した。

4・1 国際条約関連

4・1・1 国際油濁補償体制に関する検討等

タンカー事故等で油濁による海洋汚染が発生した場合、その損害や清掃費用については、海運業界と荷主である石油業界が協力して補償する体制が国際条約によって整備されている。すなわち、一定の責任限度額を設けて、はじめに船主による補償を行い、不足する部分を荷主が補償するもので、いわゆる油濁二条約と呼ばれる（油濁二条約：「油による汚染損害についての民事責任に関する国際条約（CLC：International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage）」および「油による汚染損害の補償のための国際基金設立に関する国際条約（FC：International Convention on the Establishment of an International Fund for Oil Pollution Damage）」）。

この油濁二条約のうち、CLC は船舶（タンカー）の貨物である重油等の流出によって生じた油濁損害について船主の無過失責任、責任限度額、強制保険の付保を定めた条約である。一方、FC は荷主の責任負担についての条約で、タンカーから油を受け取った荷主の拠出金を基に設立された国際油濁補償基金（IOPCF：International Oil Pollution Fund）による被害者に対する補償を行うことを定めたもので、1969年の CLC（69CLC）は1975年に、また1971年の FC（71FC）は1978年にそれぞれ発効している。

その後、1992年に至り両条約の発効後約15年が経過し、大規模の油濁事故への補償が十分に果たせなくな

ったことから、両条約限度額の引上げを主な内容とする改定議定書（1992年の CLC：92CLC および1992年の FC：92FC）が採択され、1996年5月にそれぞれ発効した。

従来、69CLC/71FC の批准国であったわが国は1994年8月に92CLC/FC に加盟するとともに、これらの内容を盛り込んだ国内法として油濁損害賠償保障法を1996年5月に施行している。

なお、2002年6月1日現在の締約国は、わが国を含め、92CLC：88カ国（含、香港）、92FC：81カ国である（資料4 1参照）。

1999年12月、マルタ籍タンカー「エリカ号」（19,666 G/T）がフランスのブルターニュ沖で重大な油濁損害事故を引き起こした。これを契機として2000年10月開催の IMO 第82回法律委員会において、油濁二条約の補償限度額を約50%引上げることが合意され、2003年11月から船主の責任限度額は8,977万 SDR（約140億円）、92FC 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。

一方92FC では、現在の油濁補償体制を見直すべく2000年7月にワーキング・グループを設置し、「任意の追加補償制度（追加基金または第3層基金）、船主責任、環境損害の認定基準等について検討を開始した。

同ワーキング・グループを含む国際油濁補償基金の会合の様子は次の通りである。

1. 1992年国際油濁補償基金（92FC）第7回総会等

92FC 第7回総会、同第18回理事会ならびに71FC 第9

【資料 4 1】 新旧油濁二条約締約国一覧表

2003年11月1日

国 名	69 CLC	92 CLC	92 FC	国 名	69 CLC	92 CLC	92 FC
アルバニア				リトアニア			
アルジェリア				ルクセンブルグ			
アンゴラ				マダガスカル			
アンティグア・バーブダ				マレーシア			
アルゼンチン				モルジブ			
オーストラリア				マーシャル諸島			
バハマ				モーリタニア			
バレーン				モーリシャス			
バルバトス				メキシコ			
ベルギー				マルタ			
ベリーズ				モナコ			
ベニン				モンゴル			
ブラジル				モロッコ			
ブルネイ				モザンビーク			
カンボジア				オランダ			
カメルーン				ニュージランド			
カナダ				ニカラグア			
中国(*)				ナイジェリア			
コロンビア				ノルウェー			
コモロ				オマーン			
コンゴ				パナマ			
コスタリカ				パプアニューギニア			
コートジボアール				フィリピン			
クロアチア				ペルー			
キューバ				ポランド			
デンマーク				ポルトガル			
ジブチ				カタール			
ドミニカ				韓国			
エクアドル				ロシア			
エジプト				ルーマニア			
エルサルバドル				セントビンセント			
赤道ギニア				サモア			
エストニア				サントメ・プリンシペ			
フィジー				セイントキッツアドネビス			
フィンランド				サウジアラビア			
フランス				セネガル			
ガボン				セイシェル			
ガンビア				シェラレオネ			
グルジア				シンガポール			
ドイツ				スロベニア			
ガーナ				南アフリカ			
ギリシア				スペイン			
グアテマラ				スリランカ			
グレナダ				スウェーデン			
ギニア				スイス			
ガイアナ				シリア			
ホンデュラス				トンガ			
アイスランド				トリニダード・トバコ			
インド				チュニジア			
インドネシア				トルコ			
アイルランド				ツバル			
イタリア				アラブ首長国連邦			
日本				英国			
ジャマイカ				ウルグアイ			
カザフスタン				バヌアツ			
ケニア				ベネズエラ			
クウェート				イエメン			
ラトビア				ユーゴスラビア			
レバノン				香港(*)			
リベリア							
				合 計	43	88	81

出所 ITOPF (International Tanker Owners Pollution Federation Limited) 資料 (注) 既締約国

(*) 香港特別行政地区については、92年基金条約加盟国の地位が与えられている。

注：71FCは、2002年5月に停止した。

回運営評議会がメンバー57カ国、オブザーバー国7カ国、ICS等オブザーバー団体8団体、およびEUが参加し、2002年10月14日から18日までロンドンIMO本部において開催された。

わが国からの出席者は次の通り。

国土交通省大臣官房審議官	柴田 耕介
在英日本大使館参事官	堀家 久靖
成蹊大学名誉教授	谷川 久
東京大学法学部教授	落合 誠一
国土交通省海事局総務課油濁保障対策官	
	長谷 知治
石油海事協会専務理事	常木 徹
同 常務理事	河端 一郎
日本船主協会関連業務部長	梅本 哲朗

(1) 92FC 第7回総会

① WGの報告

今次会合においては、当協会としては環境損害補償基準、油濁損害補償に関する船主/荷主の負担バランス等の問題を検討しているWGの報告を注視することとしていた。この点について、WG議長のPopp氏(カナダ)より、4~5月のWGでの検討結果を踏まえ、環境損害補償基準を記したClaims Manualを次の通り書き換えたいとの提案があり、総会はこのを了承した。

旧基準

- 採用した措置に係る費用が合理的なものであること
- 措置にかかる費用が、達成された効果または合理的に期待できる効果に対して不釣り合いではないこと
- 措置が適切であり、成功の相当の見込みがあること

新基準

- 被害地域の自然的な復元を著しく促進するもの
 - 更なる損害を防止するためのもの
 - 可能な限り、他の自然環境等に悪影響を及ぼさない措置
 - 技術的に実現可能なもの
 - 費用が損害の範囲と均衡を失わないもの
- また、環境の復元を確認するための油流出後の調査に基金が関与し、この調査費を負担することも明確化された。

わが国はこれまでこの改定により抽象的表現に留まっている各項目が複数項適用となればこれら

が相互に作用してカバーの範囲が容易に拡大されるのではないかと懸念を表明していたが、これは大勢に受け入れられるところとならず、今後、査定に当たって基準乱用ではないかとの疑義が生じた場合は理事会に諮ることとなった。

一方、荷主負担による追加基金設立を背景に船主責任の見直しについて取り沙汰されているところ、WG 議長は92CLC 改正には賛否両論があり、またその懸隔も激しく、さらに Treaty Law の問題も絡んでくるため、WG で引き続き検討したい、と報告した。

② 内部監査機構の設置

内部監査機構の設置が決定され、監査人にわが国から推薦した谷川成蹊大学名誉教授を含む6名（他は、イタリア、フランス、カナダ、ドイツ、フィンランド）が選出された。任期は、3名を6年、残り3名を3年とすることとなっていたが、この振り分けは行われず、当面3年間はこの体制で運営されることが合意された。

(2) 92FC 第18回理事会

ナホトカ号事故処理に関連し、次の2つのわが国提案が検討された。

① 求償金支払いの順序

ナホトカ号事故処理はFC と UKP&I の包括的な和解によって終結し、UK P&I から52億円の求償金がFC に返還されることとなったが、92FC と71FC でこれを如何に分け合うのかという問題が生じた。

日本は、92FC36条 bis に依拠し、経過期間中92FC は、69CLC、71FC、92CLC による補償が不十分の場合のみ、その範囲で、最終手段として補償に当たるものであるため、求償金がある場合は支出の順序に鑑み、92FC から優先的に充当されるべきである、と主張した。

しかしながら、大勢は、本条項は補償の順序を述べているに過ぎず、求償金の分配には言及していないとして、71FC/92FC それぞれの最高限度額の比率43.268% : 56.732%にて分けることとなった。

② 事故処理の迅速化

わが国より、ナホトカ号事故処理の教訓として、解決に5年以上の期間を要した事情を背景に Claims Manual に補償例を記し関係者の手続き理解を促すなどして処理の迅速化を図るべし、と提案したところ、これについては大勢の支持があり、Claims Manual とは別にガイドラインを策定してはどうか、

あるいはWG の課題となっている代替的紛争解決手続きの一環として扱えばどうか、との意見が相次ぎ、理事会は Director に対し、こうした意見を踏まえ次回総会（2003年10月）までに何らかの提案をまとめるよう指示をした。

(3) 71FC 運営評議会

71FC は2002年5月に停止したため、残務処理について報告が行われた。

2. 92FC 第5回ワーキンググループ(WG)等

92FC 第5回 WG および92FC 理事会ならびに71FC 管理理事会が、メンバー国49カ国、EC等3政府機関、ICS等11のオブザーバー機関が参加し、2003年2月3日より7日までロンドン IMO 本部で開催された。

わが国からの出席者は次の通りである。

東京大学法学部教授	落合 誠一
国土交通省海事局造船課国際業務室長	鵜沢 哲也
在英日本大使館参事官	堀家 久靖
石油海事協会専務理事	常木 徹
同 常務理事	河端 一郎
日本海運振興会国際振興部長	小倉 重雄
日本船主協会法規専門委員会委員 (日本郵船総務法務グループ長)	清水 繁
日本船主協会関連業務部長	梅本 哲朗

(1) 92FC 第5回 WG

① 船主/荷主の責任負担バランスの見直し

本WGにおける最大の検討議題は、荷主拠出によるいわゆる第3層基金の成立を2003年5月に控え、石油業界、海運業界の責任負担バランスの見直しについてであった。

本問題について、石油業界の国際団体であるOCIMF(石油会社国際海事評議会)は、油濁事故の補償額は船型(トン数)には無関係であるとし、小型船限度額をCLCの最高限度額まで引上げる、いわゆるフラット化案を提案した。さらにフランスは、これに加え、第3層基金(追加基金)部分においても船主分担はあって然るべしとの提案を行った。

これに対し、国際P&Iグループ、INTERTANKOは第3層基金と、それへの均衡案としてのP&Iグループが提唱する小型船限度額の自主的引上げで当分様子を見るべしとする反論ペーパーについて説明を行った。

その後行われた審議では、現 CLC/FC 体制はこれまで効率的に機能して来ていると見る国は多かったものの、追加基金の成立が迫っていることから、欧州勢を中心に船主責任限度額のあり方は見直す必要があるとの見解が多く述べられた。ただし、フィリピン等の途上国の一部は、CLC 限度額の引上げは石油価格の上昇にもつながりかねないとの懸念を示し、反対した。

わが国は船主責任の見直しは他の条約との関係もあり検討には時間を要すると発言した。

議論は賛否両論がくり返されたが、石油/海運の負担バランスを論ずるとしても、肝心の数値的裏付けに乏しいことから、英国の提案もあり、IOPCF 事務局が両業界の協力を得て、過去の事故に対する船主 (CLC) と荷主 (FC) が支払った補償額を先ず洗い出し、その上で検討することとなり、結論は先延ばしされる形となった。

さらにフランス、OCIMF が提案する CLC フラット化案については、石油/海運の負担バランス論とは別に、船型 (トン数) と責任額の観点から議論されたが、例えばカナダのように底上げはあり得るのではないか、という意見はあったものの、概して会議は現行の船型による責任額のスライド制維持については肯定的であった。ただし、これも前述の数値を明らかにした上で検討することとなった。

② 船主責任制限阻却事由/責任集中の見直し

フランスおよび EC 等から提案のあった船主責任制限阻却事由/責任集中の見直しについては慎重論が支配的であった。これは、まず制限権のブレークを容易にすることと、原油/重油輸送関係者の油濁事故防止努力の増進とは関係がなく、また責任を登録船主から拡大することは訴訟件数が増加し、被害者の迅速救済には反対効果さえ招来しかねないとの理由からである。

③ 基金条約 (FC) 上の諸問題

下記の通り、基金条約上の諸問題 (一部は CLC にも関係) について検討が行われた。

● タンク業者の油受取人からの除外

FC は油受取人が拠出することとなっているが、単に油を預けるだけのタンク業者は拠出金転嫁が容易でないため、受取量の報告主体を実質的受取人に限定させようという提案である。日本からは受取人をどのように定義しようと加盟国

で受取った油が報告されることが不可欠であるとの意見表明を行ったところ、審議においても、変更は混乱を生じる恐れが大で、確立された単純な現方式が維持されるべきとの意見が支配的であった。

● 油受取量未報告国の取り扱い

条約には加盟しながら油受取量を報告しない国がある。このような国でも油濁事故で自国に被害が発生した場合、基金からの拠出を受けることは可能となっており、適正に報告し拠出金を支払っている国からは不満が噴出している。本問題については、これまでも様々な対策が検討されてきたが、今回カナダより、締約国にメンバーシップ・フィーの支払いを義務付け、これに応じない国は条約の効力を停止させてはどうかとの提案があり、WG は加盟国の参加意識を強めるため、法的問題も含め本案に基づき検討を進めることとした。

● tacit 方式による条約限度額改正の簡素化

現在の CLC/FC 両条約では責任限度額は一旦改正が認定されると、次回改正までには少なくとも11年間 (改正限度額実施日から8年間) を要することとなっているため、英国が物価水準を時代に即時的確に反映することが出来るよう tacit 方式を導入して改正手続きの簡素化を図るよう求めた。この考え方については肯定的な意見が多く、引続き提案に沿って検討を行うこととなった。

● 条約適用となる船舶の定義

原/重油を陸揚げした後、残油が船内にないことが確認された場合は条約対象船舶に該当せず、また海上整備施設は入出港時のみ対象と見なす、とされているが、英国は依然として裁判所が異なる解釈をとる余地を残していると、定義の厳格化を求めた。日本、カナダ等は現行の定義を変える必要はないと主張したものの、WG として方針の見直しも視野に入れて検討を継続するとの柔軟な姿勢を示した。

(2) 92FC 理事会および71FC 管理理事会

題記会合では、事故処理案件の審議が行われ、現状について事務局長より報告がなされた。

まずナホトカ号事故については、補償支払総計は約250億円となったが、包括的和解により UK P&I クラブより52億円が基金に払い戻され処理は終了した、

との報告に続き、エリカ号については用船者のトタルフィナエルフ社とフランス政府の債権を除けば最終クレームは約260億円となる可能性も出てきたとのことであった。

さらに、2002年11月にスペイン沖で発生したプレステイージ号油濁事故については、同国の海岸線800 km に亘って270の海岸が汚染され、断裂した船体からは依然として少量(100リットル/日程度)の油が流出している模様で(但し、会期最終日同国より前日によろしく流出は止まったとの報告があった)スペイン政府は沈船残油対策について委員会を設置したとのことである。同政府は防除・清掃費用のみで10億ユーロ(約1,300億円)を要すると見積もっている(これには、沈船/残油除去費用、漁業・観光産業等への補償は含まれていない)。

3. 追加基金設立外交会議

追加基金(第3層基金)設立のための外交会議が、2003年5月12日から16日までロンドンのIMO本部において開催された。参加者は、92FC加盟国を中心に68ヶ国、EUならびにICS等オブザーバーが11団体であった。わが国からの出席者は次の通りである。

在英日本大使館特命全権公使	小島 誠二
国土交通省大臣官房審議官	馬場 耕一
東京大学法学部教授	落合 誠一
在英日本大使館参事官	堀家 久靖
国土交通省海事局総務課油濁保障対策官	
	長谷 知治
石油海事協会専務理事	常木 徹
同 常務理事	河端 一郎
日本海運振興会国際振興部長	小倉 重雄
日本船主協会関連業務部長	梅本 哲朗

本追加基金は、1999年のエリカ号事故を背景に、本年11月から実施される予定の92CLC、92FCの50%引上げでは、将来起こり得る巨大油濁事故の補償には不十分であるとして、2000年にEUが独自の基金(COPE Fund: Fund for Compensation for Oil Pollution in European Waters)の設立構想を打出す一方、IMO/国際油濁補償基金(IOPC Fund=基金)の場にも問題を提起し、国際的にも検討が開始された。

以来会合が重ねられ、2001年6月の基金のWGにおいて、追加基金への参加については荷主による任意拠出という形で対応することとなった。その後、追加基金

設立のための条約案の作成が進み、2002年4月のIMO第84回法律委員会で条文案が承認されたが、責任上限額、発効要件等主要事項は外交会議の審議に委ねられた。

わが国は、当初この追加基金構想に対してはCLC/FCの50%引上げでしばらく様子を見ようとの考えから追加基金は不要と主張してきたが、2001年10月の基金第6回総会の折、その設立は避けられないと判断し、Capping制度(多額拠出国の拠出額を一定に抑える制度)の導入を条件に参加意思を表明した。

今般の外交会議は、外交会議そのものの議長(President of the Conference)にモロッコ代表のMohammed Belmahi大使を、実質的な審議を担当する全体会議の議長(Chairman of the Committee of the Whole)にカナダのPopp氏を選出し討議に入った。

会議は、高額な限度額を設定したい欧州諸国と、追加基金参加とすればCapping制度の導入を条件とする日本の間の意見調整を如何に図るかという構図で検討が進んだ。

欧州各国はエリカ号事故に加え、2002年11月にスペイン沖で発生したプレステイージ号による油濁事故の補償額が高額となるとの予測から、今後起こり得る巨大油濁事故に備えたいとの立場である。また、拠出額については油受取量に比例させるのが公平であるとして、原則的にはCapping制度の導入には反対であるとしながらも、日本が参加した場合その拠出額が群を抜いて高くなることには配慮を要する、との発言が相次いだ。これは、仮に日本が参加しなければ、追加基金は欧州の“クラブ”と化し、国際体制維持に問題が生じるとの危惧も働いたのではないかと推測される。

一方、日本も国際体制維持は標榜しながらも、拠出額は極力抑制したいとの考えから、当初限度額は改正92FCの約2倍の4億SDR、過渡的措置として20%のCapping制度の導入を提案し、日本/欧州諸国間の折衝が展開された。

議長Popp氏は両サイドから数次に亘りそれぞれから意見を聞き妥協案を模索した。その結果、最終日の前日となって、次の数字が議長より提案され、双方がこれを受入れることとなり、ようやく厳しい交渉は実質的に決着を見た。

- | | |
|------------|-------------------------------------|
| 1) 補償限度額 | 7.5億 SDR (約1,200億円) |
| 2) Capping | 割合 20% |
| 経過期間 | 発効後10年または加盟国の油受取量が10億トンとなったいずれか早い時期 |

4 法務保険

3) 発効要件

- ① 最低加盟国数 8ヶ国
- ② 最低油受取量 4.5億トン
- ③ ①、②の要件充足後発効までの期間 3ヶ月

4) 条約発効後に加盟する国の批准書寄託から発効までの期間 3ヶ月

5) 補償限度額の改定手続き

- 次回変更可能時期までの期間 最低3年
- 限度額上昇限度 年当り6%
- 異議通告/周知期間 12ヶ月

6) 最低油受取みなし量 100万トン

7) 基金消滅要件

加盟国が7ヶ国未満または加盟国の油受取量が350万トン未満となったいずれか早い時期

また、この追加基金設立に当たって、現行の92CLC/FC体制の見直しについて優先的に作業を進めるべしとの決議が併せて採択された。

このように、予想していたこととはいえ、補償限度額が高額となったことから、今後CLC引上げへの圧力はますます高まるものと懸念される。

なお、国際P&Iグループはこの追加基金との均衡策として小型船限度額の自主的引上げを予めから提案していたが、今回このスキームの下小型タンカー船主は1事故につき2,000万SDRまで支払う旨基金と契約するとの一種の国際約束の意思を表明した。しかし、この扱いについては特に審議されず、今後の検討を待つこととなった。

4・1・2 アテネ条約改定議定書の採択

「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2002年改定議定書(以下、改定議定書)」採択のための外交会議が、2002年10月21日から11月1日の間、ロンドンのIMO(国際海事機関)本部において開催された。わが国からは次の7名が出席した。

在英日本大使館特命全権公使	小島 誠二
在英日本大使館参事官	堀家 久靖
成蹊大学名誉教授	谷川 久
国土交通省海事局外航課係長	谷川 仁彦
東京海上火災保険コマーシャル損害部専門部長	井口 俊明
日本船主協会法規専門委員会委員 (日本郵船法務保険グループ長)	清水 繁
日本船主協会関連業務部課長代理	小松 弘行

「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(以下、アテネ条約)」は、外航客船における旅客およびその手荷物の損害に対する船主の責任原則や責任制限額等を規定した条約であり、1987年に発効している(わが国は未批准)。

同条約の改定については、旅客に発生した死傷等の債権を担保する制度の確立、すなわち船主の賠償責任に関する強制保険の導入を目指して、1997年のIMO第75回法律委員会以来検討が行われてきた。延べ10回の審議を経て、同条約の改定議定書案の内容がほぼ固まったことから、今般、採択のための外交会議が開催された。

会議は、まず総会議長に韓国の Ra Jong-Yil 氏を、また全体委員会の議長にノルウェーの G. Sivertsen 氏を選出し議事に入った。

本会議における残された主な審議事項は、船主責任限度額、強制保険付保額等の決定およびオプト・アウト条項(議定書の限度額を下回らなければ国内法で独自の金額を設定したり無制限とすることができる条項)や海難事故以外の事故における挙証責任等、各国から文書で提案のあった事項であり、主に全体委員会において概要以下の通り審議が行われた後、改定議定書が採択された。

1. 船主責任限度額・強制保険付保額等

これまでの法律委員会での検討で、海難事故における船主の責任原則に関しては、一定額までの損害については無過失責任(厳格責任)、これを超える部分については過失推定責任(反証のない限り船主の過失が推定されること)とすることが決定している。

今般の会議においては、スクエア・ブラケットとなっていた船主責任限度額・厳格責任額・強制保険付保額について審議を行ったところ、各国から非常に高額なものから低額なものまで様々な見解が示されたほか、強制保険の付保額を厳格責任とする限度額までとするか、もしくは船主責任限度額までとするかについても見解が分かれた。

また、ICS(国際海運会議所)や国際P&Iグループ等の民間団体からは、あまりにも高額なものは避け、現実的に機能するような改正を求める発言があり、特にP&Iクラブで手当て可能な限度額で合意されるべきであるとした。

一通り審議の後、各国の意見の隔たりが大きいことから、議長より次のパッケージが提案された。

- 船主責任限度額：40万 SDR（1事故あたり1船客毎）
- 厳格責任限度額、直接請求限度額、強制保険付保額：25万 SDR（1事故あたり1船客毎）
- 国内法の規定により、国内における責任限度額を議定書に規定する限度額を下回らない範囲で定めることができるとするオプト・アウト条項の存置

この提案に基づき検討した結果、一部の国から産業界が対応可能であるかどうか懸念が表明されたものの、最終的には賛成する国が大勢を占め、審議の結果、提案通り決定された。

また、強制保険付保額は25万 SDR であるが、船主責任限度額（40万 SDR）までの補償を担保するための保険等を可能な限り船主に保持させるべく、Good Practice に関するガイドラインを作成するよう IMO に求める総会決議が併せて採択された。

2. 海難事故以外の事故における挙証責任

改定議定書案では、海難事故以外の事故における挙証責任は旅客が負うと規定されているが、わが国商法の規定では全ての事故の挙証責任は運送人が負うことと規定されている。このため、わが国より、挙証責任を運送人に負わせるよう議定書案の修正を求める提案が行われ、併せてこの修正が認められない場合は、議定書の批准は困難であるとの主張が行われた。

しかしながら、この問題は前回の法律委員会で議論しつくされた上で決定された規定であるとする代表団が多く、原案を維持することが決定し、海難事故の場合の挙証責任は運送人、海難事故以外の事故の場合は旅客が負うこととされた。

3. テロ行為

運送人が厳格責任を負う場合の例外として、テロ行為による事故の場合を明記するべきであるとの提案が国際 P&I グループおよび ICS から行われた。これに対し、テロ行為による事故は、議定書案で規定されている「当該事故が、専ら、事故をもたらすことを意図した第三者の作為または不作為によって生じたこと」に該当するものとして厳格責任を負う場合の例外となるため、あらためて明記する必要は無いとする意見が大勢を占めたため、原案通りとされた。

4. 手荷物および車に対する船主責任限度額

今般の改定では、旅客の死傷に対する措置を検討することを主目的としたものであることから、手荷物お

よび車に対する船主責任限度額の改定については、物価上昇率を考慮するとしても小幅な引上げにすべきとの意見が大勢を占めた。このため議長より、概ね25～27%引上げることで提案があり、これが了承された。この結果、それぞれ次の通りの限度額となった。

- 持込み手荷物の滅失又は損傷：1旅客毎2,250SDR
- 車（車により運送される手荷物を含む）の滅失又は損傷：1車両毎12,700SDR
- その他手荷物の滅失又は損傷：1旅客毎3,375SDR

5. 地域経済共同体に関する条項

欧州委員会（EC）から、EU 各国（除、デンマーク）は民商事の裁判管轄権、承認および執行の権限を EU に委譲することとなっていることから、本改定議定書においても、EU のような地域経済共同体が締約国となることを可能とするよう修正提案が出されていたが、審議の結果、これを認めることとなった。

ただし、本件は現在の EU およびその加盟国に限られた問題ではなく、今回採択された規定が不十分になることも考えられることから、IMO においてさらなる研究を行うことを要請する総会決議が併せて採択された。

6. 発効要件

アテネ条約自体や過去と同条約の議定書と同様、10カ国が加盟した後、12ヵ月後に発効することとされた。

7. その他

本改定議定書においては、船舶の登録国が当該船舶に対して強制保険を付保していることを証明する証書を発給する規定を設けているが、一部の国から、裸用船の場合には船舶の登録国以外の国を旗国とすることができる法制を有する国もあるため、IMO において、こうした場合の証書発給に関する問題点を研究し、必要があれば適切なガイドラインを作成することを要請する総会決議が採択された。

上述の通り、改定議定書では海難事故以外の事故における挙証責任は旅客が負うと規定された。他方、わが国商法では全ての事故の挙証責任は運送人が負うとされている。このため、本改定議定書のわが国の批准は難しい状況にある。

〔資料4 2〕

アテネ条約2002年改定議定書の概要

条約名：Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 2002

発効要件

- 10カ国が加盟した後、12ヵ月後に発効。

強制保険

- 旅客の死傷に関して厳格責任の制限額をカバーするために保険または他の金銭的保証の保持が運送人に求められる。
- 強制保険または他の金銭的保証の制限額は1事故あたり1船客毎に25万SDRを下回らない額とする。(=強制保険付保額：25万SDR)
- 船舶に対しては、保険または他の金銭的保証が効力を有することを証明する証書が発給される。

責任限度額

- 旅客の死傷に関する運送人の責任は、1事故あたり1船客毎に25万SDRに制限される。運送人は、当該事故が戦争、敵対行為、内乱、または例外的、不可避かつ不可効力的な性質を有する自然現象によって生じたこと、もしくは専ら事故をもたらすことを意図した第三者の作為または不作為によって生じたことを証明しない限り責を負う。(=厳格責任部分の責任限度額：25万SDR)
- 当該損害が制限額を超えた場合は、運送人は、運送人の故意または過失により生じたものではないことを証明しない限り、1事故あたり1船客毎に40万SDRを限度としてさらなる責を負う。(=船主責任限度額：40万SDR)
- 運送人は、海難事故以外による旅客の死傷については、運送人の故意または過失により生じたものである場合に限り責を負う。但し、当該故意または過失の挙証責任は原告が負う。

“Opt-out”条項

- 締約国は、国内法の規定により、国内における限度額をいかなる場合にも議定書に規定する限度額を下回らない範囲で定めることができる。
- この選択を使用する締約国は規定した限度額または無制限としたことについてIMO事務局長に通知する義務を負う。

手荷物または車の滅失または損傷

- 持込み手荷物の滅失又は損傷に対する運送人の責任限度額は、1運送あたり1旅客につき2,250SDRとする。
- 車(車により運送される手荷物を含む)の滅失又は損傷に対する運送人の責任限度額は1運送あたり1車両につき12,700SDRとする。
- その他手荷物の滅失又は損傷に対する運送人の責任限度

額は、1運送あたり1旅客につき3,375SDRとする。

限度額の変更

- 改定議定書では、将来限度額の引上げがより容易に行うことができるよう新たな変更手続を導入。
- 1974年アテネ条約では、一定数の締約国が変更を了承する条約改正が採択されることによってのみ限度額の引上げが可能であったが、2002年改定議定書では、“tacit acceptance procedure”が導入された。
- 限度額の変更提案は、少なくとも締約国の2分の1の要請がある場合に、IMOの全ての加盟国および全ての締約国に回章され、その後IMO法律委員会で検討されることとなる。改正案は、法律委員会に出席しかつ投票した締約国の3分の2以上の多数による議決で採択され、18ヵ月後に発効する。ただし、その期間内に、採択時に締約国であった国の4分の1以上がIMO事務局長に対して受諾しない旨の通知を行った場合は、その限りではない。

地域経済共同体

- 地域経済共同体が主権国家によって構成され、かつ当該主権国家が本改定議定書に規定された事項に関する権限を共同体に委譲することとした場合には、その地域経済共同体は本議定書を署名、批准、受諾または加盟することができる。

総会決議1：地域経済共同体

- 本改定議定書を締約する地域経済共同体の加盟国が、将来、その権限または機能を委譲する様々な種類の地域経済共同体を設立、またはメンバーになる可能性があるため、IMOに対してその問題点を研究するよう要請する。また要すれば、現在の取扱いの変更または新しい取扱いの創設について検討するよう要請する。

総会決議2：保険またはその他の金銭的保証の証書および裸用船契約された便宜置籍船

- 本決議は、裸用船者が船舶の運航に関する船主の全ての義務と責任を果たすことを前提に、裸用船契約による船舶の便宜置籍を容認する。
- ただし、便宜置籍船の場合における保険または金銭的保証に関する証書の発給について研究し、要すれば適切なガイドラインを作成するようIMOに対して要請する。

総会決議3：船主責任に関するGood Practiceの枠組み

- すべての運送人に、改定議定書に規定された最高水準の補償を提供できるような保険または金銭的保証を保持させるべく、Good Practiceの枠組みに関する適切なガイドラインを作成するようIMOに要請する。

以上

4・1・3 IMO 法律委員会における条約案等の検討

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、油濁補償体制 (CLC/FC 条約) の見直し (4・1・1 参照)、海難残骸物除去に関する条約の策定および2001年9月に発生した米国同時多発テロに関連して、同年11月に開催された IMO 総会において、海事分野におけるテロ対策強化のため既存の条約、決議等の見直しを図ることとする総会決議第924号が採択されたことから見直しが合意されている1988年の海洋航行の安全に対する不法な行為の防止に関する条約 (シージャック防止条約) の見直し等が主要な議題として検討されている

第85回法律委員会が2002年11月22日から24日までの間、第86回法律委員会が2003年4月28日から5月2日までの間、ロンドンの IMO 本部においてそれぞれ開催され、これら議題が検討された。両法律委員会における審議模様は以下のとおりである。

[IMO 第85回法律委員会の模様]

日 時：2002年11月22日～24日

場 所：IMO 本部 (ロンドン)

参加国：71カ国、その他 EC、OECD、ICS (国際海運会議所)、国際 P&I、CMI (万国海法会) などのオブザーバーが参加した。

わが国からは以下のメンバーが参加した。

在英日本大使館特命全権公使	小島 誠二
成蹊大学名誉教授	谷川 久
在英日本大使館参事官	堀家 久靖
国土交通省海事局外航課課長補佐	印南 朋浩
国土交通省海事局外航課係長	谷川 仁彦
東京海上火災保険株式会社	
コマーシャル損害部専門部長	井口 俊明
日本船主協会法規専門委員会委員 (日本郵船法務保険グループ長)	清水 繁
日本船主協会欧州地区事務局次長	平山 修
日本船主協会関連業務部課長	田中 初穂

1. 船舶における犯罪から船員および乗客を守る手段の検討について

わが国より、TAJIMA 号事件 (1・5 参照) に関連して、船上において犯罪が発生した場合に、できるだけ速やかに、船長が近隣の沿岸国に被疑者を引き渡すことができる制度を創設する必要があるとし、航空における東京条約 (航空機内で行われた犯罪その他ある種の行為に関する条約) と同様のスキームの新設の是非等についての検討の提案が行われた。

本委員会の審議では、公海上で発生した数多くの犯罪事件の事例が報告されるとともに、これらの犯罪にどのような法律が適用されたかについては明確になっていないとの報告もあった。このため、多数の国から、乗組員や乗客に対する犯罪について、幅広く考察すべきとの指摘が行われた。また、寄港国の国民ではない被疑者について、寄港国がどのような対応が可能かとの問題提起もあった。

これらの審議の結果、新条約創設の要否を決定するには、各国既存の慣習や国内法等の関連情報が不足していることから、まずは、IMO 事務局ならびに CMI (万国海法会) 共同で、これら関連情報を収集するための質問状を作成し、これを各国政府に送付することとした。この質問状に対する各国政府からの回答を整理、分析を加えた上で、必要があれば、改めて本委員会で新条約創設の要否について審議することとなった。

なお、フィリピンから、外国籍船に乗り組むフィリピン人船員による犯罪に確実に対処するため国内法の見直しを検討している旨の報告が行われた。

2. 海難残骸物除去に関する条約案について

海難残骸物の除去に関する条約案 (Draft Convention on Wreck Removal) は、船主による海難残骸物除去の義務化、船主等の関係者の金銭上の保証の提供、即ち強制保険の導入、沿岸国による撤去の権利等を主目的とするもので、第74回法律委員会 (1996年10月開催) 以来、主要議題の一つとして鋭意検討が行われてきた。第83回委員会 (2001年11月開催) では、2004/2005年の期間で採択のための外交会議を開催することが決定されている。なお、適用範囲は排他的水域 (EEZ: Exclusive Economic Zone) 内とされている (領海への適用も可能)。

本委員会では、前回の議論を踏まえコレスポンデンス・グループによって修正された条約案に基づき、活発な審議が行われた。さらに、議論が整わなかった論点については、本委員会と並行してワーキング・グループでも検討の深化が行われたが、議論は収斂する方

向とはならず、関係国等により次回会合で修正案が提出されることとなった。

主な論点は、以下のとおりである。

(1) 海難残骸物除去の主体について

海難残骸物除去の主体について、概念上沿岸国を主体とする現在の条約案を旗国を主体に修正すべきであるとの提案があった。前回指摘された排他的経済水域内における沿岸国の権限行使について、国連海洋法条約やその他の条約との整合性もこれによって保てるとの理由である。本提案については、沿岸国による撤去の権利も条約の主目的の一つであることから、旗国の処理が遅れた場合にとることができる沿岸国の措置についても、併せて検討すべしとの意見が提出された。このため、次回関係国より提出される修正案に基づき、審議することとなった。

(2) 「金銭上の保証」関連について

① 現在の条約案では、戦争や暴動等とともにテロ行為も船主の免責事由に挙げられている。前述の「アテネ条約2002年改定議定書」採択のための国際会議においても、テロ行為の船主の免責事由への追加が見送られたので、この条約案においても削除すべしとの提案があった。別途、「専ら、損害をもたらしことを意図した第三者の作為または不作為によって生じた海難」についても、免責事由と規定されており、これで足りるとというのが提案の趣旨である。これに対し、ICS(国際海運会議所)は「専ら、～」の文言では、テロ行為全てがカバーされないとしたことから、関係国により適当な文言の検討が行われることとなった。

② また、現在の条約案では、荷主の費用負担について規定されているが、その導入についても賛否両論に意見が分かれたため、引き続き検討されることとなった。

③ さらに、現在の条約案では、金銭上の保証の提供、すなわち強制保険付保額に関し、「改正後の1976年の船主責任制限条約(LLMC: Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims)によって計算された限度額を超えない」としている点について、わが国等のように海難残骸物の撤去費用についてLLMCの適用を留保している(責任制限を認めていない)国の解釈について慎重な検討が必要との意見が提出され、引き続き検討していくこととなった。

④ なお、現在の条約案では、撤去費用について、

保険者への直接請求を認める旨が規定されているが、国際P&Iグループより、P&I保険による保証でこれまで問題が生じていないことから、この規定を削除し、P&I保険に加入している証明のみで足りるとする意見が提出された。これについても引き続き検討されることとなった。

3. シージャック防止条約について

2001年9月に発生した米国同時多発テロに関連して採択されたIMO総会決議A 924(22)に従い、見直しが決定している「シージャック防止条約(SUA条約: The Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation)は、2002年4月に開催された第84回法律委員会において、米国が提案したコレスポンスグループの設置ならび同グループで条約の改定案の作成が了承された。今会合においては、コレスポンスグループで作成された同条約の改定案が提出されたものの、各国から本条約改定案は国内での十分な検討時間が必要であることから次回委員会で再検討すべきとの提案がなされ、審議が持ち越されることとなった。

[第86回 IMO 法律委員会の模様]

日 時 : 2003年4月28日 ~ 5月2日

場 所 : IMO 本部 (ロンドン)

参加国 : 64カ国、その他 ICS(国際海運会議所)、国際P&Iグループ、CMI(万国海法会)などのオブザーバーが参加した。

わが国からは以下のメンバーが参加した。

在英日本大使館参事官 堀家 久靖
在英日本大使館一等書記官(法律担当)

清野 憲一
国土交通省海事局外航課係長 谷川 仁彦

外務省条約局国際協定課課長補佐 中村 和彦
外務省総合外交政策局

国際テロ対策協力室首席事務官 別所 健一
法務省刑事局付検事 保坂 和人

海上保安庁警備救難部警備課不審船舶対策官
秋本 茂雄

日本海難防止協会ロンドン研究室長 山地 哲也
東京海上火災保険株式会社

コマーシャル損害部専門部長 井口 俊明
日本船主協会関連業務部課長 小畑 靖

日本船主協会欧州地区事務局駐在員 中村 憲吾

1. 船舶における犯罪から船員および乗客を守る手段について

わが国は、前回の第85回法律委員会(2002年10月開催)において、TAJIMA号事件に関連して、船上において犯罪が発生した場合にできるだけ速やかに、船長が近隣の沿岸国に被疑者を引き渡すことができる制度を創設する必要があると提案したところ、制度のあり方等については改めて決めることとして、IMO事務局およびCMI(万国海法会)共同で各国の国内法に関する情報収集のためアンケートを送付することとされた。

今回の会合においては、わが国より、CMIが行っている各国に対するアンケートに対しての回答がわが国をはじめとした少数に留まっていることもあり、同アンケートの回答を促すとともに、東京条約を参考とした法的枠組みおよび強制力のない関係国間の協力に関する決議の二つの選択肢を含む提案を行い、このような事件への何らかの対策が必要である旨の提案を行ったところ、各国の賛同を得ることとなったため、同事項を今後正式議題に格上げのうえ検討して行くこととされた。また、次回会合においてCMIが行っている調査結果を検討するため各国に対して同アンケートに協力するよう要請された。

2. 海難残骸物の除去に関する条約案について

海難残骸物の除去に関する条約案は、船主による海難残骸物除去の義務化、船主等関係者による海難残骸物除去費用の支払いを確保するため船主に保険等の維持を義務付けることおよび沿岸国による撤去制度の確立等を主目的とするもので、第84回法律委員会(2002年4月開催)以降実質的な議論行われている。

今会合においては、前回の議論を踏まえコレスポンスグループによって修正された条約案や、前回会合での要請を受けて沿岸国が排他的経済水域(EEZ)内へ介入する権利について国連の担当事務局と協議した結果等を中心に、活発な議論が行われた。更に、別途ワーキンググループが設置され、法律委員会と並行して論点の審議が行われた。しかしながら、本委員会およびワーキンググループにおいても、結論を出すまでにはいたらず、引続きコレスポンスグループにおいて同条約案を検討し、次回会合においてさらに検討されることとされた。主な論点は以下のとおりである。

① 海難残骸物の撤去について

国連海洋法との関連性において、EEZに存在する海難残骸物の除去に関して、沿岸国が航行安全

や海洋保全のために同残骸物を除去する権利があるかどうかについては、IMO事務局が国連担当事務局と協議の上でIMOが条約上等の審議および作成を行う権限として認められるとの説明があり、これに対して多くの国々から支持があった。しかしながら、国連海洋法に従ったEEZの設置を宣言していない国に対する本条約の適用について、また、本条約案の非締約国を旗国とする船舶が海難残骸物となっている場合への適用について問題点が指摘された。

② 金銭的保証(Financial Security)について

金銭的保証に関しては、国際P&Iグループから、油濁民事責任条約(CLC)タイプの締約国が発行する証明書に代わり、国際P&Iグループに所属するPIクラブが発行するPI証書を船上に備え付ける方式への修正提案がなされたが、PIクラブが発行する証明書等については基準となる様式が存在しないことおよび「pay to be paid」の原則(注)から、船主が倒産、逃亡した際に保険者が対応しない可能性があるとの理由から各国から反対意見が表明された。しかしながら、被害者は原則国になると考えられることから、本件についても結論が出ず引続き検討することとされた。

③ テロ行為について

免責事由の一つであるテロ行為の定義等の表現について結論が出ず、引続き検討することとされた。

(注) pay to be paidの原則：PI保険約款に記載されている原則で、被保険者は、保険金を請求する前に、自ら被害者などに賠償金を支払うことが必要であるという意味。これを理由にPIクラブは被害者からの直接請求を拒否している。

3. シージャック防止条約(SUA条約)の改正について

IMOは、昨年4月に開催した第84回法律委員会において、2001年9月に発生した米国同時多発テロを受けて、海上航行における国際テロリズムの防止の観点から1988年に制定された題記条約の見直しを行うこととし、米国を中心としたコレスポンスグループにおいて検討することとされた。

今会合においては、人を死亡させる目的で爆発物や有害化学物質等を運送することを新たな犯罪行為として規定すること、公海において要求国が被疑船舶に対して臨検を認めること等について関連する条文を中心に議論が行われた。しかしながら、国連海洋法条約等

他の国際条約との整合性や各国刑法との関連性、臨検における手続き等について結論を出すまでにいたらず引続きコレスポンスグループにおいて検討し、次回会合においてさらに検討することとされた。

① 爆発物や有害物質の定義について

今回の提案では、人を死亡させまたは深刻な影響を及ぼすために、爆発物、生物媒体、毒素、有害化学物質および放射能物質等を運送することを新たな犯罪として規定されている。しかしながら、同規定案は化学兵器の開発、生産、保持および使用を禁じるための条約（the Convention on the Prohibition of the Development, Production, Stockpiling and Use of Chemical Weapons and on their Destruction）等各種国際条約や各国との刑法と関連することからこれら条約や刑法との調整が必要であり引き続き検討することとされた。

② 臨検について

本改訂案には、要求国の法執行機関が、公海において危険物質を運んでいる等の疑いに相当な根拠がある船舶を発見した場合、同執行機関は旗国に国籍確認を依頼し臨検することができることとしている。更に、旗国から4時間以内に回答がない場合自動的に臨検を認めることとしている。しかしながら、国連海洋法で定められている公海における臨検規定との相反しないかどうか、4時間が適切な時間かどうか、また臨検が適切に行われるかどうか等について結論が出ず引き続き検討することとされた。

③ 経済的損失について

国連海洋法において、臨検を受けた船舶は嫌疑に根拠がないことが証明され嫌疑を正当とするいかなる行為も行っていない場合には、被った経済的損失に対する補償を受けることができるとしているが、本改訂案には、臨検による不稼働に対する経済的損失に対する補償が規定されていないため、引き続き検討することとされた。

4. 避難水域

前回の会合において、IMO事務局とCMI（万国海法会）が責任と補償そして避難水域への適用を扱った各国国内法の調査を行うこととしていたが、各国からの回答が少数に留まっていることから次回会合において検討が行えるよう各国に対して回答を行うことが求められた。また、航行安全委員会（NAV）が作成した

「援助を求めている船舶のための避難水域に関するガイドライン」および「Maritime Assistance Serviceに関するガイドライン」について法的側面から検討され、これらのガイドラインは、避難水域への入域の承認または拒否の決定により生じた損害に対する責任および補償の問題を規定するものではない旨注意点を記載することとしたほか、責任および補償の問題に関して、既存の条約が遭難して非難水域を求めている船舶をカバーしているかどうかについては、CMIの調査結果を待って次回会合において検討することとされた。

4・1・4 新国際海上物品運送条約の検討

国際海上物品運送法の分野においては、ヘグ・ルール、ヘグ・ウィスピー・ルール、ハンブルグ・ルールなどが併存するとともに、各国が国内法として国際海上物品運送法を定めるなど、国際的な統一ルールが無かったことから、1996年6月のUNCITRAL（国連国際商取引法委員会）第29回総会において、統一的なルールの作成について検討を開始するとともに、本件について専門機関の助力を仰ぐことが決定された。これを受けてCMI（万国海法会）が新国際海上物品運送条約の草案作成にあたってきたが、2001年12月、最終草案が完成し、UNCITRALに送付された。UNCITRALでは、運送法を扱う第3作業部会（Working Group III）で本草案の検討が行われることとなり、2003年8月現在で計3回（2002年4月、9月、2003年3月）のWGが開催されている。（一読が終了した）

これらUNCITRALの総会／WGにおける審議に対応するため、わが国では、学者、法務省、国土交通省、および船社・フォワーダー・保険会社等産業界をメンバーとして、日本海法会に設置された運送法小委員会（委員長：谷川久成蹊大学名誉教授）で検討が行われている。ここでの議論はわが国の対処方針に反映され、藤田友敬東京大学助教授を中心とする代表団がUNCITRAL総会／WGに出席し、対応している。

同草案は、複合一貫輸送への適用など従来にはなかった条項や、堪航能力担保義務・航海過失免責・火災免責等の船主責任について変更を加えるような議論が行われているため、当協会では法務保険委員会／法規専門委員会を中心に検討を行い、上記小委員会に参画するとともに、ICS等関係団体と連携を取りつつわが国船主意見の反映に努めている。

同草案の特記事項およびこれまでの論点の概要は次

の通りである。

① 適用範囲

- 運送人の責任範囲は、これまで“tackle to tackle (船積みから荷揚げまで)”(ヘーグ・ルール、ヘーグ・ウィスピー・ルール)もしくは“port to port”(ハンブルグ・ルール)であったが、今回の草案では条約の適用範囲を内陸の荷受地点から別の国の荷渡地点、すなわち“door to door”として、複合一貫輸送への対応を図っている。

この規定について、UNCITRAL WGでは、本条約が“door to door”の運送をカバーした場合、トラックや鉄道による運送を規律する強行法的な国際条約との抵触が生じる可能性があるとの指摘がなされているものの、現段階では、“door to door”運送をカバーするものとの前提で問題点等を検討することとしている。

- 一方、カナダからは“port to port”を支持するとの立場から、留保条項を設ける等のオプションを含む提案がなされているが、これは“door to door”を前提に条約案の検討を行うこととしたこれまでの経緯に反するものであるとの観点から、現在のところWGにおける検討は保留されている。
- 草案では、複合輸送における陸上運送に起因する運送品の滅失・損傷が生じた際、強行法的な陸上運送条約がある場合には、その陸上運送条約が本草案に優先して適用される(=“Limited Network Liability System”)としており、WGではこれを支持する意見が多い。

[当協会ポジション]

適用範囲については、荷受けから荷渡しまでを対象(door to door)とし、Network Liability Systemの考え方を採用すべきである。

② 運送人の義務および責任

- 航海過失免責については、WGでは「新条約案の主要な目的は近代化であり、また今日の船舶通信手段の発達を考えれば、航海過失免責は“out of date”である。また、他の輸送モードに関する条約を見ても同様の免責は含まれていない」との主旨で、廃止すべきとの意見が大多数を占め、明確に残置すべきとの意見表明を行ったのは日本のみであった。
- 草案では、ヘーグ・ルールと類似した、免責となる事由を列挙する条項があるものの、これは無過失推定事由となっているため、無過失の推定が覆

された場合、免責を享受できないこととなる。

- 草案では、運送人の責任については、滅失、損害または延着について、運送人自身の過失ではないことを証明しない限り、その責任を負うこととされている。
- 火災免責については廃止すべきとの意見が多かったものの、存置を支持する意見もあった。
- 運送人に課される堪航能力保持義務は、ヘーグ・ルールでは「航海前、航海開始時」のみであるが、草案では「航海前、航海開始時[および航海中]」とされ、航海中にも義務を課す方向で議論が行われている。

[当協会ポジション]

