

## 4. 鉄道

### (1) 概要

#### 輸送量

EU15 カ国域内の 2002 年の旅客輸送量は 3,067 億人 km ( DG TREN figures 3.5.2 及び 3.5.8 より)、貨物輸送量は 2,369 億トン km ( DG TREN figures 3.4.2 及び 3.4.7 より) となっている。

#### インフラ

総延長距離は、2001 年時点で 153,398km であり、電化率は 51% である ( DG TREN figures 3.2.1 より)。高速鉄道網は、2002 年時点で 2,853km であり、現在も整備計画が進行中である ( DG TREN figures 3.2.2 より)。路線施設は、軌間、車両限界、建築限界、電圧、信号方式等が各加盟国により異なっている ( DG TREN figures 3.2.3 より)。

路面電車システム数 ( 都市電気トラム、ライト・レール) は、2000 年時点で 102 (うちドイツが 57) である。

2002 年 4 月 9 日にユーロスタット ( EU 統計局) より発表されたデータ ( 下の表) によれば、EU の鉄道網は、1990 年の 160,000km から 1999 年の 153,600km へと縮小 (-4%)。ドイツは 2,900km、フランスは 2,500km 縮小した。ポルトガルでは 22% 縮小。鉄道の密度という点では、ベルギー ( 1000 平方 km 当たり 112km)、ドイツ ( 107km)、ルクセンブルク ( 106km) が上位であり、フィンランドとギリシャ (ともに 17km) が最下位。

Length and density of motorway and rail networks in Europe

|             | Length of motorway network in km |       | Length of rail network in km |       | Network density in 1999 (km per 1000 km <sup>2</sup> ) |       |
|-------------|----------------------------------|-------|------------------------------|-------|--|-------|
|             |                                  |       |                              |       | Road   | rail  |
|             | 1990                             | 1999  | 1990                         | 1999  |  |       |
| Belgium     | 1631                             | 1682  | 3479                         | 3410  | 55.1   | 111.7 |
| Denmark     | 601                              | 861   | 2344                         | 2232  | 20.0   | 51.8  |
| Germany     | 10809                            | 11427 | 40981                        | 38126 | 32.0   | 106.9 |
| Greece      | 190                              | 500   | 2484                         | 2503  | 3.8  | 17.0  |
| Spain       | 4693                             | 8257  | 12560                        | 12303 | 16.4   | 24.4  |
| France      | 6824                             | 9303  | 34260                        | 31727 | 17.1   | 58.3  |
| Ireland     | 26                               | 94    | 1944                         | 1909  | 1.4  | 27.7  |
| Italy       | 6193                             | 6453  | 16086                        | 16041 | 21.4   | 53.2  |
| Luxembourg  | 78                               | 115   | 271                          | 274   | 44.5   | 105.9 |
| Netherlands | 2092                             | 2360  | 2798                         | 2808  | 57.5   | 68.4  |
| Austria     | 1445                             | 1613  | 5624                         | 5643  | 19.2   | 67.3  |
| Portugal    | 316                              | 1252  | 3592                         | 2794  | 13.6   | 30.4  |

|                |              |              |               |               |             |             |
|----------------|--------------|--------------|---------------|---------------|-------------|-------------|
| Finland        | 225          | 467          | 5867          | 5867          | 1.4         | 17.4        |
| Sweden         | 939          | 1428         | 10801         | 11156         | 3.5         | 24.0        |
| United Kingdom | 3181         | 3421         | 16914         | 16847         | 14.2        | 69.7        |
| <b>EU15</b>    | <b>39242</b> | <b>49233</b> | <b>160005</b> | <b>153640</b> | <b>15.8</b> | <b>46.0</b> |
| Bulgaria       | 273          | 324          | 4299          | 4290          | 2.9         | 38.7        |
| Czech Republic | 357          | 499          | 9451          | 9444          | 6.3         | 119.7       |
| Estonia        | 41           | 87           | 1026          | 968           | 1.9         | 21.4        |
| Hungary        | 267          | 448          | 7772          | 7642          | 4.8         | 82.1        |
| Latvia         | -            | -            | 2397          | 2413          | -           | 37.4        |
| Lithuania      | 421          | 417          | 2007          | 1905          | 6.4         | 29.2        |
| Poland         | 257          | 268          | 26228         | 22891         | 0.9         | 73.2        |
| Romania        | 113          | 113          | 11348         | 10981         | 0.5         | 46.1        |
| Slovakia       | 192          | 295          | 3660          | 3665          | 6.0         | 74.7        |
| Slovenia       | 228          | 399          | 1196          | 1201          | 19.7        | 59.2        |
| <b>CEC</b>     | <b>2149</b>  | <b>2850</b>  | <b>69384</b>  | <b>65400</b>  | <b>2.7</b>  | <b>60.6</b> |
| Norway         | 355          | 589          | 4044          | 4021          | 1.8         | 12.4        |
| Switzerland    | 1495         | 1642         | 5030          | 5035          | 39.8        | 121.9       |

**運営主体（事業者名、官民出資比率、収益、営業路線数及び距離等）**

ベルギー国鉄(SNCB：1926年設立)の Web ([www.sncb.be](http://www.sncb.be)) によると、2001年の統計は次のとおりであり、運営収入は、36億3480万ユーロ、コストは、35億9670万ユーロとなっている。

|   |                           |
|---|---------------------------|
| Average number of employees                 | 41840                     |
| Operating results                           | 38,1 (in million Euro)    |
| Operating income                            | 3 634,8 (in million Euro) |
| Operating costs                             | 3 596,7 (in million Euro) |
| Investments (without alternative financing) | 1 242,6 (in million Euro) |
| Number of passengers                        | 160,3 (million)           |
| national traffic                            | 146,5 (million)           |
| international traffic                       | 13,8 (million)            |
| Number of passengers-km                     | 8 038 (million)           |
| Goods - wagon loads                         |                           |
| charged tonnage                             | 57 050 (thousands tonnes) |
| ton-km                                      | 7 080 (million)           |
| lines equipped for 300 kph                  | 74                        |
| lines fitted for 120 - 160 kph              | 2 062                     |

なお、各 EU 加盟国における鉄道事業者については、次のアドレスにて参照可能である。

[http://europa.eu.int/comm/transport/rail/countries/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/transport/rail/countries/index_en.htm)

## (2) 事業規制等鉄道に関する法制度

EU において鉄道輸送推進は、経済効率及びエネルギー消費削減のため、また、輸送の環境への影響の観点から、共通運輸政策の重要課題とされている。

各加盟国の鉄道会社が国有であったこともあり、他の分野と比較すると鉄道に関する EU 共通政策の策定は遅れていた。自由化プロセスは、閣僚理事会指令 91/440/EEC から始まったと言える。本指令は、鉄道事業の運営の独立性、運輸部門とインフラ部門の会計分離、歴史的な負債の軽減による財政的構造の改善、鉄道事業者国際グループ及び複合貨物鉄道輸送実施事業者へのアクセス・通過の権利の付与、を規定した。その後、関連指令として、95/18/EC (免許関連) 及び 95/19/EC (インフラ使用関連) が制定された。

民営化に対する欧州委員会のスタンスは、効率改善こそが重要であり民営化を行うという意図は無いというものである。欧州共同体設立条約第 222 条は、いかなる EU 機関も民営化を推し進めることを禁止している。欧州委員会は、1996 年のホワイト・ペーパーにおいて、市場の力の利用による効率改善を提唱した。また、鉄道貨物フリーウェイ構想も打ち出した。1992 年のホワイト・ペーパーは、以降における欧州委員会の政策の出発点となり、1998 年 7 月の鉄道改革パッケージ (第一次) の提案へと至る。

鉄道改革パッケージ (第一次) は、主として鉄道貨物輸送の活性化を目指したもので、

- 鉄道インフラへのアクセス権の段階的拡大 (トランス・ヨーロッパ・鉄道貨物ネットワーク→全国際貨物ネットワーク)
- 輸送サービス提供者に対する共同体免許の付与に関し、対象となる輸送形態の範囲を拡大
- 独立したインフラ管理者による公平かつ無差別な料金賦課及びダイヤ割当の実施を柱とする関係三指令 (2001 年 2 月 26 日採択欧州議会・閣僚理事会指令 2001/12/EC、2001/13/EC、2001/14/EC) である。2001 年 3 月 15 日に公布され、加盟国は公布から 2 年以内に所要の措置を講ずる必要がある。

2002 年 1 月 23 日に欧州委員会は、鉄道改革第二次パッケージを採択した。今後、欧州議会及び閣僚理事会において審議が行われる。

### (制度) 鉄道改革第二次パッケージ

- 提案：2002 年 1 月 23 日採択 (COM(2002)18 final 他)

#### (内容)

鉄道の再活性化のため、鉄道改革パッケージ (2000 年 12 月採択。2003 年 3 月 15 日より段階実施) に続き、欧州委員会は 2002 年 1 月 23 日、コミュニケーション「統

合された欧州鉄道領域に向けて」(COM(2002)18 final)を採択し、5つの法令案からなる新鉄道パッケージを提案。

安全性、相互運用性及び鉄道貨物市場自由化を更に進展させることを目的とし、これを促進するものとして欧州鉄道庁創設の他、COTIF(国際鉄道輸送条約)への共同体加盟も提案。これらは、2001年9月12日採択のホワイト・ペーパー「2010年に向けての欧州運輸政策：決断のとき」を基礎としたもの。

また、欧州委員会では、ホワイト・ペーパーに述べられているように、更に、鉄道サービスの改善(新規参入者へのネットワーク開放、質のクライテリア設定、利用者への補償)、鉄道貨物市場への参入障壁の除去(欧州鉄道交通システムERTMSの展開、規制実施者の権限強化、税関手続の簡素化)、鉄道貨物サービスの環境パフォーマンスの改善、鉄道貨物専用ネットワークの漸進的構築、鉄道旅客サービス市場の漸進的自由化、鉄道旅客の権利の改善についても、検討を進めていきたい考え。

5つの法令案の概要は以下のとおり。

- 2002年1月23日採択 COM(2002)21 final「欧州共同体の鉄道安全に関する欧州議会・閣僚理事会指令案」
  - 各国機関の設立と共通安全対策の構築によって、責任を明確化。
  - 安全規制と市場自由化のバランス確保：ネットワークへの参入に必要な安全証明の認証手続きを規定するとともに、共通安全目標を設定。
  - 透明性と情報交換：共通安全指標の構築。
  - 事故及び事件の調査：独立調査機関の設置。
- 2002年1月23日採択 COM(2002)22 final「相互運用性に関する欧州議会・閣僚理事会指令案(閣僚理事会指令 96/48/EC 及び欧州議会・閣僚理事会指令 2001/16/EC の改正案)」
  - 高速鉄道ネットワークの技術的相互運用性に関する過去4年間の専門家の検討を基礎として、指令を修正。
  - 同時提案の他指令との整合性確保。
  - 全ネットワークの自由化に対応して相互運用性も拡大適用。
- 2002年1月23日採択 COM(2002)23 final「欧州鉄道庁を創設する欧州議会・閣僚理事会規則案」
  - 欧州鉄道庁は100人規模からなり、2004年～2005年までに稼働する。
  - 安全性及び相互運用性の検討を行う技術的専門家グループをコーディネートする。
  - 安全性及び相互運用性に関し欧州委員会に提案を行う。欧州委員会は、提案を加盟国代表からなる委員会に諮った上で、採択する。
  - 各国機関の連絡役も果たす(情報交換推進、信頼醸成)。
- 2002年1月23日採択 COM(2002)25 final「欧州共同体の鉄道の発展に関する閣僚理事会指令 91/440/EEC を改正する欧州議会・閣僚理事会指令案」
  - 国内貨物輸送も自由化する。
  - 全ネットワークの自由化を2006年に前倒しする。
- 2002年1月23日採択 COM(2002)24 final「COTIF(国際鉄道輸送条約)への共同体加盟の条件に関する欧州委員会の交渉を承認する閣僚理事会決定案(欧州委

員会からのリコメンデーション)」

- OTIF(国際鉄道輸送政府間組織)の中で鉄道輸送に関する欧州共同体の権限を行使できるよう、COTIFへ欧州共同体が加盟する(OTIFとは、危険物輸送や技術基準に関する規則をドラフティングする組織)。

#### (審議経緯)

2002年15日及び16日のバルセロナ欧州理事会は、第一次パッケージの運用に関する欧州委員会報告を基礎として、閣僚理事会に第二次パッケージ(特に、相互運用性及び安全性基準)についての作業を行うよう要請。

2002年3月26日の運輸相理事会結論文書の概要は、以下のとおり。

- 閣僚理事会は、政策討議を実施。常駐代表委員会に対し、作業を続けるよう指示。
- 安全及び相互運用性に関する提案が歓迎された。同様に、欧州鉄道安全庁設立提案及びCOTIF(国際鉄道輸送条約)への共同体加盟に関する勧告も、ほとんどの代表から歓迎された。しかし、国内貨物鉄道へのアクセスを含む共同体鉄道の発展に関する提案については、意見の違があった。

2002年10月3日の運輸相理事会結論文書の概要は、以下のとおり。

閣僚理事会は、欧州鉄道再生に向けた第二次パッケージ案についての議長国からの状況報告に注意を払った。

議長国は、本件が最優先事項であることを確認し、12月5,6日の閣僚理事会で政治的合意が得られるよう本提案を取扱う旨強調した。

技術的なレベルではかなりの進捗がなされた。安全、相互運用性、COTIFに係る規定については合意が得られそうであるが、貨物自由化及び欧州鉄道庁創設に係る提案がいくつかの困難な未解決事項の原因となっている。

2003年11月17日、欧州委員会は、国際鉄道輸送に係る議定書(COTIF)への加入に係閣僚理事会決定案(COM(2003)696 final)を提案した。

2003年12月12・13日に開催された欧州理事会では、欧州鉄道庁の本部の位置について、仏 Lille/Valenciennes に設置することが決定された。

#### (制度) 鉄道改革第三次パッケージ

##### ■ 提案：2004年3月3日採択

#### (内容)

2004年3月3日、欧州委員会は第三次鉄道パッケージを提案する旨公表した。欧州委員会公表資料の概要は次のとおり。

本日提案した第三次鉄道パッケージにより、欧州委員会は、EU域内での国際旅客サービスを開放することで鉄道分野の改革を続けていくことを提案している。また、欧州委員会は、国際列車に乗車する乗客の権利の改善、運転手の承認システムの創設、貨物サービスの質の向上等も提案している。

デ・パラシオ委員は、2010年には欧州高速鉄道網が連結し、競争に基づき新しいサービスが発展可能となる旨、低価格航空会社からの圧力は国際旅客鉄道輸送サービスにとって既に現実的なものとなっており、鉄道事業者は新しいモデルへと生まれ変わ

らなければならない旨、疑いもなく今が自由化措置を打ち出すときである旨等を述べた。

- 第三次鉄道パッケージの概要

<市場開放>

2010年1月1日より、事業免許及び安全要件に係る証明書を有する鉄道事業者が域内の国際輸送サービスを行うことができるように提案されている。また、鉄道事業者が国際路線間のどの駅(同じEU加盟国内の駅間を含む。)においても乗客を乗せたり降ろしたりすることができるように提案されている。