- イ 航海過失免責を維持すべきであり、その条文はヘーグ・ウィスピー・ルールにあるように免責事項を列挙するスタイルとすべきである。
- ロ 責任原則については、ヘーグ・ウィスピー・ルールと同様、過失責任を採用することを求める。
- ハ 厳格責任を課すことは、運送契約のような契約責任にはなじまない。
- ニ 本草案では、契約運送人の責任のみを取扱い、履行当事者(Performing Party)の責任について規定する必要はない。
- ホ 火災免責を維持すべき。
- ヘ 延着に関する新たな規定は必要ない。

③ 運送書類とその電子化

- B/L等流通性のある運送証券の場合は、そこに記載されている契約明細は、善意の第三者に対しては決定的証拠となる。一方、Sea Waybill等流通性の無い運送書類の場合、契約明細は一応の証拠となるとされている。
- 電子式B/L、電子式Sea Waybillに対応する規定を設けている。

④ その他

米国より、サービス・コントラクトについて、「原則としては本条約の条項が適用されるが、当事者間では別段の合意をすることができる(第三者は、特に明示的にそのような取り決めに合意しない限りは拘束されない)」とする案が提案されている。

5

港湾関係

この章のポイント

交通政策審議会港湾分科会は、2003年度からの港湾整備5ヵ年計画の基本となる港湾政策のあり方について、国土交通大臣へ最終答申した。

改正 SOLAS 条約により、港湾施設に対しても各種の保安対策が求められることとなった。国土交通省は、保安施設整備費の負担については施設所有者ならびに借受者に課すとの方針案を示したが、当協会は、所有形態にかかわらず国が負担すべきなどとする要望を行った。

大型タンカーが入港する主要な18港において、当協会が働きかけてきた結果、分離バラストタンクに係るトン数を差し引いたトン数を入港料等港湾諸料金の算定基準とする軽減措置が導入されることとなった。

水先料金体系の改善に向けて、いわゆる「懸案8項目」に関する検討が再開。当協会要望の嚮導距離および運航区分の割増料等の見直しを反映した水先料金が、2003年1月1日より適用される。

5・1 港湾整備関係

5・1・1 交通政策審議会港湾分科会の動き

2001年1月の省庁再編に伴い、それまでの港湾審議会は交通政策審議会港湾分科会に改組され、1) 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 2) 港湾計画 3) 港湾整備5ヵ年計画 4) 特定港湾施設整備事業の整備計画 5) 広域臨海環境整備センターの基本計画 6) 港湾及び航路に関する重要事項 が国土交通大臣の諮問に応じて同分科会で審議されることとなった。当協会からは平野裕司港湾物流委員長が委員に就任し、分科会への船社意見の反映に努めた。

2002年3月29日の第3回分科会において、2003年度からの新たな港湾整備5ヵ年計画の基本となる「経済社会の変化に対応し、国際競争力の強化、産業の再生、循環型社会の構築などを通じてより良い暮らしを実現する港湾政策のあり方」が国土交通大臣より諮問され、第4回港湾分科会(2002年7月12日開催)において中間報告を取りまとめた(船協海運年報2002 P.115参照)。

2002年11月29日の第5回分科会においては、最終答申をとりまとめた。

その内容は、1) 港湾をめぐる現状と課題 2) 港湾政策の展開 3) 21世紀型港湾行政への改革 などから構成され、国際経済のグローバル化、ボーダーレス化の進展に伴いわが国港湾の国際港湾としての機能

強化、競争力強化が必要とした上で、このための施策としてターミナルリース料その他港湾諸チャージの低減、24時間化への対応や諸手続きの迅速化、ワンストップサービス化の実現等をあげ、特定の港に絞って国、港湾管理者が一体となって従来の制度・慣行にとられない特例的の措置によってコスト・サービス面でアジアの主要港を凌ぐスーパー中枢港湾の育成を政策の柱としている。

なお、当協会からは平野裕司港湾物流委員長が委員に就任し、分科会への船社意見の反映に努めた。

「港湾分科会の審議内容」

第5回分科会(2002年11月29日)

石垣港、金沢港、宿毛湾港、神戸港、尼崎西宮芦屋港の港湾計画

第6回分科会(2003年3月17日)

宮崎港、那覇港、室蘭港、川崎港、水島港の港湾計画

5・1・2 スーパー中枢港湾選定委員会

(1) スーパー中枢港湾の概要

2002年11月29日開催の第5回交通政策審議会港湾分科会がとりまとめた答申においては、物流ネットワークの充実策として、中枢/中核港湾での港湾コストの低減化、輸送時間短縮等々、サービス向上を図

5 港湾関係

る一方、『スーパー中枢港湾』を先導的／実験的に指定するとした。その内容は、港湾コストを釜山／高雄なみに約3割削減、リードタイムは現状3～4日をシンガポール並みの1日程度まで短縮することを目標に、次世代高規格コンテナターミナルをモデル的に育成しようとするものである。(5・1・1参照)

スーパー中枢港湾選定委員会が候補を中枢港湾の中から選定の上、国及び港湾管理者が連携して港湾のコスト・サービス構造改革への道筋をつけ、次期長期計画期間(2003年4月～)中に正式に指定することとなっている。

なお、当協会からは平野裕司港湾物流委員長が選定委員に就任し、当協会の意見反映に務めている。

(2) スーパー中枢港湾候補の選定

2003年2月24日に開催された第3回スーパー中枢港湾選定委員会において京浜港(東京、横浜) 阪神

港(大阪、神戸) 名古屋港、北九州港、博多港をスーパー中枢候補港湾に選定した。この結果を受け、候補港湾の管理者に対し国交省は『スーパー中枢港湾育成プログラム作成の指針』を提示した。今後は次世代高規格コンテナターミナルを核とする具体的なプログラム作成に向け、候補港湾の港湾管理者を中心に官民一体の下、2003年度中に育成プログラムが作成される。なお、提出された『育成プログラム』により財務当局とも打合せの上、国が指定を判断することとなる。

京浜港、阪神港 : 『マーケット立地型スーパー中枢港湾』(湾域連携)

名古屋港 : 『チャレンジャー型スーパー中枢港湾』(輸出産業集積地)

北九州港、博多港 : 『チャレンジャー型スーパー中枢港湾』(中継港湾)

〔資料5 1〕

スーパー中枢港湾候補選定の経緯

• 2002年3月29日

『経済社会の変化に対応し、国際競争力の強化、産業の再生、循環型社会の構築などを通じてより良い暮らしを実現する港湾政策のあり方』が国土交通大臣より交通政策審議会に諮問され、同日、交通政策審議会港湾分科会が開催され、その具体的検討の場として港湾分科会の下に、物流・産業部会、環境・安全等部会の二部会設置が決められた。

(平野委員長は物流・産業部会委員)

• 2002年7月12日

物流・産業部会(5月7日、6月10日、6月24日) 環境・安全等部会(5月13日、6月10日、6月24日)で討議され、纏められた『港湾政策のあり方中間報告(案)』が交通政策審議会港湾分科会に報告され、正式に『中間報告』として了承された。『スーパー中枢港湾』構想がその中で提案された。

• 2002年10月7日

第一回選定委員会が開催され、『スーパー中枢港湾』育成の手順、育成のあり方、指定のための基準の考えなどが事務局より提示、議論された。

(平野委員長は選定委員会委員)

• 2002年10月28日

第一回選定委員会作業部会が開催され、第二回選定委員会において審議予定の『指定基準』(素案)等々が事務局より提示、議論された。

• 2002年11月20日

第二回選定委員会作業部会が開催され、第二回選定委員会において審議予定の『指定基準最終(案)』が事務局より提示、議論された。

• 2002年11月29日

『港湾政策のあり方 中間報告』に若干訂正を加えられた上で、正式に『交通政策審議会答申』として了承された。

• 2002年12月6日

第二回選定委員会が開催され、『スーパー中枢港湾』指定のための基準について議論され、下記に決定された。

- ① 国家経済・社会に対する効果
- ② コンテナ港湾としての規模
- ③ 次世代高規格コンテナターミナルの形成
- ④ ターミナルオペレーターの経営環境整備に関する施策
- ⑤ スーパー中枢港湾で実施される施策・戦略

5・2 国際港湾問題

5・2・1 スエズ・パナマ運河問題

(1) 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、従来より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2001年1月1日より同年12月31日まで、パナマ運河については2001年4月1日より2002年3月31日までとなる。

【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通航船社数が2000年比較で1社減となり、利用隻数が5.6%の減少（2001年：962/2000年：1,019隻）G/Tベースで7.7%の減少（40,592/43,992千G/T）D/Wベースでは4.7%の減少（39,342/41,279千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）ベースでも5.3%の減少（38,521/40,680千トン）となったことから、全体の通航料も6.5%の減少（168,844/180,582千米ドル）となった〔資料5-2〕参照。

船種別で見ると、タンカーを除くほとんどの船種の指標が減少した。タンカーはSCNTベースで62.8%の増加（1,596/980千トン）通航料も40.2%の増加（10,504/7,491千米ドル）となり、前年に引続く増加となった。一方、バルクキャリアーはSCNTベースで7.7%の減少（4,838/5,241千トン）通航料も9.6%の減少（14,142/15,647千米ドル）また、在来定期船もSCNTベースで17.3%の減少（608/735千トン）通航料が26.4%の減少（3,382/4,593千米ドル）となり、それぞれ前年の増加から減少に転じた。自動車専用船はSCNTベースで16.0%の減少（13,312/15,846千トン）通航料でも18.8%の減少（56,709/

〔資料5-2〕 スエズ運河通航料支払実績推移

年度	社数	延隻数	延千G/T	延千D/W	延千SCNT	通航料			
						千USドル	対前年比	億円(参考)	対前年比
1991	17	1,013	29,706	27,932	33,805	165,146	5.9	224	1.7
1992	13	1,186	36,011	32,587	40,846	198,368	20.1	253	13.3
1993	15	877	29,373	27,940	32,032	173,824	12.8	195	23.0
1994	17	768	27,766	24,278	28,979	143,268	17.6	147	24.8
1995	17	867	36,202	35,185	39,509	173,275	20.9	167	13.6
1996	12	883	37,491	32,909	38,008	172,869	0.2	195	16.8
1997	14	1,011	40,387	36,150	42,073	201,497	16.6	244	25.1
1998	15	1,010	40,045	36,397	41,810	198,034	1.7	259	6.1
1999	13	1,190	40,040	34,634	43,067	195,641	1.2	223	13.9
2000	12	1,019	43,972	41,279	40,680	180,582	7.7	195	12.6
2001	11	962	40,592	39,342	38,521	168,844	6.5	205	5.1

注) 2001年の通航料の円換算率は、2001年1月～12月の平均レート(銀行間直物相場) 1ドル=121.53円を採った。

〔資料5-3〕 スエズ運河通航船実態調査(2001.1.1～2001.12.31)

(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	6	149	1,538	2,342	1,596	10,504
鉱油兼用船	0	0	0	0	0	0
バルクキャリアー	7	97	5,150	9,464	4,838	14,142
自動車専用船	4	291	13,211	4,773	13,312	56,709
コンテナ船	3	365	19,809	21,628	18,026	83,070
在来定期船	2	44	718	987	608	3,382
その他船舶	3	16	166	148	141	1,037
合計	11	962	40,592	39,342	38,521	168,844

注) 社数合計の11は、調査期間中にスエズ運河を通航した会員船社数の合計であり、船種別の社数の合計とは一致しない。

【資料5 4】パナマ運河通航料支払実績推移

年度	社数	延隻数	延千G/T	延千D/W	延千PCNT	通航料			
						千USドル	対前年比	億円(参考)	対前年比
1991	18	1,355	37,125	39,029	39,957	79,922	2.5	107	8.2
1992	19	1,300	31,442	38,536	36,766	76,993	3.7	97	9.5
1993	17	1,204	30,658	35,979	34,634	76,169	1.1	83	14.4
1994	17	1,280	36,530	36,625	36,624	81,000	6.3	81	2.8
1995	19	1,420	40,068	46,343	40,389	87,096	7.5	82	1.2
1996	16	1,350	38,372	40,657	38,598	83,313	4.3	91	11.0
1997	16	1,291	35,914	38,679	35,444	92,760	11.3	114	25.3
1998	15	1,366	38,552	41,547	38,427	100,040	7.8	128	12.3
1999	15	1,171	35,372	37,605	36,714	95,642	4.4	115	10.2
2000	15	989	32,887	33,220	30,184	83,376	12.8	92	20.0
2001	15	951	33,151	28,597	30,797	86,250	3.4	108	17.4

注) 2000年の通航料の円換算率は、パナマ運河委員会決算が3月のため、2000年4月～2001年3月の平均レート(銀行間直物相場)1ドル=110.45円を採った。

【資料5 5】パナマ運河通航船実態調査(2001.4.1～2002.3.31)

(通航料=千USドル)

船種	社数	延隻数	延千G/T	延千D/W	延千PCNT	通航料
タンカー	2	8	103	172	86	241
鉱油兼用船	0	0	0	0	0	0
バルクキャリア	10	326	10,205	16,737	9,028	24,041
自動車専用船	4	397	17,713	6,166	17,220	48,034
コンテナ船	2	73	3,059	2,959	2,673	6,847
在来定期船	2	35	421	505	348	1,042
その他船舶	5	112	1,650	2,058	1,442	6,045
合計	15	951	33,151	28,597	30,797	86,250

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。

69,846千米ドル)となり、前年に引続く減少となった。コンテナ船は、隻数では減少しているものの通航船舶の大型化によりSCNTベースで2.4%の増加(18,026/17,610千トン)通航料でも2.0%の増加(83,070/81,442千米ドル)となった。また、前年実績のあった鉱油兼用船は今回の調査では実績がなかった【資料5 3】参照。

【パナマ運河】

2001年度のパナマ運河の利用状況は、前年度と比較して通航船社数は変わらなかったものの、通航隻数が9.0%の減少(2001年:951/2000年:989隻)D/Wベースでは13.9%の減少(28,597/33,220千D/W)となった。しかしながら、通航船種の変化によりG/Tベースでは0.8%の増加(33,151/32,887千G/T)料率の基本となるパナマ運河トン数(*2 PCNT: Panama Canal Net Tonnage)ベースでも2.0%の増加(30,797/30,184千トン)となったため、全体の通航料も3.4%の増加(86,250/83,376千米ドル)となっ

*1 スエズ運河トン数

(SCNT: Suez Canal Net Tonnage)

1873年の万国トン数会議で定められた純トン数規則をもとに、スエズ運河当局独自の控除基準を加えて算出する。二重底船の船底にバンカー油を積載した場合、その部分の控除を認めない等、パナマ運河や各国の規則とも異なる独特のもの。

*2 パナマ運河トン数

(PCNT: Panama Canal Net Tonnage)

1969年のトン数条約による国際総トン数の算出に用いた船舶の総容積に、パナマ運河当局独自の係数をかけて算出する。船舶法に定める総トン数、純トン数とは異なる。

た【資料5 4】参照。

船種別について見ると、タンカーおよび自動車専用船がそれぞれ前年の減少から大幅な増加に転じたが、その他の船舶の指標は概ね減少した。タンカーはPCNTベースで186.7%の増加(86/30千トン)通航料も170.8%の増加(241/89千米ドル)、また、自動車専用船もPCNTベースで33.0%の増加(17,220

〔資料5 6〕 通航料体系 1段階 2002年10月1日より適用(約8%値上げ)

船 種	現在の通航料		今回発表された改定による通航料					
	積載状態	バラスト状態	1万トンまでの料金 (パナマトン数)		1万トンを超~ 2万トン未満までの部分 (パナマトン数)		2万トン以上の部分 (パナマトン数)	
			積載状態	バラスト状態	積載状態	バラスト状態	バラスト状態	積載状態
一般貨物船	\$ 2.57	\$ 2.04	\$ 2.80	\$ 2.22	\$ 2.78	\$ 2.21	\$ 2.75	\$ 2.18
冷凍・冷蔵運搬船	\$ 2.57	\$ 2.04	\$ 2.80	\$ 2.22	\$ 2.78	\$ 2.21	\$ 2.75	\$ 2.18
ばら積み船	\$ 2.57	\$ 2.04	\$ 2.80	\$ 2.22	\$ 2.78	\$ 2.21	\$ 2.75	\$ 2.18
タンカー	\$ 2.57	\$ 2.04	\$ 2.80	\$ 2.22	\$ 2.78	\$ 2.21	\$ 2.75	\$ 2.18
コンテナ船	\$ 2.57	\$ 2.04	\$ 2.80	\$ 2.22	\$ 2.78	\$ 2.21	\$ 2.75	\$ 2.18
自動車専用船	\$ 2.57	\$ 2.04	\$ 2.80	\$ 2.22	\$ 2.78	\$ 2.21	\$ 2.75	\$ 2.18
旅客船	\$ 2.57	\$ 2.04	\$ 2.80	\$ 2.22	\$ 2.78	\$ 2.21	\$ 2.75	\$ 2.18
その他	\$ 2.57	\$ 2.04	\$ 2.80	\$ 2.22	\$ 2.78	\$ 2.21	\$ 2.75	\$ 2.18
軍艦等その他特殊船	\$ 1.43/排水量トン		\$ 1.56/排水量トン					

通航料体系 2段階 2003年7月1日より適用(約4.5%値上げ)

船 種	今回発表された改定による通航料					
	1万トンまでの料金 (パナマトン数)		1万トンを超~ 2万トン未満までの部分 (パナマトン数)		2万トン以上の部分 (パナマトン数)	
	積載状態	バラスト状態	積載状態	バラスト状態	バラスト状態	積載状態
一般貨物船	\$ 2.96	\$ 2.35	\$ 2.90	\$ 2.30	\$ 2.85	\$ 2.26
冷凍・冷蔵運搬船	\$ 2.96	\$ 2.35	\$ 2.90	\$ 2.30	\$ 2.85	\$ 2.26
ばら積み船	\$ 2.96	\$ 2.35	\$ 2.90	\$ 2.30	\$ 2.85	\$ 2.26
タンカー	\$ 2.96	\$ 2.35	\$ 2.90	\$ 2.30	\$ 2.85	\$ 2.26
コンテナ船	\$ 2.96	\$ 2.35	\$ 2.90	\$ 2.30	\$ 2.85	\$ 2.26
自動車専用船	\$ 2.96	\$ 2.35	\$ 2.90	\$ 2.30	\$ 2.85	\$ 2.26
旅客船	\$ 2.96	\$ 2.35	\$ 2.90	\$ 2.30	\$ 2.85	\$ 2.26
その他	\$ 2.96	\$ 2.35	\$ 2.90	\$ 2.30	\$ 2.85	\$ 2.26
軍艦等その他特殊船	\$ 1.64/排水量トン					

／12,950千トン)通航料でも30.2%の増加(48,034／36,893千米ドル)となった。一方、バルクキャリアーは、PCNTベースで28.1%の減少(9,028／12,559千トン)通航料でも28.8%の減少(24,041／33,760千米ドル)となり前年に引続く減少となった。コンテナ船は、隻数およびG/Tベースで前年に比べて若干減少したがPCNTベースでは2.9%の増加(2,673／2,598千トン)通航料は3.6%の増加(6,847／6,611千米ドル)となった〔資料5 5〕参照。

(2) パナマ運河通航料の引上げ

パナマ運河庁(PCA)は、2002年8月22日、同国政府の閣議の了承を得て、パナマ運河通航料の値上げを2002年10月より約8%、2003年7月より約4.5%と2段階に分けて実施すると発表した。

なお、通航料タリフは、〔資料5 6〕の通りとなっている。

これまで当協会は、同国運河庁が2002年6月7日

に通航料改定を発表したことに対し、景気低迷時における世界の海運界、特に世界第2位のユーザー国であるわが国船社に与える経済ダメージは計り知れないものがあり断固反対する旨の意見書を同運河庁へ提出するとともに国際海運会議所(ICS)やアジア船主フォーラム(ASF)等と連携し反対運動を繰り広げていた。(船協海運年報2002 P.106参照)

世界の海運関係者から反対意見が表明されていたにもかかわらず、今回正式に値上げを決定したと発表したことに対し、当協会は2002年8月23日付でコメントを発表した〔資料5 7〕。

なお、同通航料金の二段階値上げは、予定通り実施された。

〔資料5 7〕

パナマ運河通航料引上げ決定について

平成14年 8月23日

社団法人 日本船主協会
会 長 崎 長 保 英

今般、パナマ運河庁は正式に本年10月1日より運河通航料を引上げる、と発表した。これは、8月21日の同国政府の閣議決定に基づくもの、とのことである。

引上げの内容は、当初6月7日に提案されたものとやや異なり、船種別タリフは提案どおり導入するとしながらも、引上げ幅は、

2002年10月1日より 約8%

2003年7月1日より 約4.5%

と、2段階に分けて実施するというもので、若干の緩衝策は講じているものの、実質的には企図されていた13%が達

成されることとなる。加えて、牽引車網取り料は別建てで本年10月1日から徴収される、とのことである。

当協会は、船主経済ひいては世界経済への影響を懸念し、引上げに強く反対してきた。また、わが国政府をはじめ、世界の海運・貿易業界、関係政府も同様に引上げ反対を表明してきた。

こうした声にも拘わらず、パナマ政府／運河庁が今回引上げを決定したことは誠に残念である。当協会は、同国政府／運河庁が世界経済を運営する一端を担っている責任を自覚し、今後、自制ある行動をとるよう強く要請する。

5・2・2 米国西岸の港湾労使紛争

米国西岸の港湾労使の間では、2002年5月以降、7月で期限が切れる労働協約の改訂交渉が行われてきたが、IT技術導入による荷役効率化問題を巡って対立が激化し、労組側（ILWU：International Longshore and Warehouse Union = 国際港湾倉庫労働組合）が荷役のスローダウン戦術に出たため、9月27日、使用者側（PMA：Pacific Maritime Association = 太平洋海事協会）が港湾施設の封鎖で対抗する事態となった。

その後、封鎖による経済への影響を憂慮したブッシュ大統領が、港湾封鎖の解除と職場復帰を命じるタフト・ハートレー法を10月8日に発動したため、10月9日夕方から約10日ぶりで荷役が再開された。

しかしながら、特にコンテナターミナルでは港湾封鎖による滞船が顕著なものとなり、日系企業の現地工場における生産や、クリスマス商戦向け製品の輸送に大きな影響が出た。

このため、北米就航船社はコンテナ輸送の正常化に全力を挙げ、当協会もわが国政府に対し、事態正常化に向けた配慮を求め、10月24日に国土交通大臣宛要望書を提出した〔資料5 8〕。

一方、日本の産業界でも、今回の労使紛争が日米両

国の貿易・経済に与える影響への懸念が強まったことから、10月21・22日に東京で開催された日米財界人会議の共同声明に紛争の速やかな解決を期待する声明が添付された。

その後、米国西岸港湾労使のPMAとILWUは、米国時間2002年11月23日深夜、IT技術を導入した荷役作業効率化や賃上げ、年金制度の改定等に関する6年間の新協約を締結することで暫定合意した。

新協約は、12月9日に行われるILWU代表者会議での審議、その後のILWU組合員投票を経て最終合意となるため、未だ予断を許さない状況ではあるが、半年に及んだ労使交渉は、港湾荷役のスローダウン、港湾施設封鎖、大統領のタフト・ハートレー法発動による港湾封鎖の強制解除、連邦政府の調停を経てようやく決着への筋道がついたことになる。

本件については、世界貿易・経済に与える影響の大きさから、タフト・ハートレー法による平和交渉期間が切れる2002年12月27日までに交渉が決着するかどうか、関係国政府及び産業界で交渉の成り行きが注目されていた。

当協会は、ワシントン連絡事務所より労使暫定合意の連絡を受け、11月25日に崎長保英会長コメントを発表した。〔資料5 9〕

〔資料5 8〕

米国西岸の労使紛争問題について

平成14年10月24日

社団法人 日本船主協会
会 長 崎 長 保 英

米国西岸の港湾労使紛争に伴う港湾施設封鎖は、米国

Taft-Hartley法の発動により、現地時間10月9日夕（日本時間

10日午前)に解除され、荷役が再開されております。

しかしながら、特にコンテナターミナルにおける滞船解消については、正常化までなお時間を要する見込みで、日本時間10月22日現在、現地ではわが国定航3社関係のコンテナ船(含むアライアンス分)だけでも約30隻が着岸を待っており、日系企業の現地工場における生産や、クリスマス商戦向け製品の輸送に大きな影響が出ております。

現在、海運業界としては滞船・滞貨の解消に全力を挙げておりますが、配船スケジュール正常化のために他港揚げを余儀なくされた貨物の滞貨解消を促進するためには、外国船による米国国内輸送を禁止している同国 Jones Act(1920年商船法第27条)の一時的な適用免除が有効と考えますの

で、わが国政府から米国政府に対し、同免除の実現をご要望下さるようお願い申し上げます。

また、今回の労使紛争による日米両国の貿易・経済に与える悪影響につき日本の産業界としての懸念が高まっており、10月22日に採択された日米財界人会議の共同声明には、紛争の可及的速やかな解決を期待する声明が添付されました。さらに日本経団連は、米国政府に対し、事態正常化に向けての努力を要請する書簡を準備中です。

当協会と致しましても、できる限りの努力をしまいにありますので、日本政府におかれましても、事態の早期正常化のため、格段のご高配を賜りたく宜しくお願い申し上げます。
敬 具

【資料5 9】

米国西岸の労使紛争問題解決について

平成14年11月25日

社団法人 日本船主協会

会 長 崎 長 保 英

米国西岸の労使紛争につきましては、タフト・ハートレー法の発動による港湾荷役の再開後、労使間において交渉が行なわれていたことご既承の通りですが、11月24日(現地時間23日深夜)に至り、港湾作業の効率化のための新技術導入や向こう6年間の賃上げなどで労使が暫定合意に達した、と当協会ワシントン駐在員より連絡がありました。

当協会としては、紛争等の解決に果たされた米国およびわが国の関係者のご尽力に対し心から敬意を表するとともに、総じて平和裡に事態が収拾され、皆様にご心配、ご支援いただいた海上貨物輸送も正常化の目途がつき安堵しております。

5・3 港湾運送事業法等改正後の状況

5・3・1 港湾運送事業法改正後の状況

2000年11月に改正港湾運送事業法が施行され、特定港湾では、それまでの参入を認める許可制への移行、運賃料金は許可制から届出制へ移行するなどの規制緩和が実現した。

その結果、2003年4月1日現在で千葉港(2件)、清水港(1件)、大阪港(4件)、神戸港(1件)、関門港(4件)、博多港(1件)の計13件の新規参入が許可された他、76件に及ぶ業務範囲の変更が許可され、124件の運賃料金の届出が申請され受理された。

一方、規制緩和に伴い、労働者保有基準が1.5倍に引き上げられた結果、(現場職員/いかだ/はしけ等については現行通り、また一定条件を満たす事業協同組合に加入している場合は特例措置により新基準は適用されない)事業協同組合に関する特例措置の適用を受け、なるべく事業協同組合の新規設立、あるいは定款を変更するケースが多く見られた。規制緩和後、設立が認可

された事業協同組合は以下の通り。(特定港湾全体で12組合)

川崎港湾物流事業協同組合、横浜港湾荷役事業協同組合、横浜沿岸荷役事業協同組合、名古屋港港湾運送事業協同組合、四日市港湾荷役事業協同組合、大阪港湾荷役事業協同組合、大阪沿岸荷役事業協同組合、神戸港沿岸荷役事業協同組合、洞海湾運送事業協同組合、下関港湾運送事業協同組合、博多港外貿コンテナ事業協同組合、博多港港湾荷役機材協同組合

この他、労働者保有基準の引き上げに対応するために定款変更を申請した協同組合は京浜港(8件)、千葉港(2件)、名古屋港(1件)、大阪港(7件)、神戸港(4件)、関門港(2件)の24件にのぼった。

5・3・2 地方港の規制緩和に向けた動き

『規制改革推進3ヵ年計画』は政府の行政改革推進本部下に設置された『規制改革委員会』がまとめ、2001年3月に閣議決定された。その後、同委員会を引き継ぐ形で内閣府に民間主体の審議機関『総合規制改革会議』が設置され、2001年12月に『規制改革の推進に関する第一次答申』を纏め、2002年3月に『規制改革推進3ヵ年計画(改訂)』がまとめられた。

一方、2003年3月28日には『規制改革3ヵ年計画(再改定)』がまとめられ、2002年12月の『総合規制改革会議』が示した答申に沿った形へと改訂された。この中で、主要9港で先行実施されている港湾運送事業法の規制緩和を地方港へ拡大する件について、『2003年度中に結論、以降速やかに措置』を行うことを求めている。それに呼応して、国土交通省海事局港運課は、2003年度中に結論を得るため、先行した主要9港での規制緩和による影響調査を行っているほか、港湾管理者やユーザーに対するアンケートによる実態調査、地方運輸局ごとの懇談会などを開催した。

2003年5月16日には、主として地方港の規制緩和について検討するとされる『港湾運送事業の在り方に関する懇談会』が設置され、月一回程度のペースで懇談会が開催され、年度末までに地方港の規制緩和についての結論を出すとしている。懇談会の構成メンバーとしては、船社、港湾運送事業者、荷主、労組、港湾管理者、学識経験者などで構成されており、当協会より平野港湾物流委員長が参加している。

なお、これまでの経緯は次のとおりである。

1999年6月10日、運輸政策審議会は第13回港湾運送小委員会及び第4回海上交通部会を開催し、港湾運送事業の規制緩和に関する『最終答申』を取り纏め、1年余りに亘る議論を終えた。議論の最大の焦点はセーフティネット対策として運輸省事務局が提案した港湾労働関係拠出金相当額の分割納入方式であった。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、特定港湾について、個々に取り決められる契約作業料金から分割し、労働省の指導の下、(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というもので、港湾労使側は規制緩和に伴う労働安定の不安定化の回避策として実施を強く主張した。

一方、坂田港湾協議会代表(日本郵船顧問)ほか、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、という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』との主張を展開し議論はもつれた。

取りまとめの最終段階において、『各拠出金の拠出は従来通り基本的には港湾運送事業者の責務であり、荷役料金などの収入から自ら拠出するものである。』を前提に、『船社・荷主が任意に協力する手段として、契約した荷役料金の支払いに関して、拠出金額に相当する金額について分割して支払う』とし、『船社・荷主の負担が出来るだけ少なくなるようにすべきであるとともに、運輸省も含めて3年後に荷役料金の分割支払いについて見直しを行うべき』という方向性を明記することで答申案を了承した。

5・3・3 港湾物流効率化推進調査委員会

2000年度より、港湾荷役効率化を中心とする港湾物流効率化推進のため、港運事業者、船社、荷主、港湾管理者、関係行政機関等関係者の参画の下、港湾物流推進調査委員会を設置し、諸問題の解決方法についての調査、検討を行ってきた。

2002年度においても、これまで2年にわたる調査・検討結果を踏まえた上で、引き続き、港湾物流効率化推進調査委員会を設置し、横浜港における24時間対応型予約情報システムの構築・実証実験を通じ、早朝・夜間・休日における荷主の貨物集配送ニーズ把握、ニーズを踏まえた上で24時間フルオープン化の検討、日本型ゲート24時間フルオープン化のあり方等に関する検討を行うとした。

現時的には南本牧において、24時間利用することが可能なストックヤードを備えた情報システムを活用し、早朝・夜間・休日における荷主、トラック事業者の貨物集配送のニーズ把握、効果の検証等を行うことを目的とした。

具体的にはコンテナターミナルに近接した場所に24時間、誰でも安心して利用できるセキュリティを確保したストックヤードを設置し、荷主とストックヤード間のコンテナ輸送を24時間可能とし、輸送の迅速化・円滑化を図るため、電子化された予約情報システムを構築し、関係者間の情報の共有化を進める、とされた。

5・3・4 国際ハブ港湾のあり方「政策レビュー委員会」

国土交通省政策評価実施要領に基づく政策評価の一環として2001年12月以降同委員会では、第9次港湾整備7ヵ年計画で推進された中枢港湾における大水深国際コンテナターミナルの整備促進等に関する政策評価を行ってきたが、2003年2月28日の第4回委員会において、最終報告書をまとめた。

報告書では「国際ハブ港湾政策」について必要性評価（政策立案当時、実施期間中の経済・社会情勢のなかで政策の必要性が高かったか否か）、プロセス評価（政策の下での所要の施設整備、管理運営方式の導入、規制緩和実施等の各業績目標が達成されたか否か）、アウトカム評価（港湾機能の維持・充実等の成果が達成されたか否か）、インパクト評価（施策の実施による有効性が発揮されたか否か）、費用便益分析（施策の投資有効性）の各評価を行った結果として、アジア諸国経済の急成長、アジア諸港の国際ハブ港湾化が進むなかでわが国港湾の国際港湾としての地位の低下が輸出入の物流コストの増加に繋がることが懸念されるなど、政策立案時及びその後の経済・社会情勢の下で高い必要性から実施された本政策が、投資の3～5倍に相当する輸送コストの削減などの効果があったとして、社会・経済的な要請に対応した有効性・効率性において概ね妥当な水準に達したと結論づけた。

一方で政策レビューを通じて、基幹航路のわが国への寄港頻度が漸減傾向にあること、港湾の情報化の一層の推進が望まれること、中継港湾機能の低下が懸念されるなどの状況が確認されたとして、これらを次の政策ステップへ活かしていく必要があるとしている。

5・3・5 2003年 港湾春闘

1. 春闘の争点

2003年度港湾春闘は港湾の364日、24時間フルオープンに対応した新たな労働体制確立、基金制度の拡充、地方港規制緩和への対応などが重点課題とされた。

2. 交渉経過の概要

第一回中央団交（2003年2月12日開催）では、組合（全国港湾労働組合協議会：全国港湾、全日本港湾運輸労働組合同盟：港運同盟）より使用者側（日本港運協会：日港協）に対し「2003年度港湾産別労使協定の

改定に関する要求書」として、

- ① 「新しい港湾労働体制」の確立
- ② 各種制度の拡充
- ③ 産別協定の履行強化
- ④ 雇用・就労対策
- ⑤ 港湾運送秩序の維持と適正な料金・運賃収受
- ⑥ 労働条件・産別制度賃金の改定

についての6項目の主旨説明がなされた。

また別途、組合から船社・荷主に対しては

- 港湾政策の検討にあたっての港湾労働政策の必要性
 - 安定した港湾労働体制確立に向けた労働者環境整備の必要性（適正利潤の確保、交代制等）
 - 港湾産別協定の厳格な履行の必要性
- 等に対し理解と協力を求める旨の申し入れがあった。

第二回中央団交（3月12日）では使用者側（日港協）から逐条回答があったものの具体的進展はなかった。

組合側要求の主な項目についての使用者側回答は下記の通りであった

- 交代制による就労体制確立：交代制が必要との状況にない
- 各種基金制度の分割納入制度維持：分割納入制度見直しについて何ら問題ないと聞いており、従い現行のままと考えている
- ストックヤードの設置と当該作業体制について中央事前協議事案とすること：港湾運送事業者が対応するのは当然のことだが今後は労使政策委員会で協議することも必要
- 非指定港の指定港化：否定するものではないが、本件はあくまでも行政の問題であり、業界として反対するものではない。
- ゲートオープンに伴う労働コストを算入した料金確保についてユーザー、行政に働きかけを行うこと：料金負担は各社縦割りの中で対応される問題である。規制緩和により認可料金が届出料金に移行されたが現行料金を守るべく働きかけをしていきたい。

第三回団交（3月25日）では使用者側から新しい回答はなく、団交は物別れとなった。これを不満とした組合からは「3月末で期限切れとなるゲートオープン時間延長に関する協定の延長拒否」の通告があった。

第四回団交は4月23日に開催され港湾労働運営基金のトン1円確保確認、港湾労働、福利等に係る諸拠出

5 港湾関係

金制度については現行制度を存続、ゲートオープン時間延長の暫定合意(21:00まで)については20:00に戻す、交代制導入、地方港規制緩和などについては労使政策委員会で継続協議、時間外労働賃金の算定基礎である分母の改定(157を156へ)などの点で合意に達し仮協定書が締結された。

一方、賃金関係の交渉は組合側(港荷労協:全国港湾荷役事業関係労働組合協議会)と使用者側(船経協:船内経営者協議会)との間で行われた。2月24日の組合要求10,000円(基準内賃金月額)昨年要求と同額)に対し3月31日、4月15日と交渉が持たれ、4月24日、月額1,000円プラス基準外一時金(月額2,000円)が提示され妥結に達した。

3. 今春闘労使合意の主な内容

- (1) 新しい港湾労働体制について
 - ① 364日、24時間フル稼働に対しては8(1日の拘束時間)7(実働時間)45(月間の時間外労働制限)を個別各社縦割りの中で順守することを基本とする。
 - ② 交代制導入の必要性については労使双方が理解し今後の動向を見極めながら引き続き労使政策委員会で協議する。
- (2) 労使双方は雇用・能力開発機構が所有する港湾労働者の福利厚生施設のうち必要なものは確保することに努力するものとする
- (3) 港湾労働運営基金及び拠出金制度について
 - ① 港湾労働運営基金 現行のトンあたり1円を確保する
 - ② 労働、福利等に関する諸拠出金(港湾福利分担

金、港湾労働安定基金、港労法付加金)のユーザーからの中央直接納入を引き続き実施する。

- (4) 港湾運送秩序を乱す規制緩和問題については引き続き労使政策委員会で協議する。
- (5) 指定港問題について労使双方は非指定港が周辺指定港湾との不平等な競合関係に着目し指定港化に向け努力するものとする。
- (6) コンテナターミナルのゲートオープン時間について
 - ① ゲートオープン時間は現行協定のとおり20:00時迄とする
 - ② ストックヤード問題についてはゲートオープン時間との関連を含め引き続き労使政策委員会で協議する。
- (7) 産別制度賃金について
 - ① 検数・検定労働者の標準者賃金について
 - ② 6大港船内・船側沿岸労働者を対象とした「あるべき賃金」協定について
 - ③ 産別最低賃金について以上3項目については個別賃金交渉終了後に「賃金・労働時間問題専門委員会」で協議する。
 - ④ 時間外労働時間の算定基礎である分母について現行の157を156に改定

4. 総括

今春闘の焦点の一つとなった364日、24時間フル稼働に対応した「新しい港湾労働体制」において、交代制導入の必要性については労使双方が理解し今後の動向を見極めながら引き続き労使政策委員会で協議することになった。

5・4 港湾施設の保安対策について

1. 港湾施設保安対策の概要について

改正 SOLAS 条約において、締約国に対しては各港湾施設に対する保安評価および保安計画の承認、港湾施設に対しては、保安計画の策定、保安職員の選任、施設整備、関係機関との連絡体制の確保など、各種の保安対策の強化が求められており、その概要は次の通りとなっている。(資料5 10参照)

国

- ① 保安評価の実施
500総トン以上の外国商船、旅客船の入港実績のある港(港湾171港)を対象に、港湾施設の保安に

についての脆弱性を評価。

- ② 保安計画の承認
外貿機能を有する港湾法上の「重要港湾」および関税法上の「開港」(計画策定義務予定対象港湾136港)の港湾施設管理者が策定した保安計画を審査し承認。
- ③ 港湾保安職員の訓練
訓練の実施団体として日本港湾協会を予定。訓練方法およびその内容は、検討中。
- ④ 国内法の整備
平成16年7月の改正 SOLAS 条約の発効に向けて、平成15年11月または16年1月開催の国会に法案を

提出予定。

港湾施設管理者

(港湾管理者／埠頭公社／民間施設所有者)

- ① 保安職員の選任
- ② 保安計画の策定
アクセス制限地域の設定、アクセス制限システムの設定、保安要員の配備等
- ③ 保安施設の整備
フェンス、照明設備、監視カメラ、監視情報伝達の配線設置等

2. 当協会の取り組み

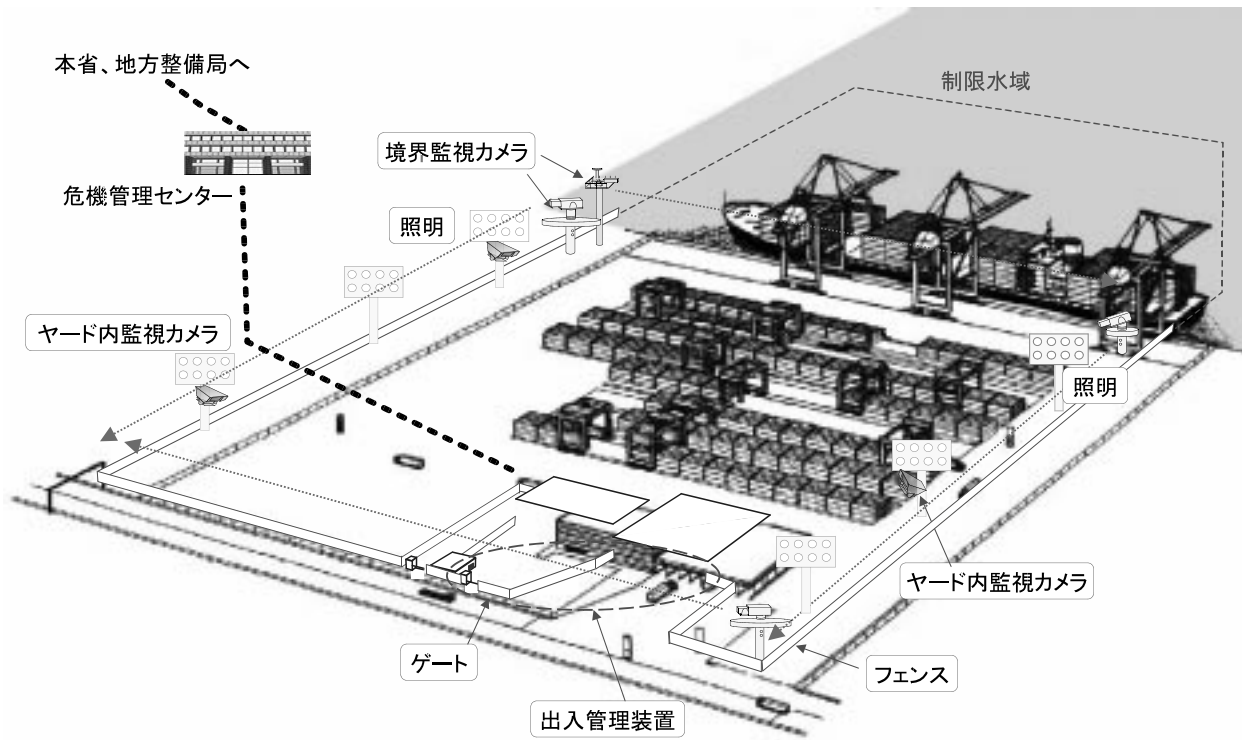
当協会は、改正 SOLAS 条約採択直後より、国土交通

省港湾局に対して改正条約の内容および国内法制定への取り組みについての説明会の開催を要請し、これまでに港湾物流幹事会を対象に5回の説明会を実施してきている。

また、当初、当協会は、港湾局からの説明を通じて、同改正条約に基づく保安対策については、本条約の主旨が国家の保安対策にあることから、国費にて対応されるものとの認識に立っていたが、その後、港湾局より、保安施設整備費の負担については、施設所有者ならびに借受者に課すとの方針案が示された。

このため当協会は、「港湾施設の所有形態にかかわらず国が負担すべきである」等を主旨とする要望書を取りまとめ7月24日国土交通省港湾局長に提出している(資料5 11参照)。

〔資料5 10〕 高規格コンテナターミナル(A設定)のイメージ



〔資料5 11〕

国土交通省
港湾局長 金澤 寛 殿

平成15年7月24日

改正 SOLAS 条約に基づく保安対策について

社団法人 日本船主協会
会 長 草 刈 隆 郎

拝啓 時下益々ご清祥のこととお慶び申し上げます。
当協会の活動につきましては、日頃より格別のご高配を

賜り厚く御礼申し上げます。
さて、2004年7月発効予定の改正 SOLAS 条約において、

5 港 湾 関 係

締約国の各港湾施設に対して、港湾施設保安計画の策定、保安職員の選任、施設整備、関係機関との連絡体制の確保など、各種の保安対策の強化が規定されております。

当初、当協会といたしましては、同改正条約に基づく保安対策については、本条約の主旨が国家の保安対策にあることから、国費にて対応されるものと認識しておりましたが、最近報道機関等によりますと、国の方針として、保安施設の費用負担については、施設所有者ならびに借受者に課す方向であるとの情報が伝えられております。

施設整備の費用負担が、施設所有者及び借受者に課された場合、海運会社にとって多大な費用負担が生じることとなり、更に保安計画の策定主体に、借受者が規定された場合、長期にわたって借受者に保安対策の管理・維持の義務が生じることとなります。

現在、わが国においては、スーパー中枢港湾構想などでコスト削減が官民共通の大命題とされている状況下、当協

会といたしましては、コストアップにつながるこのような方針は到底受け入れられるものではありません。

つきましては、保安対策に係る費用は、港湾施設の所有形態にかかわらず国にて負担いただき、港湾利用者に費用を転嫁すること等、民間に負担を求めることのない様、特段のご高配を賜りますようお願い致します。

敬 具

(写) 国土交通省 海事局長 徳留 健二 殿
 六大港湾協議会 御中
 (財)東京港埠頭公社 理事長 瀬田 悌三郎 殿
 (財)横浜港埠頭公社 理事長 岡本 坦 殿
 名古屋港管理組合 管理者 松原 武久 殿
 (財)大阪港埠頭公社 理事長 仙波 悖 殿
 (財)神戸港埠頭公社 理事長 橋間 元徳 殿

5・5 港湾料金関係

1. 港湾料金低減へ向けた各港取組み状況

伸張著しいアジア港湾と比較してわが国港湾の相対的地位低下が指摘され、ハード面に加え、コストやサービスといったソフト面の充実が課題とされ、5大港をはじめとして地方港においても積極的な取組みがな

されるようになってきている。5大港における港湾運送事業者等の関係者が「使いやすい港作り」を目指し、協議会を設置しているが、その取組み状況は資料5 12のとおりである。

〔資料5 12〕 5大港の利用促進へ向けた取組み状況

	東 京 港	横 浜 港	名 古 屋 港	大 阪 港	神 戸 港
主 体	東京港振興促進協議会	使いやすい港づくり推進協議会	21世紀の名古屋港づくり協議会	大阪港利用促進協議会	神戸港利用促進協議会
設 立	1997年7月	1997年6月	1999年4月	1997年4月	1997年3月
日曜荷役	入港料・岸壁使用料免除(99年7月)	日曜の着岸以降月曜8:30迄の岸壁使用料免除	入港料免除、公共岸壁使用料3割減免(00年1月)		
岸壁使用料	課金単位：1h、~2h、~12h、以降12h制(99年5月)	課金単位：24h 12h(97年5月)	課金単位：24h 12h(97年5月)	課金単位：12h	課金単位：12h
荷役前日入港促進策			荷役日の2日前から荷役日当日の午前0時までに入港した船舶に対し、午前8時までの公共岸壁使用料の全額免除(00年1月) 係船浮標料追加(01年1月) 客船追加(02年1月)	荷役前日迄の入港船に対し、当日7時迄岸壁使用料免除(98年12月)	荷役前日8時以降の入港船に対し、当日8時迄免除(99年7月)
新規航路誘致		新規定期航路開設時第1船の岸壁使用料、入港料免除(99年7月)	新規コンテナ航路開設時第1船の岸壁使用料、入港料免除(98年12月) 2船目以降1ラウンド分は入港料5割、岸壁使用料2割減免(00年1月)	外航定期コンテナ船の初入港時岸壁使用料、一体使用荷捌き地使用料免除(99年9月)	外航船初入港時、入港料、岸壁使用料を免除(98年7月)
公共岸壁「新方式導入」		公共岸壁定期使用可制度(01年1月) 南本牧 MC-1	公共岸壁事前包括使用許可(01年4月) 鍋田埠頭 T-2	公共岸壁事前包括使用許可(03年10月) 夢洲 C10	PC13に新方式導入。PC18導入予定。

5 港 湾 関 係

	東 京 港	横 浜 港	名 古 屋 港	大 阪 港	神 戸 港
ポリウムデ イスカウント 導入		コンテナ取扱量に応じ入 港料3割～5割減免(99 年7月)	4万G/T以上の船舶の入 港料、係留施設使用料5 %減免(01年4月)	定期航路の同一航路に配 船された全船舶に対し て、月4回以上入港した 船舶の4回目以降の入港 料を10%減など(03年05 月)	コンテナ増加1TEU当り 2000円を貸付料から減 額(公社バース)、公社バ ースで連続2バース借受 けている者に対する借受 料30%軽減等(02年01 月～04年12月まで)
ゲートオー プン延長	大井埠頭の一部で昼休み ゲートオープン実施中		平日ゲートオープン時間 16:30までを暫定17:00 まで延長 カット船については、17時 までに事前連絡があれば 20時までゲート搬入可能	平日16:30なるも事前連 絡あれば柔軟に対応	RC6、7にて11:30～12 :30作業実施(01年5月)
コンテナ予約 搬出入システ ム	検討中 (断続的にトライアルを 実施中01年8月～02年6 月)	実 施 (01年4月、南本牧埠頭)			コンテナターミナル内切 離しセンタートライアル 調査実施(02年3月～5 月)
入出港時間				一部埠頭のオープンハッ チバルカーの夜間出港時 間を21時 0時 (98年7月) フルコンテナ船の24時間 入出港可(99年5月) フルコンテナ船以外の24 時間出港可、同21時パイ ロット乗船迄入港可 (00年12月)	着岸後、直ちに荷役する フルコンテナ船は24時間入 出港可。 その他の船は21時パイロ ット乗船までが原則なる も、実情は要請があれば 乗船している。
火薬類積載コ ンテナ船入港	一定量以下の積載船につ き夜間着岸・荷役可 (98年以前より)	一定量以下の積載船につ き夜間着岸・荷役可(98 年3月)		一定量以下の積載船につ き夜間着岸・荷役可 (98年3月)	一定量以下の積載船につ き夜間着岸・荷役可(98 年3月)
港湾施設利用 料等	民間企業への土地(荷捌 き施設倉庫施設)貸付料 を15%割引(99年4月) 上屋・野積み場使用料見 直し(00年5月)			荷役前日迄の入港船に対 し、一体荷捌き地使用料 を当日7時迄免除(98年 12月)	荷捌き地使用料軽減化 (98年5月) 港湾機能用地賃賃料軽減 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) 外航船が空コンテナを取 り扱う相当時間の15%軽 減。トランシップコンテ ナを取り扱う相当時間の 50%軽減。(03年05月) クレーンを使用したコン テナの個数が前年比10% 以上増加した場合は、増 加分に対して50%軽減 (03年05月)	課金単位:1h 30m (98年5月) 中国貨物については使用 料を2/3に減額(公共 岸壁)
リーファーコ ンセント			課金単位:24h 12h (00年5月)		課金単位:条例では1日 単位 運用は24h
強制水先制度		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・綱取料軽減 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) 綱取料の最低料金区分追 加(98年5月) 日曜着岸の綱取料は基本 料金10割増し 7割増 (99年8月)	水先料金夜間割増時間帯 2h短縮(98年度) 船舶でいけい場使用料() 03年3月迄に段階的廃止 (00年5月)	スラスター装備船に対し 引船配備隻数を見直し(99 年10月) 係留場所別にタグ回航時 間短縮(98年5月)	スラスター装備船につ いて配備隻数緩和。タグ使 用基準の見直し(02年5 月)
内航利用促進 策		ガントリークレーン使用 料半額(98年7月)			フィーダー貨物のガントリ ー使用料半額(98年3月)
トランシップ 促進策		ガントリー、コンテナタ ーミナル使用料半額(00 年5月) 一定量以上のコンテナを 取り扱う事業者が扱う場 合、ガントリークレーン 使用料の7.5割、ターミナ ル使用料半額(02年4月)			内航フィーダー船の外航 バース直着け
ユーザーサー ビス		船社・荷主等訪問し、意 見・要望を聴取し、即応 する。(00年)			民間人を含むポートセル ールスチームの設置 シームレスに情報がやり 取りができる港湾物流プ ラットフォームの実現に 向けて検討中

私設岸壁前面水域のうち船舶が安全に停泊することができる一定区画を「船舶でいけい場」として、利用船社から繋留施設使用料を徴収している名古屋港独自の制度

5・6 水先問題

5・6・1 水先料金問題の検討

当協会、国土交通省、日本パイロット協会の三者構成からなる水先料金問題検討委員会は、2001年6月に開催した会合において、水先料金体系の改善に向けて、これまで中断していた審議が再開され、いわゆる懸案8項目(注)について、今後3年を目途に結論を取り纏めることとした。(船協海運年報2001、2002参照)

これを受けて、同年7月から検討委員会の下部機構であるWGでの延べ6回にわたる精力的な審議を経た2002年6月開催の検討委員会において、国土交通省から港湾整備の進捗等を踏まえ実態にあわせた料金とするため、横浜、川崎、名古屋および四日市港への入出港・航行に関する嚮導距離の見直し等水先料金体系の見直しに関わる提案がなされ了承された。

その後、同WGを経て2002年10月に開催された水先料金問題検討委員会において、新嚮導距離等の詳細について3者間で以下のとおり合意されたことから、第一次見直し分として、当協会提案項目の一部が改善されることとなった。なお、合意した嚮導距離の見直し等については、2002年12月16日に水先法施行規則の一部を改正する省令として公布、2003年1月1日付で施行された。

1. 船協提案5項目

① 嚮導距離・運航区分の割増料

【嚮導距離】

- 第一次見直し分として横浜、川崎港、名古屋・四日市港への入出港および航行における嚮導距離を以下のとおりとした。

横浜、川崎港関係	横浜5区	8マイル	3マイル
名古屋、四日市港関係	伊勢湾入口～		
名古屋・四日市港(航行)		36マイル	34.5マイル
名古屋港1区～4区(入出港)		12マイル	8.5マイル
名古屋港5区、6区(入出港)		12マイル	5マイル
四日市港3区(入出港)		3マイル	4マイル
名古屋港外～四日市港外(航行)		8マイル	2.5マイル

- その他強制区(東京湾、大阪湾、内海および関門)については、順次協議することとする。

【運航区分の割増料】

- 東京湾内の航行料金に係る割増料(浦賀水道12マイル分)について全廃する。
- その他の技術割増の取扱いについては、さらに検討を行う。
- ② 大型船二人乗り料金
 - 強制区については、割増率を1.7から1.5に縮減する。
 - 任意水先区については、現行どおりとする。
- ③ 乗下船実費
 - 継続協議とする。
- ④ 指定錨地の投抜錨料金
 - 継続協議とする。
- ⑤ 冬季割増料金
 - 零細水先区における質の高い水先業務の確保の観点から、現行どおり存続させることとする。

2. パ協提案3項目

- ① 基本額と加算額
 - 継続協議とする。
- ② 港内転錨料金
 - 継続協議とする。
- ③ 遠距離遞減性
 - 継続協議とする。

なお、これら第一次分として見直されることとなった項目以外で継続協議とされた項目について、2003年度までに結論を纏めるべく水先料金問題検討委員会および同WGにおいて検討がなされている。同検討委員会ならびにWGには、港湾物流委員会、水先問題検討委員会ならびに水先業務専門委員会より、それぞれ代表が委員として参画し、船主意見の反映に努めている。

(注) 懸案8項目とは、当協会ならびに日本パイロット協会から見直しが必要として提案していたが、これまで結論がまとまらず、長期間にわたり懸案とされていた項目で、具体的な項目は資料5-13参照。

〔資料5 13〕

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～）区域が見られる。

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2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. 湾内転錨料金の見直し

入出港料金と湾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。

5・6・2 水先制度の見直し

運輸省（現国土交通省）は、1997年7月、最近の社会情勢の変化にともなう規制緩和の動きや港湾整備の進展、船舶の交通情勢の変化、船舶の技術革新、日本人船員を取り巻く環境の著しい変化等水先制度に大きな影響を及ぼす諸般の情勢の変化に対応するため、水先人の免許要件、水先区および強制水先のあり方等今後の水先制度のあり方について、海上交通船員教育審議会に対して諮問した（船協海運年報1998参照）。

同審議会は、本諮問に対して当面の検討項目に対応して、水先人の免許等に関する検討会等3つの検討会を設置し、水先人の需給、強制水先区の範囲の見直し等について検討してきていた。

しかしながら、2001年の省庁再編にともなう審議会の整理により海上交通船員教育審議会が廃止された後、同諮問を検討する委員会は設置されていない状況が続いている。

そのため、国土交通省海事局は、免許制度のあり方

を中心とした水先制度に係る諸課題を検討するため、海技資格課長の私的検討機関として、学識経験者および海事関係者等で構成する「水先制度問題検討会」を2003年4月30日付で設置し、概要以下の事項を検討することとした。

- (1) 将来の日本人船員の減少を見据えた、船長履歴の緩和及び水先人の養成の仕組み等の今後の免許制度のあり方
- (2) その他水先を取り巻く諸般の情勢を踏まえ、水先制度に関する諸課題について

同検討会では、従前より当協会が要望してきていた、航海実歴認定による強制水先の免除の行使を、FOC船等すべての船舶に拡大するための検討をすることとし、この検討に一応の結論を得た後、本来の課題である免許制度を中心とした水先制度のあり方を検討する予定となっている。

当協会は、これら検討課題に対応するため、本検討委員会に参画し、船主意見の反映に努めている。

5・7 SBT(分離バラストタンク)タンカーに対する入港料等の 軽減措置について

当協会は、SBTトン数については入港料等港湾諸料金の算定から除外するよう港湾当局に要請する旨のIMOの総会決議A.747(18)「油タンカーの分離バラストタンクのトン数の測度の適用について」のわが国での実現に向けて、2002年2月から国土交通省港湾局管理課に対して全国各港湾管理者への指導方要望を繰り返すとともに主要な港湾管理者に対しても直接早期実施の要望を行ってきた。

その後、同年10月、国土交通省港湾局より全国の港湾管理者に対して、入港料等港湾諸料金の算定にあたり、SBTトン数を差し引いたトン数に基づく実施を働きかける要請状が出された(資料5-14)。

これを受けて、全国の港湾管理者から本措置を導入または本措置を導入することを決定したとの表明が次々となされ、2004年4月よりわが国のタンカーが入港する主要港において同軽減措置が導入されることとなった(資料5-15)。

これは、国民の間に海洋環境保全意識が高まる中、これに応える港づくりを船社と共に行っていくべきである、との認識が港湾管理者の間に広まってきた結果であり、商業港と比較して、ともすれば忘れられがちなタンカーバース等の産業港にも港費削減策が講じられることは船社経済にとっても有益なことである。

〔資料5-14〕

国土交通省港湾局管理課長

分離バラストタンカーに係る港湾諸料金算定におけるトン数の取扱いについて

分離バラストタンク(以下「SBT」という。)の設置を要求されている油タンカーについては、国際海事機関の総会決議A.747(18)及び同附属書(別添1:1993年11月4日採択)において、全ての関係国政府に対し国際トン数証書の備考欄にSBTトン数及び総トン数から同トン数を差し引いたトン数を裏書きし、SBTトン数を港湾諸料金の算定から除外する旨を港湾当局に進言するよう要請を行った。

これを受け、欧州諸国では早くから本決議に従い、港湾諸料金の算定を総トン数からSBTトン数を差し引いたトン数に基づき実施しているが、わが国においては、平成9年に実施要綱(別添2)を定め、トン数の裏書きについて関係機関に周知を行ったところであるが、港湾諸料金の算定については殆どの港湾管理者がSBTトン数を除外せず総トン数に基づき算定を行っている状況にある。

このような状況が続く中、本年1月に国土交通省主催で開催された「交通に関する大臣会合」において「海洋汚染防止」に関する大臣共同声明とともに採択されたアクションプランに「質の高い船舶に対するインセンティブスキームの推進」が盛り込まれたことを契機に、(社)日本船主協会からSBTタンカーに対する入港料等の軽減措置の要望がなされ、SBTタンカーは海洋環境保護の観点から「質の高い船舶」と認めることができ、当該措置の実施は同スキームの推進に繋がるものと考えられることから、SBTタンカーに係る港湾諸料金の算定においては、国際トン数証書の備考欄に裏書きされているSBTトン数を総トン数から差し引いたトン数により実施されたい。

なお、すでに本取扱いを実施している港湾管理者においては、今後ともその実施をお願いする。

〔資料5-15〕

SBT(分離バラストタンク)設置タンカーに対する入港料等の軽減措置導入状況(2003年7月1日現在)

既の実施中の港湾

仙台・塩釜港、鹿島港、川崎港、伏木富山港、和歌山下津港、水島港、千葉港、四日市港、徳山港、宇部港、岩国港、坂出港、大分港、神戸港、横浜港、堺泉北港

2004年4月1日より導入予定の港湾

室蘭港、苫小牧港

5・8 港湾諸手続の簡易化問題

わが国は諸外国に比べ輸出入・港湾諸手続が煩雑であるため、利用者は時間的かつ経済的コストを多大に強いられている。このため、結果として物流の円滑化が阻害されている。

このような状況を改善するため、平成13年年5月に策定された「新総合物流施策大綱」では、港湾の24時間フルオープン化、輸出入／港湾手続の電子化ならびにワンストップ化等を進め、国際港湾物流の効率を大幅に改善することが盛り込まれた。

当協会は、今年度も日本経団連とともに、真のワンストップサービス（シングルウィンドウ化）の実現に向けて関係官公庁に働きかけを行うとともに、さまざまな機会を捉えて関係者に輸出入・港湾諸手続の簡素化の要望を行った。

今年度の主な動きは、以下のとおりである。

5・8・1 ワンストップサービス実現への取組み

現行の港湾諸手続は煩雑かつ膨大な書類・資料の提出が必要であり、また「入／出港届」や「乗員名簿」等のように関係省庁で重複する書類も多い。このため当協会は、従前よりペーパーレス化にあたっては現行書類を徹底的に見直して、廃止もしくは簡素化を図るべきであり、その上で諸手続の一括申請を可能ならしめるような、地方自治体を含めた関係官公庁を横断する真のワンストップサービスの実現を図るべきであるとしてきた。

かかる観点から日本経団連とともに、輸出入・港湾諸手続に係る省庁で構成される「輸出入・港湾手続関連府省連絡会議」をはじめ関係官公庁に対して働きかけを行った結果、2002年1月に国土交通省や財務省をはじめとする輸出入・港湾手続関連府省は、2003年度のできるだけ早い時期に通関情報処理システム（NACCS）、港湾 EDI および乗員上陸許可支援システム等の各システムを相互に接続・連携し、シングルウィンドウ化を実現すると発表した。

これに対して当協会は、2003年3月に日本経団連等と共同で「輸出入・港湾諸手続の業務改革（BPR）に関する海外調査」を行い、韓国・台湾における諸手続の簡素化の状況に関する報告書を取りまとめ、上記関連府省連絡会議等に働きかけを行った。

同シングルウィンドウ化は2003年7月23日に実施されたが、諸手続や届出書類そのものは見直しが行われず、EDIにより各省庁間のシステムが連携されたに過ぎない状況であることから、当協会では、今後もこれらの徹底的な見直しを行うよう働きかけることとしている。

また、2002年9月、国土交通省はIMOのFAL条約（Facilitation Convention：国際海運の簡易化に関する条約）に関する調査研究会を設置した。同条約は、円滑な海上輸送のための諸手続の簡素化を目的として1967年に発効しているが、わが国は海運先進国の中では唯一この条約を批准していない。

同研究会において、当協会は、国際標準に準拠しつつ諸手続の簡素化を図るためには、同条約の批准が有効であるとの観点からわが国の早期批准の必要性を訴えた。

研究会は2003年3月までに計3回の会合を開催し、次を骨子とする提言を取りまとめて終了した。

- FAL条約の早期批准
- 国際物流 BPR の推進（官民手続、民手続）
- 国連シングルウィンドウコンセプトに基づく手続の電子化の促進
- プロファイリング等データベースを活用したセキュリティ強化

さらに国土交通省港湾局は、官民を含めたすべての港湾物流関係者が必要とする共通のシステム環境（プラットフォーム）の整備について検討を行うため、2002年10月に「港湾物流情報化懇談会」を設置した。懇談会では、輸出業務、輸入業務および法制面を含めた関連手続について、それぞれワーキング・グループを設置して問題点の洗い出し等を行ったが、結論を出すまでには至らず、2003年度も引き続き検討を行うこととなった。

5・9 国際コンテナ諸問題への対応

5・9・1 ISO/TC104(貨物コンテナ)に関する対応

(1) ISOの概要

ISO(International Organization for Standardization:国際標準化機構)は、1947年に設立された全世界的な非政府機構(本部:ジュネーブ)であり、国際連合および関連国際機関ならびに国連専門機関における諮問的地位を有している。ISOには各国毎に代表的標準化機関1機関のみが参加可能であり、約140カ国の参加国から成り立っている。製品やサービスの国際交流の容易化、知的、科学的、経済的活動分野における国際間協力の促進を目的とし、分野別に約190の専門委員会(Technical Committee:TC)が設置され、審議を行っている(「船協海運年報2000」参照)。

なお、わが国からは、閣議了解に基づき1952年4月15日以来「日本工業標準調査会(Japanese Industrial Standards Committee:JISC)」「事務局:経済産業省産業技術環境局基準認証ユニット」が参画している。

(2) ISO/TC104(貨物コンテナ)の概要について

当協会は、JISCの承認の下、ISOの中で104番目に設置された専門委員会であるISO/TC104の国内審議団体を引き受けている。TC104は31カ国の正式加盟国(いわゆるPメンバー:業務に積極的に参画し、規格投票に対する債務および可能な限り会議に参加するメンバー。)および24カ国のオブザーバー加盟国(いわゆるOメンバー:オブザーバーとして業務に参画するメンバー。意見提出、会議出席も権利を有する)にて構成され、貨物コンテナ、特に海上コンテナに関する専門用語の定義、仕様、試験方法および付番等に関する標準化を審議している。

TC104の傘下には現在、3つのSC(Sub Committee 1,2,4)があり、更にその下部組織としてWG(Working Group)がある(資料5-16参照)。

(3) ISO/TC104における当協会の役割

当協会は1998年4月以降、ISO/TC104にかかわる国内審議団体事務局を行っており、「日本船主協会ISOコンテナ委員会」(以下「当委員会」)にてその審議がなされている。メンバーは、コンテナを扱う当協会加盟船社3社を中心として、コンテナやコンテナ関連機器製造メーカーおよび関係省庁担当者で構成

されている。定例委員会は通常2カ月に1度開催され、ISO本部や関連省庁、関係団体等からの意見照会、調査協力、規格案投票等に対応している。

また、当委員会委員長は委員会を代表してJISC物流技術専門委員会に参画し、工業標準に係る調査審議に加わっている。

(4) ISO/TC104総会

2003年5月12日~16日の間、米国フロリダにてISO/TC104総会および下部組織の会合(3つのSub-Committee等)が開催され、わが国よりISOコンテナ委員会郡山委員長(商船三井)、梅津前委員長(日本郵船)および事務局が出席した。

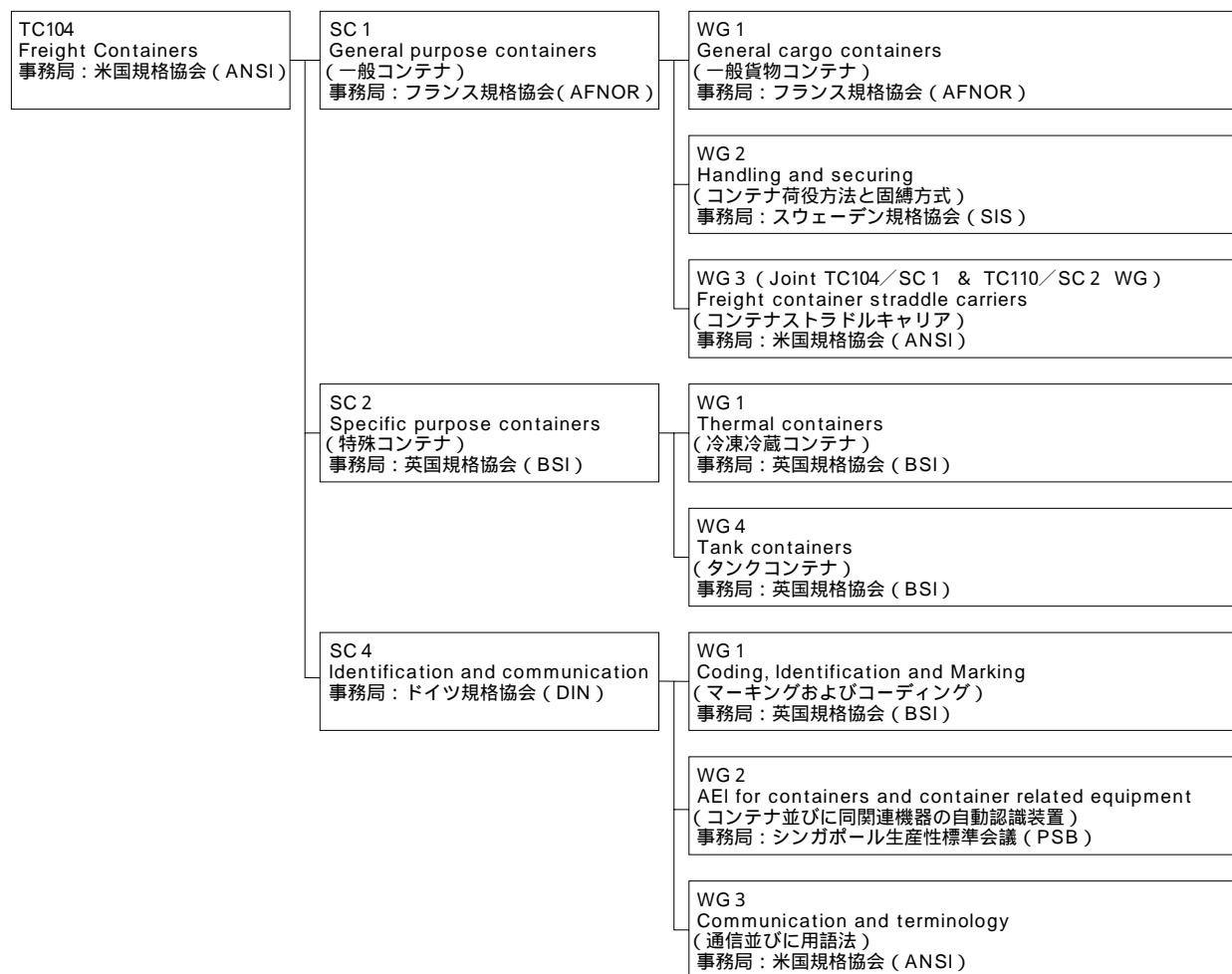
1) 日程

- 5月12日(月) SC1(一般貨物コンテナ)会合、SC2/WG1(冷蔵冷凍コンテナ)会合
- 5月13日(火) SC4(コンテナ識別・通信)会合
- 5月14日(水) SC2(特殊コンテナ)会合、メカニカルシールに関するTC104会合
- 5月15日(木) TC104総会、コンテナ検査に関するTC104会合
- 5月16日(金) TC104総会

2) TC104総会の主な審議等

- ① 総会では、ポールマン氏(米国)が議長を務め、カナダ、中国、チェコ、デンマーク、フランス、ドイツ、日本、ケニア、マレーシア、オランダ、ロシア、シンガポール、南アフリカ、英国および米国の各国内委員会等が出席した。
- ② 本総会において、海運会社にとって重要案件は、電子シールおよびコンテナパンのスペックとなっていた。特に、電子シールについては、テロ対策の一環としてIMOよりISOに同シールの規格化が要請されるとともに、米国はCSIの強化策として同シールの強制化を検討中であった。海運業界は、同シールの規格化、強制化は大幅なコスト負担につながる等から、強く反対を表明しており、本総会において同シールの規格化の廃案を目指していた。
- ③ SC4において検討されてきた電子シール案については、これまで二回の投票において、安全性および周波数帯(同案の周波数帯では、わが国では、携帯電話に割り振られており使用できない)の問題から否決されていた。

【資料5—16】 ISO/TC104 組織図



この投票結果を踏まえて、審議の結果、TC104総会は、ポールマン議長に IMO、ITU (国際電子通信連合) および WARC (世界無線管理委員会) に対して協調 (特に周波数問題等) を求める要請状を发出するよう指示した。また、SC 4 に電子シール案について再審議を行うよう要請した。

- ④ コンテナバンのスペックについては、20フィートの Ratings (最大重量) を、40フィートコンテナと同様に 30 480kg に統一することが承認された。
- また、現在 IMO においてスペインが中心となって検討されているコンテナ構造検査ガイドライン案についても TC104 として検討していくことおよび、デンマークより提案された 45フィートコンテナの規格案についても検討していくことが承認された。
- ⑤ 総会は、上記事項を含め SC 1、SC 2 および SC 4 の決議事項を承認し、次回総会を 2005 年にロン

ドンで開催することとした。

なお、今回の総会では、電子シールについては再審議となり、同シールの規格化は先送りとされたが、米国は CSI の一環として電子シールの強制化を本年中にも予定している。これに対しては、ISO の規格が確定するまでは電子シールの強制化を延期するよう引き続き関係機関と協調し米国に要請していく必要がある。

5・9・2 国際貨物コンテナ所有者コード管理業務

ISO6346 (Freight containers-Coding, identification and marking: コンテナの共通識別コードの規格) では、コンテナの識別に必要な措置として所有者コード等の付番を義務付けており、所有者コードについては、その登録を国際登録機関である BIC (Bureau International

5 港 湾 関 係

des Containers : 本部パリ) に対して行わなければならない旨定めている。

当協会では、ISO コンテナ委員会業務に関連して、BICの日本の登録機関NRQ(National Register Organization)として日本でのコンテナコードの登録、問い合わせの窓口を担当している。

5・9・3 背高海上コンテナ委員会

いわゆる背高海上コンテナ(長さ40フィート、高さ9フィート6インチ型)をわが国で輸送する場合には、道路交通法等規制の関係から、通行経路を指定した上

で警察庁、国土交通省より輸送許可を受けることとなっている。

各運送事業者から提出され、(社)全日本トラック協会を取り纏められた経路申請は、当協会が委員長ならびに事務局を努める「背高海上コンテナ委員会」の審議・承認を経て警察庁、国土交通省に提出される。

2002年度は7月、12月に委員会が開催され、各々155件、142件が申請され、89経路、87経路が承認された。

なお、1985年以降の通行経路の申請件数ならびに指定件数は資料5-17のとおりであり、1996年以降の地方港におけるコンテナ化にともない申請数が激増している。

〔資料5-17〕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

2003年3月31日現在

申 請	年 月	1985年				1986年		1987年			1988年		
		4 月	4~11	7/18	8/16	5/25	6/30	2/25	7/31	9/21	2/2	7/15	12/15
件 数		22	41	304	189	54	402	50	14	83	46	58	57
指 定	年 月					6 月	9 月	6/22	8/2	12/11	4/1	11/1	1989年
		件 数	22	41	180		41	223	47	14	76	39	35

申 請	年 月	1989年		1990年		1991年		1992年	1993年	1994年	1995年	1996年
		7/14	12/14	7/16	12/14	7/15	12/16	8/24	6/7	2/21	5/8	2/28
件 数		29	40	25	23	34	43	52	52	71	76	113
指 定	年 月	10/31	1990年	10/31	1991年	11/12	1992年	12/22	9/24	8/22	10/16	7/1
		件 数	23	32	21	19	26	33	34	29	47	55

申 請	年 月	1997年		1998年		1999年		2000年		2001年		
		2/21	5/16	3/31	7/15	3/12	10/22	4/7	8/22	3/26	2/23	8/31
件 数		140	2	128	73	291	163	244	231	24	195	150
指 定	年 月	9/19		8/28	10/14	7/15	2000年	8/10	12/27	5/21	8/1	2002年
		件 数	108		66	56	161	99	155	143	23	126

申 請	年 月	2002年			合 計
		2/26	7/31	12/18	
件 数		179	155	142	3,995
指 定	年 月	7/4	3/28	11/20	2003年
		件 数	122-1(廃止)		89

6

海上安全対策

この章のポイント

2003年3月、米英軍によるイラクへの軍事攻撃が開始。当協会は「イラク関連海上安全等対策本部」を設置するとともに、国土交通大臣等へ情報の提供や船舶等の安全確保を骨子とする要望を行った。SOLAS条約において、タンカーおよびバルクキャリアの貨物倉、パラスタック内に通路、梯子等検査のためのアクセス設備の設置が強化された。当協会は当該規則の不合理をあらゆる機会を通じて訴えてきたところ、IMOにおいて当該規則の見直しが検討されることとなった。

IMOにおいてバルクキャリアの安全対策が大論争。最も影響が大きいと考えられた現存船への水密隔壁の強化等は見送られたが、二重船側化、隔倉積みの禁止などの安全強化策は導入される方向となった。

国土交通省は、現B滑走路に平行な滑走路により羽田空港を再拡張することを決定し、航行安全に関する検討会を設置。東京港の「新たな第一航路」案がまとめられた。

6・1 イラク攻撃に係る海上安全等への対応

1. イラク関連海上安全等の対策について

(1) 「イラク関連海上安全等対策本部」の設置

当協会は、イラク関連の軍事的な緊張が高まっていることに鑑み、2002年秋頃より鋭意情報収集に努めた。(資料6 1)

2003年に入り、一層の緊張が高まりつつある状況下、崎長会長の指示を受け、2月26日の政策委員会において、草刈副会長を本部長とし、政策・海務など関係委員会の委員等をメンバーとする「イラク関連海上安全等対策本部」(以下、「対策本部」)を設置することを決定し、イラク攻撃等の事態が発生した際に、業界として政府に要望する案件が生じた場合や、あるいは政府から何らかの要請があった場合に迅速な対応をとるための体制を整えた(資料6 2)。

(2) 「対策本部」における検討状況等

第1回「対策本部」を2003年3月19日に開催し、ペルシャ湾等における船舶動静や駐在員の状況等についての情報の交換、協会内および関係機関との連絡体制の確認、事態発生直後の対応等について検討した。第1回会議終了後直ちに、「対策本部」の設置および第1回会合の概要について、当協会会員に報告するとともに、プレス発表した。

3月20日午前11時30分(日本時間) 米英軍等によるイラクへの軍事攻撃が開始されたことから、「対策本部」での事前の検討に基づき、直ちに崎長会長コ

メントを発表するとともに、同会長名で扇千景国土交通大臣、および川口順子外務大臣に対し、情報提供および船舶等の安全確保についての要望書を提出した(資料6 3、資料6 4)。

その後、第2回「対策本部」を3月26日に開催し、状況確認および今後の対応等について検討した。

(3) 日本政府の動き

3月20日の軍事攻撃を受け、政府は対処方針を発表しており、緊急に対応すべきもののひとつに「我が国関係船舶の航行の安全を確保するための所要の措置」が盛り込まれた。

また、国土交通省はじめ関係各省庁においても対策本部が設置された。特に、国土交通省は、軍事攻撃開始後、当協会と連絡を密にしながら、当協会メンバー外も含め、ペルシャ湾(オマーン湾含む)における日本関係の船舶の動静について、調査を行った。

一方、内閣官房、防衛庁、外務省(大臣官房領事移住部法人保護課、中東アフリカ局中東二課)、資源エネルギー庁、国土交通省(海事局外航課、船員政策課)、海上保安庁、全日本海員組合および当協会による「ペルシャ湾安全対策官民連絡会」が3月12日および25日にそれぞれ開催され、情報交換が行われた。

(4) 戦闘終結

ブッシュ米大統領は、2003年5月1日夜(日本時間5月2日朝) サンディエゴ沖の米空母エイブラハ

6 海上安全対策

ム・リンカーン艦上において、戦闘終結を宣言した。

しかしながら、危険が完全に回避されたとはいえないことから、今後万が一の事態が生じた場合でも即応できるよう、「対策本部」は当分の間、継続していくこととした。また、戦闘終結宣言に伴う会長コメントについても、5月21日の当協会理事会後の記者会見で発表した。

なお、船舶の動静調査については、会員会社からの要望もあり、その時点の状況等を勘案し、5月2

日～5月9日分をもって休止することとしたが、当協会又は会員会社にとって有用な情報については、従来同様、連絡を密に行うこととした。

その後も「対策本部」は万が一の事態に即応できるように継続させていたが、状況等を勘案し、草刈本部長の当協会会長就任（2003年6月18日、当協会通常総会日）をもって解散することとし、同総会後の臨時理事会で了承を得た。

【資料6 1】イラク関連の対応等

2003年3月26日現在

	世界の主な動き	日本の主な動き	船協の対応等	事務局
2002年				
11/27	国連イラク査察、4年ぶりに再開			
12/16		日本政府が、インド洋にイージス艦を派遣		情報収集強化
2003年				
2/3			政策幹事会 イラク攻撃等の事態が発生した場合の情報交換等について確認。	防衛関係シンクタンク ヒアリング(2/7) 外航課ヒアリング(2/14)
2/26			政策委員会・幹事会合同会議 「対策本部(草刈本部長)」の設置を承認。	防衛庁ヒアリング(2/17)
3/12		ペルシャ湾安全対策官民連絡会 内閣官房、防衛庁、外務省、エネ庁、 国交省、保安庁、全日海および当協会 による情報交換。		駐在員の動静調査 (1/15より継続中) 船舶の動静調査 (1/17より継続中)
3/18			協議会(安全)	
3/19			第1回対策本部(草刈本部長) ・イラク情勢にかかる情報の交換と情報の共有化 ・今後の当協会内および関係機関との連絡体制の確認 ・今後予想される事態とその対応についての意見交換 会員周知 対策本部の設置及び第1回会議の報告並びに情報提供の呼びかけ プレスリリース 対策本部の設置及び第1回会議の報告	情報連絡本部 ...情報共有化を図るための「対策本部」の下部組織。 3/12より適宜開催、3/20以降は基本的に毎日朝夕2回開催。
3/20	米英軍等によるイラクへの軍事攻撃開始 米東部時間 19日午後9時30分 イラク時間 20日午前5時30分 日本時間 20日午前11時30分	日本政府、対処方針発表 緊急に対応すべきもののひとつに「我が国関係船舶の航行の安全を確保するため所要の措置を講じてまいります。」と盛り込まれる。 国交省・保安庁、注意喚起等 警戒の強化および海上警備活動への注意喚起等 船協全メンバーに周知	政府に要望書提出 (扇国交大臣、川口外務大臣) 湾岸情勢に関する情報提供、船舶等の安全確保への万全の対応方要望 プレスリリース(2件) ・会長コメント (武力紛争の発生について) ・扇大臣及び川口大臣への要望書提出について 協議会(安全)	↑ 船協事務局 24h体制 (連絡網・泊込)で対応 ↓ 24h体制(連絡網)で対応
3/21				
3/22				
3/23			協議会(安全)	
3/24				
3/25		ペルシャ湾安全対策官民連絡会		
3/26			第2回対策本部(草刈本部長) 常任理事会/定例理事会	

対策本部...イラク関連海上安全等対策本部(本部長:草刈副会長、関係委員会委員等で構成)
情報連絡本部...イラク関連情報連絡本部(包括責任者:福島理事長、事務局部長・室長で構成)

〔資料6 2〕

イラク関連海上安全等対策本部（平成15年4月1日現在）

本部長：草刈 隆郎（当協会副会長、日本郵船取締役社長）
 副本部長：芦田 昭充（当協会政策委員会委員、商船三井専務取締役）
 副本部長：山本 勝（当協会海務委員会委員、日本郵船専務取締役）
 メンバー：永戸 圭介（当協会外航労務部会委員、川崎汽船常務取締役）
 醍醐 信之（当協会労務委員会委員、新和海運取締役）
 鏡 敏弘（当協会海務委員会関係、商船三井執行役員）
 関根 博（当協会海務幹事会副幹事長、日本郵船安全環境グループ長） 前任者：石田 隆丸
 杉浦 哲（当協会政策幹事会幹事長、日本郵船経営委員企画グループ長）
 浅野 敦男（当協会政策幹事会幹事、川崎汽船経営企画グループグループ長補佐）
 井上登志仁（当協会政策幹事会幹事、商船三井経営企画部海運グループリーダー）
 高橋 秀幸（当協会タンカー部会委員、新日本石油タンカー企画渉外部長）
 福島 義章（当協会理事長）

〔資料6 3〕

2003年3月20日

イラクにおける武力紛争の発生について

(社)日本船主協会

会長 崎 長 保 英

当協会は、イラク情勢が緊迫化する中で、その行方によっては、船舶の航行安全など海運活動に重大な影響を及ぼす恐れがあるため、事態の進展を注視してまいりましたが、本日、イラクにおいて武力紛争の事態に立ち入りしましたことは、誠に残念であります。

9億トンを超えるわが国貿易物資の99%以上を海運が担っておりますが、こうした海上輸送は、平和で安全な海であることが前提条件となります。特に、わが国は原油の約9割を中近東諸国からの輸入に依存しているところから、

今般の事態により、船舶の航行安全が脅かされ、エネルギー資源などの貿易物資の安定輸送に重大な支障が出ることで懸念されます。

当協会と致しましては、船舶および乗組員の安全を第一義として、引続き原油を始めとする物資の安定輸送を支えるために最善の努力を尽くしていく所存ですが、政府および関係方面におかれては、船舶の安全確保に万全の配慮をしていただくとともに、事態の早期収拾が図られるよう強く念願するものであります。 以上

〔資料6 4〕

船主企第4号

平成15年3月20日

国土交通大臣
 扇 千 景 殿

(社)日本船主協会

会長 崎 長 保 英

ペルシャ湾へ就航する船舶の安全確保等について

平素は私ども海運業界の発展に格別のご理解を賜り厚くお礼申し上げます。

今般、米英軍を中心としたイラクへの武力行使に伴い、ペルシャ湾およびその周辺海域が緊迫化し、船舶の航行等

6 海上安全対策

の安全が脅かされる事態が懸念されております。

わが国海運業界としては、安全が確保される限り船舶を就航させ、わが国貿易物資の輸送に万全を期す所存であります。が、事態の進展如何では、不測の事態が生じかねない恐れがあります。

つきましては、政府におかれましては、わが国海運会社

の運航する船舶の上記海域への就航に際し、航行安全確保のため、湾岸情勢に関する情報の提供をいただくとともに、船舶等の安全確保に万全の対応を図っていただくようお願い申し上げます。 以上

本状送付先：

外務大臣 川口 順子 殿

2. 航行安全確保への取り組み

(1) イラク関連連絡情報本部

関係方面からの情報収集、連絡体制の強化を図ることを目的に、「イラク関連海上安全等対策本部」内に、当協会理事長を包括責任者とし、理事および各部室長をメンバーとする「イラク関連情報連絡本部」が設置された。同情報連絡本部は、3月12日から5月6日まで連日開催され、そこでは、船社から寄せられた船舶動静や港湾状況、また外部からの問い合わせ等に関する情報が確認された。

また、事務局では、関連する最新情報の収集および船社からの連絡に対する迅速な対応を確保するために、米英軍等によるイラクへの軍事攻撃が開始された3月20日から同24日までは24時間の当直体制とし、その後4月6日までは休日も当直体制を継続した。

(2) 緊急連絡体制

当協会では、2002年12月の時点において、イラクにおける武力行使の可能性が懸念されることから、夜間・休日の連絡体制として、海務幹事会社16社を一次受信者とし、その下に2次、3次受信者を置くツリー方式の緊急連絡網を構築した。

(3) 船舶動静調査

イラク情勢に伴う事故を未然に防止することと、

万が一事故等が発生した際に政府として迅速な対応を図っていくことを目的として、外航海運会社を対象に、運航船の最新位置情報をFAXにて報告する船舶動静伝達訓練が、2003年2月25日に、国土交通省海事局外航課により実施された。

この訓練成果に基づき、国土交通省では、ペルシャ湾（オマーン湾を含む）に就航する日本関係船舶の安全および緊急時の連絡体制の確保を図るため、同湾に出入湾する日本関係船舶（船主協会非加盟船社を含む）の動静を継続的に把握する必要があるとして、3月19日から4月3日までの毎日（4月4日から4月17日までは週間）船舶動静調査を実施した。

具体的には、各船社が、関係運航船の船名、船籍、総トン数、船種、乗組員数、社名、時間、位置、動静、ペルシャ湾出湾予定日等の情報を、FAXにて海事局外航課まで連絡することで、情報が収集された。

また、当協会においては、上記政府対応とは別に、加盟船社62社を対象に、1週間毎の就航予定を1月17日から5月9日までの間調査した。（武力行使が開始された3月20日から4月3日までの間については、毎日の各船位置についても調査）

なお、武力行使開始（3月20日）から戦闘終結宣言（5月1日）までの間の会員会社関係船のペルシャ湾への配船状況は以下のとおりであった。

ペルシャ湾等への就航状況

単位：上段 隻、下段 人

海 域	日 付	3月20日～ 3月26日	3月27日～ 4月2日	4月3日～ 4月9日	4月10日～ 4月16日	4月17日～ 4月23日	4月24日～ 4月30日	5月1日～ 5月9日
ペルシャ湾内		23～34	23～38	22～39	19～28	27～32	25～28	13～27
		63～108	60～91	89～112	35～84	55～92	41～78	24～85
オマーン湾内		3～8	3～7	2～9	2～5	2～7	2～7	1～5
		5～23	0～23	0～29	5～10	0～27	0～15	0～11
アデン湾、紅海 (含むスエズ運河)		6～11	7～10	4～13	2～11	2～9	5～18	3～10
		5～16	0～14	0～32	0～13	0～13	0～108	2～73
地中海東岸 (イスラエル、エジプト等)		1～3	1～2	0～1	0～2	0～4	1～3	0～5
		0	0～11	0～1	0～1	0～5	0～13	0～8
合 計		38～50	41～55	36～56	26～39	39～46	39～52	27～41
		77～122	78～114	97～139	54～92	72～114	67～186	71～103

(注) 上段：1週間動静予定に基づく在湾隻数
下段：上段に示す隻数に配乗している日本人船員数（船客も含む）

ペルシャ湾奥部諸港入港隻数

単位：隻

海 域	日 付	3月20日～ 3月26日	3月27日～ 4月2日	4月3日～ 4月9日	4月10日～ 4月16日	4月17日～ 4月23日	4月24日～ 4月30日	5月1日～ 5月9日
クウェート シュアイバ、シュエイク、アマディ		1	5	8	4	7	9	8
イラン カーグ島、バンダルホメイニ		3	4	7	4	2	5	3
サウジアラビア カフジ		1	1	0	2	2	3	1

(注) 1週間動静予定に基づく入港隻数

(4) 港湾等の状況

武力行使期間中（2003年3月24日～5月1日）におけるペルシャ湾奥部諸港等の運営状況は、以下のとおりであった。

① クウェート

シュアイバ、シュワイク港：

3月20日～21日の間、ミサイル攻撃のため断続的に荷役中断

クウェート空港：

4月3日～4月8日の間、夜間（18時～06時）閉鎖

② イラン

コーラムシャ港：

3月21日～4月8日の間、閉鎖

ソルーシュ・ターミナル：

3月27日～4月10日の間、閉鎖

アバダン クウェート間：

3月20日～4月12日の間、旅客輸送中止

(5) ミサイルによる攻撃状況

メディア報道によるクウェート領へのミサイル攻撃状況は、以下のとおりであった。

3月20日：クウェート領内に9発のミサイルが飛来、そのうちシュワイバ沖に2発落下したが、港湾施設等に特に被害はなかった。

3月24日：クウェート領内に3発のミサイルが飛来したが、2発は迎撃され、1発がクウェート領内の砂漠に落下した。

3月27日：クウェート領内に2発のミサイルが飛来したが、全て迎撃された。

3月29日：クウェート領内に飛来したミサイルが、シュワイク港北東のスークシャルク地区のショッピングモールへ着弾し、建物などが破壊された。

(6) 機 雷

米海軍は武力行使前から機雷の警戒監視を強化し、十分な対機雷戦部隊等を配備して、イラクによる機雷の敷設を封じた。その結果、ウムカスル港とそれに続く水路の一部に機雷が発見され、掃海作業が行われたが、同港以外の水域における一般商船の航行の障害とはならなかった。

2. 協議会（安全）

イラクへの軍事攻撃に伴い、3月20日および23日、当協会外航労務部会は全日本海員組合と協議会（安全）を開催し、現地情勢の情報交換を行った結果、イラク諸港を除くペルシャ湾奥各港への就航については各社の判断に基づき配船することが申し合わされた。なお、イラク諸港については事態の推移を見極めることとした。

その後、5月1日の米国大統領の終結宣言や攻撃開始以降クウェート諸港へ安全に就航した実績を鑑み、5月13日の労使委員長会談の結果、3月23日付申し合わせの解除が確認された。これにより、ペルシャ湾方面就航船に関する労使確認はミナ・アル・バクル港を含むイラク諸港への就航船についてのみ、平成11年7月12日付「イラク国ミナ・アル・バクル港寄港船の取扱い等に関する確認書」に基づく報告体制に戻ることとなった。

6・2 羽田空港再拡張に伴う航行安全問題

1. 2002年度におけるこれまでの検討状況等

国土交通省は、2001年末の「羽田空港の再拡張に関する基本的考え方」等を受け、2002年4月、新たな検

討会「東京国際空港の再拡張に係る航行安全基礎調査検討会（座長：岩井聰 東京商船大名誉教授）」（以下、「新岩井検討会」）を設置し、同年4月26日に第1回会

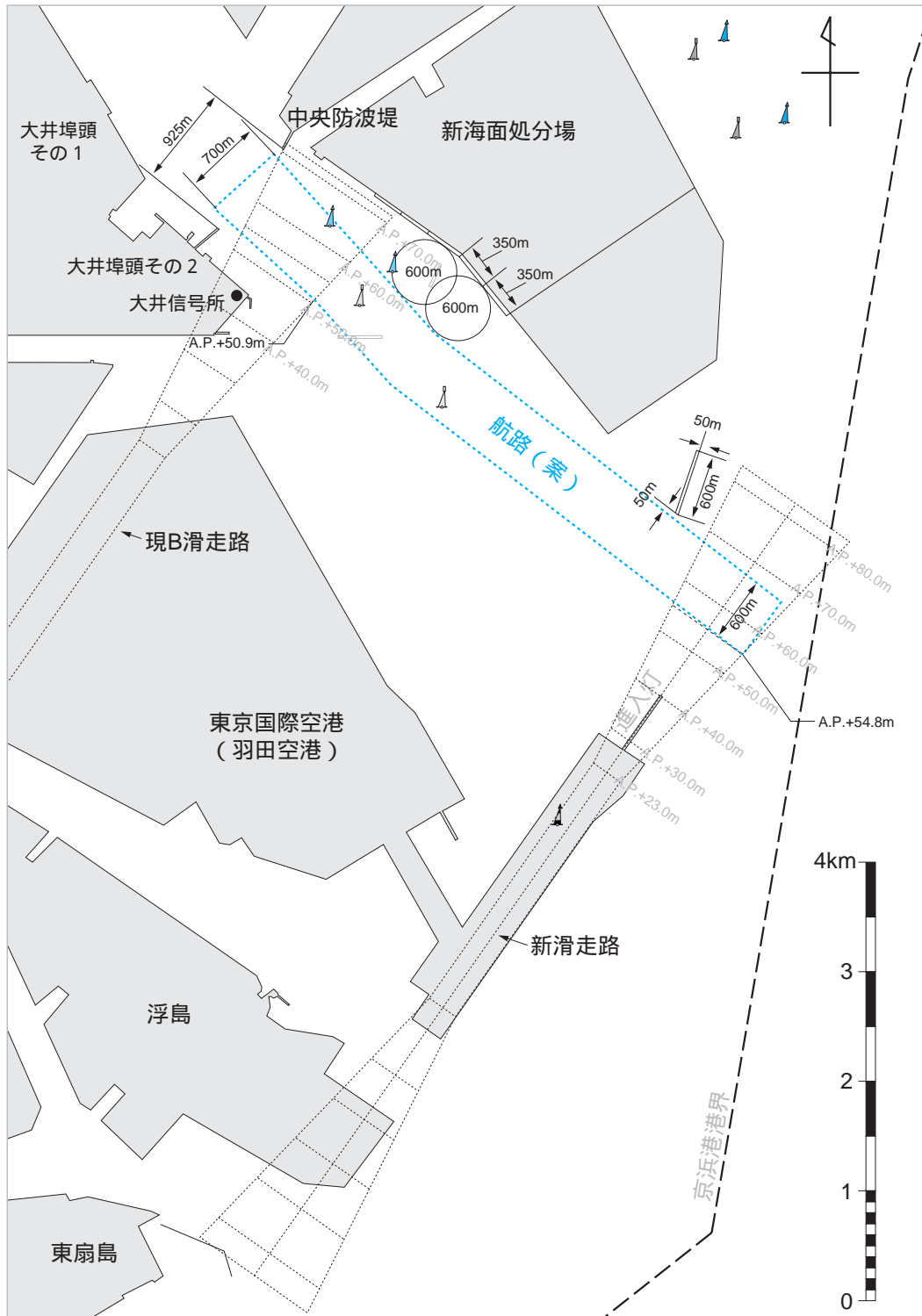
6 海上安全対策

議を開催した。

当協会は第1回会議以降、船舶の航行安全確保の観点から、また港湾の効率性を含む経済性の観点等から、航路幅および屈曲角等について、国土交通省関係局等

に対し鋭意意見反映に努め、その結果、同年8月2日に開催された第2回「新岩井検討会」において、当協会が概ね許容できる範囲の提案、即ち、大型船の対面通航が可能な600mの幅員を有し、屈曲角を約10度とす

【資料6 5】東京港第一航路（案）



る「新たな第一航路(案)」(資料6 5)が、国土交通省から提示された。

第2回会議以降、「新岩井検討会」は作業部会(以下WG)を設置し、海上交通流シミュレーションや、ビジュアル操船シミュレータ実験等を行い、「新たな第一航路(案)」の安全性についての検討を行った。

その後、工法選定等の問題等から第3回会議の開催が延期され、年明け以降も開催の目処が立たなかったため、国土交通省航空局は、2003年2月、WGおよびその他騒音調査等の結果を踏まえた報告書(案)のたたき台を作成し、当協会をはじめ関係者に説明の上、同年3月17日に第3回「新岩井検討会」を開催し、上記国土交通省案を盛り込んだ今年度の報告書(案)が承認された。

2. 今後の予定

2009年(平成21年)12月までに羽田空港に国際定期便を入れることが2002年6月25日に閣議決定されているため、4本目の新B滑走路はそれまでに供用されなければならない。

一方、本年度の検討により「新たな第一航路」が決定されたものの、工事期間中および完成後の航行安全対策など残された検討事項も多く、「新岩井検討会」報告書ではこれらの課題が列挙されるに留まった。