欧州委員会が提案している第二次鉄道パッケージ(注：現在調停手続が行われている。)の審議において、欧州議会は、2008年1月1日より全ての旅客鉄道輸送サービスの開放を求める修正を可決している。当該修正については、欧州委員会は、既存の公共サービス契約に係る法令が考慮できるような、特定な提案により対処しなければならない旨述べており(COM(2003)719 final)、本日、旅客サービス市場の開放に係る特定の提案を行った次第。

<乗客の権利の拡充>

搭乗拒否時、遅延時の乗客権利の保護に関し、航空分野で既に導入されているように、欧州委員会は、国際列車に乗車する乗客の権利を保護する枠組を創設する提案を行う。当該提案は、乗客に通知すべき最低限の情報に係る基準や遅延時に従うべきルール、移動制約者に対する支援等を規定している。

<運転手証明>

本日提案されたパッケージには、運転手の証明に係る指令案も含まれる。本提案は、運転手や安全担当乗務員の訓練、評価、資格承認に係る技能、責任について精密な規定を設けるメカニズムを創設している。

<貨物鉄道サービスの質>

貨物輸送に関し、欧州委員会は、鉄道事業者と荷主間の契約に最低限の質に係る条項を導入することを目的とする規則案を提案した。質に係る精密な内容は契約者同士の裁量に委ねられるが、提案文書は、質に係る事項が体系的に議論され契約において考慮されることを確保することを目的としている。

**(制度) 鉄道会社の改革(上下分離など)**

- 閣僚理事会指令(91/440/EEC)。1993年1月1日までに加盟国は実施。
- 改正：欧州議会・閣僚理事会指令 2001/12/EC

**(内容)**

指令 91/440/EEC は、鉄道当局に対し経営自主権を与える(国鉄民営化の準備段階) 会計上、インフラ部門と運行部門を分離(上下分離)するとともに、国は、インフラ部門にのみ助成できる、鉄道会社の財政健全化(累積債務の処理) 各国の鉄道ネットワークに対するオープンアクセスの保障(複数の加盟国の鉄道事業者から

なる国際グループが行う国際輸送と国際複合貨物輸送事業者に、加盟国のインフラに対するアクセス権と通過権を認め競争政策を導入) を内容とするもの。その後、「インフラへの公平かつ無差別なアクセスの徹底」、「域内市場の完成を目指したインフラへのアクセス権拡大」、「インフラの効率的管理」及び「旅客・貨物輸送サービスの効率的運営」を目的として指令 2001/12/EC により、以下のとおり改正された。

= インフラ管理と運行の分離に関する改正 =

- ・ 「輸送サービス提供とインフラ管理の会計を分離」、「輸送サービス提供とインフラ管理の会計及びバランス・シートを分離し、公表」(第 6 条(1))
- ・ 「インフラへの公平かつ無差別なアクセスを決定する機能(鉄道免許の付与、ダイヤ割当、公共サービス義務の遵守の監視)は、輸送サービス提供者以外に実施させる」規定の追加(新第 6 条(3))
- ・ 「安全基準は、輸送サービス提供者以外が規定する。安全基準の実施と監視は、独立した主体が実施するか、中立かつ無差別に実施されるよう確保する」規定の追加(新第 7 条(2))

= 財政状況の改善に関する改正 =

- ・ 「会計、バランス・シート等は、貨物輸送サービスの提供に係る事業に関し保持され、公開されなければならない。旅客輸送サービスの提供に係る活動に対する公的資金は、区別して示し他の事業への流用をしてはならない」規定の追加(新第 9 条(4))

= 鉄道インフラへのアクセス権に関する改正 =

- ・ 「鉄道事業者は、国際貨物輸送サービスに関し、定義されたトランス・ヨーロッパ・鉄道貨物ネットワークへのアクセスが保証される。この改正指令の発効から 7 年後には、国際貨物輸送サービスについて、全ての鉄道ネットワークにまでアクセス権を拡大する」規定の追加(第 10 条(3))
- ・ 「新鉄道インフラ指令(指令 95/19/EC を置き換える指令)により設置される監督組織が鉄道サービス市場における競争を監視する」規定の追加(新第 10 条(7))
- ・ 「指令発効から 4 年後までに欧州委員会が提出する報告書及び提案に基づき、遅くともこの改正指令の発効から 7 年後には、トランス・ヨーロッパ・鉄道貨物ネットワークを全ての鉄道ネットワークをカバーするよう拡大し、鉄道事業者は、国際貨物輸送に関してアクセス及びトランジットが認められる」(新第 10 条(8))

#### (関連)

改正指令案審議の過程で主な論点となったアクセス権の拡大範囲については、当面、トランス・ヨーロッパ・鉄道ネットワークへの国際貨物輸送につきアクセス権拡大を行うが、遅くとも 7 年後(2008 年)までには、国際貨物輸送に関し、全ての鉄道ネットワークへのアクセスを可能とすることとなった。

改正提案 COM(1995)337/2 は、2001 年 12 月 21 日採択 COM(2001)763 final/2 により、提案取り下げ。

#### (制度) 鉄道運行会社の免許基準

- 閣僚理事会指令(95/18/EC)。1997 年 6 月 27 日までに加盟国は実施。

■ **改正：欧州議会・閣僚理事会指令（2001/13/EC）**

**（内容）**

指令 95/18/EC は、指令 91/440/EEC に規定されるオープンアクセスの保証の円滑な実施のため、新規の鉄道運行会社に対する免許基準を規定。ただし、都市、郊外又は地域でのサービスのみを行っている鉄道企業等は、適用対象外。

指令 2001/13/EC による改正の概要は以下のとおり。

- ・ 「本指令は、国際複合輸送サービス又は国際グループの行う国際輸送サービスを提供する鉄道事業者に対し、免許付与を行う場合等に適用するクライテリアに関するものである」→「本指令は、鉄道事業者に対し、免許付与を行う場合等に適用するクライテリアに関するものである」（第 1 条(1)）
- ・ 「免許付与の任務は、輸送サービス提供者以外により実施されなければならない」規定の追加（第 3 条）
- ・ 免許基準に「税関手続きを行う必要のある越境貨物輸送を行おうとする会社は、関税法の義務に著しく反し又は繰り返し犯したことの無いこと」を追加（第 6 条）

**（制度） 鉄道インフラ使用の基準**

■ **閣僚理事会指令(95/19/EC)**。1997 年 6 月 27 日までに加盟国は実施。

■ **全部改正：欧州議会・閣僚理事会指令(2001/14/EC)**

**（内容）**

旧指令 95/19/EC は、指令 91/440/EEC に規定されたアクセス権との関連で、線路容量割当、インフラ使用料等の基準について、透明性及び公平性を確保するために制定されたものであったが、今回、特に独立したインフラ管理者による公平かつ無差別な料金賦課及び線路容量の割当、並びにインフラへのアクセスに必要な情報の透明性確保の観点から、全面的な改正(2001/14/EC)が行われた。具体的には以下のとおりである。

- ・ インフラ管理者は、ネットワーク・ステートメント（インフラ使用料及び線路容量割当に関するルール等を規定したもの）を作成し、公表する。（第 2 条 j、第 3 条）
- ・ 指令 91/440/EEC 第 4 条で保証される管理者の独立を遵守しつつ、加盟国はインフラ使用料賦課の枠組みを設定する。賦課の決定及び徴収はインフラ管理者が実施する。インフラ管理者は、賦課枠組みの適用に際して、公平かつ無差別な賦課となるようにする（第 4 条）。
- ・ インフラ使用料は鉄道サービスの運営に直接起因するコストに設定するが、混雑や環境コストも考慮する（第 7 条 3 項、5 項、第 8 条）。
- ・ 新しいサービス及び利用の少ない路線の利用を促進するために、期限を定めて使用料の割引や事業者およびインフラ管理者に対する業績評価を行う。（第 9 条、第 11 条）
- ・ 線路容量は、インフラ管理者により割り当てられ、いったん割り当てられたものを他者へ譲渡することを禁止する。（第 2 条 a、第 13 条）
- ・ 指令 91/440/EEC 第 4 条に規定される管理者の独立を遵守しつつ、加盟国は線路

容量割当の枠組みを設定する。インフラ管理者は、線路容量が公平かつ無差別に割り当てられるようにする。(第14条)

- ・ 線路容量の割当に際して、一定の条件下で特定の事業者に特別の権利付与が認められていたが、それを廃止し、全ての参入事業者に対して割当の手続きを公開し、毎年再配分される(第16条~第18条)。
- ・ インフラが混雑した場合には、線路容量に関する分析がなされ、混雑料金や優先枠等が設定される。その優先枠の設定については、飽和状態および特別のインフラに認められ、優先枠の基準はネットワークステートメントにおいて規定し、加盟国がガイドラインを設定する。(第22条)
- ・ 規制機関については、インフラ管理者や輸送事業者とは独立したものでなければならない。また、使用料の賦課が無差別かどうか、また鉄道輸送サービスが競争的かどうか等を監督する。さらに、輸送事業者がインフラ管理者等から不公平ないしは不当な取扱いを受けた場合には規制機関に対して異議申立てができる。(第30条)
- ・ 安全証明書については、全ての鉄道事業者に交付を義務づける。安全証明書の交付は、事業運営を行おうとする路線を所轄する加盟国が行い、その責任機関はいかなる鉄道事業者とも独立していなければならない。(第32条)

#### **(制度) 鉄道再生戦略**

- **提案：欧州委員会ホワイト・ペーパー(COM(1996)421 final)**
- **関連資料：欧州委員会コミュニケーション(COM(1997)242 final)**

#### **(内容)**

ホワイト・ペーパー「鉄道再生戦略」では、EUの運輸市場における鉄道離れの傾向は深刻であり、特に貨物については、このまま鉄道離れが進めば2010年までには鉄道貨物輸送が消滅すると分析。このような状況に対処するため、各国が選定した鉄道路線を結んだ国際路線に関し、輸送需要管理の一本化や共通利用料金の設定等を行った上で、貨物列車の運行を一般に開放する「鉄道貨物フリーウェイ構想」が打ち出され、1998年1月1日からオランダ、ドイツ、スイス、オーストリア及びイタリアの鉄道貨物事業者間の合意に基づき、事業が開始された。現在、次の4つのフリーウェイがある。

= North-South Freight Freeway =

北部欧州の港(ドイツ、オランダ)と南のイタリアとを、オーストリア及びスイスを經由して結ぶフリーウェイ

= Scanways =

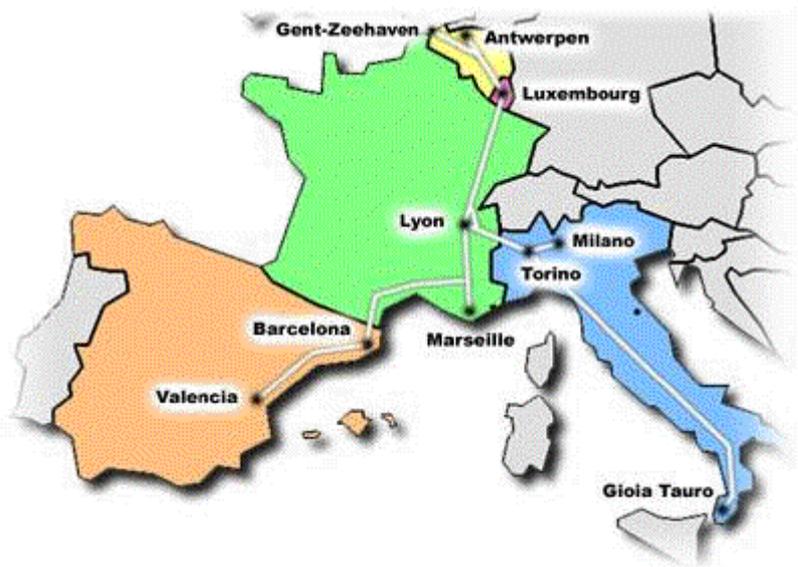
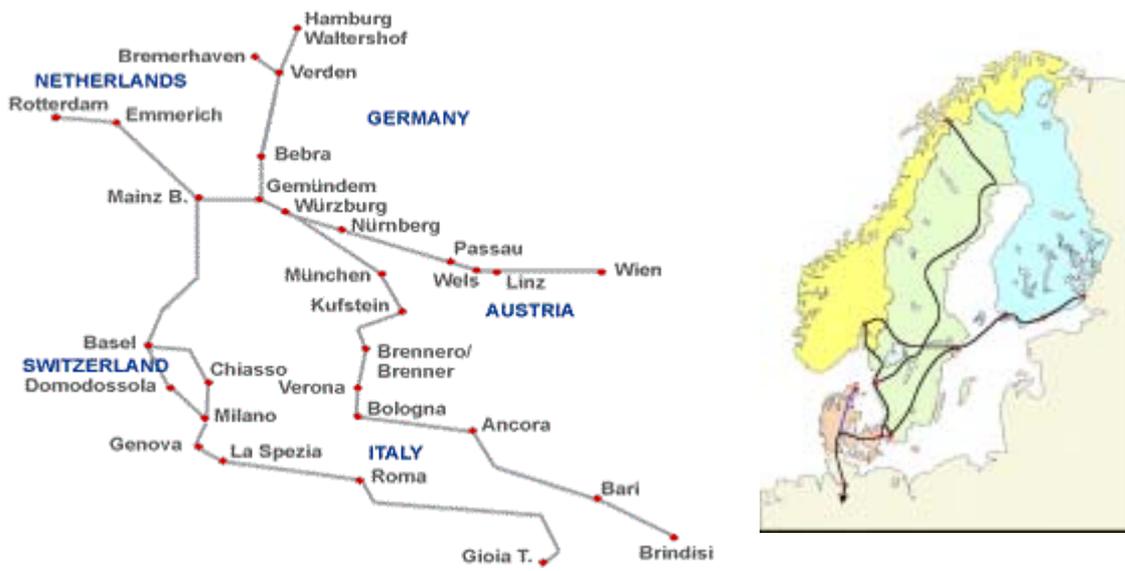
デンマーク、フィンランド、ノールウェー、スウェーデンを結ぶフリーウェイ

= Belifret =

ベルギー、ルクセンブルク、フランス、イタリア、スペインを結ぶフリーウェイ

= UK-Sopron (議論中) =

英国からハンガリー、更に中東欧を結ぶフリーウェイ



**(制度) 鉄道、道路及び内陸水運の公共サービス(不採算路線維持など)**

(「5.自動車」にて記述のため省略)

**(制度) 危険物の鉄道輸送基準**

- 閣僚理事会指令(96/49/EC)。1997年1月1日までに加盟国は実施。
- 改正：欧州委員会指令(96/87/EC)。1997年1月1日までに加盟国は実施。
- 改正：欧州委員会指令(1999/48/EC)
- 改正：欧州議会・閣僚理事会指令(2000/62/EC)。2001年5月1日までに加盟国は実施。
- 改正：欧州委員会指令(2001/6/EC)。2001年12月31日又は2002年12月31日までに加盟国は実施。

**(内容)**

危険物鉄道輸送に関し、国際鉄道輸送協議会(COTIF)が定める国際危険物鉄道輸送基準(RID)を引用し、安全基準について最低要件を規定。

**(制度) 危険物輸送のセーフティ・アドバイザー**

(「5.自動車」にて記述のため省略)

**(制度) 危険物輸送のセーフティ・アドバイザーの資格試験要件**

(「5.自動車」にて記述のため省略)