羽田再拡張の工事には4～5年、環境アセスメントには1年～1年半かかるといわれているため、当初は2002年中に工法を決定し、2003年度には事業化に着手するとしていたが、新たに工事費の負担問題も生じ、計画は大幅に遅れている。国土交通省は、2003年4月以降に残された課題について検討するとしている。

3. 当協会のスタンス等

本年度の検討により「新たな第一航路」が決定されたものの、工事期間中および完成後の航行安全対策など残された検討事項も多く、「新岩井検討会」報告書ではこれらの課題の列挙(資料6 6)に留まっている。

従って、2003年度以降、この残された課題について検討する必要があることから、当協会は今後も船舶の航行安全確保の観点から、積極的にこれら審議に参画することとしている。

〔資料6 6〕 2001年度検討課題、2002年度調査内容および2003年度以降の検討課題

	2001年度調査において整理した今後の検討課題(2001年度報告書参照)	2002年度調査内容	2003年度以降の検討課題
港湾法航路及び港則法航路に関する検討	<ul style="list-style-type: none"> 航路計画と航法の検討 航路標識の配置(東京灯標などの移設含む) 航路管制の方法の検討 コンテナ船の大型化の対応(進入表面を越えるマスト高の船舶入出航時の対応) 可航域の拡大の検討 経済性について(航路管制区域延伸、対面通航可能性) 	第一航路(案)の形状の検討 <ul style="list-style-type: none"> 航路幅(北口700m、南口600mとし、全長300mの船舶が対面通航可能な航路とした。) 航路屈曲角度(約10°) 範囲(新滑走路進入表面下～中央防波堤付近までとした) 	<ul style="list-style-type: none"> 東京西航路(港則法航路)の形状・適用範囲 航路標識の配置 進入表面を越えるマスト高の船舶入出航時の対応 航路南口付近海域の安全対策(アクアライン以北を含む) 航路北口付近海域の安全対策 航路中央部付近海域の安全対策 中小型船の航行経路・航路側傍水域の活用 船舶間のコミュニケーション手段・情報提供方法
航空機騒音等に関する検討	<ul style="list-style-type: none"> 航空機騒音の影響に関する検討 電波障害(レーダ偽像影響の検討)の影響に関する検討 航空灯火による影響の検討 新滑走路島による死角影響の検討 これらが航路標識等に与える影響 	航空機騒音、航空灯火、電波障害及び死角による影響の評価及び基本的な対応の検討 <ul style="list-style-type: none"> 航空機騒音による影響調査(現地調査実施) 航空灯火による影響調査 船舶の無線機器に与える影響調査 新滑走路島による死角影響調査 	<ul style="list-style-type: none"> 航空機騒音対策 航空灯火対策 新滑走路島による電波障害対策 新滑走路島による死角対策
その他	<ul style="list-style-type: none"> 錨地の検討(代替地検討) 多摩川河口水域における航行安全対策 多摩川流況の変化(新滑走路島周辺の流況変化) 進入灯及び連絡誘導路下の通航方法 新海面処分場の静穏度 		<ul style="list-style-type: none"> 錨地の代替地 多摩川河口水域の航行安全対策 新滑走路島周辺の流況変化による安全対策 進入灯及び連絡誘導路下の通航方法等に係る航行安全対策 新海面処分場の静穏度に係る安全対策
工事中の検討	<ul style="list-style-type: none"> 工事中の安全対策(航行制限時の影響含む) 		<ul style="list-style-type: none"> 東京西航路周辺水域の航行安全対策 多摩川河口水域の航行安全対策 東京湾全域の航行安全対策 その他必要な工事中の航行安全対策

6・3 海賊問題への対応

1. 海賊事件の発生状況

(1) 世界における発生件数

国際商業会議所 (ICC) の国際海事局 (IMB) がマレーシアのクアラルンプールに開設している「海賊情報センター」の年次報告によれば、全世界における2002年の海賊事件の報告件数は、前年の335件から35件増加し370件(うち未遂84件を含む)であった。

地域別にみると、東南アジア地域(カンボジア、インドネシア、マラッカ海峡、マレーシア、ミャンマー、フィリピン、シンガポール海峡、タイ)が153件と全体の約41%を占め、次にアフリカ78件、アメリカ65件と続いている。

海域別にみると、2001年と同様インドネシアが103件と最も多く、全体の約28%を占め、次にバングラディッシュ32件、インド18件と続いている。

なお、同センターによる2003年前半期の報告書では、全世界における発生件数は234件(前年同期比約37%の増加率)であり、前半期としては過去最高を記録している。

(2) 日本関係船の発生件数

国土交通省海事局外航課は、わが国の外航海運事業者214社に対してアンケート調査を実施し、2002年における所有船または外国籍船を含めた運航船における海賊事件について別表のとおり発表している。概要は以下のとおり。

- ① 日本関係船舶における発生件数は16件であり、前年の10件に比べ6件増加した。
- ② 発生海域別では、インドネシア周辺海域、マラッカ・シンガポール海峡等の東南アジア海域で最多の12件が発生している。
- ③ 運航区分別では、錨泊中または沖待ち中8件、着岸中8件となっており、すべて港内または港の付近で停泊中または沖待ち中に被害を受けるケースであった。
- ④ 海賊行為の類型別にみると、乗組員に対する直接的な脅迫行為が認められるもの(強盗等)5件、直接的な脅迫行為が認められないもの(窃盗等)11件となっている。(資料6 7)

2. わが国および当協会の対応

(1) 海賊対策アジア協力会議

海賊対策に関する地域的な取り組みを協議するた

めに、2001年10月、外務省主催による「海賊対策アジア協力会議」が、東京において開催され、アジア17カ国・地域の官民関係者、国際海事機関(IMO)、国際海事局(IMB)の代表者が参加した。

同会議では、海賊対策に関する地域協力の将来的な方向性について、多国間地域協力が必要不可欠との認識が共有され、今後、何らかの地域協定作成の検討を進めるために、作業部会を設けさらに議論を詰めていくこととされた。

その後、同年11月のブルネイでのASEAN+3(日中韓)首脳会議において、上記会議の報告を受ける形で、小泉総理が海賊対策に関する地域協力協定の作成を政府レベルで検討するための「政府専門作業部会」の開催を各国に対して提案したことから、日本のほか中国、韓国、インド、ASEANなど16ヶ国の外務当局、海上警備機関の海賊対策の専門家により構成される作業部会が設置され、「アジア海賊対策地域協力協定」が作成されることとなった。

同作業部会は2002年7月の第1回から、2003年9月まで計6回開催されており、次の内容を骨子とする協定の作成が行われている。

- (イ) 情報共有センターを通じた海賊に関する情報共有体制と各国協力網の構築
- (ロ) 海上警備機関間の協力強化
- (ハ) キャパシティ・ビルディング(各国海上警備能力向上への協力)

なお、第6回作業部会では、シンガポール、マレーシア、韓国およびインドネシアが情報共有センターの誘致を希望し、次の会合でその設置場所を決定することとなっている。

(2) 海上保安庁による取組み

2000年4月、海上保安庁等の主催による「海賊対策国際会議」が、東京において開催され、アジア15ヶ国・26地域からの海上警備機関の代表者が参加した。同会議では、国際的な連携と協力の必要性、および今後の具体的な連携と協力手法などについて協議され、今後の取り組みおよび連携と協力の指針として、主に次の合意事項からなる「アジア海賊対策チャレンジ2000」が採択された。

- (イ) 各国海上警備機関間の相互協力および連携の推進と強化
- (ロ) 海賊情報の迅速な交換の実施

(八) 海賊行為に対する取り締まりの強化

(二) 被害船舶や被害者に対する支援

(ホ) 専門家会合の継続的な開催

① 海賊専門家会合

「アジア海賊対策チャレンジ2000」に基づき、関係各国の海上警備機関の連携と協力の更なる推進について協議するため開催されるものであり、2000年11月(マレーシア)、2002年3月(インドネシア)に引き続き、2003年3月にフィリピンで開催された。今会合では、各国・機関からの海賊発生状況、シージャック型海賊の検挙事例についての報告や、効果的な海賊対策の一つとして、特に各国の連携および協力の一層の強化、事件発生後の迅速、的確な情報交換の方法について協議された。

② 巡視船等の派遣

「アジア海賊対策チャレンジ2000」に基づき、各国との相互協力と連携強化を図る一環として、東南アジア周辺海域で多発している海賊への対応パ

トロールのため、巡視船や航空機を派遣している。

なお、その航海の途上において、当協会加盟船社が運航する船舶との間で、海賊に襲撃されたとの想定のもと、海賊情報伝達訓練を実施している。訓練実績は次のとおりである。

- i) 2001年7月31日 巡視船「ししま」と LNG 船(日本郵船運航)
- ii) 2001年11月2日 巡視船「みずほ」と VLCC(商船三井運航)
- iii) 2001年12月4日 巡視船「りゅうきゅう」と LNG 船(商船三井運航)
- iv) 2002年3月11日 巡視船「やしま」と LPG 船(川崎汽船運航)
- v) 2002年10月26日 巡視船「やしま」と VLCC(共栄タンカー運航)
- vi) 2003年7月18日 巡視船「やしま」と PCC(川崎汽船運航)

〔資料6 7〕

IMB(国際商業会議所の国際海事局)による2002年年次報告書の概要(1991年~2002年統計)

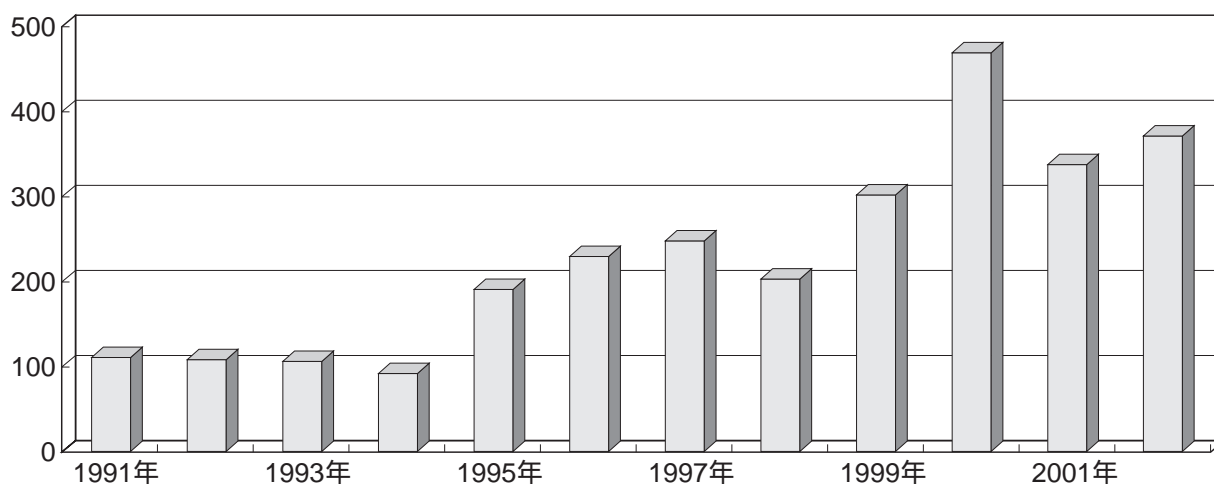
(イ) 発生件数の推移

前年比35件の増加である。(表1)

表1: 発生件数

年	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
発生件数	107	106	103	90	188	228	247	202	300	469	335	370

海賊発生件数の推移



6 海上安全対策

(ロ) 発生地域

東南アジア・極東地域が約46%を占めている。(表2)

表2：発生地域

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
東南アジア	88	63	16	38	71	124	92	89	161	242	153	153
極東	14	7	69	32	47	17	19	10	6	20	17	17
印度亜大陸		5	3	3	24	26	40	22	45	93	53	52
南北アメリカ			5	11	21	31	36	35	28	39	21	65
アフリカ			7	6	21	25	46	41	55	68	86	78
その他	5	31	3		4	5	14	5	5	7	5	5
年間計	107	106	103	90	188	228	247	202	300	469	335	370

(ハ) 襲撃時の船の状態

約半数(46%)が錨泊中に発生している。(表3)

表3：襲撃時の状況2002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	18(5)	69(14)	30(17)	0(0)
極東	0(0)	12(2)	2(1)	0(0)
印度亜大陸	5(1)	32(5)	8(1)	0(0)
アメリカ	20(1)	22(7)	11(4)	0(0)
アフリカ	12(0)	32(5)	8(21)	0(0)
その他	3(0)	1(0)	0(0)	1(0)
合計	58(7)	168(33)	59(44)	1(0)
総計	286(84)			

(ニ) 襲撃の種類の変移

ハイジャック件数は前年に比べ約1.6倍増。うち、マラッカ海峡9件、インドネシア7件、マレーシア3件とこれら3海域で全体の約3分の2を占めている。(表4)

表4：襲撃の種類

襲撃の種類	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
侵入未遂	4	18	33	22	27	36	18	25	46	143	83	71
発砲		6	16		9	6	24	11	12	8	14	13
侵入	101	80	36	54	129	180	174	145	227	307	219	257
ハイジャック	1	1	8	5	12	5	17	17	10	8	16	25
抑留				6	11		8	4	1	2	1	-
不明	1	1	10	3		1	6		4	1	2	4
合計	107	106	103	90	188	228	247	202	300	469	335	370

(ホ) 武装状況の変化

武装した海賊による事件は増加傾向にある。(表5)

表5：武装状況

武器	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
武器を持たず	59	55	28	46	97	117	1	2	1	3	3	0
銃の所持	1	18	29	17	39	32	71	48	54	51	73	68
ナイフを所持	3		7	13	9	23	31	40	85	132	105	136
その他の武器	42	29	2	6	34	54	24	18	24	40	39	49
不明		5	35	8	9	2	120	94	136	243	115	117
合計	107	106	103	90	188	228	247	202	300	469	335	370

(へ) 乗組員に対する暴行

行方不明者数が多くなっている。(表6)

表6：乗組員に対する暴行

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
人 質	33	18	6	11	320	193	419	244	402	202	210	191
脅 迫	3	9	1	8	59	56	119	68	21	72	45	55
暴 行	2	12	4		2	9	23	58	22	9	16	9
傷 害	4	16	3	10	3	9	31	37	24	99	39	38
殺 害		3			26	26	51	78	3	72	21	10
行 方 不 明									1	26		24
合 計	42	58	14	29	410	293	643	485	473	480	331	327

6・4 海上交通安全対策

6・4・1 海上ハイウェイネットワーク構想

海上保安庁は、船舶航行の安全性および海上輸送の効率性の向上を目標とする海上ハイウェイネットワークの構築に向けて、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、④海上インシデント・データバンクに関する調査研究(2001年度で終了)に2001年度から取り組んでいる。(船協海運年報2001、2002参照)

2002年度における各調査研究概要および2003年度における調査研究事項は以下のとおりである。

1. 新しい交通体系の構築に関する調査研究

前年度の基礎的な調査研究を踏まえ、関係者の意見・ニーズ等を調査するとともに、海上交通流シミュレーションが実施され、主として安全性からの定量的な評価が行われた。

(1) 航路体系に係る評価

湾口航路整備事業後に実現可能な航路体系のうち、南航船との交差海域および多くの運航実務者から危険と評価される中ノ瀬西側海域の航行環境の向上に寄与する準環流型航路体系(横浜航路方面へ向かう船舶の経路を中ノ瀬航路経由とする航路体系)が、安全性の面から判断して、相対的に望ましい航路体系であるとの結果が得られた。

(2) 航路内の速力・追い越し制限の見直しに係る評価
現状の制限速力12ノット、追い越される最大船型500総トンをそれぞれ15ノット、3,000総トンまで緩和

した場合においても、浦賀水道航路および中ノ瀬航路の航行環境は著しく損なわれることにはなり難いとの結果が得られた。

(3) 新たな交通体系の実現に当たっての運用面の検討
安全性と効率性の両面から、望ましい交通体系を実現するための検討課題が整理された。

2. 管制制御システムに関する調査研究

東京湾の船舶交通の安全性および効率性の向上に資する新たな交通管理手法について検討が行われた。

(1) 新たな交通管理手法の方向性と評価手法の検討

2001年度調査における海事関係者のニーズと、2002年度に実施した港湾管理者のニーズ調査の結果等を踏まえ、東京湾の船舶交通の安全性・効率性向上に資する新たな交通管理手法についてのコンセプト等について検討が行われた。

(2) 新たな交通管理手法の評価

上記(1)で検討された交通管理手法のうち、交通流の効率化に資するものについて、ネットワークシミュレーションを実施し、実施したシミュレーションケース毎に、安全性・効率性の評価を行うとともに、定性的な評価及び各種既往データ解析による評価が行われた。

(3) 新たな管制制御システムの提案

効率的な管制モデルおよび自動識別装置(AIS)や港湾EDI(電子データにおける文書のやり取り)を活用した新たな交通管理手法を有効的に機能させるべく十分な検討を行い、新たな管制制御システムを構築することにより、船舶航行の安全性と効率性を向上させる事が可能であるという結果が得られた。

3. リスク・アセスメントに関する調査研究

前年度に引き続き、東京湾をモデルケースとしVLCCからの原油流出事故におけるリスク・アセスメントについて調査研究が行われ、所期の目的である大規模海難時における被害予測に係わる影響評価のための手法の具体化が行われた。

(1) 大規模海難による社会経済的影響の定性および定量評価方法の検討

VLCCからの原油流出事故が東京湾で発生した場合、その地勢的・経済的特性から、その影響程度が大きくなるものとして、沿岸住民、漁業者、水上輸送活動、航空輸送活動、ガス・電気の生産活動、観光・レジャー活動の6項目について、影響程度および影響評価方法が検討された。

(2) 大規模海難による社会経済的影響の定量評価方法の試行

前年度、事故発生蓋然性の高さを重視して選定したケース「中ノ瀬北、秋、衝突」について、上記(1)の影響評価項目の定量分析を実施するとともに、環境・レジャー活動に係る影響が大きい二つのケース「第二海堡、夏、衝突」、および「中ノ瀬西、夏、座礁」についても定量分析を実施した結果、それぞれのケースの損害額は、約296億円、約359億円、約149億円という試算結果が得られた。

なお、各ケースの試算はあくまで事故発生蓋然性、前提条件等が異なる中でシナリオに基づいて評価を実施したものであり、単純に発生場所・損害額の関係等でケース間の比較評価を行なうことは適当でないことや、シナリオ想定外の事故の場合にあっては、損害額に大きな幅があること等に留意する必要があるとされた。

(3) 既存の安全・防災対策のレビュー（進路警戒船および消防設備船）

海上交通安全法の規定に基づく進路警戒船と消防設備船の役割と配備基準等のレビューを行い、配備基準の妥当性が確認された。

(4) 自然環境影響の評価

大規模海難による自然環境への影響の重要性に鑑み、最新の自然環境影響の評価手法が調査された。

4. 2003年度における調査研究内容

準環流型航路体系の導入や速力制限・追越し制限の緩和等を中心に、海上輸送の効率性等、操船者の主観的判断も踏まえた航法、および運用面での安全性の検

証を行って総合評価し、安全性と効率性を両立させた新たな交通体系を提案するとともに、2004年度運用開始予定の東京湾海上交通センターにおけるAISを活用した航行管制のあり方について検討が行われる予定である。

なお、具体的な調査検討事項は次のとおり。

- ① 航路体系等の安全性・効率性の検討
- ② 航路体系等の操船面での安全性の検証
- ③ 望ましい航路体系の導入による安全対策や施策の検討
- ④ 望ましい交通体系の提案
- ⑤ AIS導入後の東京湾海上交通センターにおける航行管制、および情報提供業務のあり方に係る検討

6.4.2 こませ網漁業安全対策

瀬戸内海備讃瀬戸海域において、例年、「こませ網」盛漁期に海上交通安全法に基づき航路内を航行する船舶が、操業漁船による航路閉塞のため航路外航行を余儀なくされ、衝突、座州、座礁の危険に晒されていることから、当協会は関係海事団体（日本船長協会、日本パイロット協会、日本旅客船協会、全日本海員組合、日本内航海運組合総連合会）と協力して、同海域の航行安全対策について検討を行っている。

1. 2003年における航行実態

こませ網漁業による巨大船の避航状況に関する海上保安庁調査結果では、2003年の航路閉塞回数（可航幅300m未満）は532回（前年460回）、巨大船の避航回数は108回（前年94回）である。なお、2001年～2003年の調査期間が他年と異なることから、巨大船の通航隻数に対する避航回数の割合をみると、過去20年間における通航隻数は減少傾向にあるにもかかわらず、むしろ最近3ヵ年でその割合は漸増しており、当該海域における海難事故の潜在的危険性は一向に改善されていない状況が窺える。

2. 2003年の安全対策への取り組み

2003年2月、当協会および関係海事団体は、海上保安庁、水産庁、香川県、岡山県に陳情し、大型船の航行安全の確保のため、航路内可航幅300mの確保、保安庁船艇による監視と航行指導の徹底、情報の早期伝達、海上交通センターのレーダー局の整備推進等を求めた。

現地においては、瀬戸内海海上安全協会が設置した

備讃瀬戸海上安全調査委員会が定期的開催され、漁業従事者を交えた話し合いがなされた。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。なお、備讃マーチスからは、無線電話、ファックス、テレホンサービス、インターネットにより漁業状況の情報提供が行われている。

3. 2003年における航行安全対策の実績

内海水先人会策定による航行安全対策の実績は次のとおりとなっている。なお、2003年は、例年なら漁業が終了する時期に再び漁獲量が多くなったため、こませ網漁業期間中の航行安全対策のうち、進路警戒船の自主配備については約2週間延長された。

【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】

- ① 進路警戒船の自主配備(海交法の定めるものを除く巨大船)
(2003年2月13日～同6月2日の110日間、うち漁日19日間と準休漁日6日間)
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 56隻(総数184隻)
2001年度44隻、2002年度 49隻
東航船 67隻(総数163隻)
2001年度53隻、2002年度 66隻
計 123隻(総数347隻)
2001年度97隻、2002年度115隻

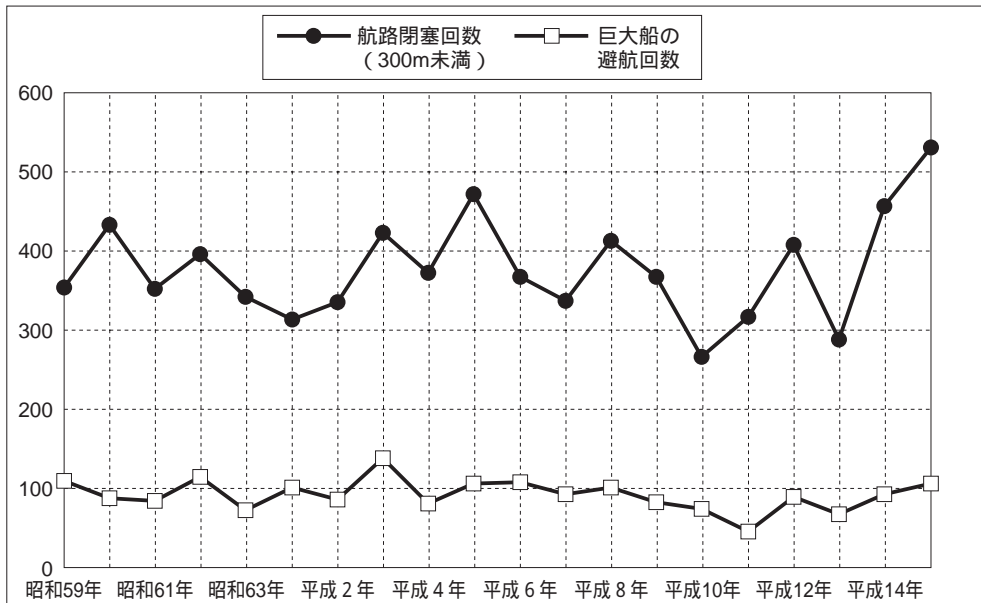
- ② 標識船、曳船配備
(2003年2月13日～同5月19日の96日間、以下同じ)
配備隻数24隻(水島向け18隻、福山向け6隻)
2001年度25隻、2002年度17隻
- ③ 深喫水船および大型危険物積載船の運航調整実績
該当日12日間で運航調整を実施した船舶はなかった。(ただし、調整日に対象船舶18隻が航行した)
- ④ 各港からの出港時間調整を要した船舶の隻数
水島港13隻、坂出港5隻、合計18隻
- ⑤ 来島海峡を経由して西航した巨大船
42隻(当初からの計画で来島海峡を通過した巨大船)
- ⑥ こませ網に関連して発生した事故 0件

【資料6 8】こませ網漁業による巨大船の避航状況

(3月～9月)

	航路閉塞回数 (300m未満)	巨大船の避航回数	巨大船の通航隻数		事故発生件数	通航隻数に占める 避航回数の割合
			3月～8月	1日平均		
昭和59年	353	110	2,610	14.2	1	4.2%
昭和60年	433	88	2,489	13.5	0	3.5%
昭和61年	352	87	2,307	12.5	2	3.8%
昭和62年	396	115	2,351	12.8	2	4.9%
昭和63年	341	77	2,381	12.9	3	3.2%
平成元年	316	104	2,300	12.5	3	4.5%
平成2年	336	88	2,299	12.5	3	3.8%
平成3年	423	137	2,450	13.3	2	5.6%
平成4年	373	85	2,315	12.6	4(1)	3.7%
平成5年	471	109	2,297	12.5	12(4)	4.7%
平成6年	369	111	2,260	12.3	2	4.9%
平成7年	337	95	2,322	12.6	2(1)	4.1%
平成8年	411	102	2,121	11.5	6(1)	4.8%
平成9年	367	83	2,109	11.5	1	3.9%
平成10年	269	76	1,987	10.8	10(2)	3.8%
平成11年	318	48	1,859	10.1	1(1)	2.6%
平成12年	409	93	1,818	9.9	4	5.1%
平成13年	289	71	1,943	10.1	5	3.7%
平成14年	460	94	2,002	10.6	8(1)	4.7%
平成15年	532	108	2,105	10.5	5	5.1%
平均	378	94.1	2,216	12.0	38(0.6)	4.2%

(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。
調査期間は、3月1日～8月31日(ただし、H13年2月21日～、H14年は2月25日、H15年は2月13日～)
()内は巨大船に係る事故。事故件数には、船舶衝突のほか、魚網切断を含む。



6・4・3 液化ガス運搬船の夜間航行制限の緩和について

海上交通安全法第23条の規定では、海上保安庁長官は船舶交通の危険を防止するため、巨大船等の運航に関し、航路入航予定時刻の変更や進路警戒船の配備等必要な事項を指示することができることとされている。また、この長官権限は、同施行規則第32条により海上交通センター所長等へ委任されている。

これに基づき、保警指第128号(昭和50年12月2日)で、巨大船等の航路通航時間帯の基準が次のとおり規定されていた。

一方、浦賀水道航路および伊良湖水道航路における上記通航時間帯の規制により、特に液化ガスタンカーは、別途規制のある離着岸時間との兼ね合いから、航路入航時間調整のために湾口付近でのドリフティングや港内における錨泊を余儀なくされ、付近船舶の安全航行のみならず、効率的な運航にも影響が生じていた。このような状況を考慮し、当協会では、上記規定が実

施されて以来約30年が経過しており、この間、海上交通の実態の変化、航行支援システムの充実強化、船舶性能の向上や航海機器類の近代化等、船舶交通を取り巻く航行環境は大きく変化していることを踏まえ、浦賀水道航路および伊良湖水道航路における液化ガスタンカーの上記規制の緩和を要望していた。

これを受けて、日本海難防止協会は、当協会はじめ関係官庁・団体および漁業関係者を含めた「東京湾における液化ガスタンカーの夜間航行に係る検討委員会」および「伊勢湾における液化ガスタンカーの夜間航行に係る検討委員会」を2002年10月に設置し、本規制緩和の可能性について検討を行ってきた。その結果、2003年3月に、一定の安全対策が適切に実施されれば、東京湾および伊勢湾における総トン数2万5千トン以上の液化ガスタンカーの夜間航行は可能であるとの結論に至った。

上記委員会での結論を受けて、海上保安庁は、積載している危険物が液化ガスである総トン数2万5千トン以上の船舶の、浦賀水道航路および伊良湖水道航路

航 路	対 象 船 舶	通航時間帯の基準
浦賀水道航路	危険物積載船で総トン数5万トン(積載している危険物が液化ガスである場合に合っては、総トン数2万5千トン)以上の船舶	日出1時間前から日没までの間に航路に入ること
伊良湖水道	同 上	日出1時間前から日没までの間に航路を航行すること
備讃瀬戸東、宇高東、宇高西、備讃瀬戸北、備讃瀬戸南および水島の各航路	巨大船	昼間に航路を航行すること
来島海峡航路	巨大船	昼間の憩流時または弱順調流時に中水道を航行すること
その他の航路	特に運用基準なし	

航 路	対 象 船 舶	通 航 時 間 帯 の 基 準
浦賀水道航路	危険物積載船で総トン数5万トン（積載している危険物が液化ガスである場合に合っ ては、総トン数2万5千トン）以上の船舶	日出1時間前から日没までの間に航路に入ること。 ただし、積載している危険物が液化ガスである総トン数2万5千トン以上の船舶 は、進路警戒船および消防設備船をそれぞれ（巨大船でない場合にあって消防設 備船のみ）配備するとともに、進路警戒船または消防設備船に暗視双眼鏡等を搭 載することにより、北航船は日没時から05時（日出が06時以前の場合は日出1時 間前）まで、南航船は20時から日出1時間前までの間においても航路に入ること ができる。
伊良湖水道	同 上	日出1時間前から日没までの間に航路を航行すること。 ただし、積載している危険物が液化ガスである総トン数2万5千トン以上の船舶 は、進路警戒船または消防設備船に暗視双眼鏡等を搭載することにより、19時（日 没時刻が19時以降の場合は日没時）から03時までの間においても航路に入ること ができる。

の通航時間帯について、必要な安全対策を講じることにより、夜間の一定の時間帯について通航を可能とする規制緩和を実施することとし、保交安第33号（平成15年6月23日）で、2003年7月1日から、上記の基準による運用が開始されることとなった。

6・4・4 海上交通法規等の改正

1. IMO 強制船舶通報制度の新設

2002年12月に開催された国際海事機関（IMO）の第76回海上安全委員会（MSC76）において、以下の強制船舶通報制度の新設が採択された。

(1) フィンランド湾

① 適用海域等

国 名：エストニア、フィンランド、ロシア

海 域：フィンランド湾

発効日時：2004年7月1日0000世界時

② 対象船舶

総トン数300トン以上の船舶

(2) アドリア海

① 適用海域等

国 名：イタリア、ユーゴスラビア、クロアチア、スロベニア

海 域：アドリア海

発効日時：2003年7月1日0000世界時

② 対象船舶

イ）総トン数150トン以上の全ての油送船

ロ）ばら積または容器により危険物または汚染物質を積荷として積載している総トン数300トン以上の全ての船舶

2. SOLAS 第 章の改正

2002年5月に開催された国際海事機関（IMO）の第75回海上安全委員会（MSC75）において、SOLAS 第 章第21規則「国際信号書」の表題が、「国際信号書および国際航空および海上捜索救助（IAMSAR）マニュアル」に改められ、全ての船舶は「国際航空および IAMSAR マニュアル第Ⅲ巻」の最新版を備えることとする改正条約が採択され、2004年1月1日からの発効予定となっている。

6・5 船舶の安全運航対策

6・5・1 航海データ記録装置（VDR）の現存貨物船への搭載について

1. 経緯

2000年12月に開催された IMO 第73回海上安全委員会（MSC73）において、現存貨物船へ航海記録装置（VDR：Voyage Data Recorders）を搭載することについて、航行安全小委員会（NAV）でフィージビリティスタディー（FS）を行い、2004年1月1日までに結論を出すこととされた。（船協海運年報2002参照）

（注1） SOLAS 第 章第20規則では、全ての旅客船および2002年7月1日以降に建造される3,000総トン以上の船舶（旅客船を除く）にはVDRの搭載が義務付けられている。

（注2） 欧州連合（EU）は、欧州地域に入港する2万総トン以上の貨物船については2007年1月1日以降、3千総トン以上2万総トン未満の貨物船については2008年1月1日以降、VDRの搭載を義務付けている。

2. 航行安全小委員会における審議結果

2003年7月に開催された IMO 第49回航行安全小委員会（NAV49）において、現存船へのVDR搭載に関するFSが審議された。その結果、以下が指摘されるとともに、規則改正案、性能基準案がそれぞれとりまとめら

れ、2004年5月に開催予定のIMO第78回海上安全委員会(MSC78)に報告されることとなった。

(1) FSによる指摘事項

- ① 記録されるデータの種類を限定する必要がある。
- ② コスト低減のため保護カプセルを簡素化する必要がある。
- ③ 簡易型VDRの性能基準と搭載要件はさらなる検討が必要である。

(注1) なお、FS結果では、「調査当時のFull規格VDRの設置費用はUSD91,500(約1千万円)であったが、最近市場では約30%から50%の価格低下が起きており、簡易型VDRには更なる価格の低減が見込まれる」としている。

(2) SOLAS第V章第20規則改正案

国際航海に従事する現存貨物船は、以下の期日までにVDR(簡易型とすることもできる)を搭載すること。

- ① 2002年7月1日より前に建造された2万総トン以上の貨物船は2007年1月1日
- ② 2002年7月1日より前に建造された3千総トン以上2万総トン未満の貨物船は2008年1月1日
- ③ 上記施行日から2年以内に廃船する船舶には適用を除外することができる

(3) 簡易型VDR性能基準案

- ① 記録メディアは固定型又は浮揚型の保護カプセルに収められること。
- ② 浮揚型保護カプセルは非常用位置指示無線標識(EPIRB: Emergency Position Indicating Radar Beacon)の性能要件に適合すること。
- ③ レーダ情報が記録できない場合には、自動識別装置(AIS: Automatic Identification System)情報を記録すること。
- ④ 国際デジタルインターフェイス規格に適合しないデータは記録することを要しない。

6・5・2 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寄港国による監督(PSC: Port State Control)が必要であるとして、多くの国でPSC実施体制が整備されている。また、その実効性を高めるため、それぞれの地域において締結されたPSCに関する覚書(MOU: Memorandum of Understanding on Port State Control)のもと各国協調したPSC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、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。

パリMOU、東京MOUおよび米国海岸ガード(USCG)の2002年における活動の概要は以下のとおりである。

1. 2002年におけるパリMOUの活動の概要

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(パリMOU)は、2003年7月現在19ヶ国(ベルギー、カナダ、クロアチア、デンマーク、フィンランド、フランス、ドイツ、ギリシャ、アイスランド、アイルランド、イタリア、オランダ、ノルウェー、ポーランド、ポルトガル、ロシア、スペイン、スウェーデン、英国)が加盟している。

(1) エリカ号事故を契機とした安全強化策(エリカパッケージ1)に係るEU指令の改正(2003年7月22日発効)に従い、パリMOUは、高リスク船を絞り込むため以下の規則を導入した。なお、同MOUでは、優良な船舶に対し、PSCの頻度を少なくするなどの優遇措置を与える制度を検討中である。

- ① ブラックリストに掲載された船舶で、3年間に2回以上拘留された場合、MOU加盟国港湾への入港を拒否する。
- ② 一定の船齢を超えた油タンカー、ケミカルタンカー、ガス船、バルクキャリア等で、前回の拡大検査(expanded inspection: バルクキャリアについては貨物倉の内検が含まれる)から1年を経過した船舶は、同検査の受検が強制される。
- ③ 一定の基準(Target Factor)に従って積算した点数が50点以上となる船舶は、パリMOU域内において前回受けたPSCより1ヶ月経過後、再度PSCを受けることとなる。

(2) 2002年は、前年比165隻増の11,823隻の船舶に対して19,766件(前年比5.8%増)の検査が実施された。拘留された船舶は2年続けて減少し1,577隻、検査件数に対する拘留率は7.98%となった。1995年にピーク(11.21%)を記録したが、緩やかに減少している。船種別拘留数を見ると、例年同様、一般乾貨物船およびばら積み船が全体の8割を占めたが、両船種とも拘留率は減少傾向にある(一般乾貨物船12.85%(2000年) 11.77%(2001年) 10.96%(2002年)、ばら積み船9.26%(同) 8.67%(同) 6.73%(同))。また、拘留された船舶1,577隻のうち、船級協会の責

任によると考えられるものが312隻(20%)あり、そのうちの297隻(78%)はブラックリスト掲載国を旗国とする船舶であった。

- (3) 過去3年間の拘留状況から旗国のパフォーマンスを評価するブラック/グレイ/ホワイトリストを掲載した。ワースト4はアルバニア、ボリビア、サントメ・プリンシペ、トンガであり、パナマも引き続きブラックリストに掲載された。日本のほかシンガポール、中国、リベリア等は昨年に続きホワイトリストに掲載、イタリア、オランダ、米国はグレイリストよりランクアップしたが、ポーランド、オーストリア等はホワイトリストから落ちた。
- (4) 指摘された欠陥の数は前年比0.5%増の69,079件となり、例年同様、救命、防火設備など安全に係るものが全体のほぼ5割を占めた。船齢15年以上の船舶では、26,818件の欠陥が指摘されており、5年未満の船舶の1,414件と比較し19倍にのぼった。
- (5) 2002年には、同年7月に適用が拡大されたISMコードの適合に関して集中検査キャンペーンが7~9月の間実施された。タンカー、ガス船等は1998年よりISMコードが適用されており、証書類についてはこの4年間に改善されてきたようだが、乗組員による実際の操作等については改善の余地が残されているとしている。

また、同年2月よりSTCW条約95年改正が発効し、この適用に関して2~4月の間集中検査キャンペーンが実施された。これに続き、2003年には旅客船の運用面に関して、2004年には居住および作業環境に関して集中検査を実施する予定としている。

2. 2002年における東京MOUの活動の概要

アジア・太平洋地域におけるPSCに関し、1993年に18ヶ国が署名、このうち11ヶ国が加盟した覚書(東京MOU)は、その後加盟国を増やし、2002年6月に新たにチリが加わり、現在18ヶ国(豪州、カナダ、チリ、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、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いる。当協会は、研修カリキュラム中の実船における実習について協力している。

- (1) 総検査件数は前年比12.7%増の19,588件(域内航行船舶総数に対する検査率は78%)、このうち欠陥が発見された船舶は13,760隻。
- (2) 拘留された船舶は前年比3.1%減(-42隻)の1,307隻と減少し、総検査件数に対する拘留率は6.67%となった。船種別に見ると、一般貨物船の拘留率(12.84%)は平均を大きく上回っている。
- (3) 指摘された欠陥数は前年比8.1%増の75,210件、救命・防火設備等安全に係るもので全体の45%を占める。
- (4) 2000~2002年の拘留実績等から、パリMOU同様、ブラック/グレイ/ホワイトリストを作成した。日本、パナマ、リベリアなどはホワイトリストに掲載されている。
- (5) 2002年2~4月の間にSTCW条約95年改正に関し、同7~9月の間にISMコードの適用に関する集中検査キャンペーンが、パリMOUと協調し実施された。2003年には9~11月の間ばら積み船の安全に関する集中検査キャンペーンを実施している。

3. 2002年におけるUSCGの活動の概要

米国は1994年よりPSCの強化策として、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、重点的に臨検を実施すべき船舶を識別している。

- (1) 米国に寄港した船舶は7,106隻、総検査件数は昨年より微減の10,518件。拘留された船舶は179隻、寄港船舶数に対する拘留率は2.2%から2.5%となり、1997年(547隻、7.12%)より年々減少してきたが、微増となった。なお、パナマ籍船が寄港船舶の23%、拘留船舶の16%を占める。
- (2) 拘留された船舶において指摘された欠陥は、救命、防火に関する設備および訓練に係るものが32%、安全一般に係るものが14%、ISMコードに係るものが15%を占めた。
- (3) 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ためQualship21という制度が新たに導入された。これは3年間の拘留率が1%未満などの条件を満足した国を旗国とする船舶に与えられるもので、現在、12カ国、約400隻の船舶にその資格が与えられている。
- (4) PSCを効率的・重点的に実施するため、船舶に検査の優先順位を付けているが、その評価項目に、旗国、船級、運航会社のほか2002年より用船者が加え

られた。これらは入港96時間前の事前通報において報告される。拘留船に係る用船者リストはUSCGホームページ(www.uscg.mil/hq/g-m/psc/psc.htm)に掲載されている。

6・5・3 衛星通信サービスの動向

1. インマルサットAサービスの運用停止

2002年12月、国際移動通信衛星機構(インマルサット)は、インマルサットAサービスを2008年以降停止する旨、国際海事機関(IMO)海上安全委員会へ文書を提出した。審議の結果、IMOは、当該情報を締約国へ提供すべきとして、2003年6月19日付にて回章文書を発出した。

Aサービスはインマルサット衛星による最初の通信サービスとして1982年に導入されたアナログ方式のサービスであり、現在主流となっているデジタル方式に比べ周波数利用効率等が悪い。インマルサットはより高速のデータ通信を可能とする新たな通信方式への移行を計画しており、また、国際電気通信連合(ITU)も周波数利用のさらなる効率化を促し、Aサービスのみで使用している3つの国番号(海域番号)を2009年までにITUへ返上するよう求めている。

インマルサットは、A設備搭載船舶数が大きく減少していることや、実行までに5年間の期間が与えられていることから、影響は少ないとしているが、当協会

が会員会社へ調査したところ、2002年9月末現在の所有船816隻中、A設備搭載船は432隻あり、5年後の2007年末においてもA設備を使用していると予想される船舶数は224隻(27%)との結果となった。当協会はAサービス停止の船主への影響は大きいとして、わが国政府のほかICSへ対応を働きかけたが、特に同調する国はなかった。

2. 日本籍船におけるイリジウム衛星携帯電話の使用

イリジウム衛星携帯電話サービスは、米国Iridium社により1998年にスタートしたが、1999年8月には破産し、2000年3月に終了した。その後、米国Iridium Satellite社が衛星等の設備を買収し、2001年4月サービスが再開された。日本国内においては、日本イリジウム社がイリジウム衛星携帯電話端末の日本における包括免許人となってサービスが提供されていたが、サービス終了に伴い同社が事業を廃止し、サービス再開後も免許人となる事業者が現れず、日本籍船を含め日本における同端末の使用は認められていない。

当協会は、テロや海賊事件発生時など船舶における緊急時の通信手段として同端末の利用が有用であることなどから、総務省に対し規制緩和を働きかけた結果、2002年11月、国際航海に従事する船舶において、遭難通信、緊急通信、安全通信、非常通信および航行の安全に関する通信に限り使用が認められることとなった。

6・6 貨物の積付けおよび安全輸送

6・6・1 危険物の運送

1. 部分的風雨密ハッチカバーを有するコンテナ船における危険物の積載・隔離要件の検討

部分的風雨密ハッチカバーコンテナ船に適用する防火要件、危険物の隔離要件は、IMOの復原性・満載喫水線・漁船安全小委員会(FLS)、防火小委員会(FP)および危険物・固体貨物・コンテナ小委員会(DSC)でそれぞれ継続的に審議されてきた。(船協海運年報2001、2002参照)

日本は、部分的風雨密ハッチカバーコンテナ船に適用する新たな危険物の隔離要件を2001年7月に開催されたDSC6に提案したが、防火要件も検討される必要があることから、2003年2月に開催されたFP47で細部が検討された。

DSC6、FP47での検討の結果、ハッチ間の隙間に起因する危険物の漏えい事故などを防止でき、かつ危険物の積付けスペースが最大限確保できる内容のMSC Circularが策定され、2003年5月に開催された第77回海上安全委員会(MSC77)で承認された。

2. 国際海上危険物規則の見直し

2003年9月のDSC8では、国際海上危険物規則(IMDGコード)の第32回の見直し案が審議された。今回の見直し案では、同コードに海上保安の要件を導入すること、および海洋汚染物質の判定基準の導入などが中心に審議された。

その結果、海上保安の要件の導入は、SOLAS条約第XI-2章ISPSコードが2004年7月より強制適用されることから、それらを引用することとされた。

また、海洋汚染物質の判定基準の導入に関しては、判定の基準となる「化学物質の分類に関する国際調和*」で策定された環境有害物質の判定基準がIMDGコードの海洋汚染物質の全てをカバーしていないことから、今後も継続的にDSCで検討されることとなった。

*化学物質の分類に関する国際調和

労働者、消費者、輸送関係者、救急対応者のために、化学物質の有害性を分類し情報提供をするための共通の統一されたシステム

6・6・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コード)の全面見直し

IMOは、ばら積み貨物の取り扱いに関する一般的注意事項、各貨物の性質や運送上の注意事項を規定した「固体ばら積み貨物の安全実施規則(BCコード: Code of Safe Practice of Solid Bulk Cargoes)」を発行している。DSCでは、同規則が使用しづらいため、記載内容などの全面的な見直しを継続的に行ってきた。(船協海運年報2002 P.148参照)

2003年5月に開催されたMSC77では、バルクキャリアの安全性を高めるため同規則の強制化が提案され、2003年9月のDSC8にて同規則の見直しと同時に強制化が審議された。同規則の強制化は、バルクキャリアの安全性向上に繋がる部分と、安全性向上に無関係な部分を明確に区分する必要がある、今後さらにDSCで審議されることとなった。また、各物質の記載内容の見直しについては2004年までに最終化されることとなった。

6・6・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、「危険化学品のばら積運送のための船舶の構造及び設備に関する国際規則(IBCコード: The International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk)」で定められた有害液体物質の毒性に応じた汚染分類別に、有害液体物質の排出要件などが規定されている。

(1) 有害液体物質の毒性再評価と汚染分類方法の見直し

国連の海洋汚染専門家会議(GESAMP*)は有害液体物質の毒性の再評価を継続的に行っており、2003

年7月にIBCコードの17章および18章に示される約660種類の物質の再評価を終了した。

また、GESAMPの毒性の再評価と平行して、ばら積み液体・ガス小委員会(BLG)では、有害液体物質の汚染分類を現行の5分類方式(A/B/C/D類および「無害」)から、3分類方式(X/Y/Z類)へ見直すことが検討されてきた。

2002年6月のBLG7では、日本、米国など5分類方式を主張する国と、オランダなど3分類方式を主張する欧州諸国の間で意見が対立したため、最終的な分類方法は2003年7月のBLGの親委員会であるMEPC49で審議されることとなった。

(2) MEPC49での審議の状況

MEPC49での汚染分類見直しの審議は、議長の指示により「無害」の区分の存続を求める諸国と、「無害」の区分を不用とする諸国の双方の意見を反映した新たな妥協案を作成する方向で行われた。

その結果、日本、米国、東南アジア諸国の意見を反映し、現行の「無害」に区分される物質の一部を新たな区分に移行すること、および欧州諸国の意見を反映し一部の「無害」物質の排出を沿岸から12海里以上離れた海域で行うこととし、現行の「A」類を「X」類に、「B、C」類を「Y」類に、「D」類及び「無害」類の一部を「Z」類とし、残りの「無害」物質を新たな区分「Other Substances(OS)」とする〔表1〕に示す新たな妥協案で合意に至った。

「無害」物質の大半が「Z」類に区分されることにより、内航ケミカルタンカーの揚荷後のタンク洗浄水を、陸上の受け入れ施設へ陸揚げすること、あるいは陸岸から12海里離れて排出することが要求されることとなる。

MEPC49で合意された新たな汚染分類は2004年3月のMEPC51で承認され、見直し案を反映したMARPOL附属書IIが2007年に発効する予定である。

(3) 有害液体物質の輸送に要求される船型要件

有害液体物質を輸送する船舶には、汚染分類をもとに船舶の構造を定めた「船型要件」が要求される。汚染分類の見直しが終了したことに伴い、船型要件の見直しの最終化が図られた。再評価後の毒性が現在の毒性より高いと判断された場合、その物質を輸送する船舶の船型要件も格上げされることとなる。MEPC49では毒性再評価の結果、現在船型要件が課せられていない植物油の輸送にも船型要件が課せられる方針が示された。これにより、現行の一般貨物船

6 海上安全対策

の貨物油倉、およびパーセルタンカーによる植物油の輸送が不可能となるおそれがあり、今後さらにMEPCで検討されることとなった。

【表 1】 新たな汚染分類

現行5分類	A	B	C	D	無害
新たな汚染分類	X	Y	Z	OS	

* 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が構成される。

6・6・4 コンテナ検査のためのガイダンスの策定

海上貨物輸送に使用されるコンテナは、貨物を安全に輸送できるように収納することが出来る最大の重量が決められている。コンテナ所有者である船会社、コンテナリース会社はCSC条約*の規定に従いコンテナの構造の検査等を実施することが要求されているが、同条約では強度部材の基準は明記されておらず、検査は国際海運会議所(ICS)などが作成した基準を流用して行われている。

2002年9月のDSC7ではコンテナの安全性を検査するためのPSC(ポートステートコントロール)のために統一したコンテナ検査のガイダンスの策定が決定さ

れ、作業部会での検討が開始された。

2003年9月のDSC8では、作業部会が策定したガイダンス案が紹介されたが、内容が複雑であるという意見が主流を占めた。そのため内容が簡潔である国際標準化協会(ISO: International Organization for Standardization)が提案した欠損の基準、および英国が提案したガイダンスの概要を融合する形で<表1>に示すような強度部材の欠損値が盛り込まれたガイダンス案が策定された。

策定されたガイダンス案は、2004年10月に開催されるDSC9で最終化が図られ、その後開催されるMSCで承認され発効することとなる。

【表 1】 コンテナ検査基準の一例

部 材 名	危険と判断される基準
Top Side Rail	部分的な凹みが60mm以上 又は部分的な割れ目の大きさが45mm以上の場合
Bottom Side Rail	部分的な凹みが100mm以上 又は部分的な割れ目の大きさが75mm以上の場合
Header	部分的な凹みが80mm以上 又は亀裂がある場合にはその大きさが80mm以上の場合
Corner Posts	部分的な凹みが50mm以上 又は亀裂がある場合にはその大きさが50mm以上の場合
Locking Rods	施錠用ロッドに1つ以上の損傷がある場合

* CSC条約 (Convention on Safe Containers)

国際海上コンテナの安全な取扱い・輸送を目的とし、コンテナの構造や製造の際に必要な要件の整備、メンテナンス義務、各国政府の安全承認書の貼付などについて規定している国際条約。

6・7 船舶の建造および保船、機関管理対策

6・7・1 バルクキャリアの安全

1. IMOにおける審議経過

(1) 第76回海上安全委員会(MSC76)の審議(2002年12月2日-12月13日)

バルクキャリアの安全問題については、2002年3月に国際船級協会連合(IACS)がハッチカバーの強化をはじめとする8項目に亘る安全強化策を打ち出したほか、国際海事機関(IMO)においても緊急課題として多岐に亘る強化策が提案された。

MSC76における審議の結果、バルクキャリアの二重船側化、一区画浸水にも耐えられる構造などが今後の新造船に求められるほか、現存船には代替策として隔倉積みの禁止や高比重貨物の積載制限などの安全強化策が早急に検討されることとなった。

① 背景

2002年12月2日からロンドンのIMO本部で開催されたMSC76では、バルクキャリアの安全問題について、条約改正による早急な安全強化策の確立が求められているとして、条約改正の方向性を見出すことが課題とされた。

英国は1980年に沈没した「ダービシャー号」事件に関連して、高等裁判所から勧告されている抜本的な安全対策をIMOレベルで実現するため、技術的には必ずしも合理的とはいえない自国提案への支持を各国に要請した。

今回の会合の直前、2002年11月19日に、パハマ籍タンカー「プレスティージ号」がスペイン北西岸で沈没する事故が発生し、積荷の重油による深刻な海洋汚染を招いた結果、EUが中心となってシン

グルハルトタンカー規制の強化を呼びかけるなど船舶の安全に対する社会的関心が高まり、「ブレストージ号」の事故が MSC に波紋を投げ掛ける結果となった。

わが国は、終始一貫して技術的に合理的なルール作りを目指しており、技術的根拠に乏しい提案には反対する方針で臨んでいるが、技術的専門性を有しない国の代表は、国内での検討を経ていないため技術的背景の理解が困難で、政治的判断を優先する傾向が強く、今回は特にその傾向が顕著であった。

② 審議の様相

バルクキャリアの安全強化策は、事故による被害の程度（犠牲者数）や、安全対策の費用対効果等を、総合的安全性評価（FSA；Formal Safety Assessment）に基づき評価することとされており、IACS や、国際共同グループ（英国を中心とする）及びわが国などが3年前から取り組みを開始し、その結果をIMOに提出した。

国際共同グループのFSAについて、英国が結果を恣意的に導いているなどの問題が取り纏めの段階でグループ内から指摘されたため、国内で早急に安全強化策を構築する必要のあった英国海事局は、以下の項目を重要課題とする提案を提出し、MSC議長を英国が務めている立場を活かして実現を図った。

- (イ) 新造船に対する二重船側、及びいずれの一区画浸水にも耐える水密隔壁の強制化
- (ロ) 現存船に対するいずれの一区画浸水にも耐える水密隔壁の強制化、または高比重貨物の積載制限
- (ハ) 新造船・現存船を問わず、ハッチカバーの強化、及びハッチカバー固定メカニズムの見直し
- (ニ) 自由降下式救命艇を現存船、新造船のすべてに強制化
- (ホ) 浸水時の早期退船に関するMSCサーキュラーの作成
- (ヘ) バルクキャリアに乗り組む者の専門知識

この提案は、バルクキャリアの沈没事故が多く発生し、その犠牲になる乗組員の数が多いことから、浸水の防止、浸水しても沈没まで至りにくい構造、及び沈没までに乗組員が退船できる設備を求めるものである。

わが国は、構造強度に関する海難事故は船齢の

高い船に多く、メンテナンスおよび検査の不備が原因であり、浸水防止を基本としたルール改正であるべきことを主張した。しかしながら、安全強化策の費用対効果が合理的で多くの国が支持する提案については、新基準を新造船のみに適用する“grandfather clause”の原則が尊重されれば柔軟に対応した。

③ 審議の結果

バルクキャリアの安全強化策として、新造船および現存船のすべての貨物倉への浸水警報装置の強制化（2005年以降最初の間／定期検査まで）、船首部区画の排水設備の強制化（2004年7月以降の新造船）および貨物区域への検査のための交通路設置の強制化（2005年以降の新造船）について、SOLAS条約の改正を採択したほか、以下の安全強化策が引き続き検討されることになった。

- (イ) 二重船側構造と一区画浸水に耐え得る水密隔壁の強制化。（2006年以降の新造船）
- (ロ) 前②項(ロ)の要件に代えて満載状態での隔倉積みの禁止、及び高比重貨物の積載制限（現存船）
- (ハ) ハッチカバーについて、波浪の垂直荷重、水平荷重、及び固縛システムに関する基準の強化（2005年以後の新造船）
- (ニ) 船首楼の設置、及び船首部予備浮力の確保（2005年以降の新造船）
- (ホ) 自由降下式救命艇の強制化（2007年以降の新造船）
- (ヘ) 全乗組員分のイマージョンスーツの備付けの強制化（2006年以降の新造船及び現存船）

IACSによる8項目の安全強化策については、一部分既に決定済であるが、MSCでの審議結果から以下の方向で実施されることとなった。

- (イ) 現存船への船首部隔壁、及び二重底の補強の早期実施（船齢15年 10年）
- (ロ) 検査強化プログラム(ESP)適用の前倒し（2003年1月1日以降の間／定期検査から実施）
- (ハ) 現存船を含め、全貨物倉への浸水警報装置の設置（条約により強制化）
- (ニ) 船首楼の設置（引き続き検討）
Breakwaterの設置（取り止め）
- (ホ) 現存船を含め、船首部艀装品の強化（条約により強制化）

6 海上安全対策

(ヘ) ハッチカバーおよびハッチコーミングの強化
波浪の垂直荷重に関しては新造船のみ強化、
現存船は水平荷重および固縛システムの強化(引
き続き検討)

(ト) 現存船および新造船の船倉フレームの強化(条
約により強制化)

(チ) 現存船および新造船の船首部区画への浸水警
報および排水設備の設置(条約による強制化)

(2) 第46回設計設備小委員会(DE46)の審議(2003年 3月10日 - 3月19日)

2002年12月に開催された MSC76において、船首部
区画及びすべての貨物倉への浸水警報装置の設置を
強制化する規則の改正と、長さ150m 以上の新造船に
対する二重船側構造の強制に関する規則の改正が採
択された。また、現存船に対する隔倉積みの禁止・
高比重貨物の積載制限などの安全強化策については
引き続き検討することになった。

DE46における主な審議内容は次のとおり。

① 高比重貨物の隔倉積みの禁止

バルクキャリアの満載状態における高比重貨物
の隔倉積みの禁止について、船齢による一律禁止
ではなく、船体構造の状態評価を基に禁止される
べきとされた。状態評価の基準には、SOLAS 条約
第Ⅶ章第5規則(1999年7月以降に建造のシング
ルハルバルクキャリアに適用される一区画浸水時
の強度要件)等を採用することになり、1999年7
月以前に建造されたバルクキャリアのほとんどは
船齢10年以降の隔倉積みが禁止される。

また、「隔倉積み」とは空の貨物倉が1つでもあ
る状態、「満載」とは多港積/多港揚の場合に途中
で空倉が生じることを考慮して90%以上の積付状
態とされた。

本規制はシングルハル船のみが対象であるべき
と、わが国が強く主張したが、現存ダブルハル船
も規制の対象とすべきとの意見も多く、今後の審
議に委ねられた。

② 高比重貨物の積載制限

一区画浸水時の縦強度確保を目的として、現存
船に対する高比重貨物の積載制限が英国から提案
されたが、これまでに採用された数多くの安全対
策によって十分に安全性が確保されていることから、
これ以上の対策は必要ないとして採用されな
かった。また本提案の代替案についても、会期内
に新たな提案がなかったことから特段の規制は必

要ないとされた。この結果に英国は不満を示し、次
回の MSC77でこの問題を再度提起することを表明
した。

③ バルクキャリアの定義

バルクキャリアの抜本的な安全対策として、今
後の新造船には二重船側構造が強制化されるが、
適用される対象船については検討が必要として、
船体構造から定める現在の定義を見直すことが提
案された。

審議の結果、乾貨物をばら積み運送する船舶で
鉱石専用船および兼用船を含むものと定義された
が、二重船側構造や一区画浸水要件等の個々の規
則の適用については更なる検討が必要とされた。
一般的なバルクキャリアとは異なるチップ船や鉱
石専用船、ばら積み貨物を輸送できるオープンハ
ッチタイプや在来型の一般貨物船など、従来、い
わゆるバルクキャリアに含まれなかった船種に、
新たな構造規則が一律に適用されることのないよ
う対応する必要がある。

④ イマージョンスーツの搭載

1998年にカナダで沈没したばら積み船「Flare
号」の事故において、救命艇で退船した6名のう
ち、2名が体温の低下により死亡し、生存した4
名も重傷を負ったことから、冷水域における生存
率を高めるため、全乗組員分のイマージョンス
ーツの搭載を強制化することが合意されていた。

今次会合において、バルクキャリアを含めたす
べての貨物船に、全乗組員分のイマージョンス
ーツの搭載を強制化する条約改正案が作成され、2003
年5月に開催される MSC77において承認される見
込みとなった。

本改正案によると、バルクキャリア以外の貨物
船で「温暖海域」のみを航行する船舶については
イマージョンスーツの搭載が免除される。また、
「温暖海域」については主管庁の判断に委ねられ
ることになっているが、わが国の船舶検査心得で
は、温暖海域とは1年を通じて水温が15 以上の
海域と定義されている。

⑤ 自由降下型救命艇の搭載

新造船に自由降下型救命艇の搭載を義務付ける
ことが決定されたが、その搭載要件や、本船が沈
没した際に救命艇が自動的に浮き上がる“float free”
機能について、次回小委員会でさらに検討するこ
ととされた。

⑥ その他

以下のガイドライン案などが、5月に開催されるMSC77へ採択のため提出される。

- 貨物倉へ設置する浸水警報装置の性能要件案
- 一区画浸水に耐えられない船舶における早期退船の必要性に関するガイドライン案
- 倉内肋骨の切替基準等のIACS統一規則を、IACS加盟船級船以外の船舶への適用を求める決議案
- 修理に関するガイドライン案
- 船主による検査と保守のためのガイドライン案

(3) 第77回海上安全委員会(MSC77)の審議(2003年5月28日 - 6月6日)

2003年3月のDE46に引き続き、バルクキャリアの安全問題について以下の事項が審議された。下記①、②については次回DE47(2004年3月開催予定)で条約改正案が作成され、最短で2006年7月1日に発効する見込みとなったほか、④に示す安全対策に関するガイドライン案等が、審議の結果採択された。

① 隔倉積みの禁止

前回のDE46で合意されたとおり、隔倉積みの禁止は、SOLAS条約第XII章第5規則(1999年7月以降に建造のシングルハルバルクキャリアに適用される一区画浸水時の強度要件)等を満足しない船舶に適用することとされ、1999年7月以前の建造船のほとんどは船齢10年以降の隔倉積みが禁止される。なお、現存の二重船側バルクキャリアは当該規則の対象外とされた。

② バルクキャリアの定義

前回のDE46において、バルクキャリアとは「乾貨物をばら積み運送する船舶で鉱石専用船および兼用船を含むもの」と定義されたが、コンテナ船等であっても乾貨物を運送する場合があるとして、「主に乾貨物を運送する」という表現に改められた。また、一般的なバルクキャリアとは異なるチップ船等について、船側フレームの腐食等特段の問題がない場合には、二重船側構造の適用除外をケースバイケースで検討し得ることが合意された。

③ 長さ150m未満のバルクキャリアの安全対策

長さ150m未満のバルクキャリアの安全対策について、キプロスが実施したFSAの結果等を踏まえ、英国およびキプロスから共同で提案があった。審議の結果、本提案に基づき意思を決定するのは時期尚早として、各国が150m未満の船舶を対象としたFSAを実施し、MSC78(2004年5月開催)へ報

告することになった。loading/stability computerの搭載については、関連する議題のある復原性・満載喫水線および漁船安全小委員会(SLF)へ検討を要請することとなった。

④ バルクキャリアの安全対策に関するガイドライン

以下のガイドラインが採択された。

- (イ) 早期退船ガイドライン
- (ロ) 本船上で修理をする時の品質管理規定
- (ハ) 現存船のハッチカバーの検査および船主による検査と保守のガイドライン
- (ニ) 浸水警報装置の性能要件(改訂)
- (ホ) 非IACS船級船に対するIACS統一規則適用の勧告

6・7・2 検査のためのアクセス設備の強制化

1. SOLAS条約の改正

1999年12月にフランス沿岸で深刻な海洋汚染をもたらしたエリカ号沈没事故を契機として、国際海事機関(IMO)では、シングルハルトankerのフェーズアウト前倒し(船協海運年報2001 P 43参照)のほか、検査を確実に実施するために、船倉内やタンク内の構造部材へのアクセスを容易にするための設備(通路や梯子など)の強制化を優先的に審議することとなった。2001年5月、第74回海上安全委員会(MSC74)において、当該設備を強制化する条約改正案がまとめられ、さらに詳細な技術基準等が2002年3月の第45回設計設備小委員会(DE45)において概要以下のとおりまとめられた。

【DE45終了時の条約改正案の概要】

(1) 適用

2005年1月1日以降建造される総トン数500トン以上の油タンカーおよび総トン数2万トン以上のバルクキャリア

(2) 貨物倉等へのアクセス設備の設置

旗国、船主や乗組員等が船舶の構造部材の検査や板厚計測を実施できるよう、貨物倉、貨物油タンク、バラスタタンク等にアクセス設備を設置する。

【タンカー】

- (イ) カーゴタンクのデッキ裏のすべての甲板横桁に固定アクセス設備を設置する。ただし、甲板横桁と縦通甲板で囲まれた区域に甲板上からアクセス

6 海上安全対策

できるようマンホールや梯子等が設置される場合は、ポートによる検査を可能として当該設備を省略できる。ただし、その場合でも少なくとも1タンク当たり3本は当該固定アクセス設備を設置する。

- (ロ) カーゴタンクのデッキ裏に船首尾方向の通路を1本設ける。
- (ハ) バラストタンクには、デッキ裏からその下のストリンガーまでの垂直距離が6m以上の場合、デッキ裏に船首尾方向の通路を1本およびその通路に接続する垂直梯子を3本設置する。ビルジホッパー部の高さが6m以上の場合も同様に、船首尾方向の通路を1本および垂直梯子を2本設置。ストリンガー間が6m以上ある場合、transverse webに垂直梯子を設置する。

【バルクキャリア】

- (イ) デッキ裏に少なくとも3本の点検用通路を設置する。ただし、原木を輸送する船舶は、原木により通路が壊される恐れがあるとの認識から、当該輸送に従事すると見られる二重底頂部からデッキ裏までの高さが16m以下の船舶(約5万DWTの船舶が相当)は高所作業車等の利用が認められる。
- (ロ) ホールドフレーム総数の25%に点検用の梯子を設置する。
- (ハ) トップサイドタンクおよびビルジホッパータンクとも、高さが6m以上の場合、船首尾方向の通路を1本設置する。
- (ニ)(ロ)について、わが国より、当該梯子のカーゴによる損傷の懸念から、新造時は1ホールド片側3本とし、点検が特に重要となる2回目の定期検査時(船齢10年)に残りの数を設置する案を提示し、次回検討することとされた。

(3) 貨物倉、貨物油タンク、バラストタンク等への安全な進入方法

貨物倉、貨物油タンク、バラストタンク等へは、外から直接、安全に進入できる経路を確保する。各貨物倉および長さ35m以上の貨物油タンクについては、少なくとも2経路を設置する。

(4) Ship Structure Access Manualの備付け

船舶の各区域へのアクセス設備・手段について記述し、主管庁により承認される「Ship Structure Access Manual」を船舶へ備付ける。同マニュアルには、各区域への進入方法、各区域内のアクセス設備が示されるほか、すべてのアクセス設備の構造強度を維持・検査するためのガイダンス、検査に用いるポー

トなどの安全な使用に関するガイダンスなどが盛り込まれる。

DE45の席上、バハマを中心として、広大な貨物スペース内の構造部材の検査には、貨物倉に高所作業車を運び入れたり、貨物タンクに水を張りポートを利用するなどの方法が採られているが、いずれも特別の準備が必要となるものであり、定期的検査時はもとより、船員等による日常的な検査時にも構造部材へのアクセスを可能とするべきとして、固定設備の強制化が提起された。

これに対しわが国は、腐食衰耗や積荷より受ける損傷から貨物区域内の通路・梯子を常に使用できるようにメンテナンスすることは容易でなく、また、バラストタンクや貨物タンクの甲板横桁の衰耗状態は概ね一様に進行することが実績から判明していることから、固定式通路は必要最小限に止めるべきとして、タンカーの貨物タンクについては前後部および中央部の3本の甲板横桁への設置で十分であること、バルクキャリアの貨物倉については従来どおり移動式設備の利用で十分であることなどを提案した。

また、国際船級協会連合(IACS)からも、タンカーのすべての甲板横桁への設備の設置が提案されたが、審議の結果、上記のとおり、甲板上にマンホール等を設置することで、3本の甲板横桁に通路を設置することとなった。

この条約改正は2002年5月のMSC75において採択の予定であったが、バハマはタンカーのデッキ裏の固定設備が省略できることに対して強く反対し、採択は12月のMSC76へ持ち越しとなった。

MSC76では、特段の改正提案もなく、先のDE45でまとめられた技術要件案で決定されると考えられていたが、バハマより固定式通路を必要としないことを明記している部分の削除を求める動議が出され、これを議長が採用したことから議論が紛糾した。その間、わが国は、動議が採択されないようロビー活動を行うなど最大限の抵抗を試み、最終的には投票(voting)にまで持ち込んだが、プレスティージ号事故が発生した直後だったことも影響し、これを阻止することはできなかった。

その結果、2005年1月1日以降に建造される500総トン以上の油タンカーの高さ6m以上のタンクについては、すべての甲板横桁およびtransverse web(垂直方向)に通路・梯子の設置が義務付けられるなどの改正が加

えられ、採択された。

2. 異議通告

SOLAS 条約の改正案は、MSC の採択から 1 年間に、締約国の 3 分の 1 以上の国からの当該改正を受け入れない旨の通告（異議通告）がない限り、各国は受諾したものと見做し、その 6 ヶ月後に発効する。そのため今回の改正条約は、2003 年 12 月までに一定の異議通告がなければ 2004 年 7 月に発効することとなるが、当協会は、この改正条約に実行上の重大な問題が含まれており、発効させるべきでないとして、わが国政府へ異議通告の検討を要請するとともに、造船会社や船級協会、ICS、ASF 等へあらゆる機会を捉え協力を呼びかけてきた。

これに呼応し、2003 年 10 月、国際海運 5 団体（ICS、BIMCO、INTERTANKO、INTERCARGO、OCIMF）は主要旗国 50 カ国へ異議通告を要請する文書を送付した。また、2003 年 12 月の IMO 総会において、実行上の重大な問題があるとして改正条約の改正を求めるギリシャ政府の提案が、日本政府をはじめ中国、ノルウェー、韓国、パナマ等の多数の支持を集め、2004 年 3 月の DE

47 および 2004 年 5 月の MSC78 で改正条約の改正を検討することが決定した。

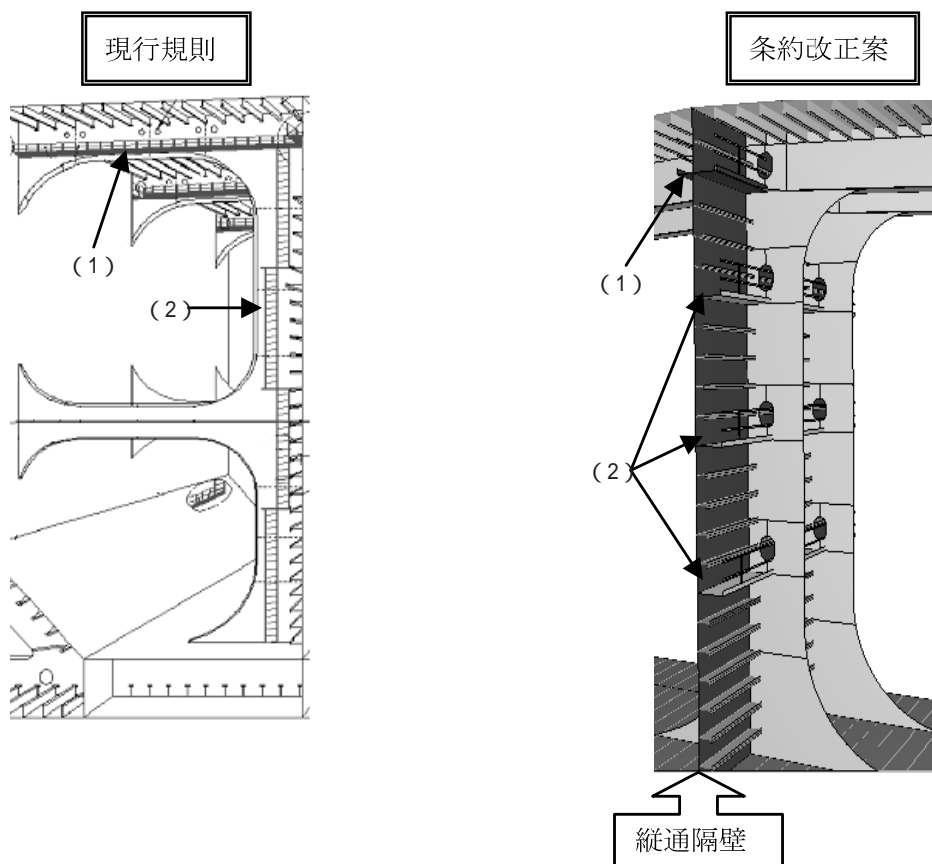
なお、IACS は、2003 年 3 月より、ICS 等と合同作業部会を設置し、改正条約の実行に際しての統一解釈の作成を検討してきたが、2003 年 11 月の同作業部会では、改正条約におけるデッキ裏の甲板横桁の固定設備（通路）や、垂直梯子等の問題点を検討し、概略以下の代替案を同等処置と認める方向で規則の改正案を作成しており、DE47 の審議のベースとなる予定である。

【条約改正案の概要】

(1) デッキ裏の甲板横桁の固定設備

(イ) 横方向の固定設備の代わりに、全体点検用としてタンク内の左右に縦方向（船首尾方向）の固定設備を設置し、詳細検査時には主管庁から承認された仮説ステージ、ポート、可搬型梯子等を使用する。

(ロ) 横方向の固定設備をすべてなくすと、IMO の審議で反対する国が出る可能性もあることを配慮して、検査の重要度が高く甲板上からのアクセスが容易な横置隔壁の補強材側に横方向の固定設備を



設置する。

(2) 垂直梯子

- (イ) 垂直面の検査用に、縦方向の水平通路を高さ6mの間隔で設置することで、垂直梯子に代える。
- (ロ) VLCCでは、約6mの間隔でストリンガー(構造部材)が3条設置されており、これを利用して安全な検査が可能となる水平通路を設置できるとする。

6・7・3 船用燃料油対策

1. 船用燃料油の国際規格 ISO8217の改正に関する審議

ISO8217は補油時における船用燃料油の国際規格として一般的に広く使用されている。

本規格は、オイルショック以降、石油の精製技術の進歩によって、船用燃料油の重質化・低質化が進行し、粗悪な燃料油による船用機関のトラブルが増加したことから、更なる低質化に歯止めをかけるため、国際標準化機構 (ISO) によって1987年に制定された。

当初の規格は、石油業界が中心となって検討を行い、世界中のどの港でも補給できるよう燃料油の安定供給に主眼を置いた結果、比重や粘度など最低限の項目について規格が制定された。その後、比重を調整するために軽質油を混入し貯蔵性や安定性が悪化する事故や、石油を精製する際に用いられる FCC (Fluid Catalyst Cracking) 触媒の残渣の混入による機関損傷事故が発生するなど、規格に規定していない物質による更なる低質化が進行したことから、1996年に各種性状値を追加した規格に改正された。

ISO規格は一般的に5年毎に内容が見直されており、現行のISO8217についても、スラッジの発生原因となる水分(1.0 0.5%)、燃焼室周りの磨耗・汚損を引き起こす金属成分の含有量の指標となる灰分(0.20 0.15%)、廃油の混入を防止するための基準の制定などについて1996年から改正の検討が続けられている。

現行のISO8217を満足する燃料油であっても、船用機関の入口で要求される性状としては不十分なことから、安全に使用できる燃料油規格へ改正したい船主・エンジンメーカーと、規格の強化によるコストアップを懸念する石油業界との間で意見の相違があり、現在にいたるまで改正の議論が続けられている。

「ISO8217」の改正について

現在、ISOの、第28専門委員会(TC28)／第4分科委員会(SC4)／第6作業グループ(WG6)が、ISO

8217の改正を検討している。技術専門家で構成されるWG6で改正について検討した結果、改正案の委員会原案(CD)が作成され、承認のため2002年3月にSC4の投票へかけられた。SC4メンバー全23カ国による投票の結果、わが国を含む15カ国が投票し14カ国の賛成により、委員会原案(CD)が承認され、国際規格案(DIS)が作成されることになった。賛成した14カ国のうち9ヶ国が、廃油の混入を防止するための基準の明確化や、燃料油中に含まれる硫黄分に関する注釈の追加、アルミとシリカ(Al+Si)の規制値等に関する意見を表明しており、技術専門家で構成するWG6はDISへ当該意見を反映するための審議を行っている。

2. 国際燃焼機関会議(CIMAC)の燃料油規格の改正に関する審議

CIMACの重質燃料油作業部会("HF"WG)が、2002年10月に開催され、以下について検討が行われた。

(1) 「ディーゼル機関用燃料油の性状に関する推奨規格」の改正について

本規格は、船用ディーゼルエンジンで使用する燃料油について、各エンジンメーカーの推奨する性状を規格化したもので、補油時における性状を基準に制定されている。オペレーターは、本船の機関型式や、搭載されている燃料油の前処理設備の性能等を考慮した上で、この推奨規格を基に最適なグレードの燃料油を選定することができる。1982年1月に本規格の初版が発行され、ディーゼル機関の進化と石油の精製技術の進歩に対応して、1986年、1990年にそれぞれ第2版、第3版の改正版が発行されている。

現在、エンジンメーカー、石油会社、船主、研究機関等の専門家によって構成される"HF"WGが、粘度の表示方法の変更や、水分含有量の制限の強化、廃油の混入防止等に関し、規格の改正を検討している。

廃油の検定方法

廃油混入の指標となるカルシウム(Ca)、亜鉛(Zn)、リン(P)について、燃料油中に含まれるこれら金属成分を分析する公的に確立された方法がなかったことから、CIMACと英国石油学会(IP)が協議を行い、原子吸光法とICP法(高周波誘導結合プラズマ法)を測定方法として公式に採用することを決定した。今後は、この分析方法にしたがってCa、Zn、Pの制限値が規格として制定される。

(2) 「重質燃料油の前処理設備のデザインに関するリコ

メンデーション」の改正について

前⁽¹⁾項の規格は、補油時における性状を規格化したもので、この燃料油をディーゼル機関に供給する際には、本船において燃料油の前処理が必要となることを前提に制定されている。本リコメンデーションは、燃料油に起因するディーゼル機関の故障を防止するために、船上における燃料油の前処理設備に関し、推奨されるデザインとして1987年に制定された。現在、上述の“HF”WGによって、燃料油の前処理に関する技術の進歩と、燃料油の性状の変化に合わせて見直しを検討されている。

燃料油の処理

“HF”WGに関する日本国内の意見取り纏めを行っている、「CIMAC 国内対応員会」(船主、石油連盟、エンジンメーカーなどが参加)において、本リコメンデーションを検討し、“HF”WGに見直しに関する提案を行った。

日本提案の主な内容は以下のとおりである。

- (イ) 燃料処理システムの目的の明確化
- (ロ) 機関入口における燃料油の推奨性状の明確化
- (ハ) 前処理装置で対応できない成分の取り扱いの検討
- (ニ) 遠心分離機およびフィルターの能力に関する試験方法および表示方法の確立

3. 欧州連合(EU)による船用燃料油の低硫黄規制の改正に関する審議

EU 指令1999/32/EC は、欧州域内を航行する船舶から排出される硫黄酸化物(SO_x)を規制するため、1999年4月26日に作成され、2000年7月に発効しており、ガスオイル(A重油)に関する以下の規定が制定されている。EU加盟国は、自国の領域内で、ガスオイルが下記の条件を確保するために必要なあらゆるステップを講じなければならない。

(イ) 2000年7月から、硫黄含有量0.2(重量%)を超えるものを使用しない

(ロ) 2008年1月から、硫黄含有量0.1(重量%)を超えるものを使用しない

(1) 欧州委員会による改正案の採択

欧州委員会は、船舶からの排気ガスによる大気汚染を削減する新たな戦略を2002年11月20日の欧州委員会で採択した。この戦略は、船舶からの大気汚染防止戦略と、低硫黄規制に関するEU指令1999/32/ECの改正提案からなっている。

EU指令の改正案は、燃料油中の硫黄分を、以下のとおり削減することとしている。

(イ) MRPOL 附属書 に規定される特別海域(北海、バルト海、英国海峡)を航行する船舶は硫黄分1.5%以下の燃料油を使用すること

(ロ) EU域内の港に入出港する全ての定期旅客船は、硫黄分1.5%以下の燃料油を使用すること

(ハ) EU域内の港に停泊中の船舶は、硫黄分0.2%以下の燃料油を使用すること

(2) 欧州議会による修正案の採択

欧州委員会によって採択された上記のEU指令の改正提案は、EUの共同決定手続きに従って、欧州議会における審議が行われたが、2003年6月4日の欧州議会で、第一読会の投票の結果として、更に厳しい規制内容とする修正案が採択された。

欧州議会の修正案では、硫黄分0.2%以下の燃料油の使用に関する規制が、停泊中から、領海内(沿岸から12マイル以内)に拡大するなど、非常に厳しい規制となることから、国際海運会議所(ICS)は、数種類の燃料油を貯蔵する設備が新たに必要となる等、運航上の重大な問題があるとして、ポジションペーパーを作成の上、活発なロビー活動を行っている。

今後、欧州議会によって採択された修正案は、欧州閣僚理事会の場で更なる審議が継続される。

6・8 海上人命安全条約等の改正

2002年5月に開催されたIMO第75回海上安全委員会および同年12月に開催された第76回委員会において、主に次の条約改正が採択された。

[第75回海上安全委員会]

各改正は2004年1月1日に施行される見込みである。

- (1) 国際航空海上捜索救助(IAMSAR)マニュアルの備

付け(6・4・4参照)

IMOおよびICAO(国際航空民間機関)により、航空機および船舶の捜索救助活動に資するためのガイドラインとして作成された標記マニュアルの船舶への備え付けが義務付けられた。

- (2) IMDGコードの強制化(船協海運年報2002P.147参照)

6 海上安全対策

任意規定であったIMDGコード(International Maritime Dangerous Code)が、SOLAS条約のもと強制適用されることとなり、そのための条約改正が採択された。危険物を積載する場合にはIMDGコードの要件に従って貨物を搭載することが要求されることとなる。

(3) 老朽船の検査強化(船協海運年報2001P 54参照)

エリカ号事故や最近のバルクキャリアの事故の発生に鑑み、ばら積貨物船およびタンカーに対する検査強化規定である総会決議A.744(18)について、概略以下の改正が採択された。

なお、これらの改正内容は、IACSの統一規則により2001年7月1日より実施されている。

- ① 船齢15年以上のタンカーについて、加熱管を設置している貨物タンクに隣接するバラスタングの内部検査の毎年の実施
- ② 船齢15年以上のタンカーおよびバルクキャリアの中間検査については、その前の定期検査に準じる検査を実施
- ③ 板厚計測時における検査員の立ち会い免除規定の削除

[第76回海上安全委員会]

各改正は2004年7月1日に施行される見込みである。

(1) 検査のためのアクセス設備(6・7・2参照)

エリカ号事故を契機として、船舶の構造部材の検査を確実に実施するため、油タンカーおよびバルクキャリアの貨物区域における検査箇所へのアクセスを容易にするための設備(通路や梯子など)の設置

が、2005年1月1日以降の建造船より義務付けられた。

(2) RoRo旅客船に搭載されるレーダートランスポンダー

ロールオン・ロールオフ旅客船に搭載する救命いかだに、4艇に1艇の割合でレーダートランスポンダーを備え付けることが義務付けられた。

(3) ばら積貨物船に対する浸水警報装置および排水装置の設置(船協海運年報2002P.149参照)

ばら積み貨物船に対し、次の安全対策が要求される。

- ① 貨物倉および最前部の貨物倉より前の区画への浸水警報装置の設置
- ② 最前部の貨物倉より前の区画への浸水時の排水設備の設置

2004年7月1日以降建造されるばら積み貨物船については就航時に、2004年7月1日以前に建造されたばら積み貨物船については、①が同日以降最初に来る年次、中間あるいは定期検査時まで、②については同日以降最初に来る中間・定期検査時までそれぞれ設置することが要求される。

(4) 海上におけるテロ防止対策(3・3・1参照)

海事分野におけるテロ防止対策として、国際航海に従事する船舶に新たに国際船舶保安証書の保持が義務付けられるほか、AIS(船舶自動識別装置)導入スケジュールの前倒し、船舶識別番号の船体への恒久的表示および船舶履歴記録の備え付け等の改正も合わせて採択された。

7

船員労働

この章のポイント

アジアの船主国による外国人船員の労働条件を検討するため、アジア船員雇用者グループを結成し、ITF賃金凍結問題を始めとして、欧州主導の現状に対するグループの意見を表明した。また国際船員問題タスクフォークを設立し、外国人船員問題についての踏み込んだ対応の検討を開始した。

船員職業安定法が一部改正される見込みとなり、これにより船員派遣事業が事業として認められ、

長年当協会から要望していた船員保険の適用問題が解決される。また、学校等における無料の職業紹介も認められる見込み。

2001年9月11日の同時多発テロの影響を受け、海上における保安強化の必要性から、船員の身分証明書にバイオメトリックス（生体認識システム）情報を導入することが決定され、船員の身分証明書に関する改正条約が採択された。

7・1 混乗の拡大に伴う船員対策

7・1・1 日本籍近代化船の現状

1990年より「新たな丸シップ」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。

また、2002年2月1日からのSTCW95条約の完全施行に対応して、法第20条の規定に基づき特例として配乗されている外国人職員については、当該船員出身国の海技免状を所有することで、員外職員として当直に組み込まれるとともに、日本国政府から員外職員の承認書が発給されている。

2003年6月末日現在就航中の全丸シップ（外航船）は72隻となっており、その内訳は、近代化船以外の「新たな丸シップ」が6隻、1994年5月から実用化された混乗近代化船28隻、1995年9月から実用化された混乗近代化深度化船10隻となっている。

なお、外航労務協会と全日本海員組合が、1998年2月20日、「近代化P実用船を中心とする日本人船員全員配乗による日本籍船」について、一定量を段階的に混乗近代化船へ移行させることで合意し、混乗化が開始された結果、乗組員全員が日本人で運航されている近代化船は2002年5月以降無くなっている。

7・1・2 外国人船員対策

1. 外国人船員の労働条件

ITF（国際運輸労連）に対抗するアジアの意識の醸成と対抗組織結成の気運創出の観点から、2002年5月の第12回ASF総会の共同声明において提唱したアジアの船主国による外国人船員の労働条件を検討するためのアジア船員雇用者グループを結成した。2002年9月に第1回会合を開催した。その後2002年11月、2003年9月および11月に開催し、ITF賃金凍結問題を始めとして、欧州主導の現状に対するグループの意見を共同声明として表明した。

2003年7月には、船員対策特別委員会に代わって国際船員問題タスクフォースを設立し、これまで以上に踏み込んだ対応を取るべく検討を進めた。

同タスクフォースは、ITF・IBF対応についての検討をするとともに、2003年8月にはフィリピンを訪問し、フィリピン官労使が昨年引き続き2004年1月からのベンチマーク引き上げには反対であることを確認し、フィリピン船員組合（AMOSUP）に対して賃金凍結運動を引き続き展開するように要請した。

また、2003年8月のASF総会の共同声明に外国人船員の労働条件に関する当協会の意見を盛り込んだ。

2. ITFベンチマークとIBF（国際団体交渉協議会）

ITFは、ベンチマークを4年間に亘り毎年50USドル引き上げるとの合意を2000年7月にIMEC（International

Maritime Employers' Committee)と行ない、2001年1月よりこれが実行され2002年現在1,300USドルとなっていた。

当協会は2001年秋にフィリピン労使が開始したITFのFOC船に乗り組む船員のベンチマーク引き上げ凍結運動を支持し、この支持をアジア全体に広げる活動を進めた。

この結果、2002年6月開催のITF・FPC(公正慣行委員会)において、フィリピン船員組合(AMOSUP)から賃金凍結決議案が提出され、日本始めアジアの多くの船員組合が支持したが、欧州、南米などの組合が強硬に反対するなど抵抗が強く、結果としてITFが日本、ノルウェー、ロシアにミッションを派遣し、懸案事項について協議した上で2002年9月のFPC運営委員会で対応を決定することとなった。

2002年7月に6月のITF・FPCの結果を受けて全日本海員組合は、当協会および国際船員協会に対し、外国人船員賃金凍結問題に関するITFミッション受け入れについての要請を行い、これに対し、当協会はITFのFOCキャンペーン活動は認められないことを基本的なスタンス〔資料7-1〕として、ITFミッションがベンチマークの50USドル引き上げ問題を船主と協議することを目的としており、ITFの活動を是認することとなる形での交渉・協議には応じられないとし、この要請には応じないことを全日本海員組合に伝えた。

一方、国際船員協会は、ITF体制の枠内でBC取得という機能を果たしておりこの点において当協会とは立場が異なり、この要請に前向きに応じることとし、2002

年10月にITF・全日本海員組合・国際船員協会の合同会議が開催された。

同会議においてITFは2003年1月からのベンチマーク引き上げ改定を先送りする交換条件として国際的な協議の場(国際フォーラム)への参加を要請し、国際船員協会はこれを受諾した。

これを受け、ITFは2002年11月にFPC運営委員会を開催し、2003年1月からの引き上げ凍結を決定するとともに、国際フォーラム設立のための会合を開催、国際船員協会、IMEC、デンマーク船主協会は同フォーラム設立のための一連の会議に参加することを合意した。

国際船員協会は、国際フォーラムの参加に際し、これを「高度な諮問機関」として位置づけ「交渉団体となることを否定する」としていたが、ITFとIMEC及び国際船員協会から成るJNG(合同交渉団)は、2003年1月の同会議においてITFが国際フォーラムがITFと賃金の交渉をする場でなければならないとして国際船員協会に対し交渉への参加を強く求めたため交渉に参加することを約束し、当協会に意見を求めた。

これに対し当協会は国際船員協会は当協会とは別の独立した組織であり、当協会が同意を与えとか、求められる立場にないことを前提とした上で当協会の意見〔資料7-2参照〕を伝えた。

その後、2003年3月、5月に開催された国際フォーラムでITFとIMEC及び国際船員協会から成るJNG(合同交渉団)は、IBF(国際団体交渉協議会)を9月~11月に開催し、IBFフレーム・ワーク協定について交渉することとした。

〔資料7-1〕

ITFの活動に対する当協会の基本的な考え方

平成14年7月

1. ITFの賃金決定方式は次の点で合理的でない。

- (1) 船員の居住国の生活水準、賃金水準を考慮せず一部の関係者間で賃金基準を決めている。欧州中心の論理で、アジアの事情が反映されていないと考える。
- (2) その賃金基準を世界統一的に使用している。

2. 50ドル引き上げ凍結問題も上記不合理性から引き起こされたものである。

3. 一方的に決めた賃金に違反していることを理由にボイコット行為を行うことに正当性はない。

4. 以上の通り現行のITF活動内容は認められないので、ITFの枠組みには入らない。

5. 賃金凍結は支持し続ける。

尚、外国人船員の労働条件に関する基本的な考え方は、以下のとおりである。

- (1) 労働条件は、本来的に船員雇用者と当該船員の所属する船員組合が交渉し決定すべきものである。
- (2) 賃金水準は、当該船員の居住国の生活水準、賃金水準等をもとに合理的に決定すべきである。以上

また、ITF は2003年7月開催のITF・FPCにおいてIBFの交渉結果はIBFに参加する船主に対してのみ適用され、それ以外に対しては2004年1月から1,400USドルのベンチマークが適用されることを決定しIBFにおいてJNGとの交渉につく権限とITF交渉団に与えた。

3. IBF 交渉結果

ITFとJNGは、2003年11月13日に新たなグローバル協定（IBFフレームワーク・トータル・クルーコスト（TCC）協約）に合意した。

協定は2004年1月1日から2005年12月31日までの2年間JNGメンバーのみに適用されることとなっているほか、それまでのABベンチマークに基づく賃金交渉方式を廃止し、新たに一船（23名乗組み）あたり乗組員月額総コスト（TCC）ベースの考え方を取り入れ、さらに細部については地域交渉に委ねるなど大きな柔軟性が

与えられた。

現行TCCの42,749USドルから46,170USドルへの3,421USドルの引き上げが決定され、この引き上げ額には障害・死亡保障金額の引き上げ、医療手当・疾病手当の給付期間の10日間延長に見合うコスト増分を含むとされ23名当り460USドルを船主コストから差し引くことが出来るとした。

その他、JNGメンバーに対して次の優遇措置が図られるとしている。

- BC（Blue Certificate）に替えて発給手続きが簡素化されたグリーンカードが発給される。
- ITF 訪船査察に関する優遇措置（ボイコットの廃止および査察訪船の低順位）。
- 紛争処理手続きの迅速化。
- 専用Eメールネットワークによる連絡体制の整備。
- ITF 福利基金にJNG専用枠の設定（5%の特別専用基金 - 福祉、娯楽、教育、訓練等）。

【資料7 2】

ITF 国際フォーラムについて

2003年2月13日

- (1) 私どもの三原則、即ち、
- ① 船員の賃金は、その船員の居住国の物価に見合うものであること。
 - ② 労働協約は雇用者と船員の出身国組合の間で交渉されるものであること。
 - ③ ITF FOC キャンペーンとその他関連政策を容認しないこと。
- を貴協会も基本的な考え方として賛同の上、共有されていると伺い評価します。
- (2) 今回の、交渉当事者になるとの貴協会の対応は、立場の違いはあろうかと思いますが結果として相手に取り込まれ、アリバイ証明に使われることになる可能性も否定

できず貴協会の今後の活動の進め方を注視していきたいと考えます。

- (3) 従って、貴協会が今後活動を進められるに当たっては、①三原則の堅持、②欧州主導の現状を改めさせる方向性の二点を組織としてきちんと追求していただきたい、と強く要望しておきます。
- (4) 私どもの相手の枠組みには入らぬ、との基本方針に変わりはありません。方向性に許容できる共通点があれば、立場の違いを超えているいろいろな関係者と協議を重ね、ケースバイケースで共闘していく所存です。

以上

7・2 船員の資格・技能教育と確保問題

7・2・1 船員の教育機関

船員の教育機関の入学状況および卒業生の求人・就職状況は〔資料7 3、7 4〕に示すとおりとなっている。

東京と神戸の両商船大学は、2003年10月よりそれぞれ水産大学および神戸大学との統合および独立行政法

人化されることになっており、社会ニーズに対応すべく改革が行われる予定である。

海技大学校および航海訓練所は、2001年度より独立行政法人化されており、業務をより効率的かつ効果的に行なうという「独立行政法人化」の趣旨を十分に踏まえ、2002年度から教育の質の向上ならびに充実を目的とし同校の中期計画に基づいた課程の改廃・定員の

7 船 員 労 働

変更を含む大幅な再編を行なった。

その他に日本船員福利雇用促進センター（以下 SECOJ）が、船員の教育・訓練に関する事業を行っている〔資料7 5参照〕。

また、海技大学校及びSECOJでは、日本人船員のみならず、外国人船員に対しても教育・訓練に関する事業を行っている〔資料7 6参照〕。

〔資料7 3〕 船員教育機関入学状況

2003年4月1日現在

	入学年度	入学定員	応募者数	倍 率	入 学 者 数
商 船 大 学	99	190	632	3.3	202 (20)
	00	160	666	4.2	174 (21)
	01	160	743	4.6	168 (11)
	02	160	668	4.2	174 (10)
	03	160	741	4.6	176 (17)
商 船 高 等 専 門 学 校	99	200	351	1.8	212 (23)
	00	200	310	1.6	200 (25)
	01	200	269	1.3	205 (39)
	02	200	290	1.5	184 (15)
	03	200	306	1.5	203 (20)
独 立 行 政 法 人 海 員 学 校	99	440	1,006	2.3	479 (74)
	00	440	970	2.2	499 (68)
	01	440	913	2.1	477 (70)
	02	440	884	2.0	436 (50)
	03	440	787	1.8	410 (47)

- (注) 1. 商船大学の数値は、商船システム学（工学）課程【航海学コース及び機関学コース】に係るものである。
 2. 商船高等専門学校の数値は商船学科【航海コース及び機関コース】に係るものである。
 3. 独立行政法人海員学校（海上技術短期大学校及び海上技術学校）の数値は、本科6校、専修科2校、司ちゅう・事務科1校に係るものである。
 4. 「入学者数」のうち、()の数値は女子に係る内数である。

〔資料7 4〕 船員教育機関卒業生の求人・就職状況

2003年4月1日現在

	卒 業 年 度	卒 業 者 数	就 職 希 望 者 数	求 人										就 職													
				海 上 産 業										陸 上 産 業	合 計	海 上 産 業										陸 上 産 業	合 計
				外 航		内 航		カクシヨク 旅客船	官 公 庁	水 産 系	計	外 航				内 航		カクシヨク 旅客船	官 公 庁	水 産 系	計						
				旧外 中 小	その他	三 団 体	その他					旧外 中 小	その他			三 団 体	その他										
商 船 大 学 2校	98	101	86	70	10	2	12	9	20	0	123	40	163	48	9	0	7	7	7	0	78	6	84				
	99	117	104	64	11	5	8	10	10	0	108	69	177	46	6	4	6	9	6	0	77	19	96				
	00	109	94	37	7	3	21	7	6	0	81	22	103	32	7	3	21	5	3	0	71	12	83				
	01	112	97	44	3	1	15	9	6	0	78	39	117	40	2	1	10	6	5	0	64	33	97				
	02	113	93	58	4	4	7	5	7	0	85	29	114	51	3	3	6	4	5	0	72	16	88				
商 船 高 専 5校	98	153	113	19	33	8	50	30	45	0	185	671	856	4	4	7	16	13	0	0	44	65	109				
	99	176	128	12	13	1	32	20	46	1	125	531	656	2	6	1	13	15	2	1	40	81	121				
	00	159	123	15	18	2	30	24	48	0	137	540	677	5	4	2	10	14	5	0	40	82	122				
	01	138	107	13	15	10	37	26	36	0	137	828	965	5	1	7	9	14	0	0	36	68	104				
	02	153	112	5	13	16	47	20	52	0	153	763	916	5	4	7	16	11	4	0	47	62	109				
独 立 行 政 法 人 海 員 学 校 8校	98	411	347	0	4	35	179	89	81	166	554	226	780	0	3	32	133	55	32	6	261	73	334				
	99	397	328	0	5	47	174	78	59	165	528	345	873	0	4	26	130	43	22	10	235	71	306				
	00	395	352	0	16	50	145	55	72	162	500	247	747	0	11	31	105	45	17	16	225	80	305				
	01	406	339	0	3	27	166	85	79	94	454	426	880	0	3	27	126	62	17	7	242	64	306				
	02	376	318	0	12	7	127	77	95	94	412	146	558	0	11	7	86	49	19	9	181	50	231				
独 立 行 政 法 人 海 技 大 学 校 三級第四	98	29	25	0	1	0	10	7	0	0	18	0	18	0	1	0	10	7	0	0	18	0	18				
	99	37	31	0	0	1	15	7	4	0	27	0	27	0	0	1	15	7	4	0	27	2	29				
	00	36	31	0	0	0	8	8	3	0	19	1	20	0	0	1	12	11	5	0	29	2	31				
	01	21	15	0	0	0	7	2	0	0	9	0	9	0	1	0	10	3	0	0	14	1	15				
	02	16	14	0	1	0	5	5	0	0	11	2	13	0	1	0	5	5	0	0	11	2	13				