**(制度) 高速鉄道システムの相互接続**

- 閣僚理事会指令(96/48/EC)。1999年4月8日までに加盟国は実施。

**(内容)**

EU域内の高速鉄道システム(新規敷設路線で250km/h以上、在来線改良路線で200km/hで運行)の相互接続のため、インフラ、エネルギー供給、運行管理・指令、信号及び車両に関する要件を規定。1996 European Directive on the TGV と呼ばれることもある。

**(関連)**

1999年9月10日欧州委員会は、本指令の実施と効果に関する報告書を採択(COM(1999)414 final)。

2001年3月21日欧州委員会は、本指令に関連し決定(2001/260/EC)を採択した。本決定は、トランスヨーロッパ・ハイスピード・鉄道システムのコントロール・コマンド及び信号サブシステムの基本パラメータ(指令96/48/ECの付属書II(3)において'ERTMS(European Rail Traffic Management System) characteristics'と名付けられている)に関する、定義及び特質を決定するものである。

2001年4月11日付EU官報に、トランス・ヨーロッパ・高速鉄道システムの基本要素に関する欧州委員会勧告(2001年3月21日採択)が掲載された。勧告では、

本指令第5条(3)(b)に規定される基本要素に関し、定義及び特性を付属書において規定。  
2001年6月8日欧州委員会は、鉄道業界とのMOUに署名した。

**(制度) 在来型鉄道システムの相互接続**

- 欧州議会・閣僚理事会指令(2001/16/EC)。2003年4月20日までに加盟国は実施。

**(内容)**

国境越えの運転の障害となり競争を害している技術的基準と各国法規の矛盾について実質的な解決を目指すもの。高速鉄道ネットワークのように、技術基準の共同体レベルでの作成や適合性に関する共通の評価方法及び相互承認制度を導入することを内容とする。

**(関連)**

2001年6月8日欧州委員会は、鉄道業界とのMOUに署名した。

**(制度) 旅客用索道装置の基準**

- 欧州議会・閣僚理事会指令(2000/9/EC)。2002年5月3日までに加盟国は実施。

**(内容)**

旅客用索道装置の安全基準等について最低要件を規定。

**(関連)**

欧州議会本会議は2001年9月4日、微修正(メトロ及びライト・レールを対象外)の上提案を了承(第一読)。

**(制度) 鉄道輸送統計**

- 閣僚理事会指令(80/1177/EEC)
- 全部改正: 欧州議会・閣僚理事会規則(EC No.91/2003)。2003年2月10日より施行。

**(内容)**

域内の鉄道統計作成に係る共通ルールを制定するもの。欧州議会・閣僚理事会規則(EC No.91/2003)により、旧指令80/1177/EECは廃止された。

**(3) 政府の鉄道政策・最近の動向**

**政府補助**

国は鉄道のインフラ部分にのみ助成できるとされている。

**(制度) 鉄道、道路及び内陸水運に対する国家助成**

(「5.自動車」にて記述のため省略)

**(高速)鉄道の整備計画等**

EUでは、マドリッド - バルセロナ間(400km)、ローマ - ナポリ間(220km)などで、

高速鉄道が建設中である（DG TREN figures 3.2.2 より）。

欧州委員会は、1990年に高速鉄道整備計画（閣僚理事会決定案）を採択している。また、マーストリヒト条約で規定され、1996年7月にガイドラインが採択されたトランス・ヨーロッパ・運輸ネットワーク整備計画には、EU全域の鉄道網整備計画が含まれており、1994年12月のエッセンでの欧州理事会において採択された同計画における優先14プロジェクトにも鉄道整備計画が含まれている。

（TEN-tについては、2.(4)を御参照下さい。）

**（制度） 高速鉄道網整備計画**

■ **提案：1990年12月5日採択閣僚理事会決定案(SEC(1990)2402 final)**

**（内容）**

2010年までのマスタープランとしてEU域内に時速250km以上の新線9,000km、時速200kmの在来線改良15,000km、接続線1,200kmの整備を計画。

**（関連）**

閣僚理事会にて基本的には了承。

**(4) 鉄道産業の状況(主要企業、その動向等)**

鉄道輸送量が伸び悩む中（特に貨物）、各国の鉄道産業の雇用者数は、大きく削減されている。また、過去10年余りの間にインフラ会社が設立されている国もある（DG TREN figures 3.1.6、3.4.1及び3.5.1より）。

**(5) 主要路線：路線図**

ベルギー国内の主要路線については、別添資料を参照されたい。

**(6) その他**

**- 競争政策**

2003年8月28日、欧州委員会は、イタリアドイツ間の輸送に関し、イタリアの鉄道会社(FS)がドイツの鉄道会社(GVG)の91/440/EEC指令に基づく「international grouping」への参加を認めないことについて、支配的地位の濫用であるとみなした。

## 5. 自動車

2001年のEU域内の自動車貨物輸送量は約1兆3,948億トンkmとなっており、全貨物輸送量(道路、鉄道、内陸水運、パイプライン、海上輸送)の45.0%を占める(DG TREN figures 3.4.2及び3.4.5より)。また、貨物自動車は、2001年時点で約2400万台となっている(DG TREN figures 3.3.1.5より)。

2001年のEU域内におけるバスによる旅客輸送量は、約4千億人kmとなっており、全旅客輸送量(乗用車、バス、トラム+メトロ、鉄道、航空)の8.6%である(DG TREN figures 3.5.2及び3.5.6より)。またバスは、2001年時点で約54万台となっている(DG TREN figures 3.3.1.4より)。

### (1) 事業規制等自動車旅客・貨物輸送に関する法制度

公正な競争に不可欠な条件の調和と、その統一的な適用及び実施が、域内市場の自由化には必須であり、欧州委員会は貨物輸送及び旅客輸送に関し一連の施策を提案・実施している。

1993年1月1日より、加盟国に設立された貨物運送事業者は、他の加盟国への貨物輸送(EU域内の国際間輸送)が自由に実施できることとなった。これよりも以前は、1969年より共同体割当制度という量的制約のもと限定的な自由化が行われていた。カボタージュについては競争の歪曲のおそれがあったことから、1990年7月1日から段階的に自由化を進め、1998年7月1日に完全自由化を実施した。

旅客輸送については、ある加盟国から他の加盟国へのサービスの提供に対する制約が比較的軽かったことから、共同体法制にはかかるサービスに関して特段の規定は設けられていなかったが、共通ルールを定める閣僚理事会規則が1992年3月に採択され、同年6月より自由化された。カボタージュについては、その条件を規定した閣僚理事会規則(EEC)2454/92が1992年6月に採択された。その後、当該規則は欧州裁判所での無効判決を受け、1997年閣僚理事会はカボタージュに対する新規則を制定し、1999年6月11日実施した。これにより、定期サービス以外は自由化されている。

#### (制度)道路貨物輸送の種類に係る共通ルール策定の1962年7月23日の第一閣僚理事会指令

##### (内容)

国際運送を行う場合に、共同体免許(Community authorizazion)が不要な貨物輸送について規定したもの。共同体免許の取得が不要な貨物輸送の例：公共サービスとしての郵便輸送、故障車両の輸送、車両総重量6t未満又は最大積載量3.5t未満の車両を使用する輸送、自己運送 等

#### (制度)道路貨物国際輸送の自由化

- 1992年3月26日採択閣僚理事会規則((EEC)No.881/92)。1993年1月1日実施。
- 改正:2002年3月1日採択欧州議会・閣僚理事会規則案((EC)No 484/2002)

##### (内容)

1993年1月1日より、国際貨物輸送(EU加盟国のうちの少なくとも二国間)をし

ようとする事業者は、事業を設立する EU 加盟国(Member State of establishment) から交付された共同体免許 (Community authorization, Community licence、Community driving licence と呼ばれる場合も) を有していなければならないこととなった。共同体免許を有していれば、単一市場域内において自由に国際貨物輸送が実施できる。共同体免許の有効期間は 5 年である。

共同体免許を取得に際しての要件には、EU 加盟国が規定するものと、EU 加盟 15 カ国に共通なものがある。後者としては、「道路貨物輸送又は道路旅客輸送の事業への参入に関する閣僚理事会指令(96/26/EC)」がある。

(EC)No 484/2002 による改正により、運転手証明制度が導入された。非 EU 国籍のトラック運転手について、適法に雇用されている場合に運転手証明を発行する制度を設けるもの。EU 国籍の運転手への適用については、将来欧州委員会の調査をベースとして検討される。

#### (指令概要)

- ・ 欧州共同体内における国際輸送に適用する。なお、国際輸送とは、EU 加盟国間の輸送、EU 加盟国-第三国間輸送、EU 加盟国を経由する第三国間輸送をいう。(第 1 条)
- ・ 共同体免許 (Community authorization(licence)) を取得した事業者は、国際輸送を行うことができる。(しかしながら、本規則は、第三国と各 EU 加盟国が締結している 2 国間協定に影響を与えるものではなく、第三国と他の EU 加盟国間の輸送は行うことができない。例えば、オランダのトラック事業者がドイツ-ポーランド間の輸送を行う場合。)(第 3 条)
- ・ 共同体免許の有効期間は 5 年。(第 5 条)
- ・ 運転手が第三国の国籍の場合は、運転手証明が必要。運転手証明は、第三国の運転手が適法に雇用されている場合に、当局が発行。(第 3 条、第 6 条)
- ・ 有効な共同体免許数、車両数を欧州委員会へ毎年通知。(第 10 条)

#### (参考：運転手証明制度成立の背景)

「安全でより競争力のある質の高い道路輸送体系」と題された COM(2000)364 final (欧州委員会 2000 年 6 月 21 日採択)では、ますます多くの運転手(しばしば第三国から)が、共同体外の条件(低賃金、事実上の無制限労働時間、貧相な福利)で不正に雇用されており、競争の歪曲や安全上の問題を惹起していると指摘した。また、加盟国による「運転手証明」の交付を規定する新規則が必要で有り、これにより運転手の雇用条件に関する EU 全域でのチェックをすべきとした。

#### (制度) 道路貨物国内輸送(カボタージュ)の自由化

- 閣僚理事会規則((EEC)No.3118/93)。1994 年 1 月 1 日実施。
- 改正：閣僚理事会規則((EC)No.3315/94)。1995 年 1 月 1 日実施。
- 改正：欧州議会・閣僚理事会規則((EC)No 484/2002)

#### (内容)

道路貨物カボタージュは、漸進的に自由化(共同体割当制として、2 ヶ月間有効のカボタージュ免許発効枚数を 1994 年 1 月 1 日から 30,000 枚とし、以降 1995 年 1 月

1日まで毎年30%ずつ増加)し、1998年7月1日から完全自由化された。

現在では、閣僚理事会規則(EEC)No 881/92に規定される共同体免許を有するEU加盟国の事業者は、他のEU加盟国においてカボタージュ輸送(例えば、ベルギーの事業者がローマの荷物をミラノまで輸送)が自由に行えることとなった。ただし、以下の項目に関するホスト国の法令を遵守しなければならない。

- 輸送契約に関する料金及び条件
- 自動車の重量及び寸法
- 危険物、腐敗しやすい物質、生き物といった特別な荷物の輸送に関する要件
- 運転及び休息の時間
- 付加価値税

また、国内輸送市場の著しい混乱に対するセーフガード措置を規定した。

なお、自由化については、第1条において、「shall be entitled to operate on a temporary basis national road haulage services」とされている。「on a temporary basis」については、欧州裁判所がその概念を、「permanentでないもの：permanentであるならば、当該加盟国で事業の設立をしなければならない。しかし、EU加盟国は時間制限を課してはならないが、乱用があれば対応することができる」としている。

閣僚理事会規則((EEC)No.3118/93)を改正する閣僚理事会規則(CEC No.3315/94)は、オーストリア、フィンランド、スウェーデンに対し、2ヶ月間カボタージュ導入を延期することを定めたもの。

(EC)No 484/2002は、運転手証明制度を導入するもの((EEC)No 881/92のところを参照)。

#### **(関連)**

閣僚理事会規則(EEC No.3118/93)の自己運送事業者への適用の細則を定める欧州委員会規則(CEC)No 792/94)は、1998年6月30日までは、カボタージュ輸送を行う自己運送事業者にも割当(quota)が適用されていたが、カボタージュ authorization に関し、自己運送事業者にも同等の効果を有することと定めたもの。

#### **(参考：実施状況報告書)**

(EEC)No.3118/93の実施に関する1998年2月4日付欧州委員会報告書(COM(98)47final)では、1990年から1995年間の状況について、カボタージュ輸送はほぼ5倍に増加、平均進出割合は0.07%から0.26%に増加、ベネルクスの運送会社が活発、と述べている。また、1996年から1998年にかけては、ベネルクスの運送会社が支配的地位を有したままカボタージュ輸送が70%増加すると予想した。結論として、カボタージュ輸送の顕著な増加はあるものの市場に与える影響は極めて小さいこと、1998年7月1日の共同体割当制の廃止後も急激な変化は予想できないこと、最も成功したカボタージュ輸送業者は労働賃金の安い国の業者ではなく効率的な企業であること、を示した。

欧州委員会は、自動車貨物輸送のカボタージュに関する第二次報告書(2000年2月28日採択COM(2000)105 final)を取りまとめた。これは、1998年6月までの状況を分析したもの(前回報告書は1995年末までをカバー)であり、以下のとおり分析した。

- ・ 1990年7月から1998年6月までの8年間に、カボタージュ輸送は相当に増加。しかし、1997年のトンキロベースでは、national transport（自国事業者による輸送）は、カボタージュ輸送の300倍もある。
  - ・ 全てのカボタージュの68%はドイツにおいて行われているものである。しかし、1997年のトンキロベースでは、national transportはカボタージュ輸送の70倍もある。
  - ・ 1998年7月のカボタージュ完全自由化（量的制限の廃止）以降も、急激な変化は起きていない。
  - ・ 効率的な事業者がカボタージュを行うチャンスを得ている。ドイツにおけるオランダ、ベルギーの事業者によるカボタージュ輸送が活発である。
- 2001年4月、EU統計局（ユーロスタット）より、カボタージュに関する統計資料が公表された。概要は以下のとおり。
- ・ カボタージュ（他国の輸送事業者による国内輸送）の輸送量は、1991年の646,000tkmから、2,200,000tkmへと拡大した。しかし、国内輸送(tkm)のほとんどは依然として自国運送業者によるもの（カボタージュの400倍。すなわちわずか0.25%がカボタージュ。1997年）で、影響は小さい。最もカボタージュが盛んなのがドイツで、全カボタージュ輸送量の68%を占める（1997年。次は13%のフランス）が、ドイツでさえも、国内輸送(tkm)のうちカボタージュはわずか0.75%。
  - ・ カボタージュに積極的に参入しているのは、ベネルクス諸国の運送業者。全カボタージュ輸送の34%をオランダの運送業者が、17%をベルギーの運送業者が実施（1997年）。国土の小さい国の方が、国内市場が小さい一方、他国市場が距離的に近いため、カボタージュへのインセンティブが大きい。
  - ・ ギリシャ、スペイン及びポルトガルの運送業者によるカボタージュは、わずか2%に過ぎず、過去において懸念された低賃金労働力による不公正競争は生じていない。
  - ・ 1998年7月に、カボタージュの量的制限が撤廃されたが、以降爆発的な変化（explosion）は生じていない。