- (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) 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。
 (3) 独立行政法人海員学校については、本科卒業後、乗船実習科に進学した者（9月修了、14年度にあっては72人）を含むため、2002年度については4月現在の実績値である。乗船実習科進学者に関しては、近年は乗船実習中に就職先が決定する例が多いため、9月の卒業時点で全体の就職状況が集計されることとなる。
 (4) 独立行政法人海技大学校については、三級海技士科第四の卒業生に限る。

〔資料7 5〕 独立行政法人海技大学校 入学者数等
(2003年4月30日現在)

課 程	区 分	養成定員	2002 年 度				
			応募者	合格者	入学者	卒業者	
海上技術科	航海科	15	16	16	16	7	
	機関科	15	11	11	9	9	
	小 計	30	27	27	25	16	
海技士科	一級海技士航海科	10	1	1	1	1	
	一級海技士機関科	10	0	0	0	0	
	二級海技士航海科	10	6	6	6	5	
	二級海技士機関科	10	3	3	3	2	
	三級海技士航海科(年2回)	20	9	9	9	9	
	三級海技士機関科(年2回)	20	4	4	4	4	
	四級海技士航海科(年2回)	20	4	4	4	4	
	四級海技士機関科(年2回)	20	8	8	8	8	
	小 計	120	35	35	35	33	
	講 程	航海科三級海技士課程	10	2	2	2	2
機関科三級海技士課程		10	0	0	0	0	
航海科四級海技士課程		10	4	4	4	4	
機関科四級海技士課程		10	0	0	0	0	
航海科五級海技士課程(年2回)		40	18	18	18	18	
機関科五級海技士課程(年2回)		40	11	11	11	11	
航海科若年船員養成課程(前期)		15	9	9	9	8	
機関科若年船員養成課程(前期)			1	1	1	1	
航海科若年船員養成課程(後期)		15	7	7	7	6	
機関科若年船員養成課程(後期)			3	3	3	2	
習 課		国際協力課程 航海科技術協力課程中級	5	8	5	5	5
		機関科技術協力課程中級	5	10	6	6	6
		航海科技術協力課程初級	55	22	22	22	22
		機関科技術協力課程初級		21	21	21	21
科 程	基礎課程 航海科技能講習課程(年2回)	20	38	38	38	38	
	機関科技能講習課程(年2回)	20	0	0	0	0	
	船舶基礎講習課程	10	6	6	6	6	
	シミュレータ課程 航海科	188	463	463	463	463	
	シミュレータ課程 機関科		68	68	68	68	
	委託研修課程 航海科	適 宜	215	215	215	215	
	委託研修課程 機関科		55	55	55	55	
	(分校)委託研修課程		55	55	55	55	
	小 計	453	961	954	954	951	
	通 信 教 育 科	高等科専門課程航海科(10月入学)	100	40	40	40	34
高等科専門課程機関科(10月入学)		28		28	28	25	
普通科A課程(4、10月入学)		100	4	4	4	2	
普通科B課程航海科(4、10月入学)			80	80	73	7	
普通科B課程機関科(4、10月入学)			32	32	32	2	
小 計	220	184	184	177	70		
合 計	823	1,207	1,200	1,191	1,070		

(注)・シミュレータ課程・委託研修課程は3月31日現在
・2002年度海上技術科卒業者は、三級第四

〔資料7 6〕 SECOJ 技能訓練実績(平成14年度)

		研 修 名	回数	定員	雇用	離職	合計
技能訓練Ⅰ		部員研修(3~5級)	8	280	168	53	221
		海事英語研修	1	10	9	-	9
		タンカー研修	2	30	30	-	30
	小 計		11	320	207	53	260
技能訓練Ⅱ	船舶職員養成訓練	1~2級研修	1	40	9	-	9
		3級	3	125	37	-	37
		4~5級	4	240	85	-	85
		3級海上無線指定講習	4	120	82	-	82
		4級海上無線指定講習	1	40	6	-	6
		無線従事者証明訓練	2	70	50	-	50
	外国語教育訓練	3	60	26	-	26	
	S T C W条約適応訓練	18	180	178	-	178	
	特殊無線技士養成訓練	8	320	188	-	188	
	陸上転換職業訓練	-	85	-	-	-	
小 計	44	1,280	661	-	661		
技能訓練Ⅲ		特殊無線技士養成訓練	5	200	-	148	148
		無線従事者証明訓練	1	40	-	27	27
		認定航海当直部員養成訓練	2	60	-	33	33
	小 計	8	300	-	208	208	
技能訓練Ⅳ		訓練A・フォークリフト等	2	60	-	33	33
		訓練B・ボイラー等	1	30	-	8	8
	小 計	5	150	-	125	125	
技能訓練Ⅴ		内航転換訓練	2	30	-	30	30
小 計	2	30	-	30	30		
総 合 計	70	2,080	868	416	1,284		

主な訓練開催地は、函館、八戸、気仙沼、東京、横浜、横須賀、尾道、広島、下関、西海(愛媛県)門司、戸畑、三角(熊本県)です。受講者が多く見込まれるときは、これ以外の地区でも開催します。

7・2・2 海技及び無線資格・技能取得の教育

海技大学校では、2002年度中、日本人船員1107名(前年度比277名増)、外国人船員74名(前年度比10名増)が海技資格・技能を取得するための課程を受講した。

SECOJでは、2002年度中、日本人船員1284名(前年度比442名減)、外国人船員43名(前年度比11名減)が海技及び無線資格・技能を取得するための課程を受講した。

日本人船機長2名体制による国際船舶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および技能を円滑に付与する制度が不可欠であるが、この

内、現時点および近い将来に必要とされるのは危険物等取扱責任者資格(7・2・3)、船舶料理士資格(7・2・4)、無線資格(7・2・5)、GMDSS資格(7・2・6)および船舶保安職員資格(7・2・7)であり、当協会はこれら資格および技能が円滑に取得できるよう、関係の委員会等に参画するとともに、関係機関と調整を図り、船社負担の軽減に努めた。

7・2・3 危険物等取扱責任者資格取得の教育

本資格を取得するための講習は、日本人船員に対しては海上災害防止センターにおいて実施され、外国人船員に対しては船舶職員法に基づく国内海事法令講習と同様のフィリピンの指定講習機関(3ヶ所)において実施された。

外国人船員に対する講習の受講者は、当面船舶職員法に基づく国内海事法令講習の受講者に限定されており、同講習の実施と併せ、2000年1月以降、2002年6月までに通算10回の講習が実施された。

7・2・4 船舶料理士資格取得の教育

国際船舶制度の導入に伴い、船舶料理士資格を外国人が取得する必要性が生じた。

このため、運輸省(現国土交通省)は、船員中央労働委員会の答申を受け、1999年10月に官公労使による「船舶料理士資格制度に係る検討会」を設置し、現行制度の見直しも含めた検討を開始し、同検討会は、2000年3月に試験・講習科目の再編統合方策、実施方法の合理化・簡素化方策等の基本的方向に係る中間的な取りまとめを行った。

こうした検討を受け、その後2001年6月に国土交通省船員部を事務局とする「船舶料理士資格制度に関する検討委員会」が設置され、外国人船員に対する船舶料理士試験のあり方も含めた検討が開始され、同年11月に同検討委員会は「受験資格としての乗船履歴(3年から1年に短縮)」、「筆記・実技試験要領」、「外国人に対する試験(臨時試験)の取り扱い」についての変更を主な内容とするとりまとめを行った。

このとりまとめに基づき国土交通省は、船舶料理士に関する省令改正を2003年6月に実施することとしている。

一方、国際船舶の増加に伴い外国人船舶料理士に対

する需要が大変逼迫した状況にあることから、当協会は船員部労働環境課及び試験の実施団体である日本海技協会に対して、早急な試験の実施を要請した。

その結果、現行制度に基づく外国人に対する船舶料理士(臨時)試験が平成14年6、8月および平成15年2月の計3回マニラにおいて実施され、計139名が資格を取得し、これまでの合計はフィリピン人186名とインドネシア人3名の計189名となった。

なお、当協会は臨時試験の実施に際して、過去の筆記問題集の英訳を作成するなど、同試験の円滑な実施に協力した。

今後は日本海技協会の他にSECOJも実施団体として追加される予定である。

7・2・5 無線資格取得の教育

STCW条約の95年改正が2002年2月1日より完全導入されたことに伴い、わが国では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(以下一海特)資格を取得することが必要となった。

この点に関する当協会の規制緩和要望を受けて、外国資格受有者が一海特および第三級海上無線通信士(以下三海通)資格を容易に取得できるようにするための養成課程を新設すること等を内容とする無線従事者規則および関係告示等の一部を改正する省令案が2002年6月20日に公布、施行された。

この改正を受けて、2001年8月に(財)日本無線協会が主催する外国の無線資格受有者に対する一海特講習がマニラにおいて開始された。

その後、2003年4月までに6回の講習でフィリピン人466名とインドネシア人8名の外国人船員が一海特資格を取得した。

なお、三海通の外国人船員の取得については、同無線資格の取得がGMDSS資格取得の条件となっていることから、今後外国人船員が取得できる制度の創設を総務省へ働きかけることとしている。

7・2・6 GMDSS 資格取得の教育

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及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）（以下三電通）以上の資格を有する必要があるが、同資格の試験申請にあたっては総務省の三海通資格及び船舶局無線従事者証明を取得する必要がある。

当協会は、国内で総務省が実施した2002年7月期および2003年1月期の船舶局無線従事者証明のための新規訓練に対し、船社の協力を得て、講師を派遣し制度の速やかなる運用に努めた。

今後は、日本人船員のみならず、外国人船員も同資格を取得できる制度の創設を総務省へ働きかけることとしている。

7・2・7 船舶保安職員資格取得の教育

2001年9月に発生した米国同時多発テロ事件を契機に、IMOを中心とした国際的な海事保安対策がSOLAS条約の改正およびISPSコードの採択をもって確立されるに至った。

SOLAS条約の改正およびISPSコードの採択により、条約の発効が見込まれる2004年7月1日までに、国際航海に従事する旅客船および総トン数500トン以上の貨物船にあつては、「船舶保安職員（以下SSO）」を乗り組ませなければならない。

このような海事保安対策の完全導入に対応するため、現在、日本人船員に限らず十分なSSOを養成することが急務となっている。

今後は、日本人船員のみならず、外国人船員に対するSSO養成制度の創設を国土交通省へ働きかけることとしている。

7・2・8 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運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の活動は、本年報の「7・2 船員の資格・技能教育と確保問題」の議題内容に対応した事業を行っているので特に掲載することとした。

SECOJの2002年度事業の内容および実績は以下のとおりである。

1. 福利事業

(1) シンガポール日本船員センターの運営

シンガポールに寄港する日本船員の休憩設備、郵便物・国際電話の取扱い等のサービスを提供しているが、最近の海運界の現状を反映して、外航船以外にも、地域作業船、漁船、練習船等官公庁船乗組員、現地造船所入渠船関係者ならびに現地駐在海事関係者にも利用されており、また、混乗船の増加に伴い、フィリピン人等外国人船員の利用も見られている。

しかしながら、利用者数そのものは近年漸減傾向にあり、2002年度の利用実績は、総計65隻、2,168名（前年度2,181名、前年比1%減少）となった。

(2) 調理師資格講習の補助事業

1999年度より、船舶調理担当者が、各都道府県で行なわれる陸上の資格である調理師資格の試験を受ける際、「調理師資格試験のための準備講習」を受講した上で当該試験を受験する場合、その受講料等の一部補助を実施する制度であるが、2002年度における当制度申請者は無かった。

(3) 船員福利厚生サービス調査検討

2002年12月に船員福利厚生サービス調査検討委員会を設置し、船員福利事業の見直しについて検討した結果、シンガポール日本船員センターおよび調理師資格講習補助事業については、利用者の漸減傾向および実績が極めて少ないことから、それぞれ廃止はやむを得ないおよび廃止することが適切という結論が出された。

なお、今後のSECOJが行なう新しい船員福利厚生サービスについての検討については、引き続き「船員雇用促進事業見直し検討委員会」において検討していくこととなっている。

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・検討を行い、2001年度では、わが国における船員福利厚生施設サービスに関する意識調査を実施し、これらの調査結果を報告書に纏めた。

2. 雇用促進事業

(1) 雇用促進事業

(a) 離職船員の登録および就職あっせん事業

2002年度における離職船員の登録状況は月間平均99名であり、前年度より40%増加した。一方で、求人は総数35名であった。

この登録離職者の増加は船員求人情報ネットの導入により、SECOJ のあっせんを希望する者が増加したものである。

これらに対するあっせんの成立数は16名であり、前年度と同じであった。

(b) 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。

2002年度の実績は、16名（商船7隻）に対し、336万円と前年度と同じであった。

(c) 内航転換奨励事業

国際協定の締結等による減船により、特定漁業から離職し、所定の要件を満たして内航船に就職した漁船員に対し内航転換奨励金を支給することにより、内航転換を促進するものであるが、2002年度についても対象者が無く、これで過去7年間対象者が無い状況である。

(2) 船員の技能訓練に関する事業

雇用船員、離職船員を対象として、海技資格の取得研修、無線関係講習、タンカー研修、内航転換訓練及び職域拡大訓練等を実施し、訓練の充実強化に努めた。

特に、無線関係講習は海上特殊無線技士の受講が一段落した為開催回数を減らしたことから受講者は大幅に減少した。

2002年度の総受講者は1,284名(前年比442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75〕のとおりである。

(3) 雇用安定事業

(a) 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、もって、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。

2002年度の船員派遣助成金支給実績は、支給対象延人数3,053名であった。

また、同事業の中心である外国船への雇用船員の派遣あっせんについては、277隻、410名（前年度比68隻、134名減）であった。

(b) 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。

2002年度の実績は、1,220名と、前年度比105名減となり、支給額については5,303万円であり、前年比524万円減であった。

(4) 国際船舶制度推進事業

(a) 国際船舶制度推進のためのフォローアップ

国際船舶制度の円滑な実施および推進を図るため、国土交通省海事局海事産業課が事務局となり官労使の参加によるフォローアップのための検討会が2回開催された。

(b) 国際船舶職員緊急養成事業

若年船員養成プロジェクトは、国土交通省の補助金を受け、外航商船での乗船訓練など実践的な訓練を通して、即戦力として活躍できる能力を身につけた若年船員を養成することを目的とし、1998年10月から開始され、第三期生まで訓練を修了し、一応の成果が得られた。

2002年度においては、同プロジェクトの第5年目として、次の事業を実施した。

① 第三期生（計15名：航海科7名、機関科3名）

2000年10月：10名が入所し、海技大学校での前期座学の後、乗船前研修を受講した。

2001年1月：乗船訓練を開始した。

2002年3月：乗船訓練を修了した。

2004年4月：海技大学校での後期座学を受講し、この期間中にフォローアップ研修（BRM研修）を受講した。

2004年9月：9名がプロジェクトの全訓練課程を修了した。

1名は乗船訓練中に負傷したため外地下船となり、治療後11月に乗船訓練を再開し、2003年3月に全過程を修了した。

訓練生の就職は、外航船社6名、内航船社（フェリー含む）3名であった。

② 第四期生（航海科8名、機関科2名）

2001年10月：10名が入所し、1名は海技大学校での前期座学中に三級海技士（航海）の口述試験が不合格となり退所したが、他の9名は乗船前研修を受講した。

2002年1月：乗船訓練を開始したが、乗船訓練中3名が体調不良などで途中退所した。

2003年3月：6名が乗船訓練を修了し、フォローアップ研修（BRM研修）を受講した。

③ 第五期生（航海科9名、機関科1名）

2001年10月：10名が入所し、1名は海技大学校での前期座学中に内航船社への就職のため途中辞退した。他の9名は乗船前研修を受講した。

2002年1月：乗船訓練を開始した。

2003年6月：乗船訓練中1名が体調不良などで途中退所した。8名が乗船訓練を継続中である。

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。2002年度は、対象者がいなかった。

(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、2002年度は、リベリアの海技免状や船員手帳等の取得手続き等の取扱件数が24件であった。

(3) 技能訓練運営事業

各種技能訓練事業の円滑な運営に努めた。

(4) 船員求人情報ネットの運用

2001年度国土交通省の補助金により構築したインターネットでの検索・閲覧が可能な船員求人情報ネットシステムは、2002年5月20日から試行運用し、

【資料7-7】 SECOJの開発途上国船員養成事業

年 度	99年度	00年度	01年度	02年度	累 計	03年度(予定)
	10期生	11期生	12期生	13期生		14期生
フィリピン	42	36	30	25	675	31
インドネシア	13	11	8	6	154	6
ベトナム	12	10	8	6	95	-
バングラデシュ	-	-	8	6	14	6
計	67	57	54	43	938	43

(注) この事業は、1990年度から開始されたが、1999年度までは他の法人が実施した。

同年7月1日から本格運用を開始した。

2002年5月20日から2003年3月31日までの運用実績は、登録延べ件数2,564件であり、アクセスは55,930件であった。

4. 開発途上国船員研修受入事業

1990年度より海事国際協力センター(MICC)が、外航船社の協力を得て、政府開発援助(ODA)の一環として実施してきた開発途上国船員研修受入れ事業は、2000年度からSECOJによって実施されている。

この事業は、海技大学校における2ヶ月の導入研修の後、航海訓練所の練習船において3ヶ月および日本船社の運航する外航船において9ヶ月の乗船研修を実施し、研修生が自国の海技資格取得に要求される乗船経験を付与するとともに実船での技能を訓練するもので、その受入れ状況および人数は〔資料7-7〕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。

5. その他の事業等

(1) 船員雇用促進等事業見直し検討委員会の設置

2002年1月に、国土交通省海事局船員部長の私的検討会として、船員雇用促進等事業見直し検討委員会が設置された。

事務局はSECOJとし、2003年度予算へ反映される事を目途に、事業の見直しの検討を行い同年6月に報告書が取り纏められた。

7・2・9 日本人船員の確保・育成のための啓蒙活動

わが国海運を担う日本人船員を将来にわたり確保・

育成していくために、海事関係団体等が行う諸施策について情報交換と連絡調整を行い、また、その効果的な実施の推進を図ることを目的として運輸省（現在国土交通省）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、2002年度において以下

の船員確保・育成のための啓蒙活動を実施した。

- ① 東京商船大学の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海事シンポジウム（講演会および大学教官と船社労務担当者の意見交換会）
- ③ 練習船一般公開時等に配布する海事従事者 PR パンフレットの作成

7・3 船員関係法規

7・3・1 STCW95条約への対応

STCW95条約（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）は、2002年2月1日を以って完全施行されたが、新条約に基づく海技免状及び旗国の承認証の発給が大幅に遅れたこと及び承認についての二国間協定の締結作業が進展していないことから、IMO は PSC に関して猶予期間を設け、同年7月31日までは必要な承認証等を所持していない場合も警告に留める措置を講じた。

こうした措置にもかかわらず承認証の発給の遅れに改善が見られなかったことから、当協会は、わが国商船隊に影響の大きいパナマに対して承認証の早期発給を要望するとともに、わが国の PSC に対しても8月1日以降も弾力的な運用措置によりわが国商船隊の運航に支障がでないよう要望を行った。

この結果、当協会関係の船舶が、海技免状に関連して拘留等の事態に至ることは回避できた。

一方、わが国の無線資格が STCW95条約に適合していないと外国の PSC 検査官の指摘に対して、当協会は、PSC での混乱回避のため、わが国の資格証明が無線資格を含め STCW95条約に則り適切に措置されていることを明確にするよう国土交通省に要望を行った。

この結果、新たに海技免状を現行に代えて発給する措置がとられた。

7・3・2 外国海技資格承認制度への対応

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、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日本の国内法である船舶職員法、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。

特に、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いた外国海技資格の承認については、2000年1月より外国資格受有者に対する国内海事法令講習会がフィリピンの指定講習機関（3ヶ所）において開始され、同講習を修了したものを対象とする承認試験が行われている。その後、2003年4月までに承認試験が9回開催され、984名の外国人船員が承認証を取得した。

具体的には、承認試験が、平成14年6、9月及び平成15年1月の計3回マニラにおいて実施され計475名が承認証を取得し、これまでの承認証取得者合計は、フィリピン人976名とインドネシア人8名の計984名となった〔資料7 8参照〕。

一方、承認証を取得した船員を配乗した国際船舶は、国際船舶に係る雇用と労働条件に関する労使協議での合意が必要であり、2003年5月末までに33隻が誕生した。

当協会は、外国人船員に対してこれら資格が円滑に付与されるように、国土交通省および関係団体との連携を図りながら、船社への事前調査、実施案内の周知等主催側と協力し、円滑な実施に努めた。

7・3・3 船員職業安定法改正への対応

船員職業安定法は1948年に制定され今日に至っているが、当時と比べて現在は船員の雇用環境が大きく変わっている。

1996年には ILO 海事総会において海員に対する職業紹介に関する条約が抜本的に改正され、民間の有料職業紹介も認められることとなった。

一方、陸上労働者に関する職業紹介事業、派遣事業等

【資料7 8】承認者数

2003年2月21日現在

指 定 職 務	99年度	2000 年 度			2001 年 度		2002 年 度			累 計
	1 月	7 月	9 月	2 月	10 月	2 月	6 月	9 月	1 月	
一 等 航 海 士	9	10	11	12 (1)	13 (1)	21	15 (1)	17	24	132 (3)
二 等 航 海 士	7	9	8	20	27	14	28 (1)	33 (1)	28 (2)	174 (4)
三 等 航 海 士	7	9	8	18	28	23	29	26	33	181
小 計	23	28	27	50 (1)	68 (1)	58	72 (2)	76 (1)	85	487 (7)
一 等 機 関 士	9	8	8	14 (1)	16	16	14	20	27	132 (1)
二 等 機 関 士	9	11	7	23	26	19	25 (1)	31	38	189 (1)
三 等 機 関 士	7	10	10	14	31	26	33	29	25	185
小 計	25	29	25	51 (1)	73	61	72 (1)	80	90	506 (2)
合 計	48	57	52	101 (2)	141 (1)	119	144 (3)	156 (1)	175 (2)	993 (9)

注：既承認者の中で上級職として再度承認を受けた者が9名いるため、承認者の累計は993名であるが、実承認者数の合計は、984名である。なお、()は、再承認者数である。

(参考1) 国籍別実承認者数(実承認者数 984名)
 フィリピン 976名(航海士:476名 機関士:500名)
 インドネシア 8名(航海士:4名 機関士:4名)

(参考2)

	承認試験実施期間	承認日
1999年度	第1回 12年1月17日~20日	1月26日
2000年度	第1回 12年6月26日~29日	7月6日
	第2回 9月18日~21日	9月28日
2001年度	第3回 13年1月15日~19日	2月2日
	第1回 13年9月17日~21日	10月10日
	第2回 14年1月28日~2月10日	2月22日
2002年度	第1回 14年6月17日~21日	7月12日
	第2回 14年9月9日~13日	10月11日
	第3回 15年1月20日~25日	2月21日

の見直しが労働環境の変化に合わせて検討され、1999年には労働者派遣事業も大きく規制緩和された。

こうした状況の中で1997年に船員職業紹介等研究会が発足し、学識経験者を含め官労使にて議論がなされ、国交省海事局にて研究会の報告書をもとに船員職業安定法の一部改正案が以下の通りまとめられた。この改正に盛り込まれた船員派遣事業の創設により、当協会が長年にわたり要望してきた船員保険の適用問題が解決する見通しとなっている。これまで、日本籍船舶を所有しない、若しくは裸傭船も行っていない会社が船員を雇用することは法的な位置付けが不明確であったために、該当する会社に雇用される船員に対しては同じ日本人船員であっても船員保険が適用されず問題となっていた。今回の改正により上記の場合においても船員派遣事業の許可を受ければ雇用船員に対し船員保険が適用されるようになる。

本改正案は2004年1月の答申を得て、2004年1月に召集される通常国会に提出される予定である。

(1) 船員派遣事業

船員派遣事業は、本改正により事業として認められることとなり、船員派遣事業主に常用雇用される派遣船員は、船員派遣事業主にてその雇用責任、労働条件が明確にされ、企業間における船員の労働力の適切かつ円滑な移動が、船員派遣事業を介して実施できることとなる。

船員を雇用する企業においては、派遣事業を視野に入れることで、より効率的な船員配乗業務が可能となるものである。

- ① 自己の常時雇用する船員について船員派遣事業を行おうとする者は、国土交通大臣の許可を受けることにより、これを行うことができることとする。
- ② 派遣船員が従事する業務の内容等船員派遣契約の当事者が当該船員派遣契約の締結に際し定めるべき事項、並びに適正な派遣就業の確保等船員派遣元事業主および派遣先の講ずべき措置について

所要の規定を設けることとする。

- ③ 派遣先に対して責任を負わせることが適当な事項等について船員法等の特例規定を設けることとする。
- (2) 船員職業紹介事業
船員職業紹介事業は、無料の職業紹介のみに限定されているが、事業を行える者の範囲が学校等に広がり新卒者等の就職の促進に有効な手段となりうるものである。
 - ① 学校等は、国土交通大臣に届け出ることにより、当該学校の学生生徒等について、無料の船員職業紹介事業を行うことができることとする。
 - ② 国土交通大臣に対する事業報告書の提出等船員職業紹介事業者の講ずべき措置について所要の規定を設けることとする。
- (3) その他
 - ① 派遣船員等からの国土交通大臣に対する申告、並びに国土交通大臣による船員派遣元事業主等に対する指導及び改善命令等について所要の規定を設けることとする。
 - ② その他所要の改正を行うこととする。

7・3・4 ILO 条約改正への対応

1. 統合条約

2005年のILO 海事総会での採択に向けて、既存の30の条約、1の議定書及び29の勧告を一本化する新統合条約案の検討が進められ、官労使三者構成ハイレベル・ワーキンググループ (High Level Tripartite WG) 会合が2002年10月及び2003年7月に開催されたほか、サブグループ会合が2003年2月に開催された。

(1) 第2回三者構成ハイレベルワーキンググループの開催

2002年10月14日～18日の間ジュネーブのILO 本部において、ILO 海事統合条約に係わる第二回ハイレベル三者国際会議が開催された。

今回の国際会議には48カ国の政府代表と22カ国の労働側代表および28ヶ国の船主側代表が出席し、総計170名以上の出席者数となった。

日本政府からは、国土交通省の寺西船員労働環境課長、野川東京学芸大学教授他3名、全日本海員組合の井出本組合長他4名と当協会からは赤塚欧州事務局長、辻本常務理事他3名が出席した。

ILO では、1919年創立以来、200頁に及ぶ68本の海

事関係条約および勧告 (国際海事労働基準と呼ばれる) を採択して来たが、時代遅れのもの、技術的法律的に欠陥のあるもの、殆ど批准されていないもの、あるいは実行を担保できない基準を含み、また内容的に重複や過剰なものもあり、これらを整理、統合して一本化するための作業が昨年12月から開始された。

68本の条約、勧告のうち、未発効のもの、改正によりあるいは内容的に陳腐化したものを除く、30の条約、1の議定書および23の勧告が統合の対象となっている。

2002年6月の三者ワーキンググループ会議を含め、これまで三回の三者検討会議では、具体的な労働基準に係わる権利、原則を入れる器、入れ物の構造とか性格についての基本的な要件を固める作業を行って来た。

明らかとなった骨格構造を図 (次頁) により簡単に説明すると次のとおりとなる。

- ① ヨコ軸の4層構造と名称はSTCW 条約と全く同じもので、上から三段目迄が強制で、一番下の規定は勧告に相当する部分で非強制となっている。
- ② タテ軸は5つのファミリーに分かれているが、これは既存条約を内容により5つに分類して配置し、これらのファミリーを構成する条約・勧告から抽出される原則・権利を規則 (Regulation) として配し、これらの施行を担保する細則 (Standard) および勧告 (Guideline) をコード (Code Part A & Part B) として分離して編集しなおすという統合アプローチを採っている。Articles には各ファミリー共通の定義とか適用範囲、改正手続、発効要件等を規定することになる。
- ③ コードの改正には、IMO 条約の中の技術規定の改正で採用されているような簡易改正手続を導入することになっている。
- ④ これまで各国の特有の事情から批准の促進がなされなかったILO 海事条約を統合して、これまでに以上に批准されるようにするという一見矛盾した目的をどのように解決するかという問題は「フレキシビリティの確保」というテーマで色々に論じられている。
- ⑤ FSC/PSC に絡む、条約内容の実行可能性を担保する仕組み、方法あるいは制度作りの検討に今回は最大の時間がさかれた。統合条約は既存の労働基準を整理し、明確に簡素化を図り、船員のみならず関係者が簡便に参照できるものとするもので、

新たな労働基準を追加新設するものではない。しかし、検査や監督に関する新しい規定が盛り込まれて、執行メカニズムの強化が行われる。そのため新たな独自規定のファミリーを構成し、旗国、寄港国及び船員供給国の夫々に執行上の明確な責任分担化を行うことになる予定である。従って、今回の統合条約作業に対して船主にとっては規制強化の動きとして把えておく必要がある。

問題点として、以下の三点がある。

- ① 労働側(ITF)は統合条約を船員の権利章典、労働条件のバイブルにすると理想社会に住む理想の船員像の具現化を主張しており、船主側(ISF)としては経済性、実行可能性、船主の負担軽減とをうまく調整する必要があること。
 - ② 差別禁止(Equality)、雇用の継続、船員の定義の扱い。途上国の社会保障を誰が面倒みるか、あるいは労働条件というヒトの問題故、苦情・クレームの洪水になって船が止められるのはかなわない。内容的にも船主として気を許せない検討事項が色々あること。
 - ③ 日本船日本人船員の観点に止まらずパナマ籍(60%) 比国人船員(80%)に依存する日本商船隊の立場から国土交通省と連携しつつ、積極的な発言／ロビー行動を組織する必要があること。
- (2) 第3回三者構成ハイレベルワーキンググループの開催
2003年6月30日(月)より7月4日(金)までジュネ

ープの ILO 本部において、条約草案の初めての逐条審議を行った。

2001年12月から始まった条約草案作りは、これまで二回のハイレベル三者会合(2001年12月と2002年10月) および二回のサブグループ三者会合(2002年6月と2003年2月)の審議を踏まえて、ILO事務局により完全な草案(第一次)が出来上がり、今回上程されたものである。

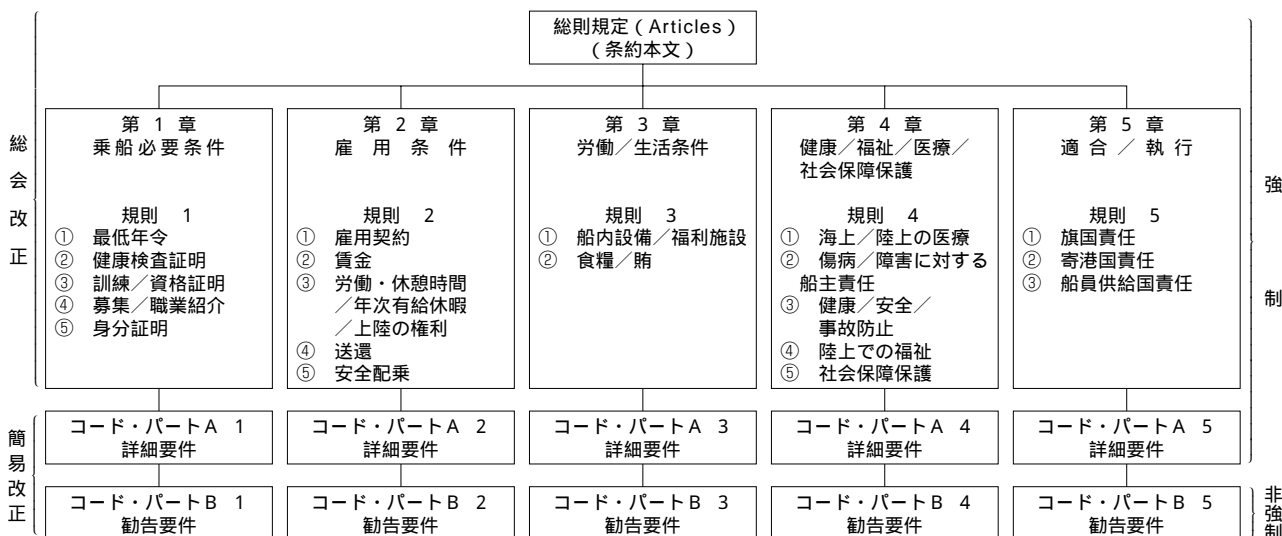
一次草案は、Articles & Regulations19頁、Code Part A25頁および Code Part B51頁の三部構成3分冊となっており総頁数95頁に及ぶ大部なものである。

今回の逐条審議は、条約の細部に亘る検討というより、各国政府が広汎な批准を行うために障害となる部分は何か、規則、コードの Part A と B の分け方はこれでよいのか、船員の権利保護あるいは FSC / PSC の対象とすべき Title の範囲の確認を目的として、事務局に対して第二次草案を策定するための材料 / ガイダンスの提供を行ったので、今後の作業スケジュールを決定し、ILO 事務局に対して第二次草案のドラフト権限を与えることを承認して終わった。

その後、ILO 事務局は7月21日に各国政府および船主のグループ / 船員グループが一次草案全体に対する修正提案文書の受付を締切った。

日本政府も10頁の詳細な修正コメントを提出した。これらの修正提案を基に ILO 事務局が第二次草案の起草作業を行い8月末にハイレベル会合役員に配布し、9月5～6日ジュネーブにおいて役員会議を開催することになった。

I L O 統合海事条約の構成



役員会議には、英語／仏語／スペイン語の正式二次草案が12月15日までに配布され2004年1月19日～23日にフランスのナントで開催される第四回ハイレベル三者会合に上程され最終的な統合条約草案の検討が行われることとなった。条約最終草案は2004年9月にジュネーブILO本部で開催される海事準備総会を通過後2005年9月の海事総会で採択を行うこととなった。

ノルウェー政府は「海事の安全と品質」の4本目の柱作りをコミットしたい。即ちSTCW/SOLAS/MARPOLの各条約に加えてILOの海事統合条約が加わることにより、旗国が最終的責任を有し、寄港国はその執行に責任をもち、船員供給国もそれなりの責任を分担する新しい仕組み作りであり、各国の批准への障害を取り除くことが重要。ナントでの第四回ハイレベル三者会合で良い結果を出して劣悪な労働条件を皆無にしたと述べた。

また、サブグループの議長であるデンマーク政府の代表は、新しい文書に対する期待は広範に受け入れられる平等な競争条件の下で船員問題を扱えるようになることであるとの表明を行った。

去る6月5日ルクセンブルクで開催されたEUの運輸閣僚理事会では、「海上輸送と船員職業の促進」と題する勧告を採択し、欧州海運のノウハウと海事訓練の競争力の維持／促進あるいは欧州人船員の雇用の促進を図るためのガイドライン作りを提案した。

その中で、Quality Shipping 促進のためFSC/PSCの仕組み作りのためのEU法強化に加えて、IMO/ILO条約の厳格な遵守を迫るとした。

この関連で、今回のILO海事統合条約作業にもふれて、これが採択されれば労働条件に係る国際最低基準の適用が国際海上輸送分野における競争フィールドをなくして平準化すると述べている。

国際条約という国際統一法作りという場の中ではあるが、見方を変えればEUとしての地域主義、即ちEU海運保護あるいはEU船員保護を目的としたEU競争戦略のシナリオにこの海事統合条約作業も明らかに組み込まれている点についてはよく見極めておく必要がある。

2. 船員の身分証明書に関する条約

2001年9月11日の同時多発テロ事件を契機に海事分野でも、テロリストの船員への成りすましや船舶そのものが武器になるなどの危険に対処するために、船員の身分証明書にバイオメトリックス（生体認識システ

ム）情報を導入する事がIMO（国際海事機関）に提案された。

しかしILO（国際労働機関）に船員の身分証明書に関する条約（108号条約）が存在することから、この条約改定作業をILOにおいて扱うこととなり、ILO一般総会における1回討議に付された。

海事関係条約が海事総会ではなく、一般総会で取り扱われたのは今回が初めてである。

総会では、「船員の身分証明書」委員会が設立され、2003年6月7日から約20回の審議が行われ、16日に委員会として採択した後、最終日19日の全体会議の投票に付され、賛成392反対0棄権国20で採択された。

108号条約は廃棄され、本条約が新たな185号条約として成立した。条約の名称は「SEAFARERS' IDENTITY DOCUMENTS CONVENTION (REVISED)」であり、通称SID条約と呼称されている。

条約は18ヶ条からなり、第3条では、船員の身分証明書はパスポートの大きさ以上としないこと、バイオメトリックス情報として指紋をバーコードにて身分証明書に記録すること、あるいは内容をデータベース化し関係国が検索照会できること、発給手続きに関する厳格な品質管理と評価、ILOへの執行状況報告と第三者による定期的な検証など形式や内容を詳細に定めている。

また、第6条では、船員が寄港国でビザなしで一時上陸出来ること、船を乗り換える為の通過なども船員の身分証明書のほかパスポートがあれば足りることなどが定められている。

条約審議のポイントは、米国あるいは政府側が要求する海事保安の強化を確保しながら、いかに船員の一時上陸や通過などの便宜をこれまで通り残して行くかであった。

結局、身分証明書の偽造、成りすまし、あるいは不正な方法による身分証明書の取得などを防止する為に、指紋をバイオメトリックス情報として本人確認を厳格に行うことで、身分証明書を持っていればビザを要せずに、一時上陸を認めることとなった。条約の中にビザなしで一時上陸が出来ることが明記されたことは、船主側にとっても有用な拠り所となり得るが、一方で政府が批准する場合の障害となることも否めない。

たとえば、米国の場合には、ビザなしの上陸等の条約条項は米国国内法に抵触しているので、本条約の批准は予定していない。ただし、条約に盛り込まれた内容は国際的な標準として米国国内法に取り入れることとしている。

また、日本政府は、若干の入管手続上の問題はあ
るものの、基本的には批准する方向で検討を行っ
ている。パスポートへのバイオメトリックス情報記
載のための国際標準作りも ICAO(国際民間航空機
関)で進行中である。

3. 最低賃金に関する勧告

7月5日から8日までジュネーブで開催された ILO
合同海事委員会小委員会(JMC Sub-committee)にて2004
年12月31日までは現行の AB 船員(経歴3年以上の熟練
部員)の最低賃金(月額基本給)465ドルを凍結適用し、
2005年1月1日から12月31日まで500ドルとする決定が
なされた。

今後 ILO 理事会に報告されて承認を受けた後に ILO
事務局長より加盟国に回章されることとなった。

当協会の対応

今回の JMC 小委員会に赤塚欧州事務局長がア
ドバイザーとして参加し、船主側会合の中で、最低賃金
は勧告であるにも係らずあらゆる賃金交渉に影響を及ぼ
すことを指摘し、最低賃金の凍結および ILO の最低賃
金勧告の意義についても疑義を呈するなどノルウェーと
組んで強い態度で望んだが、自国船員保護の立場から、

最低賃金引き上げを目指す欧州船主勢に多勢に無勢で
押し切られた。

我々の主張は、淡路で開催された ISF 総会で表明し
た通り、船員の賃金は船員居住国の生活水準を考慮し
て、各国の労働組合と雇用者が交渉して決めるべきで
あるとの基本スタンスに基づき、ITF(国際労働連盟)
のベンチマークに反対し、その引き上げ凍結の運動を
展開している。

一方 ILO でも陸上労働者については、131号条約で
有効な最低賃金制度を批准国に求めているものの、その
水準は定めてはならず、船員についてもこれと同様に、
加盟国が経済的要素を考慮して個々に定めれば良いも
のであり、最低賃金の規定は必要ないと主張している
ところである。

したがって、たとえ勧告であっても最低賃金に関
する具体的な水準を定めることは、ITF ベンチマークに根
拠を与えることから、ILO 最低賃金に関する勧告内容を
見直し、水準は除外すべきである。

このような方向性、これまでの国際慣行を修正の
ため、次回2005年秋に開催されると予想される JMC
での最低賃金協議に向けて、アジアの声の結束をいか
に図ってゆくかが今後の重要課題のひとつとなる。

7・4 船員の社会保障制度

7・4・1 船員の社会保障制度の概況

1. 適用状況の推移

船員法上の船員を対象とした船員保険および厚生年
金保険(第三種被保険者のうち船員)の適用事業所な
らびに被保険者数は、海運・水産業会の厳しい状況を
反映して漸減傾向が続いており、2002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
188事業所、4,572名の減少となっている〔資料7 9参
照〕。

2. 船員保険の財政状況

船員保険の財政は、被保険者数が減少する一方で、
平均標準報酬月額が伸び悩み、保険料収入が減少し続
けている。また被保険者数が約7万人となり、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。

2001年度の収支は、失業部門を除いた疾病、年金(労

〔資料7 9〕 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
	社	社	人	人
1984.3	10,280	7,180	184,702	152,004
1985.3	9,949	6,983	176,560	144,216
1986.3	9,570	6,752	165,666	134,627
1987.3	9,313	6,558	156,584	125,855
1988.3	9,230	6,440	146,549	116,696
1989.3	9,132	6,289	138,429	109,836
1990.3	9,877	6,240	132,205	106,018
1991.3	9,600	6,125	126,724	102,945
1992.3	9,305	5,971	120,634	99,395
1993.3	9,008	5,844	115,625	96,699
1994.3	8,629	5,740	110,459	92,635
1995.3	8,388	5,646	105,422	88,713
1996.3	8,190	5,528	100,349	84,736
1997.3	8,026	5,401	96,050	80,761
1998.3	7,822	5,234	91,292	76,451
1999.3	7,536	4,985	84,171	69,778
2000.3	7,318	4,822	79,521	65,736
2001.3	7,100	4,700	75,889	62,830
2002.3	6,912	4,541	71,317	58,794

(注) 社会保険庁資料

7 船員労働

〔資料7 10〕 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	2000年度	2001年度	項 目	2000年度	2001年度
疾病部門	保険料収入	482	484	保険給付費	351	320
	一般会計より受入	30	30	老人保健拠出金	141	133
	厚生保険特別会計業務勘定より受入	23	21	退職者給付拠出金	30	32
			福祉事業費	16	54	
			福 祉 事 業 費	0	0	
	計	535	535	計	538	539
失業部門	保険料収入	64	62	保険給付費	75	68
	一般会計より受入	15	15	翌年度へ繰越	2	3
	前年度剰余金受入	1	3			
	計	80	80	計	77	71
年金部門	保険料収入	120	114	保険給付費	38	38
	一般会計より受入	0	0	諸支	148	144
	運用収入	31	30	諸支	0	0
	計	151	144	計	186	182
業福祉部門	保険料収入	53	50	福祉事業費	51	46
	一般会計より受入	12	12	業務取扱費	23	22
	厚生保険特別会計業務勘定より受入	3	3			
	雑収入	13	2	計	74	68
	計	78	67			
	合 計	844	826	合 計	875	860
				収 支 差 額	- 31	- 34

(注) 社会保険庁資料

〔資料7 11〕 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	2002年度	2003年度	項 目	2002年度	2003年度
疾病部門	保険料収入	469	459	保険給付費	315	277
	一般会計より受入	30	30	老人保健拠出金	153	130
	厚生保険特別会計業務勘定より受入	2	2	退職者給付拠出金	33	34
			福祉事業費	27	30	
			福 祉 事 業 費	0	0	
			福 祉 事 業 費	3	2	
	計	501	491	計	531	473
失業部門	保険料収入	59	56	保険給付費	69	63
	一般会計より受入	12	14	予備費	1	1
	前年度剰余金受入	3	0			
	計	74	70	計	70	64
年金部門	保険料収入	112	101	保険給付費	40	40
	一般会計より受入	0	0	諸支	141	137
	運用収入	25	19	福祉事業費	0	0
	雑収入	0	1	福 祉 事 業 費	0	1
	計	137	121	計	181	178
業福祉部門	保険料収入	49	47	福祉事業費	46	44
	厚生保険特別会計業務勘定より受入	0	0	業務取扱費	22	22
	一般会計より受入	11	12	予備費	0	0
	雑収入	4	3	計	68	66
	計	64	62			
運 用 積 立 前 年 度 剰 余 金 受 入	保険料収入	689	663	保険給付費	424	380
	一般会計より受入	53	56	老人保健拠出金	153	130
	運用収入	25	19	退職者給付拠出金	33	34
	厚生保険特別会計業務勘定より受入	2	2	業務取扱費	22	22
	積立金より受入	74	37	諸支	141	137
	雑収入	4	4	福 祉 事 業 費	46	44
	前年度剰余金受入	3	0	福 祉 事 業 費	27	30
			予 護 納 付 費	4	4	
	合 計	850	781	合 計	850	781

(注) 社会保険庁資料(2002年度は補正後のもの)

災) 福祉・業取部門において赤字となり、前年度より全体で34億円の赤字で1998年度以降4年連続の赤字決算となった。

2001年度の積立金の残高は、全体で1,083億円となった〔資料7 10参照。予算については、同7 11参照〕。

(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年度に至り暫く、累積赤字を解消した。

2001年度においては、保険給付費が対前年度比で31億円の減少となるものの2000年度に納付の猶予を受けた介護納付金(19億円)の全額を2001年度に納付したことに伴い、介護納付金が対前年度比で38億円の増加となる54億円となったこと等により、収支は4億円の赤字であった。

(2) 失業部門

失業部門の財政は、失業率の動向に大きく左右され、1989年までは、失業率が高かったために、財政状況が悪化したが、1989年には緊急雇用対策が一応終息したこと、折からの好景気の影響を受けて失業率が大幅に減少したことなどから、黒字となり、その後景気の後退はあるものの、単年度収支で、1997年まで黒字を維持した。

2001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したが、部門別収支では保険給付費の減額により単年度は9億円の黒字となった。

(3) 年金部門(労災)

1987年以降、保険給付費などの増加により支出が収入を上回り、1990年度まで赤字で推移してきた。1991年度においては、好景気の影響を受けて平均標準報酬月額が伸びるとともに、保険料率が引き上げられたことにより収入が大幅に増えたことから黒字

に転じ1997年度までこれを維持してきた。

2001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しており、収支は前年よりも3億円悪化して38億円の赤字となった。

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。

7・4・2 船員保険制度の改革

昭和47年度以降実質30年連続での被保険者数の減少に伴い、保険料収入が着実に減少するなど、厳しい財政状況に直面していることから、一般制度に統合することも視野に入れ、今後の船員保険制度の在り方についての意見交換する場として官労使による船員保険制度勉強会が開催された。

使用者側代表として当協会の他、大日本水産会、日本内航海運組合総連合会、日本旅客船協会、労働者側代表として全日本海員組合、行政側代表として、社会保険庁、厚生労働省、国土交通省、水産庁が出席している。

第一回目の勉強会は、2002年12月5日に開催され、船員保険失業部門と一般の雇用保険との比較等が行われた。

第二回目は、2003年10月27日に開催され、船員保険職務上疾病部門と一般の労働者災害補償保険との比較等が行われた。

第三回目は、2003年12月2日に開催され、一般の労働者災害補償保険に相当する職務上疾病部門、年金部門、特別支給金における財政収支の見通し及び船員保険制度における独自上乘せ規定とILO第55号条約との関係等について報告された。

今後も随時勉強会を開催していくこととなっている。

7・5 労働協約の改定

外航労務部会と全日本海員組合の間では平成13年度に「外航労使関係協議会」において賃金関連項目を各社個別で決定する合意がなされており、中央春闘に終止符が打たれたことはご既承の通りである。

本14年度についても3月の協約改訂交渉は行っていない。しかしながら、協約本文について、以下のよう改訂を行なった。

- (1) 事務局間で進めてきた「労働協約」と「近代化実用船労働協約」の統合に必要な条項の改廃を行った。
- (2) 「外航労使関係協議会」における新しい労使関係協議第2年度目として、以下の合意に達し、関連する協定書/確認書類の整理改廃を行なった。

① 中央協議関連

- イ) 系列雇用協議会を初めとする集団雇用協議制を

廃止し、雇用責任は企業単位で負う原則の明確化
 口) 船員政策協議会に関する確認書類を全て廃棄し、
 「国際競争力」をベースとした外航船員政策の14
 社協議の場として衣替え
 八 混乗管理委員会/LNG・GMDSS に係わる特別委
 /LNG 配乗構成協議会/GMDSS 協議会による二

重手続きの簡素化、対象船が無くなり次第閉鎖
 ② 個別協議関連
 各社で締結している「中期雇用計画に係わる3年
 協定」の仕組みを廃止し、各社別に新たな雇用協議
 の枠組み作りを行なう事を中央において労使確認し
 た。

7・6 乗組員の安全および災害防止対策

7・6・1 船員災害防止実施計画

船員中央労働委員会(会長:青山善充成蹊大学教授)は、2003年2月17日、「平成15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、第8次船員災害基本計画(2003年~2007年)を実施するための初年度にあたる。

2003年度の実施計画では、船員災害としての船種別死傷・疾病発生率(年間千人率)の減少目標(対前年度比)を、死傷については一般船舶3%、漁船5%、全体で4%とし、疾病については一般船舶4%、漁船4%、全体で4%に設定している。