#### **（制度）道路貨物輸送市場における危機時の措置**

- 閣僚理事会規則((EEC)No.3916/90)。1991年1月1日実施。

##### **（内容）**

- ・ EU加盟国からの要請により、諮問委員会との協議の上、欧州委員会は、緊急対策を決定できる。（当該対策の有効期限は、6ヶ月以内とする。）
- ・ 当該決定は、要請を受けてから30日以内に行わなければならない。

##### **（参考）**

ここ9年間は発動されていない。

#### **（制度）EU加盟国間の道路貨物輸送の価格設定**

- 閣僚理事会規則((EEC)No.4058/89)。1990年1月1日実施。

##### **（内容）**

- ・ 契約当事者間で価格は自由に決定できる。

- ・ 当局は、事業者に対して、価格の報告を要求することができる。

**(制度) 道路貨物輸送において運転手無しで借り上げた車両の使用**

■ 閣僚理事会指令 (84/647/EEC)

**(内容)**

- ・ EU 加盟国は、運送事業者が、当該事業者が登録されている EU 加盟国で借り入れた自動車で行う国際輸送を行うことを認めなければならない。(第 2 条、第 3 条)
- ・ ただし、EU 加盟国は、車両総重量 6t 超の車両で行う自己運送に関し、除外することができる。

**(制度) 道路・内陸輸送分野における EU 加盟国国境で行われる管理の廃止**

■ 閣僚理事会規則 ((EEC)No 4060/89)

**(内容)**

- ・ 共同体域内の国境における、重量、寸法、自動車検査証等の管理を廃止することを目的とするものであり、そうした管理は、サンプルベースで実施しなければならないこととされた。

**(制度) 第三国で運送する観点からの道路、内陸水路輸送分野における域内での管理**

■ 閣僚理事会規則(EEC No.3912/92)

**(内容)**

- ・ 第三国で登録された輸送手段に対して、同一の原則を適用するもの。
- ・ 本規則は、第三国と EU 加盟国間で締結された協定に関連する権利・義務に影響を与えるものではない。

**(制度) コーチ又はバスによる国際旅客輸送の共通規則**

■ 閣僚理事会規則((EEC)No.684/92)。1992 年 6 月 1 日実施。

■ 改正：閣僚理事会規則((EC)No.11/98)

**(内容)**

質的基準を満たせば、域内国際輸送への参入が認められる。定期サービス等については承認が必要。

シャトル・サービス分類の廃止、宿泊無しシャトル・サービスを含むあらゆる不定期サービスの自由化、EU 共通バス免許の導入等を内容とする改正規則((EC)No.11/98)を 1997 年 12 月 11 日に採択。

**(規則概要)**

- ・ コーチ、バスによる国際旅客輸送に適用。(第 1 条)
- ・ 定期旅客輸送、特定定期旅客輸送、不定期旅客輸送、自己旅客輸送の定義(第 2 条)
- ・ 共同体免許が与えられている限り、国籍に関らず、旅客輸送を行うことが認められなければならない。免許の有効期間は、5 年。共同体免許数、車両数を欧州委員会へ毎年通知。(第 3 条)

- ・ 不定期旅客輸送、契約によりカバーされている特定定期旅客輸送、自己旅客輸送については、免許は不要。(第 4 条)
- ・ 免許手続、要件等の規定。(第 7 条)
- ・ 定期旅客輸送事業者に対する義務(定期性等)の規定(第 10 条)

|   |
|---|
| <p><b>(制度) ASOR の実施</b><br/> <b>閣僚理事会規則 (( EEC ) No.56/83 )</b></p> |
|---|

**(内容)**

1982 年に当時の欧州共同体と現在殆どが EU 加盟国となっている国との間で締結された ASOR の実施に係る規定を定めたもの。同協定は不定期国際旅客輸送に係る調和された自由化措置と単一の文書を導入することによる検査手法の簡素化を規定している。協定締約国のうち、現在適用されているのは、ノルウェー、スイス、トルコとの関係のみ。

ASOR は、新規締約国に対しオープンなものとなっていないため、中東欧諸国 (ECMT 加盟諸国)間との新しい協定 ( INTERBUS 協定 ) が必要となり、1995 年に交渉が開始された。

同協定は、自由化措置のほか、社会的、財政的、技術的事項についても規定している。また、欧州共同体と第三国間の輸送だけでなく、第三国同士の間での輸送についても適用される。

**( INTERBUS 協定の概要 )**

- ・ 非差別原則：運送事業者の国籍を問わず非差別の原則を適用する。
- ・ 市場へのアクセス：次の事項は免許が必要ないこととされている。
  - クローズド・ドアツアー、片道のみ、その他の、非定期旅客運送は、免許が必要。詳細なルール、手続は、協定で規定。
- ・ 法令の調和：運送事業者に適用される要件に関し、共同体指令の規定を同等の要件。技術要件として、タイムテーブルが、規定されており、遅くとも 2010 年までに EURO1 相当。
- ・ AETR 非加盟諸国への加盟促進
- ・ 財政的規定
- ・ 管理：チェックを行うのは、締約国の責務。
- ・ 協定の管理：共同委員会が設置され、適切な実施を確保。
- ・ 新規加入：ECMT メンバーに対し開放規定有。
- ・ 期間：5 年以内に締結

|  |
|--|
| <p><b>(制度) EU 加盟国内において非居住事業者が国内道路旅客輸送サービスを実施する条件</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 閣僚理事会規則((EEC)No.2454/92)。1993 年 1 月 1 日実施。</li> <li>■ 全部改正：閣僚理事会規則((EC)No.12/98)。1999 年 6 月 11 日実施。</li> </ul> |
|--|

### (内容)

不定期サービス、国際旅客輸送の一部をなす定期サービス(ただし、都市内、都市近郊の旅客輸送は除く。)等について、カボタージュ輸送を行うことを認めるもの。カボタージュ輸送を行う場合には、運賃、自動車重量、寸法、旅客の種類(学童等)に係る運送要件、休息时间、VATに係る受入国の規制の遵守が必要。(EC)No.12/98により、定期国際輸送路線の一部を構成するカボタージュ区間における定期サービスの自由化、他国事業者の定期サービス参入時の内外無差別、社員・学生等送迎定期サービスの完全自由化等が実施された。

### (関連)

採択手続きの不備により 1994 年に欧州裁判所から無効判決を受けていた従来規則の(EEC)No.2454/92 については、内容が全て新規規則の(EC)No.12/98 に移入されており、同規則が施行される 1999 年 6 月を以て廃止。

欧州委員会は、1999 年 7 月に(EEC)No.2454/92 の適用に関する報告書(COM(1999)327 final)をとりまとめた。多くのバス会社は自国内でのサービスを主体としており、カボタージュを認めた(EEC)No.2454/92 の影響は限定的であるが、定期サービスに関しては競争が進みつつあるとした。

コーチ及びバスによる旅客輸送のための文書に関する閣僚理事会規則(EEC)No.684/92 及び(EC)No.12/98 の実施の細目を規定した欧州委員会規則(EC)No.2121/98 は、不定期旅客輸送の旅程表、定期旅客輸送を行うための免許の申請書、自己運送の証明書の様式を定めたもの。

### (制度) 道路貨物輸送又は道路旅客輸送の事業への参入の要件

- 閣僚理事会指令(96/26/EC)
- 改正:閣僚理事会指令(98/76/EC)

### (内容)

事業者の最低許可基準に関する閣僚理事会指令 74/561/EEC(貨物)及び閣僚理事会指令 74/562/EEC(旅客)並びに証明書類の相互承認に関する閣僚理事会指令(77/796/EEC)の内容を本指令に整理・統合。

1998 年の改正により、1999 年 10 月 1 日以降新規参入する事業者に対しては、より厳しい要件が適用されている。これは、安全を蔑ろにしてシェアを延ばそうとする悪質事業者を排除することをねらいとする。要件等の概要は、以下のとおり。なお、車両総重量 3.5 トン超の自動車での事業が原則対象となるが、6 トン以下の自動車による事業に関しては、適用除外等の規定がある。

- 評判が良いこと(be of good repute) : 欠格条項など
- 経済的に自立していること(be of appropriate financial standing) : トラックを 1 台所有する事業者にとっては 9,000 ユーロ以上の資本金を有していなければならない(従来は 3,000 ユーロ)。それ以上のトラックを有する場合には、一台当たり 5,000 ユーロを加算した額を適用する。
- 専門的能力に関する条件を満足すること(satisfy the condition as to professional competence) : 必要とされる知識は、民法、商法、労働関係法、財政法、事業管

理、市場参入、技術基準及び交通安全。

- 事業者が、良い評判、専門的能力及び経済的自立に係る要件を常時満たすようにするための定期的チェックを導入。

**(制度) 鉄道、道路及び内陸水運の公共サービス(不採算路線維持など)**

- 1969年6月26日採択閣僚理事会規則((EEC)No 1191/69)
- 改正:1990年12月4日採択閣僚理事会規則((EEC)No 3572/90)
- 改正:1991年6月20日採択閣僚理事会規則((EEC)No 1893/91)
- 改正提案:2000年7月26日採択欧州議会・閣僚理事会規則案(COM(2000)7 final)
- 再検討提案:2002年2月21日採択欧州議会・閣僚理事会規則案(COM(2002)107 final)

**(内容)**

運送事業者に対し公共サービス義務(運行の義務、運搬の義務、運賃義務)を課す場合及び運送事業者とEU加盟国の当局が公共サービス契約を締結する場合に適用。ただし、地域サービスに関しては、EU加盟国が規則の適用を免除することができる。

公共サービス義務とは、運送事業者が商業利益だけを考慮した場合には、引き受けないような義務である(当局が経済的負担を補填)。公共サービス契約は、当局と運送事業者とが、十分な輸送サービスを確保するために締結する契約である。公共サービス契約は、特に、サービスの特質、サービス価格、契約改定の条件、契約の有効期間、契約違反の場合のペナルティを規定しなければならない。

公共サービス義務は、原則として終了させなければならない。実態では、公共サービス義務は、お年寄りや学童のような特別の範疇の者に対する低運賃を規定するのに最も活用されている。

**(関連)**

本規則は、EU加盟国やその当局が十分な輸送サービスを確保する義務を規定するものではないが、改正案 COM(2000)7 final では、加盟国の当局に対しその義務を課すことを提案。また、同提案では、運送事業者に補填を支払う場合や排他的権利を認める場合には、公共サービス契約(5年を限度)を締結しなければならないこととすると同時に、公共サービス契約は、公開入札手続によらなければならないこととする。ただし、中小都市では適用を免除する。また、安全上の理由があるときや、大都市において既に鉄道とバスの統合されたサービスが存在し、これを維持することが不可欠であるときは、特定のオペレータとの間で鉄道に関する公共サービスを締結することができる。

本提案につき欧州議会は、2001年11月14日、意見を採択した(第一読)。

2002年15日及び16日のバルセロナ欧州理事会は、公共サービス契約に関する提案を2002年12月までに採択するよう要請。

**(制度) 賃借貨物自動車の基準(廃案)**

- 提案:1995年2月13日採択閣僚理事会指令案(COM(1995)2 final)
- 再検討提案:1996年3月25日採択閣僚理事会指令案(COM(1996)115 final)

**(内容)**

運転手なしの賃借貨物自動車についての要件を調和する。

**(審議経緯等)**

1995年7月13日に欧州議会は第一読を了した。

欧州議会の修正意見を踏まえ欧州委員会は再検討提案(COM(1996)115 final)を行った。

2000年6月9日廃案。

**(制度) 道路運送事業の社会的規制の調和**

■ 閣僚理事会規則((EEC)No.3820/85)、1986年9月29日実施。

■ 改正提案:2001年10月12日採択欧州議会・閣僚理事会規則案(COM(2001)573 final)

**(内容)**

ドライバーの最低年齢、乗務員構成、日当たり運転時間(1日9時間以内、1週間のうち2日まで10時間に延長可)、休憩、休息時間等の共通規則を規定。主な規定内容は以下のとおり。

- 本規則の対象外とされる主な自動車は以下のとおり(第4条)
- 最大許容重量(トレーラ又はセミ・トレーラを含む)が3.5トン以下のトラック
- 乗車定員9人以下の乗用車
- 定期旅客輸送サービスの自動車であってカバーするルートが50kmを超えないものの
- 個人使用のための貨物の非商業的輸送に使用される自動車
- 貨物輸送に従事する運転手の最低年齢は、許容最大重量が7.5トン以下の自動車(トレーラ又はセミ・トレーラを含む)では18歳、その他の自動車では21歳又は、道路輸送運転手のための訓練の最低基準に関する共同体ルールに適合する運転手訓練コースを修了した者にあつては、18歳(第5条(1))。旅客輸送に従事する運転手は、21歳に到達していなければならない(第5条(2))
- 運転時間、休憩、休息時間に関する規定は以下のとおり。
- 毎日の運転時間は、9時間以内でなければならない。週に二回までは、10時間以内まで延ばすことができる。6日運転したら、週末の休息時間が与えられなければならない(第6条(1))
- 如何なる二週間においても、合計の運転時間は90時間を超えてはならない(第6条(2))
- 4.5時間の運転の後に、運転手は少なくとも45分間の休憩を取らなければならない。15分以上の時間に分割することもできる(第7条(1)及び(2))
- これらの休憩の間、運転手は如何なる他の仕事もしてはならない。待ち時間や運転をしていないものの移動中の自動車、フェリー又は列車で過ごす時間は、「他の仕事」と見なされてはならない(第7条(4))
- どの24時間においても運転手は、少なくとも連続11時間の毎日の休息時間を取らなければならない。一週間に三日まで連続9時間にまで短縮することができるが、次週の終りまでにその補填として同等の休息時間が認められなければならない。12時間以上の休息なら、24時間の期間において、連続8時間を含む二つ又は三つにそれを分割することが可能(第8条(1))

- 少なくとも二名の運転手が配備されているときは、いずれの 30 時間の期間においても、各運転手は少なくとも連続 8 時間の休息時間をとらなければならない(第 8 条(2))。
- 一週間のうちに、週末の休息が最低連続 45 時間与えられなければならない。自動車は通常本拠としている場所又は運転手が本拠としている場所にあつては、連続 36 時間にまで、その他の場所にあつては連続 24 時間にまで短縮することができるが、当該週に続く 3 番目の週の終わりまでに、同等のまとまった休息により補填されなければならない(第 8 条(3))。
- 各加盟国は、第 5 条～第 8 条に規定されたものよりも長い最短時間又は短い最大時間を適用することができる。しかしながら、本規則の規定は、他の加盟国に登録された自動車の国際輸送事業に従事する運転手には、適用可能なままでなければならない(第 11 条)。

#### (関連)

運転時間、休憩、休息時間の 1997 年～1998 年の状況が第 20 次欧州委員会レポート(2001 年 12 月 14 日採択 COM(2001)767 final)として取りまとめられた。

COM(2001)573 final は、(EEC)3820/85 を全部改正する規則案であり、概要は次のとおり。

- 内容を単純化、明確化及び最新化し、EU 域内での均一的な実施を促進し、及び、今後におけるデジタル運行記録計の使用に備える。
- 特には、以下の修正を行う。
  - 現行ルールの柔軟な取扱いを縮小
  - 休息時間が少なかった場合の補填に関する複雑な規定を廃止
  - 日当たり連続休息時間を一時間伸ばし 12 時間とする。
- また、効果的な実施とモニタリングに関連し、以下の修正を行う。
  - 雇用者責任に関する規定の強化
  - 加盟国間の情報・協力に関するシステム創設
  - 重大な違反時の自動車の拘束を可能とする。
- その他、各国の専門家からなる委員会を設置する。