また、船員災害防止の重点事項としては、死亡災害減少を目指し、「海中転落」等の防止、多発する「転倒」・「はさまれ」の防止、高齢船員の増加に対応した死傷災害防止対策、「生活習慣病」の予防にそれぞれ重点をおいて対策を実施することとしており、また各地域毎の災害発生状況の特徴を踏まえ、必要に応じて地域の災害実態に応じた重点を定める事としている。

推進すべき主要な対策としては以下を掲げている。

1. 衛生管理体制の整備とその活動の推進

- (1) 安全衛生パトロールの実施
- (2) 安全衛生教育、講習会等の実施
- (3) 災害事例等に関する情報交換等

2. 死傷災害の防止

- (1) 作業時を中心とした死傷災害防止対策の推進
 - ① 一般船舶における死傷災害防止対策
 - ② 漁船における死傷災害防止対策
- (2) 海中転落による死亡災害防止対策の推進

- ① 「漁ろう装置」、「漁具・漁網」に係る海中転落の防止
 - ② 「歩み板・げん梯」、「甲板」及び「甲板装置」に係る海中転落の防止
 - ③ 作業用救命衣等の保護具の使用の徹底等
 - ④ 海中転落等に備えた対策
- (3) 高齢船員の心身機能の変化に対応した死傷災害防止対策の推進
 - (4) 船員災害の分析に基づく作業方法の見直しによる安全の確保

3. 生活習慣病を中心とした疾病予防対策及び健康増進対策の推進

4. 外国人船員に係る安全衛生対策の推進

5. 船内における労働・生活環境の改善

6. 船員労働安全衛生月間活動

7. 船員災害防止協会の事業の充実及び効率化

8. 船員災害防止対策推進連絡会議の活用

7・6・2 洋上救急事業

洋上救急事業は、海上保安庁の輸送能力を活用し、関係医療機関の協力、関係団体の資金拠出を得て、日本水難救済会が主体となって実施されている。

その主要業務は、わが国周辺の距岸1,000海里以上におよぶ海域の航行船舶からの往診要請に対して、海上保安庁の巡視船・航空機等で医師・看護婦を現場へ急送し、患者に応急措置を施しつつ、病院への移送等を行うものである。

2002年度の洋上救急事業の実績は〔資料7 12〕の

とおりとなっており、これを加えた1985年10月以降の出動回数は513回となっている。

当協会は、本事業に対し、この支援のために設立された中央洋上救急支援協議会の構成員として参画するとともに、本事業費の分担拠出に応じる等、積極的に協力を行っている。

〔資料7 12〕 2002年度の洋上救急事業の実績

	汽 船 (隻)	漁 船 (隻)	合 計 (隻)
日 本 籍	1 (1)	15 (13)	16 (14)
外 国 籍	7 (4)	1 (0)	8 (4)
合 計	8 (5)	16 (13)	24 (18)

()内は2001年度実績

7・7 船員の健康管理および福利厚生

1. 船員福祉事業

船員に対する福祉事業は、各企業によって実施されるもののほか、社会保険制度（船員保険・厚生年金保険）によるものと、公益団体によるものとに大別される。

このうち、船員の福祉事業を行なう公益団体およびその事業概要は〔資料7 13〕のとおりである。

当協会はこれらの事業運営に協力した。

2. VTR 協議会の活動

当協会は、船舶乗組員のために供給するテレビ番組の録画テープについて、著作権処理に関する契約を関

係著作権者6団体と、また、番組使用に関する契約を関係放送事業者6社と契約し、その事務処理のために1972年にVTR協議会を設置し、契約の遂行と録画テープを供給する活動を行なっている。

2002年度末におけるVTR協議会加盟会社は39社であり、2002年度の録画実績は643本（前年度702本）であった。また、支払った補償使用料は約102万円（前年度約115万円）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2003年度の契約については、前年度と同一条件により更改した。

〔資料7 13〕 船員の福祉事業を行なう公益団体とその事業概要（平成15年3月31日現在）

団 体 名	設 立 日 等	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	<ul style="list-style-type: none"> ○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	<ul style="list-style-type: none"> ○海難救助に関する事業（救助出動報奨金の交付、救助訓練、救難器具の整備、救助船の整備・各種海難救助団体への支援） ○洋上救急に関する事業（7・6・2参照） ○救難所員の補償に関する事業、「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	<ul style="list-style-type: none"> ○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	<ul style="list-style-type: none"> ○医療看護に関する事業（生活保護患者の取扱い及び診療費の免除または減額、無料巡回診療、救急医療、無線通信医療相談） 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） ○海事関係図書発行に関する事業（「日本船舶医療便覧」他）等
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	<ul style="list-style-type: none"> ○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（22）、総合福祉センター（1）、健康福祉センター（3）、海外保養所（1） ○広報出版事業（「船員ほけん」誌 等発行） ○保険事業（安全衛生事業、船員保険生活習慣病予防健診 他）
日本船員厚生協会	1943年（昭和18年）日本海運報国財団として設立	<ul style="list-style-type: none"> ○海員会館等の施設運営
日本船員福利雇用促進センター（福利事業）	1978年（昭和53年）6月左記に改組	<ul style="list-style-type: none"> ○船員の福利厚生施設の設置、運営および運営に対する資金援助 ○船員の教養向上のための講習会等の運営 施設 シンガポール日本船員センター 船舶調理講習所（7・2・8参照）

7 船 員 労 働

団 体 名	設 立 日 等	事 業 の 概 要
日本船員住宅協会	1969年（昭和44年）設立	○船員保険被保険者等への住宅資金貸付等
日本船員福利厚生基金財団	全日海との労働協約に基づいて1964年（昭和39年）設立	○厚生施設および病院への資金援助（財源は労働協約に基づく船員の拠出金等）
日本殉職船員顕彰会	1981年（昭和56年）4月設立	○殉職船員の追悼行事、功績等の調査および遺族の援護

8

内航海運

この章のポイント

2002年度の内航船舶輸送実績は、4億9,088万トン、2,339億トンキロであった。トンベースで対前年度比5.9%減、トンキロベースでは対前年度比4.5%減であった。

海事局長の私的懇談会である次世代内航海運懇談会の提言に基づき、2003年8月「事業規制の見直

しの具体的制度設計について」が、また、2003年7月「内航貨物船乗組み制度の見直しについての中間報告」が取りまとめられた。今後さらに検討を深め、交通政策審議会において2004年度以降速やかに措置すべき事項等が決定される。

8・1 内航海運の概況

内航海運の2002年度輸送量は、4億9,088万トン(前年比5.9%減)輸送貨物量と距離を掛け合わせた輸送活動量も2,339億トンキロ(前年比4.5%減)とそれぞれ減少した。(資料8 1参照)他の国内輸送機関の輸送量と比較すると、輸送トンキロベースでは自動車に次ぐ4割強のシェアを持つとともに、昨今の環境問題をも加味したモーダルシフト推進の要請もあり、内航海運は今後ますます国内物流の基幹輸送産業として重要である。

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、低コストで長距離かつ大量輸送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。

〔資料8 1〕内航貨物輸送量の推移

年度	輸送量(千トン)			輸送活動量(億トンキロ)		
	対1970年度比	対前年度比		対1970年度比	対前年度比	
1970	376,647	100.0	-	1,512	100.0	-
1990	575,199	152.7	106.9	2,445	161.7	108.8
1991	571,891	151.8	99.4	2,482	164.2	101.5
1992	540,410	143.5	94.5	2,480	164.0	99.9
1993	528,841	140.4	97.9	2,335	154.4	94.2
1994	555,764	147.6	105.1	2,385	157.7	102.1
1995	548,542	145.6	98.7	2,383	157.6	99.9
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	516,647	137.2	95.4	2,270	150.1	95.8
1999	522,602	138.8	101.2	2,294	151.7	101.1
2000	537,021	142.6	102.8	2,417	159.9	105.3
2001	520,067	138.1	96.8	2,445	161.7	101.2
2002	490,880	130.3	94.4	2,339	154.7	95.7

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。

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、2003年3月末現在、合計6,593隻、3,841千総トンで、10年前の1993年と比較すると、隻数では27.6%も減少しているが、トン数では3.0%減となっている。船種により増減のバラつきはあるものの、1隻当たりの平均総トンではいずれも増加しており、全体的に船舶の大型化が図られている(資料8 2参照)。

また、船齢別に見ると、船齢7年未満の船舶(経済船)が隻数で14.1%、総トン数で29.3%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48.4%、総トン数で27.5%となっている。平均トン数は、船齢7年未満の船舶では1,232総トンであるのに対し、船齢14年以上の船舶では337総トンであることから、中高齢船には小型船が多いといえる(資料8 3参照)。

船型別区分では、500総トン未満の船舶が隻数ベースで80.3%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22.5%、400総トン以上500総トン未満船が19.1%を占めており、いわゆる199総トン型、499総トン型が内航船の標準的な船型になっていることを示している。一方、平均総トン数は、物流の効率化の要請に対応して年々大型化しており、583総トンとなっている(資料8 4参照)。

2. 内航海運事業者

(1) 内航海運事業者

内航海運事業者数は、2003年3月末現在で、4,298(兼業を除く実事業者数)社である。このうち、許可事業者は運送事業者が646社、貸渡事業者が2,401社

8 内 航 海 運

で合計3,047社である。届出事業者は運送事業者が1,010社、貸渡事業者が241社で合計1,251社である（資料8-5参照）。このうち、許可事業者数の推移は資料8-6のと

おりで、許可制に移行した1967年以来、減少傾向が続いている。

(2) 内航海運事業者のうち許可事業者の企業規模
上述の内航海運事業者のうち、許可事業者の資本

〔資料8-2〕内航船の船種別船腹量

船 種	1993.3.31			2002.3.31			2003.3.31		
	隻 数	総トン数	平均総トン	隻 数	総トン数	平均総トン	隻数	総トン数	平均総トン
貨物船	5,446	1,651,270	303	4,110	1,555,867	379	3,879	1,534,105	395
土・砂利・石材専用船	1,004	415,234	414	998	744,316	746	921	713,877	775
セメント専用船	210	437,738	2,084	185	446,150	2,412	177	437,473	2,472
自動車専用船	73	221,925	3,040	53	207,540	3,916	49	197,871	4,038
油送船	1,784	945,638	530	1,251	778,551	622	1,166	746,911	641
特殊タンク船	584	288,487	494	421	222,116	528	401	210,357	525
合 計	9,101	3,960,292	435	7,018	3,954,540	563	6,593	3,840,594	583

出所：日本内航海運組合総連合会資料

〔資料8-3〕内航船の船齢別船腹量

区 分 船 齢	2002.3.31					2003.3.31				
	隻 数	(構成比%)	千総トン	(構成比%)	平均総トン	隻 数	(構成比%)	千総トン	(構成比%)	平均総トン
～ 6	1,160	16.9	1,190	16.9	1,026	908	14.1	1,119	29.3	1,232
7 ～ 14	2,477	36.1	1,688	36.1	681	2,414	37.5	1,655	43.3	686
14 ～	3,222	47.0	1,059	47.0	329	3,118	48.4	1,052	27.5	337
合 計	6,859	100.0	3,937	100.0	574	6,440	100.0	3,825	100.0	594

出所：日本内航海運組合総連合会資料

〔資料8-4〕内航船の船型別船腹量

船 型 (総トン)	2002.3.31				2003.3.31			
	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	2,078	(29.6)	65,718	(1.7)	1,992	(30.2)	60,355	(1.6)
100トン以上 200トン未満	1,647	(23.5)	288,311	(7.3)	1,486	(22.5)	259,554	(6.8)
200トン以上 300トン未満	302	(4.3)	78,689	(2.0)	296	(4.5)	76,944	(2.0)
300トン以上 400トン未満	287	(4.1)	101,197	(2.6)	264	(4.0)	93,030	(2.4)
400トン以上 500トン未満	1,349	(19.2)	652,677	(16.5)	1,257	(19.1)	608,710	(15.8)
500トン以上 700トン未満	397	(5.7)	265,115	(6.7)	355	(5.4)	236,358	(6.2)
700トン以上 1,000トン未満	274	(3.9)	232,843	(5.9)	280	(4.2)	236,412	(6.2)
1,000トン以上 2,000トン未満	234	(3.3)	349,084	(8.8)	226	(3.4)	339,144	(8.8)
2,000トン以上 3,000トン未満	161	(2.3)	436,132	(11.0)	145	(2.2)	392,701	(10.2)
3,000トン以上 4,500トン未満	160	(2.3)	583,607	(14.8)	160	(2.4)	586,191	(15.3)
4,500トン以上 6,500トン未満	77	(1.1)	402,782	(10.2)	73	(1.1)	378,404	(9.9)
6,500トン以上	52	(0.7)	498,384	(12.6)	59	(0.9)	572,791	(14.9)
合 計	7,018	(100.0)	3,954,539	(100.0)	6,593	(100.0)	3,840,594	(100.0)
(平均総トン数)	(563)				(583)			

出所：日本内航海運組合総連合会資料

〔資料8-5〕内航海運事業者数

(単位:社)

区 分	2002.3.31			2003.3.31		
	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	664	1,031	1,695	646	1,010	1,656
貸渡事業者数	2,563	265	2,828	2,401	241	2,642
計	3,227	1,296	4,523	3,047	1,251	4,298

出所：日本内航海運組合総連合会資料

〔資料 8 6〕業種別許可事業者数の推移

年月日	運送業	貸渡業	合計	備 考
1967.3.31	9,149	1,792	10,941	1967.4.1 許可制移行
1970.3.31	1,175	9,129	10,304	1969.10.1 許可制完全実施
1972.3.31	897	6,057	6,954	1971.8.1 許可の対象を100総トン以上に変更
1975.3.31	901	6,289	7,190	
1980.3.31	794	5,537	6,331	
1985.3.31	750	5,067	5,817	
1990.3.31	748	4,218	4,966	
1995.3.31	743	3,753	4,496	
2000.3.31	730	3,355	4,085	
2001.3.31	731	3,024	3,755	
2002.3.31	664	2,563	3,227	
2003.3.31	646	2,401	3,047	

出所：日本内航海運組合総連合会資料

〔資料 8 7〕業種別許可事業者の資本金別構成

2003.3.31

区 分		個人	1,000万円未満	1,000万円以上 5,000万円未満	5,000万円以上 1億円未満	1億円以上 5億円未満	5億円以上	合計
運送業	事業者数	12	84	347	136	24	43	646
	構成比(%)	(1.9)	(13.0)	(53.7)	(21.1)	(3.7)	(6.7)	(100.0)
貸渡業	事業者数	414	848	1,054	66	8	11	2,401
	構成比(%)	(17.2)	(35.3)	(43.9)	(2.7)	(0.3)	(0.5)	(100.0)
合計	事業者数	426	932	1,401	202	32	54	3,047
	構成比(%)	(14.0)	(30.6)	(46.0)	(6.6)	(1.1)	(1.8)	(100.0)

出所：日本内航海運組合総連合会資料

〔資料 8 8〕内航許可事業者概要

(1) 運航船腹量別みた運送事業者数

2003.3.31

使用船腹量		事業者数	構成比(%)
200総トン以上	200総トン未満	53	(8.2)
1,000総トン以上	1,000総トン未満	161	(24.9)
	2,000総トン未満	141	(21.8)
2,000総トン以上	5,000総トン未満	137	(21.2)
5,000総トン以上	10,000総トン未満	75	(11.6)
10,000総トン以上		79	(12.2)
合 計		646	(100.0)

(2) 貸渡船腹量別みた貸渡事業者数

2003.3.31

貸渡船腹量		事業者数	構成比(%)
200総トン以上	200総トン未満	757	(31.5)
300総トン以上	300総トン未満	88	(3.7)
	500総トン未満	664	(27.7)
500総トン以上	1,000総トン未満	406	(16.9)
1,000総トン以上	2,000総トン未満	227	(9.5)
2,000総トン以上		259	(10.8)
合 計		2,401	(100.0)

(3) 貸渡隻数別みた貸渡事業者数

2003.3.31

貸渡隻数	事業者数	構成比(%)
1 隻	1,666	(69.4)
2 隻	470	(19.6)
3 隻	139	(5.8)
4 隻	75	(3.1)
5 隻以上	51	(2.1)
合 計	2,401	(100.0)

出所：(1)~(3)とも日本内航海運組合総連合会資料

金別構成は、資料 8 7のとおりで、資本金5,000万円未満の事業主および個人事業主の数は全体の90.6%を占めている。

また、許可運送事業者の扱い船腹を見ると、使用船腹量の構成が2,000総トン未満の事業者が54.9%を

占めている。一方、許可貸渡事業者では、貸渡船腹量の構成が500総トン未満の事業者が62.9%となっており、さらに貸渡隻数が1隻しかない事業者が69.4%を占めている（資料 8 8参照）。

8・2 2002年度の内航海運対策

2002年4月、国土交通省海事局長の私的懇談会である次世代内航海運懇談会（座長：杉山武彦一橋大学副学長）が取りまとめた「次世代内航海運ビジョン 21世紀型内航海運を目指して」においては、『健全かつ自由な事業活動を促す市場環境の整備』、『効率的で安全かつ環境に優しい輸送サービスの構築』を基本的方向とした上で、それを実現するため内航海運業法等の見直し、次世代内航船（スーパーエコシップ）等の技術開発・普及の推進、船舶・船員に係る社会的規制の見直し等、内航分野全般にわたる取り組みの方向性について提言されている（船協海運年報2002 P.202参照）。

これらのうち内航海運業法等の事業規制および船舶・船員の安全規制については、2002年5月に「内航海運制度検討会」が設置され検討が開始された。特に、内航海運業法等の事業規制については、具体的制度設計をした上で、2004年度以降速やかに措置すべきとされていたことから、同検討会の下にワーキンググループが設置され精力的な検討が行われた。延べ7回にわたるワーキンググループでの検討を踏まえて2003年8月に開催された第3回同検討会において、「事業規制の

見直しの具体的制度設計について」が取りまとめられた（資料 8 9参照）。

他方、「次世代内航海運ビジョン」において、船員の乗組み体制に係る規制の見直しについては、総合的な検討を2003年度内を目途に終了し、結論の得られたものから措置することとされていたことから、2002年4月には、「内航船乗組み制度検討会」が設置され、「内航海運制度検討会」における審議と併行して、船員の乗組み体制についても鋭意検討が行われた。内航船乗組み制度検討会も下部機構である内航貨物船部会での7回の審議を経て2003年6月に開催された会合で、「内航貨物船乗組み制度の見直しについての中間報告」を取りまとめた（資料 8 10参照）。

なお、「事業規制の見直しの具体的制度設計について」ならびに「内航貨物船乗組み制度の見直しについての中間報告」については、さらに今後検討の深化を行った上で、国土交通省 交通政策審議会 海事分科会で検討の上、2004年度以降速やかに措置すべき事項等が決定される予定である。

〔資料 8 9〕

内航海運制度検討会「事業規制の見直しの具体的制度設計について」骨子

1. オペレーター・オーナーの事業区分

内航海運業法上、内航海運業は運送業（オペレーター）と船舶貸渡業（オーナー）の2つの事業区分が設けられており、荷主と運送契約を締結できるのはオペレーターに限られているが、大幅な状況の変化に鑑み、今後はオペレーターやオーナーの事業区分を廃止することとし、同一の参入基準を適用することとする。

2. 新しい参入基準

これまでの許可基準である(1)船腹量等の要件、(2)事業の安定性に関する要件、(3)適正な事業運営に関する要件を以下の通りとする。

(ア) 船腹量等の要件

[現 状]

- 運送業にあつては、①使用船舶が3隻以上、②所有船の船腹量が1,000G/Tまたは使用船舶の船腹量の15%のいずれか大きいG/Tを超えていること、③定期用船等の比率が60%以上であること、④平水区域等において使用の場合は、使用船舶が200G/T以上かつ1隻以上所有、が要件。
- 船舶貸渡業にあつては、①所有船が3隻または900G/Tもしくは1,800D/W以上、が要件。

[見直し方向]

- 1隻（100G/Tまたは30m以上）の所有に要件を変更。
- (イ) 事業の安定性に関する要件

[現 状]

- 運送業にあつては、①確実・安定的な取引数量および金

額等、②直接荷主等からの引き受け割合が半数以上、③適切な資金計画、が要件。

- 船舶貸渡業にあつては、①3年以上の定期用船契約等、②適切な資金計画、③適正・確実な運航採算、が要件。

[見直し方向]

- 適切な資金計画を有していること、の要件のみとする。

(ウ) 適正な事業運営に関する要件

[現 状]

- 運送業にあつては、①営業所等の設置、②確実な船員配乗計画、が要件。

- 船舶貸渡業にあつては、①貨物利用運送事業との兼業禁止、②確実な船員配乗計画、が要件。

[見直し方向]

- 確実な船員配乗計画の要件のみとする。

3. 登録制

上記の新しい参入基準がある程度画一的に評価可能な基準であることから、これまでの「許可制」から「登録制」とする。

[資料8 10]

内航船乗組み制度検討会「内航貨物船乗組み制度の見直しについての中間報告」骨子

1. 労働時間・定員等関係

(1) 労働時間規制

- 1日8時間、基準労働期間について週平均40時間制の維持。
- 上記を前提として、時間外労働については、労使合意がない限り認めない。但し、船舶の安全航行の確保等に係るものは除く。
- 労使合意がある場合には、全ての海員について時間外労働も含めて、いかなる1週間(連続した7日間)についても最大でも72時間(1日当り4時間)を超える労働を禁止する。但し、安全臨時労働は除く。また、1日当りの最大労働時間は航海当直基準に準じて14時間とする。なお、通達で4週間あたり(1ヶ月当り)の労働時間の上限を定める。

(2) 定員規制

- 労使合意の有無にかかわらず、1日8時間、週平均40時間を前提とした「標準定員」(相対基準)、最低限船舶の安全運航確保を要求する「安全最少定員」(絶対基準)を規定し、後者のみを強行規定とする。
- 標準定員を設定し、それを割り込む船舶については、その程度によって、船舶所有者に通告した上で、ブラックリスト等に提出。船員労務官による頻繁な監査を行う。

(3) 雇入れ契約の届出

- 雇入れ契約については、公認性制を届出制に改めるとともに、届出が受理されるまでは出向を認めない。
- 届出は形式的に法令等の違反がない限り受理する。
- 届出制導入までの間の措置として、登録公認、その他電子化等により、申請者の負担軽減を推進する。

(4) 労働条件の明示の徹底

- 船員が自分の休日・休暇、労働時間、賃金等の労働条件について、明確に認識して就労することを徹底するため、

船舶所有者による労働条件の明示のあり方等について、運用方法の充実強化を図る。

2. 資格制度を中心とした航行安全関係

(1) 船橋航海当直

- 航海当直の人数については現行規制を維持。
- 航海当直を担保する乗組員は、海技免状受有者(6級(航海)以上)でなければならないこととし、(船舶職員であるか否かを問わない。以下同じ。)

(2) 船舶技術や業務実態を踏まえた配乗基準の弾力化

- 甲板部、機関部等の兼務を中心として対応する。(スーパーエコシップ等の将来的な技術革新に対応した合理化については今後検討。)
- 航海当直体制の維持に支障が生じる等の影響がないと認められる場合には、就労実態にあわせて部門間での兼務雇入れを認めるとする事務局案が提示されている。
- 一定の要件(例えば、機関区域無人化船など)を満たす内航船については、専任の機関部法定職員1名を除き、他の機関部法定職員が甲板部法定職員(船長除く)を兼務することができる。但し、一定の条件について事務局案が示されている。

(3) 配乗表に係る航行区域

- 三直体制を原則とした限定近海に相当する航行区域に係る配乗表を新たに設ける(沖縄関係の取扱いは別途検討)との事務局案が示されている。

(4) その他

- 1600トン以上の内航船に係る資格レベルの緩和を図る。
- 3級以下の受験資格の大幅な要件緩和や講習受講者に対する試験免除による甲種部員の6級(航海)取得促進のための措置などを講じる。

8・3 2002年度以降5年間の内航適正船腹量

2002年12月16日、交通政策審議会第3回海事分科会（分科会長：千速晃（社）日本鉄鋼連盟会長、資料8 11参照）において「2002～2006年度の内航適正船腹量」が策定され、同日付けで資料8 12のとおり国土交通大臣に答申した。

適正船腹量の策定・公示は、内航海運業法に基づき交通政策審議会海事分科会で実施されるものであり、向こう5年間の適正船腹量を予測し、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、国土交通大臣が船腹量の最高限度を設定する際の判断基準とするものである。

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、2002年9月30日現在の6船種の船腹量小計は、3,091千総トンとなっており、同年度の適正船腹量3,002千総トンに比して約3.0%（89千総トン）過剰となっている。しかし、2006年度には逆に45千総トンの船腹不足となっている。また、船種別に見ると、自動車専用船以外は、船腹過剰となっているが、2006年度には、自動車専用船に加えて、貨物船も不足するとされている。

〔資料8 11〕

交通政策審議会海事分科会委員（50音順、敬称略）

（委員）	杉山 雅洋	早稲田大学教授
青山 佳世	フリーアナウンサー	千速 晃（社）日本鉄鋼連盟会長 分科会長
圓川 隆夫	東京工業大学教授	（臨時委員）
加藤 俊平	東京理科大学教授	小谷 道彦 日本内航海運組合総連合会会長
杉山 武彦	一橋大学副学長	立石 信義 全国内航タンカー海運組合会長

〔資料8 12〕

(1) 2002年度～2006年度内航適正船腹量

船 種	現有船腹量 (2002.9.30)	適 正 船 腹 量				
		2002年度	2003年度	2004年度	2005年度	2006年度
貨 物 船	1,559千G/T	1,544 (15)	1,539 (20)	1,583 (24)	1,635 (76)	1,694 (135)
	2,662千D/W	2,636 (26)	2,627 (35)	2,703 (41)	2,791 (129)	2,893 (231)
セメント専用船	427千G/T	410 (17)	410 (17)	410 (17)	410 (17)	410 (17)
	693千D/W	665 (28)	665 (28)	665 (28)	665 (28)	665 (28)
自動車専用船	150千G/T	151 (1)	151 (1)	151 (1)	151 (1)	151 (1)
	122千D/W	122 (0)	122 (0)	122 (0)	122 (0)	122 (0)
土・砂利・石材専用船	759千G/T	684 (75)	631 (128)	563 (196)	530 (229)	517 (242)
	1,431千D/W	1,289 (142)	1,189 (242)	1,061 (370)	1,000 (431)	974 (457)
油 送 船	746千G/T	693 (53)	682 (64)	679 (67)	678 (68)	677 (69)
	1,625千m ³	1,509 (116)	1,486 (139)	1,480 (145)	1,478 (147)	1,475 (150)
特殊タンク船	209千G/T	204 (5)	204 (5)	204 (5)	204 (5)	204 (5)
	325千D/W	317 (8)	317 (8)	317 (8)	317 (8)	317 (8)
小 (土・砂利・石材専用船除く)	3,091千G/T	3,002 (89)	2,986 (105)	3,027 (64)	3,078 (13)	3,136 (45)
	5,427千D/W	5,249 (178)	5,217 (210)	5,287 (140)	5,373 (54)	5,472 (45)

注 1. ()内は現有船腹量に対する船腹過剰量である。

2. 土・砂利・石材専用船については、2003年度以降、開空2期工事・中部国際空港等の埋立工事がピークを過ぎることから、計算上、大幅な船腹過剰が予想されている。しかし、現実には現有船腹量のうち、総トンの41%（310千G/T）、載貨重量トンの37%（536千D/W）は自家用船舶の臨時投入であり、工事終了と共にこれらが撤退することから、極端な船腹過剰は発生しないものと考えられる。

(2) コンテナ船・RORO船の適正船腹量

船 種	現有船腹量 (2002.9.30)	適 正 船 腹 量				
		2002年度	2003年度	2004年度	2005年度	2006年度
コンテナ船・RORO船	393千G/T	382 (11)	407 (14)	433 (40)	457 (64)	481 (88)
	303千D/W	295 (8)	314 (11)	334 (31)	352 (49)	371 (68)

(注)()内は、船腹過剰量で は船腹不足の状況を示す。

(3) 船種別輸送量の見通し

船 種	品 目	実 績			推 計				
		1999年度	2000年度	2001年度	2002年度	2003年度	2004年度	2005年度	2006年度
貨 物 船(百万ト)	鉄 鋼	48.6	54.6	50.7	48.0	47.9	47.9	47.9	47.9
	石 灰 石	57.1	59.1	57.6	54.7	54.4	54.4	54.4	54.4
	その他貨物(注1)	111.6	109.4	103.7	104.5	104.5	110.8	118.1	126.4
	小 計	217.3	223.0	211.9	207.1	206.8	213.1	220.4	228.7
セメント専用船(百万ト)	セメント	46.0	49.3	47.9	45.3	45.3	45.3	45.3	45.3
自動車専用船(百万ト)	自動車	3.6	4.0	4.1	3.9	3.9	3.9	3.9	3.9
土・砂利・石材専用船(百万ト)	土・砂利・石材	115.2	133.5	145.1 (実績見込)	239.8	186.9	139.0	121.5	114.7
油 送 船(百万* $\frac{1000}{24}$)	黒 油	70.5	68.6	60.0	57.3	54.9	54.5	54.2	53.9
	白 油	103.4	98.9	99.6	98.8	98.5	98.2	98.2	98.2
	そ の 他(注2)	20.5	20.3	19.1	19.1	19.1	19.1	19.1	19.1
	小 計	194.4	187.8	178.7	175.2	172.5	171.8	171.5	171.2
特殊タンク船(百万ト)	高圧ガス等	26.1	25.7	23.3	23.3	23.3	23.3	23.3	23.3

注1. 貨物船の「その他貨物」とは、鉄鋼・石灰石を除いた穀物、石炭製品等である。

2. 輸送船の「その他」とは、油脂、ケミカルである。

8・4 内航海運暫定措置事業

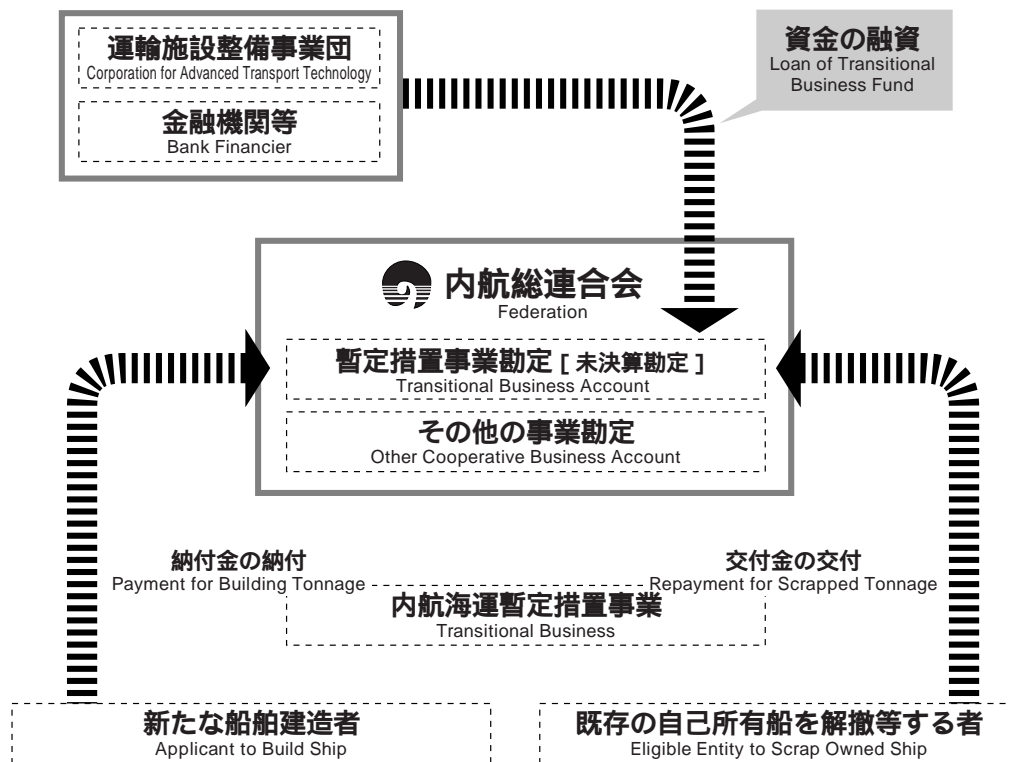
内航海運暫定措置事業は、運輸大臣（現国土交通大臣）が1998年5月15日認可した内航海運暫定措置事業規程に基づき、内航海運組合法上の調整事業として同日より実施されている（船協海運年報1999 P 214参照）。

この暫定措置事業は、批判が強かった船腹調整事業の解消により、実態上の経済価値を有していた引当資格が無価値化する経済的な影響を考慮した施策であるとともに、内航海運業の構造改革推進の観点から、船腹需給の適正化と競争的市場環境の整備を図るための事業である（制度の概要は、資料8 13参照）。

なお、2003年4月以降、船齢15年を超える船舶に対しては交付金の交付対象としないこととするいわゆる「シンデレラプロジェクト」がスタートしたが、このプロジェクトを円滑かつ着実に実施するため、2001年度補正予算において政府保証枠を210億円から290億円（借入資金総枠700億円から800億円）へ、さらに2002年度予算において政府保証枠を370億円（借入資金総枠900億円）へそれぞれ拡大することが措置された。

なお、内航海運暫定措置事業の実施状況は、資料8 14のとおりである。

〔資料 8 13〕 内航海運暫定措置事業の概要



(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する。

2002年度以降、前年度における収支状況および当該年度の収支見通しを踏まえた上・下半期毎の資金管理計画を作成し、同計画に基づいて交付金の認定・交付を行なう。

- (2) 交付金の交付のために必要な資金は、内航総連合会が金融機関等から調達。
- (3) 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する。
- (4) 船舶を建造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することも可）する。
- (5) この事業は、収支が相償ったときに終了する。

〔資料8 14〕

(1) 内航海運暫定措置事業による建造認定の実績(認定ベース)

年 度	貨 物 船						油 送 船					
	建造船(A)		解撤等船舶免除船(B)		(A)-(B)		建造船(A)		解撤等船舶免除船(B)		(A)-(B)	
	隻数	D/W	隻数	D/W	隻数	D/W	隻数	m ³	隻数	m ³	隻数	m ³
1998年度	25	106,100	11	19,228	14	86,872	6	8,064	6	7,442	0	622
1999年度	35	76,998	19	30,671	16	46,327	10	22,431	7	12,353	3	10,078
2000年度	72	146,888	33	48,179	39	98,709	24	63,090	20	38,858	4	24,232
2001年度	49	127,909	21	36,723	28	91,186	38	113,219	31	59,930	7	53,289
2002年度	38	125,134	33	32,994	5	92,140	16	23,367	9	15,039	6	8,328

(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	一 般 貨 物 船	288	302,333	33,171,435,000
	特 殊 船	152	139,211	6,812,224,000
	曳 船	27	24,574	242,594,000
	油 送 船	200	286,437	17,157,680,000
	合 計	667	752,555	57,383,933,000
1999年度	一 般 貨 物 船	58	51,238	5,301,292,500
	特 殊 船	42	35,494	1,243,899,500
	曳 船	8	7,680	65,140,000
	油 送 船	37	53,464	2,936,853,400
	合 計	145	147,876	9,547,185,400
2000年度	一 般 貨 物 船	58	57,050	5,675,450,000
	特 殊 船	65	59,343	2,465,040,000
	曳 船	12	13,250	102,750,000
	油 送 船	57	72,595	3,596,833,225
	合 計	192	202,238	11,840,073,225
2001年度	一 般 貨 物 船	159	156,599	14,795,585,000
	特 殊 船	87	110,930	5,792,682,000
	曳 船	7	7,810	61,745,000
	油 送 船	86	131,396	5,846,077,500
	合 計	339	406,735	26,496,089,500
2002年度	一 般 貨 物 船	101	76,145	6,830,864,000
	特 殊 船	139	166,477	7,238,852,000
	曳 船	13	22,350	189,350,000
	油 送 船	57	75,287	2,972,680,000
	合 計	310	340,259	17,231,746,000
1998～2002年度 合 計	一 般 貨 物 船	664	643,365	65,774,626,500
	特 殊 船	485	511,455	23,552,697,500
	曳 船	67	75,664	661,579,000
	油 送 船	437	619,179	32,510,124,125
	合 計	1,653	1,849,663	122,499,027,125

9

調査および広報活動

この章のポイント

わが国海運税制の改善に資する観点から、トン数標準税制を既に導入している欧州諸国を中心に税制制度に関する調査を実施。

オピニオンリーダー、マスコミおよび学校・学生等を中心とした国民各層に対して、各種媒体およびイベント等を通して広く広報活動を実施。

9・1 調査ならびに統計出版活動

当協会では、海運政策や経営資源に資するさまざまな調査なら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。

発表されていない。

このため、当協会はマイナーバルクの荷動き量をはじめとした調査を第三者機関に委託した。2001年度には、マイナーバルクのうち、鋼材・ボーキサイト／アルミナの調査結果が取りまとめられた。また、2002年度には、さらに肥料・セメントの結果がとりまとまったことから、関係委員会に報告を行った。

9・1・1 税制関係調査

1. 税制関係調査

わが国海運税制の改善に資する観点から、諸外国、特にトン数標準税制を既に導入している欧州諸国を中心に税制制度について第三者機関に調査を委託した。わが国海運企業が、欧州をはじめとする諸外国に設立された場合に、どの程度の法人税負担が生じるのかを調査することによって、トン数標準税制を採用した場合の効果を試算したものである。船隊規模にもよるが、安定的に一定規模以上の収益が計上される場合は、相当程度税負担が軽減されるとの調査結果となった。また、トン数標準税制を海運企業が選択せず、通常の収益課税による場合であってもわが国より有利であった。

地方税関係も含めた全ての税負担比較はできなかったものの、諸外国ではわが国における海運企業よりも優遇されているのは確実であり、それら海運企業とのトータルな競争力格差はさらに拡大しているといえる。

2. その他政策関係調査

鉄鉱石や石炭などのメジャーバルクについては、荷動き量も含めて種々の資料が発表されているものの、需要や市況・為替等の周辺環境によって輸送動向が変化するボーキサイトやセメント等のいわゆるマイナーバルクについては、取引情報をはじめ資料がほとんど

9・1・2 世界およびわが国商船船腹

世界およびわが国の商船船腹について、過年度および当年度の状況を比較・整理する等定量分析を行ったほか、以下の活動を行った。

日本商船船腹統計2002年の取りまとめ

「日本商船船腹統計」は1972年に集計を開始した統計であり、毎年6月30日時点で日本国籍を有する100総トン以上の鋼船（漁船・雑船を除く）を対象としている。

本統計は、わが国船腹量の実態を的確かつ迅速に把握し得る類似統計が他にない現状に鑑み、当協会がその取りまとめに当たっているもので、海運関係の業務の参考に供し、わが国海運・経済の振興発展のための基礎データとして資することを目的としている。

2002年6月30日現在の日本商船船腹量は、5,473隻、約1,296万総トン、約1,744万重量トンであり、隻数ベースで260隻、約4.5%、また総トンベースでは約56万総トン、約4.2%、重量トンベースでは約98万重量トン、5.3%と、依然、減少傾向が続いている。

本統計は、従前、冊子に取りまとめ、関係先へ配布する等外部公表していたが、この中の一部統計については、後述の「海運統計要覧」収録分と一部重複していることから、掲載方法の見直しを検討した結果、1998

年以降、本統計は冊子としての配布を取りやめ、「海運統計要覧」収録分に整理統合する等より利便性を高めた形で広く提供している。

9・1・3 海運に関する統計資料・情報の収集・整理

当協会は、海運ならびにこれを取り巻く四囲の状況について、内外の資料・情報等を収集・整理し、当協会会員をはじめ国土交通省等関係方面の便宜に供している。

2002年度においては、下記の活動を行った。

(1) 「船協海運年報2002」の刊行

「船協海運年報」は、わが国海運の活動や国際情勢ならびに当協会の諸施策や対応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2003」の刊行

「海運統計要覧」は、海運に関係する国内外の諸統計を幅広く収録したハンディサイズの統計集であり、1970年に創刊して以来、毎年刊行しているものである。

主な内容は、世界およびわが国の商船船腹に関する定量分析をはじめ、船舶の建造、主要貨物の海上荷動き量、港湾、船員関係のほか、石油や石炭等のエネルギー関係とともに鉄鋼、自動車等主要関連産業の動向等となっている。

2003年版についても、最新資料に基づき、データ更新を図るとともに、新たな資料の掲載に努め、関係先に配布する等して利用者の利便性の向上を図った。

9・2 広報活動

海運の役割や重要性等について、オピニオンリーダーや報道関係者等関係各位に対し、経済誌、機関誌「せんきょう」、各種パンフレットおよび記者会見等を通じて積極的なアピールを行った。

学校・学生等を中心とした国民各層に対しては、日本の海運の役割および重要性についての理解を深めることを目的とした活動を行うとともに、会員各社に対し、「船協情報」等により迅速な海運関係情報の提供を行った。

詳細は以下の通りである。

9・2・1 オピニオンリーダー、マスコミ向け広報

オピニオンリーダーや報道関係者等に対し、海運の重要性等について認識してもらうため、以下の活動を行った。

(1) 経済誌等による広報

① 経済誌等による税制キャンペーン

「船舶の特別償却制度の充実・改善」および「トン数標準税制の導入」に関する意見広告を以下のとおり掲載した。

- 2002年6月：AERA、Yomiuri Weekly、サンデー毎日（各3回）
- 2002年9月・10月：エコノミスト、週刊ダイヤモンド、週刊東洋経済、新潮45、現代、正論（各2

回）

- 2002年11月：サンデー毎日、週刊朝日、週刊東洋経済、AERA、Yomiuri Weekly、日経ビジネス（各1回）

② 国土交通省広報誌「国土交通」への広告掲載

上記①の税制キャンペーン広告および海運の役割を訴えるための記事広告を掲載した。

(2) 機関誌「せんきょう」および各種パンフレットによる広報

① 機関誌「せんきょう」の発行

わが国海運の直面する諸問題や内外の動向およびこれらに対する当協会の対応や活動を主な内容として編集し、会員はじめ関係方面に広く配布した。

② 「SHIPPING NOW 2002 日本の海運」の発行

わが国海運の現状が一目で分かるよう、豊富な写真やグラフを主体に分かり易く解説した題記パンフレットを発行し、会員各社の他、マスコミ関係者や大学教授、小中高社会科教師、教育委員会、上場企業、シンクタンク、関係官庁および全国海事関係博物館等に幅広く配布した。

③ 「JAPANESE SHIPPING 2002 JSA Annual Report」の発行

当協会の活動を取りまとめた題記英文パンフレットを発行し、当協会会員の他、諸外国の海運関係機関等に配布した。

(3) 報道関係者向け広報

① 定例記者会見等の開催

当協会定例理事会開催日に、海運専門紙記者および一般紙海運担当記者を対象とした記者会見をそれぞれ実施するとともに、記者との懇談会等も必要に応じて実施した。

② 専門紙記者視察研修会の開催

2002年6月28～29日、海運専門紙記者と当協会広報幹事との合同視察研修会（於：北九州市・北九州港（響灘地区）および白島石油備蓄基地）を開催した。

9・2・2 学校・学生向けを中心とした一般向け広報

学校・学生等を中心とした国民各層に対し、日本の海運の役割および重要性についての理解を深めることを目的とした活動を行った。

(1) 学校・学生向け広報

① 教師向け見学会の開催

2002年7月30日、東京都小学校社会科研究会の主催により、同研究会に所属する先生方約90名を対象として、千葉港、京葉シーバースおよび極東石油工業(株)千葉製油所の見学会が実施され、当協会および石油連盟が協同して海運・石油関係の説明等を行った。また、8月27日には、神戸市小学校教育研究会の主催により同社会科部の先生方約50名を対象に、(株)商船三井コンテナターミナル(ポートアイランド)および新日本石油大阪精油所の見学ならびに海運・石油関係の説明会が開催され、これに当協会および石油連盟が協力した。

② 学生新聞への広告掲載

2002年7月20日付の「毎日中学生新聞」に、海運の役割・重要性や海運と我々の生活とのつながりなどを解説した広告を掲載した。

③ 海運最前線「日本の新鋭船シリーズ」の制作

国土交通省広報誌「国土交通」に1998年4月から2002年6月まで50回にわたり掲載された標記シリーズの合本を制作し、会員、教育機関はじめ広く一般に配布した。

④ 子供向けパンフレットの発行

子供向けパンフレット「船ってサイコー」を増刷し、全国の海事関係博物館などに配布するとともに、航海訓練所練習船の一般公開等を利用して

配布した。

(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」が完成し、全国の図書館、高等学校、教育委員会、シンクタンク等に広く配布した。

なお、このビデオは、“第41回(平成15年度)日本産業映画・ビデオコンクール”において『日本経済団体連合会会長賞』を受賞した。

(3) 船協ホームページの充実

従来の内容を充実させるとともに、「統計データ」のコーナーなどを新設した。

(4) 「海のシンフォニーファミリーコンサート」の開催

2002年7月21日、NHKホールにおいて、国土交通省および日本放送協会の後援の下、30,000名を超える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。なお、このコンサートの模様は、8月10日12:15～14:00にNHK・FMにて放送された。

(5) 各種イベントにおける広報活動

Sea Japan 2002(2002年4月10日-12日:台場ビッグサイト)、東京みなと祭(2002年5月25、6日:晴海客船ターミナル)、ファミリーコンサート(2002年7月21日:NHKホール)、海洋環境シンポジウム(2003年3月27日:イイノホール)などの機会を利用し、来場者にパンフレットを配るなどして海運広報に努めた。

9・2・3 会員向け広報

当協会会員各社に対し、「船協情報」等により迅速な海運関係情報の提供を行うとともに、ホームページ上から各種周知文書の情報提供を開始した。また、各社の陸上新入社員を対象とした「海運講習会」を開催した。

(1) 「船協情報」の送付

プレスリリースなど当協会活動のトピックスを中心とした「船協情報」を合計50回配信した。なお、2002年7月からはこれまでのFaxによる情報提供に加えて電子メールによる配信を開始した。

(2) 当協会ホームページ「会員コーナー」の開設

2002年3月に開設した標記「会員コーナー」を2003年4月より内容を拡充してリニューアルした。

9 調査および広報活動

(3) 「平成15年度海運講習会」の実施

2003年3月31日、会員会社の2003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から合わせて129名の受講参加者があった。

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。

2003年4月1日現在の会員は103社で、前年以降1社の退会があった。また、2003年4月1日現在の会員の所有船、外国用船、国内用船を合わせた船舶は2,273隻、船腹量は6,534万3,474G/T、9,448万5,368D/Wであり、うち所有船は273隻、807万2,908G/T、1,122万7,215D/Wである。

2. 第55回通常総会

当協会第55回通常総会は、平成14年6月19日午後1時より、東京都千代田区平河町2丁目6番4号、日本海運倶楽部において、会員104社中99社（本人38社、委任状61社）の出席を得て開催された。

総会は崎長会長が議長となり、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13年度事業報告書および収支決算書について |
| 第2号議案 | 平成14年度事業計画および収支予算について |
| 第3号議案 | 決議について |
| 第4号議案 | 平成13年度通常総会以降における役員異動について |

決議

わが国経済が長引く不況を克服し、活力を取り戻すためには、経済・社会全般にわたる構造改革が断行されなければならない。海運業界においても環境変化に即した制度改革、国際競争力強化のための環境整備は不可欠である。

わが国外航海運は、世界単一市場のなかで厳しい国際競争に晒されながらも、強力な経営合理化策を講じ、顧客の多様なニーズに的確に応えつつ、貿易物資の安定輸送に寄与してきた。一方、欧米諸国は自国海運強化のため、Tonnage Tax(トン数標準税制)など新たな手立てを講じはじめている。わが国外航海運がこれら諸国と今後も同様の環境で競争していくためには、税制等諸条件の整備、構造改革・規制緩和の実現等、諸外国とのイコール・フットイングの実現が是非とも必要である。

内航海運は、我が国の基幹的な輸送機関であり、環境負荷が小さくモーダルシフトの牽引車としての役割や、静脈物流の担い手としても期待されている。今後、暫定措置事業の安定的な実施をもとに21世紀型内航海運を目指し、活性化を図ることが出来るよう、諸規制の見直しなど環境整備を求めていく。

船員問題については、外航分野における外国人船員の安定確保策や労務問題等に適切に対応するとともに、わが国海運の構造変化に対応した制度の改善を強く求めていく。また、船舶の安全運航は海運業界にとって

当然の責務であり、引き続きその徹底に努め、地球環境保全対策にも一層積極的に取り組んでいく。さらに羽田空港の再拡張問題については、船舶の航行安全確保、港湾の効率性を含む経済性の観点から、関係方面に対し引き続き積極的に働きかけていく。また、本年4月に発生した「TAJIMA」号事件を教訓とし、当協会として必要な対策を講じるとともに、法制の整備、関係国との連携強化等について関係政府当局に強く要請していく。

現在整備が進められている有事法制については、重大な関心を持ち海運界としての適切な対応を図る。

海運は、国際紛争あるいは海賊行為などによる脅威に直面しながらも、物資の安定輸送に努めているが、その役割が十分に認識されているとは言い難い。当協会は、その目指す政策課題を実現するためにも、海運の役割をより理解してもらうよう幅広い広報に努めていかねばならない。