#### (制度) 道路輸送分野の移動労働者に関する労働時間指令

(「14. その他」にて記載のため省略)

#### (制度) 運行記録装置

- 閣僚理事会指令((EEC) No 3821/85)
- 改正：欧州委員会規則((EEC) No 3314/90)
- 改正：閣僚理事会規則((EEC) No 3572/90)
- 改正：欧州委員会規則((EEC) No 3688/92)
- 改正：欧州委員会規則((EC) No 2479/95)
- 改正：欧州委員会規則((EC) No 1056/97)

- 改正：閣僚理事会規則((EC) No 2135/98) ( デジタコ関連 )
- 改正：欧州委員会規則((EC) No.1360/2002)
- 改正提案：閣僚理事会規則案(COM(2001)698 final)

**(内容)**

運転時間、休憩、休息時間に関連し、運送事業用の大型トラック及びバスに、運行記録計の装備と使用を義務付け。2002 年末からは、新車についてデジタコの装備が義務付けとなる。デジタコにおいては、各ドライバーが保持するメモリー・カードを車載の記録装置に挿入した状態で運転すれば、各ドライバーの運転データを長期間記録することができるため、当局による運行管理規制の実効性向上が期待されている。主な規定内容は以下のとおり。

- 記録装置は、構造、装備、使用及び検査に関し、本規則及び付属書 I (従来型運行記録計の要件) 又は IB (デジタコの要件) 及び II (認証マークと承認) の要件に適合していなければならない (第 1 条) (注：付属書 IB は 1998 年の改正で新説されたもの。2002 年末より新車について、デジタコの装備が義務化される)。
- 加盟国に登録されており、(EEC) No 3820/85 の第 4 条及び第 14 条(1)で言及される自動車 (最大許容重量 (トレーラ又はセミ・トレーラを含む) が 3.5 トン以下のトラック、乗車定員 9 人以下の乗用車、定期旅客輸送サービスの自動車であってカバーするルートが 50km を超えないもの、個人使用のための貨物の非商業的輸送に使用される自動車など) を除く旅客又は貨物を運送する自動車には、記録装置が装備され使用されなければならない (第 3 条(1))。
- 加盟国は、付属書 I 及び IB に規定される要件に適合する記録装置、記録シート又はメモリー・カードに対し、EC 装置型式認証を付与する (第 5 条)。認証したものに對しては、付属書 II の EEC 型式認証マークを発行する (第 6 条)。
- 記録装置は、認可取付業者又は認可工場が取付けを実施する (第 12 条(1))。
- 雇用者は、従来型運行記録計の運転手に、検査官による没収の可能性も考慮し、十分な数の記録シートを支給しなければならない。デジタコの場合には、雇用者及び運転手は、検査の際に印刷が実行できるよう確保しなければならない (第 14 条(1))。
- 事業者は、記録シートを 1 年保存しなければならない。要求に応じて運転手に写しを交付しなければならない。検査官の要求に応じて、シートを提示しなければならない (第 14 条(2))。
- デジタコの運転手カード (運転手のアイデンティフィケーションと必要不可欠なデータの貯蔵) は、運転手の要求に応じて、当該運転手が通常の住居を有している加盟国の当局が支給する (第 14 条(3)、付属書 IB 第 I 章(c))。
- デジタコのデータは、記録の日より 365 日利用可能であること (第 14 条(5)、付属書 IB 第 I 章(b))。
- 検査官の求めに応じて必要なもの (デジタコの運転手カードなど) を提示できなければならない (第 15 条(7))。
- 記録装置での必要な記録事項は、移動距離、速度、運転時間、仕事又はアベイラビリティに係るその他の時間、休憩と毎日の休息時間など (付属書 I の第 II 章、付属書 IB の第 II 章(a))。デジタコの運転手カードには、運転時間などの不可欠

なデータを過去 28 日分貯蔵すること（付属書 IB の第 II 章(b)）。

- 装置の取付けに関する検査の後、検査を実施した認可取付業者又は認可工場の氏名等を示した取付けプレートが貼付されなければならない（付属書 I の第 V 章(3)、付属書 IB の第 VI 章(b)）。
- 定期検査（デジタコでは修理等の後も）では、装置の作動、型式認証マークがあること、取付プレートが貼付されていること、シール部分が損傷していないこと、タイヤの状況、最大許容差について検査する（付属書 I の第 VI 章(3)、付属書 IB の第 VII 章(d)）。

欧州委員会規則((EC) No.1360/2002)は、デジタコの技術仕様に係る改正。

COM(2001)698 final は、デジタコの技術的仕様を、セキュリティと運行記録計間の相互運用性の観点から改正するもの。

**（制度） 共同体域内の特定自動車に係る速度制限装置の取り付け及び使用**

- 閣僚理事会指令(92/6/EEC)
- 改正：欧州議会・閣僚理事会指令(2002/85/EC)

**（内容）**

速度制限装置の要件や装備義務付け対象を規定。対象は、1988 年以降に登録された 12 トン超のトラックと 10 トン超のバスであり、設定速度はそれぞれ 90km/h と 100km/h。

**（関連）**

2001 年 6 月 14 日欧州委員会は、自動車の速度制限装置に関する報告書及び指令改正提案(COM(2001) 318 final, Volume 1 & Volume 2)を採択した。報告書では、速度制限装置は、事故削減、事故時の被害軽減、燃料消費量削減、エンジン、ブレーキ及びタイヤの摩耗低減、排出ガス低減に資するとされた。更に、輸送事業者の平等な競争条件を確立するとされた。2002/85/EC 指令の改正提案の概要は以下のとおり。

- 第 1 条パラ 1： 指令の適用範囲をカテゴリー M2、M3、N2 及び N3 の全ての自動車にまで拡大（これまでは、10 トン超の M3 と、N2 が対象）。
- 第 1 条パラ 2： M2 と M3 に属する全ての自動車の最高設定速度は 100km/h。
- 第 1 条パラ 3： N2 カテゴリーに属する全ての自動車の最高設定速度は 90km/h。
- 第 1 条パラ 4： 適用対象に新規追加された自動車について、新車は 2004 年 1 月 1 日から、使用課程車（2001 年 1 月 1 日以降に登録されたもの）は 2006 年 1 月 1 日から、速度制限装置を導入。

2001 年 12 月 7 日閣僚理事会（運輸相）は、COM(2001) 318 final に関する一般的指針に合意した。国内輸送のみの N2 カテゴリーに関しては、2 年間の経過期間の後、加盟国に更に 3 年間の適用除外をすることができることとした（2001 年 12 月 12 日付ヨーロッパ・レポート紙）。

2002 年 2 月 7 日欧州議会は、第一読を了し速度制限装置の義務付け対象範囲拡大を支持するとともに、技術的修正意見を採択した。

2002 年 6 月 25 日、環境相理事会にて共通の立場が採択され、2002 年 9 月 24 日欧

州議会は共通の立場を修正することなく採択した。(第二読)

#### (指令概要)

- ・ 適用対象車両は、M2、M3、N2、N3。なお、軍用車両、緊急車両、市街走行のみの旅客運送用車両、低速自動車等は適用除外。
- ・ M2、M3の最大設定速度は、100km/h。
- ・ N2、N3の最大設定速度は、90km/h。
- ・ N2、M2及び10トン以下のM3車両については、新規登録日2005年1月1日以降に適用される。
- ・ N2、M2及び10トン以下のM3車両であって、Euro2に適合しており、国際・国内運送に使用する車両については、2006年1月1日以降に適用される。
- ・ N2、M2及び10トン以下のM3車両であって、Euro2に適合しており、国内運送のみに使用する車両については、2007年1月1日以降に適用される。
- ・ 7.5t未満のN2、M2車両であって、国内運送のみに使用する車両については、2008年1月1日までEU加盟国は適用を除外できる。

(注)

M2：乗客輸送用に設計および製作された車両で、運転席の他に8を超えるシートを持ち、最大質量が5トン以下のもの。

M3：乗客輸送用に設計および製作された車両で、運転席の他に8を超えるシートを持ち、最大質量が5トンを超えるもの。

N2：貨物運搬用に設計および製作された車両で、最大質量が3.5トンを超えるが12トン以下のもの。

N3：貨物運搬用に設計および製作された車両で、最大質量が12トンを超えるもの。

#### (制度) 閣僚理事会規則((EEC) No.3820/85)及び((EEC)No3821/85)の実施に係る検査手続

■ 閣僚理事会指令(88/599/EEC)

■ 改正：閣僚理事会規則((EC) No 2135/98)

■ 全部改正提案：2003年10月21日提案(COM(2003)628 final)

#### (内容)

運転時間、休憩、休息時間に関する要件と、運行記録計に関する要件について、検査の最低条件を規定。加盟国は、運転手が労働する日の少なくとも1%を検査しなければならない。それらの少なくとも15%は路傍で、少なくとも25%は事業者の施設において検査されなければならない。検査での視点も本指令で規定されている。主な規定内容は以下のとおり。

= 第1条 検査 =

本指令の目的は、規則(EEC)No 3820/85及び(EEC)No 3821/85の正確かつ統一的な適用を検査するための最低限の条件を規定することにある。

= 第2条 検査システム =

(1)加盟国は、規則(EEC)No 3820/85及び(EEC)No 3821/85の範疇に入る全ての輸送の運転手、事業者及び自動車の広範で代表的な横断面(cross-section)を毎年カバー

する、路傍及び事業者施設の両方における適切かつ定期的な検査のためのシステムを組織しなければならない。

(2)各加盟国は、以下のような方法によって、検査を組織しなければならない。

- 毎年、規則(EEC)No 3820/85 及び(EEC)No 3821/85 の範疇に入る自動車の運転手が労働を行う日の少なくとも 1%を、検査がカバーする。
- 検査される営業日の全数の少なくとも 15%は路傍で検査され、少なくとも 25%は事業者の施設において検査される。

(3) (略)

= 第 3 条 路傍検査 =

(1)路傍検査は、如何なる時も、異なる場所において組織されなければならない、検査地点を回避することが困難となるように道路ネットワークの十分に広範な部分をカバーしなければならない。

(2)路傍検査での要素は以下のとおり。

- 毎日の運転時間、休憩及び休息时间；違反の明らかな証拠があるときには、規則(EEC)No 2135/98 で修正された規則(EEC)No 3821/85 の第 15 条(7)に従って自動車に備え付けられなければならない前日の記録シート及び / 又は付属書 IB に適合した運転手カード及び / 又は記録装置のメモリーに同じ期間について蓄えられたデータも。
- 規則(EEC)No 3821/85 の第 15 条(7)で言及される期間に関し、当該自動車の許容された速度を超過しているケース。これは、N3 自動車にあつては速度が 90km/h を又は M3 自動車にあつては速度が 105km/h を超過している 1 分超の期間として定義される。N2 及び M3 は、指令 70/156/EEC の付属書 I による。
- 適切な場合には、当該自動車の過去 24 時間以内の使用において、記録装置により記録された自動車の到達した瞬間速度
- 適切な場合には、最も最近の週末の休息
- 記録装置の正常な機能（装置及び / 又は運転手カード及び / 又は記録シートの誤使用の可能性の判定）、又は、適切な場合には規則(EEC)No 3820/85 の第 14 条(5)で言及される書類の存在

(3)路傍検査は、自動車及び運転者に対し、国内のものであるか否かを問わず、差別無くして実施されなければならない。

(4)権限を与えられた検査係官の任務を促進するため、検査係官に以下を与える。

- 原則チェックすべき項目のリスト
- (略)

(5) (略：加盟国間の協力)

= 第 4 条 事業者の施設での検査 =

(1)第 2 条(1)で規定される施設での検査は、異なる輸送の種類過去の経験を考慮に入れて計画されなければならない。検査は、規則(EEC)No 3820/85 及び(EEC)No 3821/85 の重大な違反が路傍検査で発見されたときにも、事業者の施設においても実施されなければならない。

(2)事業者の施設での検査の要素は、路傍検査でのそれに、以下を加えたもの。

- 週末の休憩時間及びこれらの休息の間の運転時間
- 運転時間に関する二週間での上限
- 毎日の休憩時間又は週末の休憩時間を短縮した場合のこれに対する補填
- 記録シートの使用及び / 又は運転手労働時間の構成

(3) (略)

= 第 5 条 強調・調和した検査 =

(1)加盟国は、少なくとも年に 2 回、規則(EEC)No 3820/85 及び(EEC)No 3821/85 の範疇の運転手及び自動車について路傍での検査をするために、共同実施を行わなければならない。

(2)そのような実施は、可能ならば、二つ以上の加盟国の執行当局が、それぞれの領土で、同時に、行われなければならない。

= 第 6 条 情報交換 (略) =

= 第 7 条、第 8 条 (略) =

**(関連)**

COM(2003)628 final の概要は次のとおり。

- 検査回数の増加 (作業時間の最低 1%を 3%に引き上げ)
- 事業監査の割合引き上げ(50%に)
- 実施スタッフの訓練・技能要件の導入 等

#### **(制度) 職業運転手の資格及び定期訓練**

閣僚理事会指令(76/914/EEC)

#### **■ 全面改正: 欧州議会・閣僚理事会指令 (2003/59/EC)**

**(内容)**

同指令は、多くの EU 加盟国において、5-10%の職業運転手しか訓練を受けていない現状に鑑み、道路安全の向上を図るため、定期訓練等を導入するものである。概要は次のとおり。

1. 職業運転手の初期資格及び定期訓練の導入(第 3 条関係)

(1) 初期資格

EU 加盟国は、職業運転手について、次のいずれかの初期資格システムを導入しなければならない。

- 280 時間(車種により 140 時間)の訓練及び筆記試験
- 理論・実践試験(6 時間)

(2) 定期訓練

EU 加盟国は、職業運転手について、5 年ごとに 35 時間の定期訓練システムを実施しなければならない。

2. 訓練機関の承認等(附属書 1 第 5 部)

職業運転手の定期訓練等に従事する訓練機関は、EU 加盟国当局の承認を受けなければならない。

**(制度) 危険物の道路輸送基準**

- 閣僚理事会指令(94/55/EC)。1997年1月1日までに加盟国は実施。
- 改正：欧州委員会指令(96/86/EC)
- 改正：欧州委員会指令(1999/47/EC)
- 改正：欧州議会・閣僚理事会指令(2000/61/EC)
- 改正：欧州委員会指令(2001/7/EC)

**(内容)**

危険物輸送の安全基準を調和し、管理システムを整備する。Annex A は道路輸送が可能な危険物を掲げるとともに、パッケージング、ラベリング、荷物の記述に関するルールを規定。Annex B は自動車と運送オペレーションに係るルールを規定。

**(関連)**

2000/61/EC による改正は、危険物の国際道路輸送に係る欧州合意(ADR)の修正を踏まえた改正等を行うもの。

**(制度) 危険物の道路輸送に関する検査**

- 閣僚理事会指令(95/50/EC)。1995年10月17日発効。加盟国は1997年1月1日までに実施。
- 改正：欧州議会・閣僚理事会指令(2001/26/EC)