われわれ海運業界は、今後も日本国民の生活と世界貿易を支えるインフラストラクチャーとしての責任を果たしていく所存であり、内外の理解を得ながら下記項目の実現をもってわが国海運の発展を期するものである。

記

1 わが国海運の競争力強化

- 海運関係税制の国際的観点からの見直し等、イコール・フッティングの実現
- 実効ある国際船舶制度の実現
- グローバルな企業活動に即した適正な納税制度の実現

- 必要な政策金融の確保
 - 2 船員問題への取り組み強化
 - 外航分野における外国人船員の安定確保策、労務問題等への取り組み強化
 - 船員派遣事業を可能とする船員職業安定法の改善および船員の社会保険制度に関する諸問題の抜本的改善
 - 全日本海員組合との労使関係の見直し
 - 3 経済・社会の変化に即した構造改革の実現
 - 円滑な企業活動を阻害する各種規制の撤廃・緩和
 - 国際競争力ある港湾の実現
 - 内航海運暫定措置事業の安定的実施による効率的な内航船舶への代替建造の促進
 - 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
 - 安全運航の徹底と海洋汚染防止対策の整備
 - 環境憲章に基づく環境保全対策の推進
 - モーダルシフトの推進
 - クオリティ・ SHIPPINGの推進と船舶リサイクルの促進
 - 羽田空港再拡張に関連する航行安全確保等
 - 5 国際問題への適切な対応
 - テロ防止策など海上保安対策強化への取り組み
 - アジア船主フォーラム等の国際団体・機関での積極的活動
 - WTO 海運自由化交渉への対応
 - 外航船社間協定に対する独禁法適用除外制度の維持
- 以上決議する。

3 . 役員一覧 (2004年 1月 1日現在)

【会 長】

日 本 郵 船 取締役社長 草 刈 隆 郎

【副 会 長】

商 船 三 井 取締役社長 鈴 木 邦 雄
 新 和 海 運 取締役社長 鷲 見 嘉 一
 新日本石油タンカー 取締役社長 神 田 康 孝
 川 崎 汽 船 取締役社長 崎 長 保 英
 八 馬 汽 船 取締役社長 小 林 宏 志
 旭 タ ン カ ー 取締役会長 立 石 信 義

【常任理事】

旭 タ ン カ ー 取締役会長 立 石 信 義
 第 一 中 央 汽 船 取締役社長 竹 村 治
 八 馬 汽 船 取締役社長 小 林 宏 志
 飯 野 海 運 取締役社長 太 田 健 夫
 川 崎 汽 船 取締役社長 崎 長 保 英
 国際エネルギー輸送 取締役社長 飯 塚 孜
 明 治 海 運 取締役社長 内 田 和 也
 日 本 郵 船 取締役社長 草 刈 隆 郎
 日 正 汽 船 取締役社長 山 本 紀 道
 三 光 汽 船 取締役社長 松 井 毅

新和海運 取締役社長 鷺見嘉一
 商船三井 取締役社長 鈴木邦雄
 商船三井客船 取締役社長 日野乾太郎
 新日本石油タンカー 取締役社長 神田康孝
 (理事長は常任理事の資格を有する)

【理事】

旭海運 取締役社長 田淵啓仁
 旭タンカー 取締役会長 立石信義
 第一中央汽船 取締役社長 竹村治
 イースタン・カーライナー 取締役社長 吉田勝
 ジェネック 取締役社長 荒木敦
 八馬汽船 取締役社長 小林宏志
 出光タンカー 取締役社長 米村頼之
 飯野海運 取締役社長 太田健夫
 川崎近海汽船 取締役社長 荒木武文
 川崎汽船 取締役社長 崎長保英
 近海郵船物流 取締役社長 前田恭孝
 国際エネルギー輸送 取締役社長 飯塚孜
 国際マリントラnsポート 取締役社長 町野硯治
 栗林商船 取締役社長 栗林宏吉
 共栄タンカー 取締役社長 藤田敏郎
 明治海運 取締役社長 内田和也
 三菱鉱石輸送 取締役社長 松宮俊明
 日本郵船 取締役社長 草刈隆郎
 日正汽船 取締役社長 山本紀道
 日産専用船 取締役社長 住友昭夫
 日鉄海運 取締役社長 斎藤英樹
 NYKグローバルバルク 取締役社長 川原三郎
 大阪船船 取締役会長 小谷道彦
 三光汽船 取締役社長 松井毅

新日本石油タンカー 取締役社長 神田康孝
 新和海運 取締役社長 鷺見嘉一
 商船三井 取締役社長 鈴木邦雄
 商船三井近海 取締役社長 野村親信
 商船三井客船 取締役社長 日野乾太郎
 太平洋海運 取締役社長 綿貫武
 太洋日本汽船 取締役社長 林忠男
 反田産業汽船 取締役社長 反田邦彦
 東京船船 取締役社長 平山欽一
 鶴見サンマリン 取締役社長 岩本剛
 雄洋海運 取締役社長 小澤浩次
 (理事長および各常務理事は理事の資格を有する)

【監事】

田淵海運 取締役社長 田淵訓生
 玉井商船 取締役社長 本馬修
 東興海運 取締役社長 井高大介
 日本造船工業会 常務理事 大石捷郎

【常勤役員】

理事長 福島義章
 常務理事 増田恵 辻本泰久
 植村保雄 梅本哲朗

【顧問】

堀武夫 松岡通夫
 近藤鎮雄 根本二郎
 熊谷清 新谷功
 相浦紀一郎 生田正治
 松成博茂 乾英文

< 常設委員会委員長・部会長および特別委員会委員長 >

【常設委員会委員長】

総務委員会 商船三井 取締役社長 鈴木邦雄
 政策委員会 新和海運 取締役社長 鷺見嘉一
 労政委員会 川崎汽船 取締役社長 崎長保英
 構造改革委員会 日本郵船 取締役社長 草刈隆郎
 港湾物流委員会 日本郵船 取締役副社長 平野裕司
 工務委員会 新日本石油タンカー 取締役社長 神田康孝
 安全環境委員会 日正汽船 取締役社長 山本紀道
 法務保険委員会 三光汽船 取締役社長 松井毅

【部会部会長】

オーナー部会
 八馬汽船 取締役社長 小林宏志
 近海内航部会
 旭タンカー 取締役会長 立石信義
 客船部会
 商船三井客船 取締役社長 日野乾太郎

注) 2003年7月に組織変更。海務委員会および外航船舶解撤促進特別委員会は安全環境委員会に統合。労務委員会、船員対策特別委員会および外航労務部会は労政委員会に統合。

【地区船主会議長】

京浜地区船主会

新和海運 取締役社長 鷺見嘉一

阪神地区船主会

八馬汽船 取締役社長 小林宏志

九州地区船主会

ジェネック 取締役社長 荒木敦

<評議員>

【評議員】

(議長)

太平洋汽船 取締役社長 佐久間直正

(副議長)

佐藤國汽船 取締役社長 佐藤國臣

新和内航海運 取締役社長 西浦弘高

昭和油槽船 取締役社長 鳥飼万歳喜

東海商船 取締役社長 伊藤淳

太平洋汽船 取締役社長 佐久間直正

東京マリン 取締役社長 田中洋彦

上野トランステック 取締役社長 上野孝

京浜地区選出

アクトマリタイム 取締役社長 小口弘

旭汽船 取締役社長 船木芳雄

東海運 取締役社長 岩間貞三

千葉商船 取締役社長 木内弘幸

第一タンカー 取締役社長 橋元幸夫

大東通商 取締役社長 中部由郎

日之出郵船 取締役社長 小林進二

邦洋海運 取締役社長 内藤吉起

乾汽船 取締役社長 乾新悟

神原汽船 取締役社長 佐竹弘造

関西ライン 取締役社長 石崎靖幸

共和産業海運 取締役社長 三輪大成

宗像海運 取締役社長 市倉則勝

日本マリン 取締役社長 小林伸行

日本海運 取締役社長 金山満

日本サルヴェージ 取締役社長 大久保勉

ニッスイ SHIPPING 取締役社長 足達幸治

日鐵物流 取締役社長 市瀬圭次

三洋海運 取締役社長 三木孝幸

関兵海運 取締役社長 関駿也

新和ケミカルタンカー 取締役社長 森島壽昭

阪神地区選出

第一船舶 取締役社長 福田茂樹

大日インベスト 取締役社長 石坂公孝

大光船舶 取締役社長 番家進一

神戸船舶 取締役社長 原田弘

国華産業 取締役社長 吉川弘明

協成ライン 代表取締役 真木克朗

枘本海運産業 取締役社長 枘本守生

新田汽船 取締役社長 新田仲博

プリンス海運 取締役社長 藤本亨佑

佐藤汽船 取締役社長 佐藤忠男

佐藤國汽船 取締役社長 佐藤國臣

センコー 取締役社長 小池洋

大窠汽船 取締役社長 守石恵三

辰巳商会 取締役社長 木谷光徳

東慶海運 取締役社長 長谷部安俊

九州地区選出

松島コールライン 取締役社長 木田優

鶴丸海運 取締役社長 鶴丸俊輔

付・資料

船協海運日誌
日本船主協会会員名簿

【2002年】

- 4・11 2002年度港湾春闘が妥結した。
- 4・19 国土交通省は、内航船乗組み制度検討委員会第1回会合を開催した。同会合は、船員の適正な労働環境、安全・安定運航の確保を前提にして効率的な船舶職員の配乗体制を再構築することとしている。
- 4・19 当協会は、公海上を航行中のパナマ籍タンカー「TAJIMA」で発生した殺人事件に関し、扇国土交通大臣、川口外務大臣、森山法務大臣、縄野海上保安庁長官ならびにアダメスパナマ共和国特命全権大使に対して本事件の早期解決に関する要望書を提出した。
- 4・25 当協会は、公海上を航行中のパナマ籍タンカー「TAJIMA」で発生した殺人事件に関し、被疑者の仮上陸等を求める緊急要請として森山眞弓法務大臣に要望書を提出した。
- 4・26 国土交通省は、次世代内航海運懇談会（座長：杉山武彦一橋大学副学長）第6回会合を開催し、「次世代内航海運ビジョン 21世紀型内航海運を目指して」を公表した。
- 4・26 国土交通省は、「東京国際空港の再拡張に係る航行安全基礎調査検討会」の初会合を開催した。
- 4・29～5／3 92年国際油濁補償基金第6回臨時総会等がロンドン・IMO本部で開催され、追加補償基金に関する議定書案採択のための外交会議の開催費用および環境損害の認定基準等について審議が行われた。
- 5・7 国土交通省は、今後の港湾物流政策について検討を行う交通政策審議会「第1回物流・産業部会（座長：杉山武彦一橋大学教授）」を開催し、スーパー中樞港湾構想につき同省が政策案を提示、参加委員からの意見を求めた。
- 5・8 当協会は、公海上を航行中のパナマ籍タンカー「TAJIMA」で発生した殺人事件に関し、被疑者の仮上陸に関し、4月25日の要望書につづき改めて森山法務大臣、扇国土交通大臣、川口外務大臣ならびに縄野海上保安庁長官に要望書を提出した。
- 5・10 国土交通省は、第5回内航船員養成における即戦力化等に係る検討委員会（委員長：加藤俊平 東京理科大学教授）を開催し、「内航船員養成における即戦力化等に係る提言」が取りまとめられた。
- 5・15 4月7日に公海上を航行中のパナマ籍タンカー「TAJIMA」で発生した殺人事件に関し、被疑者2名を仮拘禁するための措置が実行された。
- 5・15～24 国際海事機関(IMO)第75回海上安全委員会(MSC75)がロンドンのIMO本部で開催され、世界的な海上輸送におけるテロ防止対策、バルクキャリアの安全対策などが審議された。
- 5・17 海運大手3社の2002年3月期決算が出揃った。それによると主力のコンテナ船事業の部門営業損益が運賃の大幅下落で3期ぶりに赤字に転落し、コスト削減や円安効果で埋めきれず、経常利益は下落した。
- 5・21 国連環境計画バーゼル条約締約国会議 第5回法律作業部会(LWG)、第20回技術作業部会(TWG)、第2回TWG、LWG合同会議がジュネーブで開催された。
- 5・22 アロヨ・フィリピン大統領より当協会メンバーの長年にわたるフィリピン人船員の雇用および訓練に対する貢献に対する感謝として、崎長会長に感謝状が授与された。
- 5・28 アジア船主フォーラム(ASF)第11回総会が台北で開催された。
- 5・29 国土交通省港湾局は、局内検討組織「国際ハブ港湾のあり方研究会（座長：稲村肇東北大学教授）」の最終会合を開催し、国内外のトランシップ貨物を日本の主要港に集中させるための方策が検討された。今回まとめられた内容は、6月10日開催予定の交通政策審議会（港湾分科会『第二回物流・産業部会』）での検討材料として報告される予定。
- 5・29 学識経験者、業界団体、国土交通省などの関係者で構成される「内航海運制度検討会」第1回会合が、国土交通省で開催され、4月26日に策定された次世代内航海運ビジョンで、行政の取り組み施策のうち事業・船員安全規制見直しに関して検討を行った。

- 6・12～13 国際海運会議所(ICS)／国際海運連盟(ISF)は、ノルウェー・オスロでそれぞれ年次総会を開催した。
- 6・13～14 国際運輸労連(ITF)は、ロンドンで公正慣行委員会(FPC)を開催した。同委員会において、フィリピン船員組合アモサップ(AMOSUP)は、便宜置籍船(FOC)に乗り込む船員の最低賃金(ベンチマーク)の凍結について動議を行ったが、本問題については継続協議となった。
- 6・17 国土交通省は、バヌアツ籍便宜置籍船(FOC)船に配乗される日本人船員の海技免状について、バヌアツ政府が承認するための2国間協定が締結された。これは、8月1日から完全実施される1995年改正STCW条約(船員の訓練・資格証明・当直基準に関する国際条約)が船籍国と船員の国籍国間の承認協定を求めているためである。
- 6・19 当協会は第55回通常総会を開催した。
- 6・20 外航中小船主協会は第44回定時総会を開催した。
- 6・20 国土交通省、海上保安庁、法務省、外務省で構成する「日本関係外国籍船内における犯罪に関する諸問題検討会」の初会合が開催され、外国籍船上で犯罪等が発生した際の早期解決を図るため、関係省庁だけでなく、便宜置籍(FOC)国政府や船社などを含めた連絡体制の構築について意見交換を行った。
- 6・24 パナマ運河庁(PCA)は、運河通航料金を平均13%値上げする問題について、各国大使館と意見交換をおこなった。そのなかで、わが国政府は、同料金の値上げ反対を主張する当協会の意見書を同運河庁に提出した。
- 6・25 当協会は、第1回「外国籍船上での犯罪等検討タスクフォース」会合を開催した。
- 6・26 国土交通省は、IMO等国際機関での船舶解撤に係る審議へのわが国の対応を検討するため官民の海事関係者からなる「シップリサイクル検討委員会」を設置、その初会合を開催した。
- 6・26～27 主要8カ国(G8)の首脳会議(サミット)が、カナダ・カナナスキスで開催され、国際交通システムのテロ対策を推進する行動文書が採択された。海事保安については、IMOにおいて審議中のテロ対策を支持する内容となっている。
- 6・28 国土交通省海事局および当協会は、わが国の外航海運企業税制のあり方について討議するための産学官のメンバーによる「外航海運企業税制検討会」の初会合を開催した。
- 6・28 国土交通省は、「我が国造船業及び船用工業の現状と課題の分析と今後予想される取るべき措置、国際対応のあり方等について検討し、産業戦略の明確化とこれからの政策指針を確立すること」を目的に「造船産業競争戦略会議」を設置し、その初会合を開催した。
- 6・28 国土交通省は、「国際船舶制度に係る施策の具体化のための検討・施策立ち上がり後のフォローアップをおこなうための官労使参加による検討会」の第1回会合を開催した。
- 7・8 当協会は、パナマ運河通航料金を平均13%値上げする問題について、パナマ運河庁(PCA)アレマン長官宛に同料金の値上げ反対を主張する当協会の意見書を提出した。
- 7・9 国土交通省は、平成13年度内航船舶輸送実績を発表した。これによると総輸送量は5億2,006万7千トン(対前年度比3.1%減)2,444億5,110万3千トン(同1.2%増)となっている。
- 7・12 国土交通大臣の諮問機関である交通政策審議会・(第四回)港湾分科会(座長：須田熙八戸工業大学教授)が国土交通省で開催され、物流・産業部会、環境・安全等部会でまとめられた中間報告(「港湾政策のあり方」)を了承した。国土交通省は、「造船産業戦略会議」の第2回会議を開催した。
- 7・15 船員職業紹介等研究会(座長：加藤俊平東京理科大学教授)が開催され、船員教育機関による無料職業紹介事業に関する制度化が適当であるとの報告書を了承した。しかし、労務供給事業に該当しない形態については、労働者側の見解を併記することとなり、また、船員派遣事業者となり得る者の範囲等について労働者側と使用者側の意見を付記することと

- された。
- 7・20 国土交通省は2002年版海事レポートを発表した。
- 7・30 国土交通省、海上保安庁、法務省、外務省で構成する「日本関係外国籍船内における犯罪に関する諸問題検討会」の最終会合が開催され、外国籍船内の犯罪対応について4項目からなる当面の対応をまとめた。
- 8・6 当協会は、第3回「外国籍船上での犯罪等検討タスクフォース」会合を開催し、諸問題への対応について報告書をまとめた。
- 8・13 国土交通省海事局は、これまでフィリピンに限られていた STCW95条約に基づく外国船員承認制度の対象国についてトルコ、ベトナムを加え計3カ国に拡大した。
- 8・18 米国沿岸警備隊(USGC)は、サブスタンダード船の取締り強化の一環から18日から米国に入港する船舶に対し、用船主・荷主についての詳細な情報を事前通知することを要求することとした。
- 8・22 パナマ運河庁(PCA)は、パナマ運河通航料の値上げを2002年10月より約8%、2003年7月より約4.5%と2段階に分けて実施すると発表した。
- 8・27 アジア船主フォーラム(ASF)シッピング・エコノミクス・レビュー委員会(SERC)第11回中間会合が、香港で開催された。
- 8・29 国土交通省は、2003年度予算の概算要求をまとめた。
- 8・30 平成9年に日本海で発生したナホトカ号油流出事故で、国および海上災害防止センターが損害賠償を船舶所有者等に対して求めていた訴訟の和解が成立した。これにより、船舶所有者と国際油濁補償基金は、国に対して約18億9,000万円、海上災害防止センターに約41億6,000万円を支払う。また、被害総額は約261億円と確定した。
- 9・6 日本、韓国、シンガポール、香港の4船主協会による「アジア船員雇用者グループ」準備会合が海運ビルで開催された。
- 9・13 国際海事機関(IMO)海上安全委員会(MSC)テロ対策中間作業部会がロンドンで開催された。本会合は米国同時多発テロ事件を契機とした海事分野におけるテロ対策のため、船舶や港湾の保安計画の内容などについて具体的に検討された。
- 9・24 国土交通省は、2001年のわが国クルーズ人口等の動向について取りまとめた。これによると日本人乗客数は約20万人で前年比7.3%減少し、このうち外航クルーズ乗客数は約11万5千人(対前年比11.6%減)、内航クルーズ乗客数は約8万5千人(同0.7%減)となった。
- 9・26 財務省関税局は、米国関税庁が進める海上コンテナ安全対策「コンテナ・セキュリティ・イニシアチブ(CSI)」に参画することで合意した。
- 9・29 米国西岸の港湾労使間で行われていた労働協約改訂交渉で、使用者団体のPMA(太平洋海事協会)は、港湾労組のILWU(国際港湾倉庫労働組合)が荷役業務のスローダウン戦術に出たことから、同日夜から西岸全29港でロックアウト(施設封鎖)に踏み切った。
- 10・7 第10回日韓船主協会会談が京都で開催された。
- 10・7 国土交通省は、第1回スーパー中樞港湾選定委員会(委員長・水口弘一野村総研顧問)の会合を東京で開催した。
- 10・7 当協会(崎長保英会長)は、外国籍船上で発生した犯罪への対応として、被疑者を速やかに上陸させるための措置など7項目について関係省庁に要望した。
- 10・7~11 国際海事機関(IMO)第48回海洋環境保護委員会(MEPC48)がロンドンで開催され、バラスト水管理条約案やシッパーサイクルのガイドライン案などについて検討した。
- 10・11 国土交通省、当協会、日本パイロット協会の3者で構成する水先料金問題検討委員会は、水先料金体系の合理化案のうち、第1次分の新嚮導距離(横浜・川崎港、名古屋・四日市港)について合意した。なお、大型船二人乗り料金等既に合意をみた項目とあわせて、これらを実施するための関係省令の改正が2002年中に行われる予定である。

- 10・14～18 国際労働機関(ILO)海事統合条約第 2 回三者構成ハイレベルワーキンググループ会合(HLT-WG)が ILO 本部(ジュネーブ)で開催された。
- 10・21 国土交通省、財務省、海上保安庁、物流事業者で構成する「海上コンテナのセキュリティ確保に関する検討会」の初会合が国土交通省で開催された。この会合では、コンテナ・セキュリティ・イニシアチブ(CSI)の合意に伴う米国向け輸出コンテナの検査体制の強化に関して、海外の動向や対策等のあり方などについての検討が行われた。
- 10・21/11・1 国際海事機関(IMO)において外交会議が開催され、外航客船の旅客死傷に対する強制保険導入を目的とする「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2002年改定議定書」が採択された。
- 10・22～24 国際海事機関(IMO)第85回法律委員会がロンドンで開催され、懸案となっている「海難残骸物の除去」に関する条約等について審議が行われた。なお、わが国政府は、公海上の便宜置籍船(FOC)など外国籍船で発生した犯罪の被疑者を最寄りの国に引き渡すことを可能とする制度の創設について提案を行った。
- 10・24 当協会(崎長保英会長)は、米国西岸の港湾労使紛争に伴う港湾施設封鎖の影響から現地で滞船・滞貨が生じている問題について事態の早期正常化を求める要望書を扇国土交通大臣に提出した。
- 10・25 アジア船主フォーラム(ASF)船員委員会第 8 回中間会合が中国・大連で開催された。
- 10・26 海上保安庁は、台湾東方の公海上(北緯23度00分、東経124度04分付近)において、派遣中の巡視船「やしま」と日本関係船舶である共栄タンカー(株)運航の大型石油タンカー「KOU-EI」号(総トン数約15万トン)との海賊・テロ対策連携訓練を行った。
- 10・30 米国関税庁は、海事保安対策の一環として、船社・NVOCC(Non-Vessel Operating Common Carrier : 複合運送業者。自らは船などの運送手段を持たず、荷主より運送を引き受け、海上運送人など実運送人のサービスを使って輸送する運送人。)に対し、米国向け海上貨物に関する manifest 情報の船積み24時間前提出を義務付けるための最終規則を発表した。
- 10・31 当協会は、扇国土交通大臣および石原行政改革・規制改革担当大臣に対し、19項目からなる規制緩和要望を提出した。
- 10・31 国土交通省は、中小海事関係事業者を対象とした第 1 回海事関係事業グリーン経営推進委員会(委員長 : 石谷久慶応大学教授)を開催し、経済的・人的負担が大きい国際的な環境規格 ISO14001の取得が困難である事業者が事業活動における環境保全のための取組み、評価・改善していくことができるツールとしての「グリーン経営推進チェックリスト」作成の検討に着手した。
- 11・1 国土交通省港湾局は、「港湾を核とした静脈物流システム事業化検討委員会」(委員長 : 永田勝也 早稲田大学教授)の第 1 回会合を開催し、静脈物流システム事業化に向けた課題の整理や広域的な静脈物流拠点の形成に関して意見交換を行った。
- 11・8 超党派の衆参国會議員および海事産業界で構成する海事振興連盟(会長 : 原田昇左右衆院議員)は、正副会長会議で、外国籍船の犯罪に日本刑法を適用し、邦人保護のため議員立法で対応する方針を固めた。
- 11・12 アジア船主フォーラム(ASF)法務保険委員会第 8 回中間会合が香港で開催された。
- 11・12 日本港運協会と全国港湾労働組合協議会、全日本港湾運輸労働組合同盟の中央港湾労使は、主要 7 港(東京・横浜・名古屋・大阪・神戸・北九州・博多)でのコンテナターミナルのゲートオープン時間を暫定的に 1 時間繰り下げ、午後 9 時までとすることで合意した。実施期間は、税関の開庁時間試験延長の期間と同様、2003年 3 月末までである。
- 11・18 アジア船員雇用者グループの第 2 回会合が、シンガポールにおいてシンガポール船主協会(SSA, Singapore Shipping Association)、シンガポール船員雇用者連盟(SMEF, Singapore

- Maritime Employers' Federation) の共催のもとに開催された。
- 11・19 スペイン沖でシングルハル(一重船殻)タンカー「プレスティージ」(1976年建造(船齢26年)8万1,564重量トン、アフラマックス型)の折損事故が発生し、大量の重油が流出した。
- 11・20 国際運輸連盟(ITF)公正慣行委員会(FPC)運営委員会が、フィリピン・マニラで開催され、2003年1月に予定していた便宜置籍船の船員最低賃金(ベンチマーク)月額50ドルの引き上げを3月末まで延期することを決定した。
- 11・21 第1回ITF国際フォーラムが、フィリピンマニラで開催され、ITF、国際船員協会(IMMAJ)、国際海運雇用者委員会(IMEC)、デンマーク船主協会は、2003年1月に予定していた便宜置籍船の船員最低賃金(ベンチマーク)月額50ドルの引き上げを3月末まで延期すること合意した旨の共同声明を発表した。
- 11・21~22 わが国邦船4社、当協会を含む海運関係4団体、2個人は、フィリピン国民の雇用に貢献した功績によりフィリピン・アロヨ大統領より、表彰を受けた。
- 11・22 国土交通省は「造船産業競争戦略会議」の第4回会議を開催した。
- 11・24 (米国西岸 現地時間23日深夜)
米国西岸港湾労使の太平洋海事協会(PMA)と国際港湾倉庫労働組合(ILWU)は、港湾作業の効率化のための新技術導入や向こう6年間の賃上げなどで労使が暫定合意に達した。
- 11・26 アジア船主フォーラム(ASF) SHIPPING・エコノミクス・レビュー委員会(SERC)第12回中間会合が韓国・ソウルで開催された。
- 11・29 交通政策審議会港湾分科会(座長:須田八戸工業大学教授)が国土交通省で開催され、国土交通大臣から諮問を受けていた「経済社会の変化に対応し、国際競争力の強化、産業の再生、循環社会の構築などを通じてより良い暮らしを実現する港湾政策のあり方」を最終答申にまとめた。
- 12・1 四日市港管理組合は、油濁水排出を防ぐ機能を持つSBT(分離バラストタンク)設置済みタンカーについての入港料軽減措置を導入した。
- 12・2~13 国際海事機関(IMO)第76回海上安全委員会(MSC76)および第5回海上人命安全条約締約国会議(SOLAS CONF 5)がロンドンで開催された。
- 12・5 OECD新造船協定の第1回交渉がパリで開催された。新造船協定交渉は、米国の批准拒否で発効が不可能になった旧造船協定を基本とし、国際造船市場の公正な競争条件確立をめざすものである。
- 12・6 国土交通省が設置したスーパー中樞港湾選定第2回委員会(委員長:水口弘一野村総研顧問)が東京で開催され、議論の結果、年間目標貨物量、施設規模などの指定基準が確定した。
- 12・11 森山法務大臣は、海外で日本人が被害者となった犯罪について、日本の刑法で外国人を処罰するための改正法案要綱を法制審議会(法務大臣の諮問機関)に諮問した。
- 12・12 アジア船主フォーラム(ASF)航行安全および環境委員会第9回中間会合がフィリピンのマニラで開催された。
- 12・13 与党3党は、平成15年度税制改正大綱を取りまとめた。
- 12・16 交通政策審議会海事分科会(分科会長:千速晃新日本製鉄社長)は、平成14~18年度の内航適正船腹量を策定し、国土交通大臣に答申した。
- 12・20 当協会外航労務部会と全日本海員組合は、個別LNGプロジェクトの日本籍LNG船を国際船舶化することで大筋合意した。
- 12・24 平成15年度予算の政府案が閣議決定された。

【2003年】

- 1・7~10 BIAQ(経済産業諮問委員会)/OECD MTC(海運委員会)がパリで開催された。
- 1・12~22 当協会と国土交通省海事局は、欧州5カ国で海運政策調査を実施した。
- 1・14 国土交通省は、スーパー中樞港湾の候補港湾の応募を締め切り、7港湾管理者(東京、横浜、名古屋、博多、北九州、川崎、四日市)

- および1グループ(神戸・大阪)より目論見書が提出された。
- 1・15 法務大臣の諮問機関である法制審議会の刑事法(国民に対する重大な犯罪に係る国外犯処罰規定整備関係)部会(部会長:芝原邦爾学習院大学教授)第1回会合が開催された。
- 1・16 国土交通省は、2002年の新造船建造許可実績をまとめた。それによると298隻、1,061万総トンで、前年に比べ59隻減少、総トン数で24%減となった。
- 1・17 欧州委員会(EU)は、欧州連合(EU)加盟各国に船籍を持つ船舶の航行安全性を高めるため、これら船舶に乗船するEU加盟国以外の船員の能力を認証する新たな認証システムを提案した。
- 1・20 当協会外航労務部会とは全日本海員組合は第14回外航労使関係協議会を開催し、新しい労使関係構築に向けた雇用関係事項の協議をおこなった。
- 1・20 国土交通省は、第156回通常国会に提出予定の「港湾法等の一部を改正する法律案」や92年民事責任条約の改正を受け油濁損害の船主責任限度額を約50%引き上げる「油濁損害賠償保障法の一部を改正する法律案」など15法案を発表した。
- 1・20 日本船舶輸出組合は、2002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287隻、1,210万総トンで前年同期に比べ46隻増加、総トン数は2%減少した。
- 1・20~21 国土交通省スーパー中樞港湾選定委員会作業部会は7港湾管理者および1グループよりヒアリングを実施した。
- 1・20~25 国際船舶制度における日本籍船に船舶職員として乗船する第9回外国人船員承認試験が、フィリピンマニラで実施された。受験者198名のうちフィリピン人190名の他、インドネシア人8名が初めて受験した。
- 1・21 政府の構造改革特区推進本部(本部長・小泉首相)が開催され、特区の具体化に際し必要な手順、機構などを定めた「構造改革特別区域基本方針」を定めた。
- 1・22 米国西岸港湾労使の太平洋海事協会(PMA)と国際港湾倉庫労働組合(ILWU)が2002年11月23日に暫定合意していた新労働協約書をILWUは正式承認し、米国西岸港湾労使交渉は決着した。
- 1・24 法務大臣の諮問機関である法制審議会の刑事法(国民に対する重大な犯罪に係る国外犯処罰規定整備関係)部会(部会長:芝原邦爾学習院大学教授)が開催され、海外で日本人が被害者となった犯罪の外国人容疑者に対し日本刑法を適用する一部改正案要綱を決定した。
- 1・30 財務省は2002年10月にスタートした税関の執務時間外における通関体制の試行実績(7 DAYS オープントライアル)の中間評価を行った。
- 1・30 国土交通省港湾局は、IMO(国際海事機関)で改正されたSOLAS条約(海上人命安全条約)を受け港湾施設保安対策に向けた「港湾局港湾保安対策プロジェクトチーム」を設置した。
- 2・3 内航海運制度検討会(座長:加藤俊平東京理科大学教授)は、第4回事業規制ワーキンググループを開催し、中間報告案をまとめた。参入規制の緩和、市場機能の整備、輸送の安全の確保について今後の方向性をまとめたもの。
- 2・3~7 国際労働機関(ILO)海事統合条約三者構成第2回サブワーキンググループ会合が、ジュネーブで開催され、海事統合条約および船員の身分証明に関する108号条約の改正に関する検討が行われた。
- 2・5 法務大臣の諮問機関である法制審議会の総会が開催され、海外で日本人が被害者となった犯罪の外国人容疑者に対し日本刑法を適用する一部改正案要綱を了承し、同日、森山法務大臣に答申した。
- 2・6 国土交通省は、2002年(1~12月)の日本関係船舶の海賊被害調査結果を発表した。
- 2・6 日本内航海運組合総連合会の基本政策推進委員会(委員長:秋永陽太郎商船三井フェリー社長)は、モーダルシフト推進に向けたコスト分析に関する報告書を公表した。
- 2・12 国土交通省は、海事テロ対策で改正された海上人命安全条約(SOLAS条約)の国内法制化

- 作業のため、専門の対策室を設置した。
- 2・20 当協会は、海運ビル国際会議場で、平成14年度海運関係叙勲・褒章受賞者祝賀パーティーを開催した。
- 2・21 政府は、海外で日本人が被害者となった犯罪の外国人容疑者に日本刑法を適用するための一部改正法案を閣議決定した。
- 2・24 国土交通省は、スーパー中樞港湾選定委員会第3回会合(委員長:水口弘一野村総研顧問)を開催し、応募9港のうち7港(東京、横浜、名古屋、神戸・大阪、北九州、博多)を候補港湾として1次選考を通過させることを決めた。
- 2・24~27 国際海事機関(IMO)第34回訓練・当直基準小委員会(STW)が開催され、海事テロ対策で船舶/港湾施設への配置が義務付けられる保安職員の訓練についてのガイドラインを9月上旬までに策定すること等を決めた。
- 2・27 当協会外航労務部会と全日本海員組合は外航労使関係協議会を開催し、平成15年4月1日以降の会社と組合との新たな雇用協議の枠組みについて確認書を締結した。
- 3・3~7 国際海事機関(IMO)第2回バラスト水管理に関する中間会合が、ロンドンで開催された。
- 3・3 政府は、世界貿易機関(WTO)サービス貿易理事会特別会合において、EC、中国等52ヶ国・地域と共同で、WTO全加盟国・地域(145ヶ国)に対し、海運交渉への積極的な参加を求める共同声明を提出した。
- 3・5 アジア船主フォーラム(ASF)シッピング・エコノミクス・レビュー委員会(SERC)第13回中間会合がマニラで開催された。
- 3・14 当協会外航労務部会と全日本海員組合は、第18回外航労使関係協議会を開催し、政策課題に特化した中央労使関係や集団雇用協議の見直し、各種協議会の扱いで合意した。
- 3・14 国土交通省海事局は、2001年7月1日現在の日本関係タンカー隻数をまとめた。日本籍船23隻、外国備船211隻で計234隻で、うちシングルハルタンカーは日本籍17隻、外国備船95隻の112隻であった。
- 3・17 国土交通省は、羽田空港再拡張後の東京湾のあり方を検討する「羽田再拡張に係る航行安全基礎調査検討会(座長:岩井聰東京商船大学名誉教授)の第3回会合を開催し、報告書を取りまとめた。
- 3・19 当協会は、イラク関連海上安全等対策本部(本部長:草刈隆郎当協会副会長)を設置し、第1回会合を開催した。
- 3・20 (日本時間午前11時)米英軍等によるイラクへの軍事攻撃が開始された。
- 3・20 当協会は、米英軍等によるイラクへの軍事攻撃が開始されたことから当協会崎長会長名で国土交通大臣および外務大臣に対し、情報提供および船舶等の安全確保についての要望書を提出した。
- 3・20 国土交通省は、海事局イラク危機対策本部(本部長:徳留健二海事局長)を設置し、米軍などによる対イラク攻撃に伴ない、当協会はじめ関係船社に対し、ペルシャ湾周辺などでの航行注意喚起通達を発出した。
- 3・4 横浜港は、米関税庁の進める米テロ対策プログラムのコンテナ・セキュリティ・イニシアチブ(CSI)の試験運用を開始した。
- 3・24~25 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6回中間会合が、上海で開催された。
- 3・25 国土交通省は、内航船乗組み制度検討会の第5回内航貨物船部会(座長:野川忍 東京学芸大学教授)を開催し、船舶職員法関連について航行区域の限定近海に関する配乗表を新設することなどをはじめとして内航船乗組み制度見直しの考え方を公表した。
- 3・26 当協会は、イラク関連海上安全等対策本部(本部長:草刈隆郎当協会副会長)の第2回会合を開催した。
- 3・27 当協会は、イイノホールで第3回海洋環境シンポジウムを開催した。
- 3・28 国土交通省海事局は、2002年7月1日現在の日本商船隊(2000総トン以上の外航貨物船)の船腹量を発表した。これによると1,988隻(対前年比112隻減、5.3%減)6,979万総トン(同3.3%減)であり、日本籍船では110隻(同7隻

- 減、6.0%減) 830万総トン(同5.1%減)であった。
- 3・31 国土交通省海事局は、東京MOUが開催したPSC委員会の審議結果について、STCW条約の適合状況をPSCでチェックするためのガイドラインが最終化されたことを発表した。
- 4・3 国土交通省海事局は、重症急性呼吸器症候群(SARS)の2次感染を防止するため、当協会他関係団体に各加盟事業者などに対する感染防止策の周知を要請した。
- 4・4 官民で設置する港湾物流効率化推進調査委員会(委員長:金子彰東洋大学教授)が、横浜港で実施してきた「コンテナターミナルゲート24時間フルオープン化に向けた実証実験」の結果を発表した。
- 4・9 香港船主協会は、アジア船主フォーラム(ASF)第12回香港総会の延期を発表した。同総会は、2003年5月26-28日に香港で開催される予定だったが、SARS(重症急性呼吸器症候群)問題が発生したため、8月25-27日に延期することとした。
- 4・9~10 OECD造船協定の特別交渉グループ第2回会合が開催され、経営破綻造船所を再生させる「リストラ助成」への規律案が日本から提案された。
- 4・10 (現地時間) 欧州連合(EU)加盟15カ国と欧州委員会(EC)は、シングルハルタンカーの規制を強化するための海洋汚染防止(MARPOL)条約の改正案を国際海事機関(IMO)に提出した。
- 4・11 国土交通省港湾局は、改正SOLAS条約にて求められる港湾施設保安対策の円滑な実施のため、モデル港を7港(東京、横浜、名古屋、大阪、下関、苫小牧)選定した。
- 4・14 リサイクルポート(総合静脈物流拠点港)の具体化することを目的とし、産業界、物流事業者、港湾管理者、港湾所在自治体で構成する「リサイクルポート推進協議会」設立総会が開催された。
- 4・17 日本鉄鋼連盟は、2002年度の国内粗鋼生産速報を発表した。これによると同年度の国内粗鋼生産量は、対前年度比7.6%増の1億980万トンと3年連続の1億トン台となった。
- 4・18 国土交通省は、マーシャル諸島籍便宜置籍船(FOC)に配乗される日本人船員の海技免状について、マーシャル諸島政府が承認するための2国間協定を締結した。1995年改正STCW条約(船員の訓練・資格証明・当直基準に関する国際条約)が船籍国と船員の国籍国間の承認協定を求めているためである。
- 4・18 国土交通省は、任意ISM(国際安全管理)コード認証の取得事業者、船舶名を公表した。
- 4・21 政府が構造改革特区の第1弾57件を4月21日に認定したことを受け、財務省は同日夕刻より対象10港で税関臨時開庁手数料の半額化を実施した。
- 5・8 国土交通省は、国内港湾のセキュリティ強化策などについて検討する港湾保安対策検討会(座長:村田進大臣官房技術参事官)の初会合を開催し、検討会の目的等を了承した。
- 5・9 交通政策審議会(会長:奥田碩日本経団連会長)の第5回海事分科会(同:千速晃日本鉄鋼連盟会長)が東京で開催され、4月1日に発足した海上保安庁交通部の今後の政策について答申した。
- 5・12~16 タンカーによる油濁損害に対する補償を行っている国際油濁補償基金に新たな追加基金を設立するための外交会議が、ロンドンで開催され、同基金設立のための議定書が採択された。
- 5・11~13 ICS/ISF2003年総会が兵庫県淡路島で開催された。
- 5・15 海外で日本人が被害者となった犯罪の外国人被疑者に対し日本刑法を適用するための刑法の一部改正案が衆議院本会議で可決、参議院へ送付された。
- 5・16 海運大手3社の2003年3月期決算が出揃った。これによると船舶燃料油の高値推移が損益圧迫要因になったものの、経費削減効果や下期以降の不定期船・タンカー市況回復に加え、定期船のコンテナ荷動き好調もあり、連結経常利益は従来予想と比べ増額した。

- 5・16 第7回シップリサイクル連絡協議会が海運ビルで開催され、IMO 第49回 MEPC へのわが国の対応を含む国内外での船舶リサイクルに係る検討状況や平成15年度で期限切れを迎える解撤助成金等について意見交換を行った。
- 5・19 国際船舶制度に係る施策の具体化のための検討・施策立ち上がり後のフォローアップを行うための官労使参加による検討会の第2回会合を開催した。
- 5・26 当協会とノルウェー船主協会は、東京で海運円卓会議を開催した。
- 5・27 国土交通省は、内航船乗組み制度検討会の内航貨物部会第7回会合（座長：野川忍東京学芸大学教授）を開催し、中間報告をまとめた。これによると、船員法関連で船員の労働時間について現行の1日8時間・基準労働時間は週平均40時間を維持することなどが盛り込まれた。
- 5・28～6／6 IMO 第77回海上安全委員会(MSC 77)がロンドンで開催された。
- 6・1～3 G 8（主要8カ国）サミットがフランス・エビアンで開催され、シングルハルトンカーに関する規制強化は国際海事機関(IMO)主導で取組むことがG 8行動計画に盛り込まれ採択された。
- 6・2 当協会は、欧州委員会に対し、EUにおいて外航船社間協定に対する独禁法適用除外制度を定める欧州理事会規則4056／86の見直しに関するコメントを提出した。
- 6・2～19 ILO(世界労働機関)が検討していた「船員の身分証明方法に関する条約(ILO 第108号条約)」の改正条約が採択された。テロ対策で身分証明方法改善策として、一定の条件が満たす場合、声紋、虹彩などの個人情報を電子化して、従来のパスワードなどに替えて本人確認するバイオメトリクスの導入を強制化することが決まった。
- 6・4 欧州議会は、EC(欧州委員会)が作成したシングルハルトンカー地域規制強化案を承認した。
- 6・12 当協会は、第3回海運セミナーを開催した。
- 6・18 当協会は第56回通常総会を開催した。
- 6・18～21 BIAC(経済産業諮問委員会)／OECDのMTC(海運委員会)がパリで開催された。
- 6・19 外航中小船主協会は第45回定時総会を開催した。
- 6・20 国土交通省は、海事局長の私的諮問機関である第8回造船産業競争戦略会議を開催し、日本造船業の国際競争力の強化に関する報告書を取りまとめた。
- 6・20 国際船舶制度に係る施策の具体化のための検討の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)を開催し、国際船舶制度における外国人船員承認制度について、一定要件で現在行われている承認試験を免除するなどの見直し案が示された。
- 6・24 国土交通省は、2003年3月末現在の内航船腹量を発表した。現有船腹量6,593隻(対前期比=2002年12月末比0.9%減)、6,717千重量トン(同0.8%減)となった。
- 6・27 BIMCO(ボルチック国際海運協議会)ICS(国際海運会議所)INTERCARGO(国際ドライバーゴ船主協会)INTERTANKO(国際独立タンカー船主協会)の国際的な海運4団体は、EU委員会および加盟国に対し、プレステージ事故に関連した避難地確保に向けた緊急計画・施策を確立するよう意見書を共同で提出した。
- 6・30 国土交通省海事局は、船員の労務供給・職業紹介事業の規制改革案をまとめた。
- 6・30～7／11 世界貿易機関(WTO)サービス貿易理事会特別会合等がジュネーブで開催された。サービス分野のうち海運の自由化交渉では、米国の積極的な交渉参加を促すことが主なテーマとされている。
- 6・30 当協会は、現時点で要望可能な規制緩和と要望(6項目)を総合規制改革会議に提出した。

日本船主協会会員名簿

会員名

届出代表者役職名・氏名

京浜地区所属(69社)

アクトマリタイム株式会社	取締役社長	小口 弘
旭海運株式会社	取締役社長	田淵 啓仁
旭汽船株式会社	取締役社長	船木 芳雄
旭タンカー株式会社	取締役会長	立石 信義
東海運株式会社	取締役社長	岩間 貞三
千葉商船株式会社	取締役社長	木内 弘幸
第一中央汽船株式会社	取締役社長	竹村 治
第一タンカー株式会社	取締役社長	橋元 幸夫
大東通商株式会社	取締役社長	中部 由郎
イースタン・カーライナー株式会社	取締役社長	吉田 勝
日之出郵船株式会社	取締役社長	小林 進二
邦洋海運株式会社	取締役社長	内藤 吉起
出光タンカー株式会社	取締役社長	米村 頼之
飯野海運株式会社	取締役社長	太田 健夫
インターエイシアライン株式会社	取締役社長	林 良均
乾汽船株式会社	取締役社長	乾 新悟
板谷商船株式会社	取締役社長	板谷 宮吉
神原汽船株式会社	取締役社長	佐竹 弘造
株式会社関西ライン	取締役社長	石崎 靖幸
川崎近海汽船株式会社	取締役会長	荒木 武文
株式会社キーマックスマリタイム	取締役社長	栢原 信郎
近海郵船物流株式会社	取締役社長	前田 恭孝
喜多浦海運株式会社	取締役社長	原 正樹
国際エネルギー輸送株式会社	取締役社長	飯塚 孜
国際マリントランスポート株式会社	取締役社長	町野 硯治
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	藤田 敏郎

会員名

届出代表者役職名・氏名

共和産業海運株式会社	取締役社長	三輪大成
三菱鉱石輸送株式会社	取締役社長	松宮俊明
三井近海汽船株式会社	取締役社長	渡辺豊
宗像海運株式会社	取締役社長	市倉則勝
日本マリン株式会社	取締役社長	小林伸行
日本海運株式会社	取締役社長	金山満
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	大久保勉
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	山本紀道
株式会社ニッスイ SHIPPING	取締役社長	足達幸治
日鐵物流株式会社	取締役社長	市瀬圭次
日鉄海運株式会社	取締役社長	斎藤英樹
NYKグローバルバルク株式会社	取締役社長	川原三郎
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
新日本石油タンカー株式会社	取締役社長	神田康孝
新和ケミカルタンカー株式会社	取締役社長	森島壽昭
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	西浦弘高
株式会社商船三井	取締役社長	鈴木邦雄
商船三井近海株式会社	取締役会長	野村親信
商船三井客船株式会社	取締役社長	日野乾太郎
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	佐久間直正
太平洋海運株式会社	取締役社長	綿貫武
太平洋汽船株式会社	取締役社長	佐久間直正
玉井商船株式会社	取締役社長	本馬修
反田海運株式会社	取締役社長	反田邦彦

会員名

届出代表者役職名・氏名

反田産業汽船株式会社	取締役社長	反田 邦彦
東海商船株式会社	取締役社長	伊藤 淳
東京マリン株式会社	取締役社長	田中 洋彦
東京船舶株式会社	取締役社長	平山 欽一
鶴見サンマリン株式会社	取締役社長	岩本 剛
上野トランステック株式会社	取締役社長	上野 孝
雄洋海運株式会社	取締役社長	小澤 浩次

阪神地区所属（32社）

第一船舶株式会社	取締役社長	福田 茂樹
大光船舶株式会社	取締役社長	番家 進一
大日インベスト株式会社	取締役社長	石坂 公孝
芸州海運株式会社	取締役社長	城戸 常太
八馬汽船株式会社	取締役社長	小林 宏志
今治船舶株式会社	取締役社長	矢野 忠義
株式会社関西テック	取締役社長	秋山 哲夫
川崎汽船株式会社	取締役社長	崎長 保英
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	吉川 弘明
株式会社協成ライン	代表取締役	真木 克朗
枘本海運産業株式会社	取締役社長	枘本 守生
明治海運株式会社	取締役社長	内田 和也
美須賀海運株式会社	専務取締役	倉谷 義雄
株式会社ナカタ・マックコーポレーション	取締役会長	中田 貞雄
浪速タンカー株式会社	取締役社長	福岡 孝一
日鮮海運株式会社	代表取締役	阿部 和好
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
プリンス海運株式会社	取締役社長	藤本 享佑
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	取締役社長	小池 洋
瀬野汽船株式会社	取締役社長	瀬野 利一
正栄汽船株式会社	取締役社長	檜垣 榮治

会員名

届出代表者役職名・氏名

田 淵 海 運 株 式 会 社	取締役社長	田 淵 訓 生
太 洋 日 本 汽 船 株 式 会 社	取締役社長	林 忠 男
大 窯 汽 船 株 式 会 社	取締役社長	守 石 惠 三
株 式 会 社 辰 巳 商 会	取締役社長	木 谷 光 徳
東 慶 海 運 株 式 会 社	取締役社長	長谷部 安 俊
東 興 海 運 株 式 会 社	取締役社長	井 高 大 介
東 和 船 舶 株 式 会 社	取締役社長	長 手 裕

九州地区所属（5社）

株 式 会 社 ジ ェ ネ ッ ク	取締役社長	荒 木 敦
堀 江 船 舶 株 式 会 社	取締役会長	堀 江 隆 三
松 島 コ ー ル ラ イ ン 株 式 会 社	取締役社長	木 田 優
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 2003

2004年2月23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) 3262-4760
URL : <http://www.jsanet.or.jp/>

印刷 (株)タイヨーグラフィック