**(内容)**

検査のチェックリスト等を規定。

**(関連)**

2001/26/EC は、Annex (指令 94/55/EC の Annex と関係) について、科学的・技術的進歩を踏まえた改正を行うための手続を導入する等を内容とする。

**(制度) 危険物輸送のセーフティ・アドバイザー**

- 閣僚理事会指令(96/35/EC)。1999年12月31日までに加盟国は実施。

**(内容)**

危険物輸送に関し、セーフティ・アドバイザーの選任を義務付けるとともに、その資格要件を規定。なお、本指令は、道路輸送、鉄道輸送及び内陸水運輸送に共通。

**(制度) 危険物輸送のセーフティ・アドバイザーの資格試験要件**

- 欧州議会・閣僚理事会指令(2000/18/EC)

**(内容)**

危険物輸送のセーフティ・アドバイザーの資格試験要件を調和し、EU 域内の競争条件の平準化を図る。なお、本指令案は、道路輸送、鉄道輸送及び内陸水運輸送をカバーし、指令 96/35/EC を補完するもの。

**(制度) 大型トラック通行規制の調和**

- 提案：1998年3月25日付閣僚理事会指令案(COM(98)115 final)

■ **再検討提案:2000年11月22日採択欧州議会・閣僚理事会指令案(COM(2000)759 final)**

**(内容)**

現在、8カ国が週末及び祝日における道路混雑を避けるため、重量貨物車に運行制限を課しており、国により、交通制限の期間、開始・終了時間、制限の対象となる自動車の定義並びに制限の適用除外が異なっている(8カ国:オーストリア、ドイツ、スペイン、フランス、イタリア、ルクセンブルク、ポルトガル及びギリシア)。欧州委員会提案の目的は、共同体レベルで休祭日及び夜間の運行制限を調和し、国際道路貨物輸送の円滑化を図ろうとするものである。主要幹線道路での交通の許容や時間枠の拡大につき、フランス、オーストリア、ドイツ及びイタリアが、権限分配の問題であり加盟国に委ねられるべきであるとし、調和に頑なに反対した。

再検討提案は、反対意見に応えるものであり、特に、補完性の原則に則して、トランス・ヨーロッパ・道路ネットワーク(すなわち、限定的な数の、欧州の重要地点を結ぶ主要道路)での国際間輸送を行う重量貨物車に限り適用することとした。加盟国は、トランス・ヨーロッパ・道路ネットワーク以外の全ての道路と、全ての国内輸送サービスに関しては、異なる時間帯の規制を課す権限を維持することとなる。提案の内容は以下のとおり。

- 週末における規制の時間帯を調和する。
- 9月16日から6月14日の間は、土曜日の22:00から日曜日の22:00
- 6月15日から9月15日の間は、土曜日の7:00から日曜日の22:00
- 祝日の前日の22:00から祝日の22:00
- ただし、これら以外であっても既に存在する通行規制は継続することが許される。
- 祝日を含み通行規制を実施する日を通知するシステムを構築する。
- これらの規制から適用を除外される道路輸送サービスのカテゴリーに関する調和リストを作成する。

**(審議経緯)**

2003年12月5日に開催された運輸相理事会は、トランスヨーロッパ道路ネットワークにおける国際輸送における重量貨物車の制限に係る調和されたルールを構築する指令案について審査を行った。いくつかの代表団は、本指令案に対し、断固たる反対を表明した。議長国は、政治的合意が得られる状況ではなく、後日本件に戻ってこなければならない旨結論付けた。

**(制度) 大型トラックのスイス通行許可**

- **EU スイス陸運協定**
- **欧州議会・閣僚理事会規則((EC)No 2888/2000)**

**(内容)**

1995年3月、EEA非加盟のスイスとも個別交渉を行うことが決定され、交渉の結果、航空協定を含む7分野からなるパッケージの協定について1999年6月21日に署名がなされた。欧州議会が2000年5月4日に承認し、スイス議会が承認したのに続

き、2000年5月21日にスイスで国民投票が行われ可決された。EUの全加盟国の国内批准手続き、それに続くEU閣僚理事会による承認が完了(2002年2月28日)しており、間もなく交付見込み。

陸運協定はスイスとEUの双方の道路輸送市場・鉄道市場の漸進的な自由化を目指すものである。これによればスイスが許容車両総重量を漸進的に緩和することとされ、現状の28トンから、2001年1月に34トン、2005年1月に40トンとすることとなる。2005年1月までの間は、40トン車両の通行について通行許可割り当て制度を設ける。2001年及び2002年にはEU全体で300,000枚、2003年及び2004年には400,000枚の許可を付与する。

規則(EC)No 2888/2000は、40トン大型トラックに対する通行許可割り当てのルール(各国別の通行許可数など)を規定する。

#### (関連)

EU加盟国による批准手続きの遅れから、7分野協定は未だ発効していないが、スイス政府は独自の措置として、2001年1月1日より、許容車両総重量を34トンまで引き上げるとともに、34~40トンの大型トラックの通行を割り当て制度の下で解禁した。同時に、全てのトラックについて均一だった通行料金を、2001年より重量、排出ガス及び走行距離に応じたより高額なものに変更した。

#### (制度) オーストリアのエコポイント制度

- 1994年オーストリアのEU加盟法の議定書 No 9
- 1994年12月21日採択欧州委員会規則((EC)No.3298/94)
- 改正：1996年7月30日採択欧州委員会規則((EC)No.1524/96)
- 改正：2000年3月21日採択欧州委員会規則((EC)No.609/2000)
- 改正：2000年9月21日採択閣僚理事会規則((EC)No.2012/2000)
- 欧州議会・閣僚理事会規則 ((EC) No2327/2003)

#### (内容)

もともとエコポイント(通過権利)制度は、1992年5月2日に署名された「道路及び鉄道による貨物の通過に関する欧州経済共同体とオーストリアの合意」により発足した。その後、オーストリアのEU加盟に際し、EU加盟法の議定書No 9に規定された。オーストリアを通過するトラック(重量貨物車)から排出されるNO<sub>x</sub>を低減することを目的(具体的には、1992年1月1日から2003年12月31日までの期間での60%の削減)としたもので、エコポイントは年々削減される。また、基準年(1991年)に比較して通過交通量が8%を上回った場合に、翌年のエコポイントを更に削減すると規定されている。エコポイントの各国への配分については、(EC)No.3298/94に規定され、全体の3.34%がEUリザーブとし、残りが各国に配分される。

#### (関連)

[2000年エコポイント問題]

通過交通量が1999年に対基準年108%を上回ったことから、欧州委員会は2000年6月21日、エコポイントを合計2,184,552削減するとする提案を採択した

(COM(2000)395 final)。これに対し、閣僚理事会は2000年9月21日、削減数を緩和した上で、以下のとおり削減する改正規則を採択した。削減量は2000年だけで負担するのではなく、2000年から2003年までに分割している。また、削減対象はイタリア、ドイツ、オーストリア、ギリシャ及びベルギーである。

|       | 改正前        | 提案         | 改正規則                    |
|-------|------------|------------|-------------------------|
| 2000年 | 11,730,998 | 11,075,633 | 11,428,150 (全削減量の3割を削減) |
| 2001年 | 11,424,767 | 10,769,402 | 11,121,897 (全削減量の3割を削減) |
| 2002年 | 10,553,187 | 9,897,822  | 10,250,317 (全削減量の3割を削減) |
| 2003年 | 9,422,488  | 9,204,031  | 9,321,531 (全削減量の1割を削減)  |

2001年2月23日、欧州裁判所は、エコポイント制度を改正する閣僚理事会規則の実施を中止せせるとするコミュニケを発表した。欧州裁判所は、制度改正により、通行量が増え、公害が引き起こされると指摘するとともに、公害は遡って排除することはできない上、適切な補償は極めて難しいか不可能であるとした。欧州裁判所は、2003年までの経過期間の後には、エコポイント制度が失効することを考慮し、本件の中身を審査している間に、取り返しのつかない状況が積み重なることを避けるため、オーストリアに対する一時的な保護措置を認めることとした。オーストリアは、条約の議定書及び付属書を単なる閣僚理事会規則により変更することは違法であるとし、また、追加的なエコポイント削減を複数年に分散することの必要性を問題とし、改正規則の取消要求を出している(2001年2月24日付ヨーロッパ紙より)。

#### 〔108%条項問題〕

欧州委員会は2000年12月21日、オーストリアを通過する重量貨物車のエコポイント制度に関する報告書及び議定書 No 9 を改正する規則案(COM(2000)862 final)を採択した。概要は次のとおり。欧州議会運輸委員会は2001年7月10日、本提案を拒否したが、9月5日の本会議では可決された。

- NOx 排出量は、基準年 1991 年に対し 55.7%の削減が達成されている。主としてクリーンなトラックを使用することに対するインセンティブ(支払うべきエコポイント数が少なく済む)が機能したため。しかし、オーストリアの通行を回避するトラックにはこのインセンティブが働かないことは課題である。
- 交通量の上限の規定(対基準年 108%)については、以下の理由から不適切なものであることから、削除することを提案する。
  - あまりにも「クリーン」なトラックに対し不利益を課すことを正当化することは困難である。
  - 排出ガスの少ないトラックの使用に対するインセンティブにはならないので、排出ガスを削減するという目的に合致しない制度である。
  - 1999 年は 100,000 通行近くの超過が生じたところ、課された通行料削減は 150,000 であった。このように、ペナルティーが不相応なものとなっている。
- また、加盟国は不法通過(4%がエコポイント詐欺)に対して責任を負うべきである。ゆえに、運送会社が支払わなかったエコポイントの数に応じて加盟国にペナルティを課すことを勧告するとともに、このための規則を導入する。

- 鉄道による貨物輸送を魅力的にするための種々の方策を検討するため、欧州委員会は詳細な調査を実施する計画である。

#### 〔2001年エコポイント問題〕

2001年4月3日にオーストリアが提出した統計によれば、2000年の通過交通量は1,696,794で対基準年113.8%であった。通常であれば、エコポイントは1,055,427減らす必要があり、これは2001年だけで実施されなければならない（欧州裁判所の判決に沿ったもの。最終判決は未）。交通量に換算すると160,000程度になる。ところが、欧州委員会は2001年7月25日、この統計がトランジット（起点・終点がオーストリア外とするもの）を正確にカウントしたものでないとし、エコポイント削減の提案を行わないことを決定した。

#### 〔エコポイント制度延長〕

2001年12月14日及び15日のラーケン欧州理事会では、「臨時の解決策として、欧州理事会は欧州委員会に対し、運輸に関する章の加盟交渉を終結させるため、オーストリア加盟協定の議定書9に規定されるエコポイント制度の延長に関する提案を提出するよう求める」とされ、欧州委員会は2001年12月20日、エコポイント制度を2004年にも適用するための欧州議会・閣僚理事会規則案(COM(2001)807 final)を採択した。

#### <審議経緯等>

##### （2002年10月3日運輸相理事会結果）

閣僚理事会は、アルプス越えの重量貨物車の一般的な問題について審議しエコポイント制度に係る2つの規則案の状況の評価した。閣僚理事会は、本件に係る更なる議論を促進するためにエコポイント問題に係る交渉を続けるというドイツ、ギリシア、イタリア、オーストリアから表明された意向に注意を払った。議長国は、12月の会合で包括的な解決策が得られるようにするため、未解決問題を早急に解決することが必要である旨強調した。

##### （2002年12月5,6日運輸相理事会結果）

閣僚理事会は、アルペン越えにより発生する一般的な問題について審査した。当該事項に係る合意は得られず、議長は、12月10日に開催される次回総務相理事会に諮ることを決定した。

##### （2002年12月31日運輸相理事会結果）

閣僚理事会は、現行のエコポイント・システムが失効する2003年12月31日以降の、2004—2006年の間にオーストリアを通過する重量貨物車を規制する経過的システム設立に係る欧州議会・閣僚理事会規則案を審議した。議論の結果、議長は、議長提案に特定多数が得られ、欧州議会第1読終了後、閣僚理事会は共通の立場を採択するであろうと結論付けた。ベルギー、イタリア、ドイツ、オーストリアは議長提案に賛成できない旨示した。

議長提案は、アルプス通過による環境へのダメージを最小限にするための経過的なシステム設立に係る規則案（インフラ使用料金に係る共同体枠組設立まで）及び閣僚

理事会・欧州委員会による声明案から構成される。声明案は特に次の事項に言及している。

- オーストリア、イタリア、ドイツは、オーストリアを通過する貨物の複合輸送促進に係る行動計画に短期的に合意すること。
- オーストリアは、2012年完了を目指したブレナー鉄道トンネル計画を加速することを確認すること。
- 閣僚理事会及び欧州委員会は、インフラ使用料金に係る共同体枠組設立に係る指令採択に関し、あらゆる努力を行うこと。また、欧州委員会は、遅くとも2003年上半期までに提案を行う意向を確認すること。

経過的システムは、オーストリア、フィンランド、スウェーデンのEU加入議定書に規定された現行のエコポイント・システムに置き換わるものである。また、エコポイント・システムは、2003年12月31日まで暫定的な措置として導入される。

経過的システムは、各EU加盟国に配分されるNO<sub>x</sub>排出量及び共同体予備分に基づき、2004年にオーストリアを通過する7.5t超の貨物車を規制する。本システムは、インフラ使用料金に係る提案が2004年末又は2005年末に採択されない限り、それぞれ2005年及び2006年まで延長される。本システムの主要点は次のとおり。

- 2004年に認められるNO<sub>x</sub>総排出量を2003年の現行エコポイント・システムにおける総量(9,422,488ポイント又は1991年の参照値の40%)と同等とする。
- オーストリアを通過する台数に対する直接的な制限は行なわない。
- Euro-4基準に適合しているトラックの通過は、本システムの適用を受けない。
- Euro-0トラック(ギリシア又はポルトガルで登録された自動車を除く。)の通過は禁止される。
- 2005年及び2006年に認められるNO<sub>x</sub>総排出量は、次の事項により設定される。参照値の40%(最大値)、参照値の39-38%(2005年の最小値)、参照値の38-34.9%(2006年の最小値)。欧州委員会は、オーストリアを通過するEuro-4トラックの交通量の分析に基づき、2005年及び2006年のポイント量をこの範囲内で調整する

(2003年3月27,28日運輸相理事会結果)

閣僚理事会は、特定多数決で2004年にオーストリアを通過する重量貨物車に適用する暫定的なシステムを創設する規則案について、共通の立場を採択した。(オーストリア、ベルギー、イタリア、オランダが反対。)

閣僚理事会は、反対意見等に注意を払い、共通の立場を理由を付与して欧州議会へ送付することを決定した。

(2003年12月5日運輸相理事会結果：第三国との交渉関係)

閣僚理事会は、オーストリアを通過する重量貨物車に係るシステムについてのスロベニア、スイス、クロアチア等との将来の合意を考慮した勧告案等の準備状況につき、デ・パラシオ委員からの情報に注意を払った。

2004年1月14日、閣僚理事会は、書面手続により、エコポイント・システムをスイス、クロアチア、マケドニア、スロベニアに拡大することに係る合意を批准する決定を行った。(2004年1月16日付ヨーロッパ紙による。)

**(制度) 道路関係インフラ費用の徴収(ユーロヴィニエツト)**

- 閣僚理事会指令(93/89/EEC)。1995年1月1日までに各国は実施。
- 全部改正：欧州議会・閣僚理事会指令(1999/62/EC)。2000年7月1日までに各国は実施。
- 改正提案：2003年7月23日提案 (COM(2003)448 final)

**(内容)**

12ト以上のトラックを対象に新しい道路税を導入し、競争条件を平等化する(1995年1月から独、蘭、白、デンマーク、ルクセンブルクでステッカー式の道路税を賦課)。1996年7月、外部コストに応じて(インフラ建設運営だけでなく混雑、汚染及び事故を含む現実の交通コストを反映)よりメリハリをつけた道路税賦課を行うべく欧州委員会は改正案 COM(96)331final-96/0182(SYN)を提案。採択された指令(1999/62/EC)は内容的には後退。排出ガス規制区分(非EURO、EURO1、EURO2)に従い課金の上限額を算定。

**(審議経緯)**

2003年12月5日に開催された運輸相理事会は、COM(2003)448 finalについて、政策討議を行った。

**(制度) 道路貨物輸送統計の調和**

- 1998年5月25日採択閣僚理事会規則((EC)No.1172/98)。1998年6月26日実施。
- 改正：1999年12月17日採択欧州委員会規則((EC)No.2691/1999)

**(内容)**

加盟国は規定の道路貨物輸送に関する統計データを欧州委員会に報告する。

**(関連)**

欧州委員会へのデータの報告フォーマットが2001年11月7日採択欧州委員会規則((EC)No.2163/2001)で規定された。

**(制度) 車両規格の統一**

- 1996年7月25日採択閣僚理事会指令(96/53/EC)。各国は1997年9月17日までに実施(バスについては、2001年1月1日まで適用延期可。アイルランド及び英国については1998年12月31日までの例外措置有り)。なお、これに伴い、従来の車両規格統一閣僚理事会指令(85/3/EEC)(1984年12月採択、1986年7月1日実施)等は廃止。
- 改正提案：1998年7月10日採択閣僚理事会指令案(COM(98)414 final)。廃案。
- 改正：欧州議会・閣僚理事会指令(2002/7/EC)

**(内容)**

**[車両規格の調和]**

- 国際交通のみならず国内交通も含め、寸法に関連する要件を調和(高さなど一部を除く)。最大許容重量(車両総重量)については、44トン(複合輸送のISO40フィートコンテナ積載)までの国際交通を各国とも認めなければならないが、国

内的にそれ以上を受入れることは認められ、デンマーク 48 トン、オランダ 50 トン、フィンランド及びスウェーデン 60 トンとなっている。

- バスの最大全長は国際輸送の場合についてのみ 12m で統一されていたが、指令 2002/7/EC により、これを 15m に拡大するとともに、国内輸送にも適用。改正後の規定の概要は以下のとおり。

➤ 改正後の指令の重量及び寸法に関する規定の適用

(貨物車が国際輸送をする場合)

- 付属書 I に適合する重量及び寸法よりも小さいものを、加盟国は課してはならない。

(貨物車が国内輸送をする場合)

- 付属書 I に適合する寸法よりも小さいものを、加盟国は課してはならない。
- 付属書 I 中の最大全長、最大全幅等に適合しないものの通常運行を、加盟国は許可してはならない。
- 付属書 I 中の最大全高、最大許容重量、最大許容軸重等に適合しないものの運行を、加盟国は許可することができる。

(バスが国際輸送をする場合)

- 付属書 I に適合する重量及び寸法よりも小さいものを、加盟国は課してはならない。

(バスが国内輸送をする場合)

- 付属書 I に適合する寸法よりも小さいものを、加盟国は課してはならない(追加)
- 付属書 I 中の最大全長、最大全幅等に適合しないものの通常運行を、加盟国は許可してはならない(追加)
- 付属書 I 中の最大全高、最大許容重量、最大許容軸重等に適合しないものの運行を、加盟国は許可することができる(追加)

➤ 改正後の「付属書 I 最大重量及び寸法並びに関連の特性」

(1) 最大許容寸法

(1.1) 最大全長

|  |                                      |
|--|--------------------------------------|
| - motor vehicle <u>other than a bus (改正)</u> | 12.00m                               |
| - trailer                                    | 12.00m                               |
| - articulated vehicle                        | 16.50m                               |
| - road train                                 | 18.75m                               |
| - articulated bus                            | <u>18.75m (18.00m から拡大)</u>          |
| - bus with two axles                         | <u>13.50m (12.00m から拡大)</u>          |
| - bus with more than two axles               | <u>15.00m (12.00m から拡大)</u>          |
| - bus + trailer                              | <u>18.75m (road train に準じた規定の追加)</u> |

(1.2) 最大全幅

(a) all vehicles 2.55m

(b) superstructures of conditioned vehicles 2.60m

(1.3) 最大全高 4.00m

(1.4) 脱着可能な構造及びコンテナのような標準化された貨物品目は、1.1、

- 1.2、1.3、1.6、1.7、1.8及び4.4で規定される寸法に含める。  
(1.4 a) スキーボックスのような脱着可能な付属物がバスに装着されたときは、当該付属物を含む長さが1.1に規定される最大全長を超えてはならない。(追加)  
 (1.5)～(1.8) (略)  
 (2) 最大許容重量 (セミ・トレーラ連結車の場合、44 トン(ただし、ISO40 フィート・コンテナで複合輸送の場合に限る。それ以外は40トン)、フル・トレーラ連結車の場合、40トンなどを規定)  
 (3) 最大許容軸重 (略)  
 (4) 関連特性 (略)

〔適合性〕

- 自動車には、適合性のモニタリングのため、当該自動車の最大許容重量や寸法を記載したラベルの貼付等が要求される。重量に関しては、無作為検査を実施することができるが、寸法に関しては、本基準への不適合であるという疑いがある場合にのみ検査の対象となる。それ以上の検査の詳細は規定されていない。

(関連)

1998年7月10日の改正提案は、複合輸送に従事する一定の技術的要件を具備する車両であれば、ISO40 フィートコンテナ積載の有無にかかわらず、44 トンまで総重量規制を緩和すること等の複合輸送推進を目的とした総重量規制の緩和を内容としているが、欧州議会は総重量規制の緩和に歯止めがかからなくなることを警戒し、これに反対し、1999年4月15日に第一読にて欧州委員改正提案を否決。2001年12月21日採択 COM(2001)763 final/2 により提案取り下げ。

(2) 政府の基本政策・最近の動向

(制度) 鉄道、道路及び内陸水運に対する国家助成

- 1970年6月4日採択閣僚理事会規則((EEC)No. 1107/70)。1971年1月1日実施。
- 改正：1975年5月20日採択閣僚理事会規則((EEC)No. 1473/75)。1975年7月2日実施。
- 改正：1982年6月10日採択閣僚理事会規則((EEC)No. 1658/82)。1982年7月2日実施。
- 改正：1989年4月27日採択閣僚理事会規則((EEC)No. 1100/89)。1992年12月15日実施。
- 改正：1992年12月7日採択閣僚理事会規則((EEC)No. 3578/92)。1996年11月27日実施。
- 改正：1996年11月19日採択閣僚理事会規則((EC)No. 2255/96)。1996年11月27日実施。
- 改正：1997年3月17日採択閣僚理事会規則((EC)No. 543/97)。1997年3月27日実施。
- 改正提案：2000年7月26日採択欧州議会・閣僚理事会規則案(COM(2000)5 final)

### (内容)

鉄道、道路及び内陸水運に関し加盟国が国家助成を行う際の要件を規定するとともに、国家助成を実施し又は変更しようとするときには、欧州委員会に対し届出をしなければならないと規定。

### (関連)

COM(2000)5 final の概要は以下のとおり。

- 「鉄道、道路及び内陸水運による輸送に対する助成に関する規則」(EEC)1107/70 は、欧州共同体設立条約 73 条の「調整(co-ordination)」に該当するものを明確化にすることを目的とした。73 条では、輸送の調整のため必要な助成、公共輸送サービス提供のための助成、は認められる旨規定されており、インフラ関連助成の根拠となっている。
- その後、30 年の間に、道路、鉄道及び内陸水運分野では自由化が進められるとともに、欧州共同体設立条約 87 条及び 88 条（何れも一般的国家助成に関する規定であり、87 条は国家助成の禁止及び例外措置を、88 条は欧州委員会の審査・規制及び閣僚理事会の権限を規定）に関するガイドライン等が公表されている。ちなみに、無差別に全てのユーザーに開放するインフラは、87 条(1)の適用を受けないこととされ、多くの陸上インフラ（例えば、公共機関が建設・管理する道路インフラ、内陸水運）がこれに該当する。一方、運輸産業の発展に関連する助成は、87 条(3)c（貿易の条件を歪曲し共通の利益に反しない国家助成は認められるという規定）の適用を受ける。
- 規則(EEC)1107/70 はそれら 30 年間の変化に応じ断片的な改正がなされてきたが、現状のニーズに各条項が即するよう、全体を簡素化・整理することとし、新規則により置き換えを行う。
- 新規則においては、インフラへの助成に関する欧州共同体設立条約 73 条に関連し、以下に関し包括的適用除外を提示している。
  - 運輸インフラの開発及び運営に対する、インフラストラクチャーの管理者が享受する助成（第 3 条）
  - 貨物輸送分野における、競争関係にあるモードでは支払うことのないコストを補償するための、運輸インフラ使用者が享受する助成（第 4 条）

2001 年 4 月 5 日欧州議会は、COM(2000)5 final について意見を採択した（第一読）。

### (3) 自動車旅客・貨物輸送産業の状況(主要企業、その動向等)

規制緩和(国内貨物輸送の自由化、カポタージュ貨物輸送の段階的自由化(1998 年 7 月から完全自由化)等)により、EU でも自動車貨物輸送分野での競争が激しくなっており、この結果近年、コストを抑えるため EU の自動車貨物事業者は小企業化する傾向にある(オーナードライバーの増加。運輸総局担当課長談)。このような状況を背景に、EU では道路運送事業の統一許可要件の強化(原則全ての貨物運送事業者の規制対象化、素行要件の強化(一度でも重大な法令違反を、又は繰り返し軽微な法令違反を行えば許可取消し)、資本金要件の強化等)の社

会的規制の強化が採択された。カポタージュの自由化に伴う影響については、欧州委員会コミュニケーション(2000年2月28日付 COM(2000)105 final)に詳しい((1)参照)。

自動車旅客事業については、1999年6月から国際定期輸送の一部をなす自動車旅客カポタージュ輸送につき外国事業者によるカポタージュ輸送の実施を自由化すると規制緩和が実施されているが、欧州委員会コミュニケーション(1999年7月 COM(1999)327 final。(1)参照)によれば、現段階では影響は限定的である。

#### (4) 自動車の車検・点検整備について 車検制度の概要

##### (制度) 車検制度の統一

- 閣僚理事会指令(96/96/EC)。1998年3月9日までに加盟国は実施。
- 改正：欧州委員会指令(1999/52/EC)
- 改正：欧州委員会指令(2001/9/EC)
- 改正：欧州委員会指令(2001/11/EC)
- 改正：欧州委員会指令(2003/27/EC)

##### (内容)

EU 域内の車検の実施について最低基準(頻度/検査箇所/各国は他の加盟国が認識できるよう適合証を発行)を定める。商用車は1983年から毎年(3.5ト以下は初回4年以後2年の間隔)、自家用車は1998年(車検を導入済の国については1994年)から初回4年以後2年の間隔で車検を義務化。本指令は、従前の車検制度に関する閣僚理事会指令(77/143/EEC)の累次改正内容を網羅するとともに、速度制限装置の検査を義務付けることを内容としており、これにより指令(77/143/EEC)は廃止。

##### (関連)

指令2001/9/EC及び指令2001/11/ECは、それぞれOBD装着ガソリン車の検査方法変更、速度制限装置の機能確認追加を行うもの。

##### (制度) トラック・バスに対する技術的街頭検査の実施

- 欧州議会・閣僚理事会指令(2000/30/EC)。加盟国は、2002年6月6日までに実施。

##### (内容)

「共同体を通行する商業車両を対象とした路上使用適格性に関する路傍での技術的検査に係る欧州議会・閣僚理事会指令(2000年6月6日採択指令2000/30/EC)」は、定期検査(指令96/96/EC)を補完することを目的とし、幹線道路における路傍検査の導入を各国に義務付けるもの。対象は、大型トラック及びバス(自家用含む)であり、検査の方法(目視検査、車検証のチェックを含む簡易検査、黒煙・タイヤ・灯火・速度制限装置・ブレーキ等の整備不良特定のための検査という三段階の検査)、最低限検査すべき項目が規定されている他、路傍検査の結果、検査場での検査を命じたり、重大な危険がある場合に使用を停止できることが規定されている。総重量が3.5トンを超えるトラック及び乗車定員が9人以上バスに対するもの。街頭検査においては、運転時間、重量、寸法、税金、運転免許等もチェックされる。主な規定内容は以下のとおり。

- 毎年実施する車検のみでは、商業用車両が年間を通して路上使用に適した状態に

あることを保証するに不十分（前文 7）。

- 路傍において付加的な技術的検査を重点的に行うことによる、効果的な執行は、使用過程にある商業車両の維持の水準をコントロールするための重要な費用対効果の高い手段である（前文 8）。
- 検査対象の選定方法は、的を絞った方法によるべきである。この場合、維持が不十分である可能性の高い自動車を見極めるために最大限の努力を払い、これにより、当局の業務運営上の効果を高めるとともに、運転手及び運送事業者のコストと時間の遅れを最小限にする（前文 10）。
- 加盟国の領土を通行する商業用車両について、指令 96/96/EC（車検指令）の技術上の条件への適合をより一層確保することを目的。このため、本指令では、路上使用適格性に関する路傍検査の要件を設定しているが、それ以外の検査を加盟国が実施することを妨げるものではない（第 1 条）。
- 本指令による路傍検査は、「商業用車両」、すなわち定員 10 人以上のバス並びに最大許容重量が 3,500kg 超のトラック等を対象とし、また、公共幹線道路で実施されるものを指す（第 2 条）。
- 各加盟国は、路傍検査を導入しなければならない。全ての路傍検査は、運転手国籍や商業用車両の登録・サービス実施国には無関係に実施される。運転手及び運送事業者が被るコスト及び時間の遅れを最小限にする必要性を考慮する（第 3 条）。
- 路傍検査においては、商業用車両の維持状態に関する目視調査、書面確認（最近の路傍検査のレポート、車検証等）、チェックリストに基づく検査、の一部又は全てを実施する（第 4 条第 1 項）。チェックリストの項目は、(a)ブレーキの装置及び部品、(b)排出ガスシステム、(c)黒煙濃度（D 車）(d)排出ガス（G 車、天然ガス車及び LPG 車）(e)舵取り装置の連結、(f)灯火、照射及び信号装置、(g)ホイール/タイヤ、(h)サスペンション（視認可能な欠陥）(I)シャシ（視認可能な欠陥）(j)タコグラフ（装備）(k)速度制限装置（装備）(l)燃料及び/又はオイルの漏れの痕跡、である（付属書 I の 10）。
- 制動装置及び排出ガスの検査は、付属書 II による。制動装置については、部品・機能が良好に整備され調節されていること、主ブレーキが積載状態・勾配に関わらず適切な停止能力があること、駐車ブレーキが積載状態・勾配に関わらず静止状態を維持する能力があること、が求められる。排出ガスについては、空燃比及び CO 濃度の測定（ガソリン車）や黒煙濃度（ディーゼル車）の測定が規定されている（第 4 条第 2 項）。
- 路傍検査では、チェックリストの項目のうち過去 3 か月以内に検査されているものは原則として検査してはならない（第 4 条第 3 項）。
- 路傍検査を実施した当局又は検査官は、技術的路傍検査報告書（付属書 I）を作成する（第 5 条第 1 項）。
- 路傍検査の結果、危険な状態にあるときは、検査センターにおける入念な検査を受けることを命ずることができる（第 5 条第 2 項）。
- 路傍検査の際又は入念な検査の際に、重大な危険性を有することが明らかになった場合には、是正されるまで、当該自動車の使用を禁止することができる（第 5 条

第3項)。

- 加盟国は、罰則規定を設けなければならない(第10条)。

加盟国は、2002年6月6日までに、本指令に適合するために必要な法令等を施行しなければならない(第12条第1項)。

### 点検整備制度の概要

特段の関連 EU 法令は見当たらない。

### 登録制度

#### (制度) 自動車登録証の統一

- 閣僚理事会指令(1999/37/EC)、加盟国は2004年6月1日までに実施。

#### (内容)

自動車備付け用及び自動車所有者保管用の二種類の統一様式の自動車登録証の発行を各国に義務付ける。

### 自動車基準・認証制度

#### (制度) 自動車基準認証制度の統一

- 1970年2月6日採択閣僚理事会指令(70/156/EEC)
- 改正多数。1993年1月1日から統一認証実施。

#### (内容)

統一認証を取得すれば EU 域内で販売、登録が自由に行える。1995年末までは統一認証と各国認証のいずれも取得可能であるが、1996年からは統一認証のみ新規取得可能となり、各国認証は1998年以降無効となった。

#### (関連)

2001年11月20日採択欧州議会・閣僚理事会指令2001/85/ECは、バスの統一認証導入に関する改正。

#### (制度) EU の UN/ECE1958 年協定加入

- 1997年11月27日採択閣僚理事会決定(97/836/EC)(1997年12月17日付 EU 官報に掲載)

#### (内容)

自動車装置の相互承認に関する同協定に EU 全体として加入し、78の ECE 規則を域内適用する。本決議には、協定に係る欧州委員会の権限の範囲(原則として規則制定に係る採決には、欧州委員会が15カ国分の投票権を行使する等)等も規定。

#### (制度) EU の UN/ECE グローバル協定加入

■ 2000年1月31日採択閣僚理事会決定(2000/125/EC)(2000年2月10日付EU官報掲載)

(内容)

自動車及び同装置・部品に関するグローバル技術基準の制定に関する協定(グローバル協定)へのEUの加入を定める。

(関連)

1999年9月25日までは、日米EUを含む5カ国・地域の署名で発効するところ、EU署名は間に合わなかった。EUは2000年2月に批准手続を終了し本協定に加入した。協定は8カ国の署名を得て、2000年8月25日に発効した。

(制度) 歩行者保護

■ : 2003年12月6日公布欧州議会・閣僚理事会指令(2003/102/EC)

(内容)

前文

- ・ 欧州委員会は、最大重量3.5tまでの車両に適用範囲を拡大する可能性について検討すべきである。(前文5.)
- ・ 車両等の世界的技術規則協定(グローバル協定)に基づき開始された国際調和作業での高いレベルの保護の確立に本指令は寄与しなければならない。(前文11.)

第1条

最大許容重量が2.5トンを超えない、M1車両(運転席のほかに8以下の座席を有する乗用車)及びM1車両派生のN1車両(最大重量が3.5トン以下の貨物車)の前部に適用する。

第2条

- ・ 新型車は2005年10月1日(登録車は2012年12月31日)より、附属書第1の3.1又は3.2の規定に適合しなければならない。(第2項及び第5項)
- ・ 新型車は2010年9月1日(登録車は2015年9月1日)より、附属書第1の3.2の規定に適合しなければならない。(第4項及び第6項)

第3条

EU加盟国は、欧州委員会が決定により特定する技術規定に従い、附属書第1の3.1又は3.2の試験の実施を確保しなければならない。

第4条：略

第5条

欧州委員会は、認可当局や関係者から通知される関連情報及び独立した調査に基づき、歩行者保護に係る業界の進捗状況をモニターし、2004年7月1日までに、附属書第1の3.2の規定及び同等な他の措置についてのフィージビリティ・アセスメントを実施しなければならない。

第6条：自動車の型式指定に係る閣僚理事会指令(70/156/EEC)の改正に係る規定。

## 第 7 条

EU 加盟国は 2003 年 12 月 31 日までに本指令を国内法に採用し、2004 年 1 月 1 日から適用しなければならない。

## 第 8 条：略

附属書第 1：技術的な規定

附属書第 2：型式指定のための手続規定

## (関連)

2004 年 2 月 4 日付 EU 官報に、歩行者保護指令第 3 条に基づく決定（技術規定）が掲載された。

### (制度) リサイクル

#### ■ 2000 年 9 月 18 日採択欧州議会・閣僚理事会指令(2000/53/EC)

### (内容)

- 製造者責任については、2001 年 1 月 1 日から同日以降に販売された自動車について、2007 年 1 月 1 日から 2001 年 1 月 1 日より前に販売された自動車について、自動車製作者がコストの全て又は significant な部分を負担し、最終保有者にコスト負担をさせずに自動車を回収する。ただし、どの程度のコストを自動車製作者が負担すべきかについては、制度運営とともに、無料回収制度(デンマーク、スウェーデン、オランダのような)を作る責任を負う各国マターとなる可能性大。適用期日は、2007 年 1 月 1 日。
- **加盟国がこれらの規定を指令が定める日より前倒して施行することができる旨を明記。**
- 有害物質の使用禁止については、2003 年以降、鉛、水銀、カドミウム、六価クロムの使用が禁止される。例外のリストには、アルミの要素としての鉛の使用が含まれた。さらに、例外リストを評価する技術委員会は、技術的及び科学的進歩に応じて、いくつかの件について優先的に見直しを行う。
- 指令では、加盟国は解体証明制度を導入する。承認を受けた処理業者から最終所有者にこの書類を渡す。書面は、自動車の抹消登録及び納税等の関連した義務からの免除のための条件となる。
- 2006 年 1 月 1 日までに、リユース及びリサイクルは、年間当たり重量平均で 80% に向上させなければならない。2015 年 1 月 1 日までに、リユース及びリサイクルは、85% に向上させなければならない。これらの目標について閣僚理事会は、2005 年 12 月 31 日までに検討を行う。

(審議の過程では、製造者責任と有害物質に議論が集中し、欧州議会と閣僚理事会の調停までもつれ込んだ)

## (関連)

今後、リサイクル率を認証 (WVTA 指令) に組み入れる作業有り。

リサイクル率の算定方法は、ISO で議論されている。

**(制度) CO2 排出量に関する JAMA ボランタリー・アグリーメント**

■ 欧州委員会勧告(2000年4月20日付 EU 官報)

■ 実施状況報告:2004年2月11日付コミュニケーション(COM(2004)78 final)等

**(内容)**

1999年10月12日閣僚理事会は、JAMA(日本自動車工業会)ボランタリー・アグリーメントを了解するとともに、遵守されていない場合には直ちに法的手段を講ずること等を求めた。欧州委員会は、閣僚理事会で了解された内容を勧告という形で EU 官報に掲載した。内容は以下のとおり。

- JAMA 全体で、新車から排出される CO2 量について、2009 年までに 140g/km とする。
- JAMA は 2003 年において、2012 年までに新車から排出される CO2 量をさらに 120g/km と改善する可能性について評価を行う。
- JAMA の個々のメンバーは、2000 年のできるだけ早い時期に、CO2 排出量が 120g/km 以下のモデルを市場に供給する。
- JAMA のメンバーは全体として、2003 年までに 165-175g/km という中間目標を達成するための努力を行う。
- JAMA は、以上のコミットメントについてのモニタリングについて、欧州委員会に協力する。

**(関連)**

ボランタリー・アグリーメントは、ACEA(欧州自工会)及び KAMA(韓国自工会)も締結。

ボランタリー・アグリーメントは、モニタリングに関する 2000 年 6 月 22 日採択欧州議会・閣僚理事会決定 No 1753/2000/EC 及びラベリングに関する 2000 年 1 月 18 日採択欧州議会・閣僚理事会指令 1999/94/EC とセット。

2000 年 10 月 4 日欧州委員会は、初めての年次報告書を採択(COM(2000)615 final)。

2001 年 10 月 24 日欧州委員会は、小型貨物車の CO2 排出及び燃料消費の測定に関する指令案(COM(2001)543 final)を採択。

2001 年 11 月 8 日欧州委員会は、第二次年次報告書を採択(COM(2001)643 final)。

2004 年 2 月 12 日、欧州委員会は EU 域内で販売された新車から排出される CO2 が 1995 年から 10%以上減少した旨を公表した。資料の概要は次のとおり。

1. EU 域内で販売された新車から排出される CO2 は 1995 年から 2002 年の間に 10.8%減少した。本日欧州委員会が採択した、新車から排出される CO2 に係る第 4 次年次報告書では、自動車業界がボランタリー・アグリーメントによるコミットメント達成に向け前進していることが示されている。EU は、遅くとも 2010 年までに CO2 排出量を 35%減少させることを目標としている。欧州、日本の自動車メーカーは、コミットメント達成に向け順調な状況である一方、韓国の自動車メーカーは若干遅れている状況にある。

2. 欧州自動車工業会(ACEA:新車シェアは 86.4%)、日本自動車工業会(JAMA:新

車シェアは 11.1%)、韓国自動車工業会(KAMA：新車シェアは 2.4%)の CO2 排出量 (2002 年)は次のとおりであり、ACEA,JAMA は既に中間目標値の範囲に到達している。しかしながら、2008 年(又は 2009 年)の目標値(140g/km)達成には、更なる努力が必要であり、ACEA は年平均 2.5%、JAMA は年平均 2.8%、KAMA は年平均 3.4% の CO2 排出量の削減が必要となる。

- ・ ACEA:165g/km(1995 年レベルから 10.8%減)、中間目標値:2003 年に 165-170g/km
- ・ JAMA:174g/km(1995 年レベルから 11.2%減)、中間目標値:2003 年に 165-175g/km
- ・ KAMA:183g/km(1995 年レベルから 7.1%減)、中間目標値:2004 年に 165-170g/km

3. 短期予測どおり、報告期間内ではディーゼル車の売り上げシェアが増加している。しかしながら、2008 年(又は 2009 年)の目標値達成のためには、ディーゼル車のシェアを単に増やすだけでは不十分であり、技術開発や市場の変化が必要となる。ディーゼル車は、ガソリン車に比べ CO2 排出量が少ないものの、粒子状物質を排出するため、粒子状物質の削減は優先課題である。近年、欧州委員会は次期排ガス基準 (EURO5：2010 年頃からの適用)の検討を開始しており、ディーゼル車から排出される粒子状物質は重要な課題の一つとなっている。

4. EU の目標値である 120g/km とボランタリー・アグリーメントでの目標値である 140g/km の差は、次の二つの措置により達成されなければならない。

- 省エネラベル

全ての EU 加盟国(独を除く。)は、省エネ及び CO2 排出に係る情報に関する指令 (1994/94/EC)を実施しており、欧州委員会は同指令に基づく実施状況報告を待っているところである。

- 財政面での措置

2002 年に欧州委員会は乗用車の税制に係るコミュニケーション (COM(2002)421final)を提唱しており、当該コミュニケーションでは、閣僚理事会が CO2 排出量に基づく自動車税制(登録税、自動車税)を構築する法令を採択することを促している。当該提案に対し、欧州議会は肯定的な反応であり、閣僚理事会は 2003 年 5 月に議論を開始した。欧州委員会は、2004 年中に将来の乗用車税制に係る提案を行う予定である。

5. 昨年末、ACEA,JAMA は 2008 年 (又は 2009 年) の目標値である 140g/km から更なる低減を図る可能性を検討する報告書を提出した。仮に、2008 年(又は 2009 年)後の新たな目標値がコミットされれば、EU が目標値である 120g/km の達成することを支援することとなる。現在、欧州委員会は、当該報告書を検討中であり、2,3 ヶ月以内に新しいコミュニケーションの形で見解を公表する予定である。

#### (4) その他

##### 一般交通安全

|                          |
|--------------------------|
| (制度) 道路交通安全に関するコミュニケーション |
|--------------------------|

■ 2000年3月17日採択欧州委員会コミュニケーション(COM(2000)125 final)

(内容)

欧州新車調査プログラム(EURO-NCAP)、軽量商用車への速度抑止装置の取付義務導入、シートベルト及び幼児拘束装置の推進に係るキャンペーン及び法令、歩行者及び自転車にとりより安全な自動車前部構造に関する法令につき、優先的に取り組むべき。昼間点灯について一層の調査を実施すべき。3つの補足的対策(CARE 事故統計データ・ベース、統合された情報システム、自動車基準とテレマティクスに関する研究)も、優先的に実施すべき。欧州委員会は各国政府等に対し、自動車安全対策の費用対効果を系統的に計算する手順を確立すること等も勧告。

(関連)

閣僚理事会は「道路交通安全に関する閣僚理事会決定(6月26日付)」を採択した(2000年7月31日付EU官報に掲載)。法的対策、調査関連対策及び情報関連対策につき、推進すべき項目を掲げた。

欧州議会運輸委員会は、2000年12月4日及び5日に審議を行った。この中では、音声式シート・ベルト・リマインダー・システムの仕様の検討(規制化を念頭)を優先課題の一つに掲げた(2000年12月9日付ヨーロピアン・レポート紙より)。欧州議会本会議は、2001年1月18日に決議を採択した。

(制度) 欧州道路交通安全計画

2003年6月2日付欧州委員会コミュニケーション(COM(2003)311 final)

(内容)

1. 背景

EU15カ国で、道路使用者：375百万人、免許保持者：200百万人、200百万台の自動車が4百万kmの道路で使用されている。また、年間1,300,000件の事故が発生し、40,000人の死者、1,700,000人の負傷者があり、直接・間接的コストは、1600億ユーロ(EUのGNPの2%)と試算されている。したがって、道路安全は、EU域内の全ての事項、居住者に直接的に影響する案件である。

また、運輸政策ホワイトペーパー(2001年9月採択。)において、欧州委員会は、2010年までに死者を半減する旨の野心的な目標が掲げられている。

2. 目的及びEUレベルで行うべき行動

道路安全に係る責任主体は、政府内の様々なレベルでシェアされており、死者数減少の目標達成に関し、EUレベルだけの取組のみに依存することは不可能である。そのため、あらゆるレベルでの行動の立上げを誘発し、促進することを主目的とする。

進捗状況を検証するために、定期的に目標をモニターすることが必要であり、また、当該目標は、新規EU加盟候補国が加盟した段階で見直しを行うべきである。進捗状況のモニターに関しては、定期的な統計報告書を作成し、公表する。また、欧州委員会は、中期的見直しを2005年に実施(報告書の作成等)する。

3. 行動計画の具体的内容

- (1) 道路使用者に対する行動の改善
  - 基本的な道路安全規則の遵守：チェックシステムの標準化、教育・周知キャンペーンの実施等
  - 運転免許・訓練
  - ヘルメットの使用
- (2) 自動車をより安全なものとする技術進歩の利用
  - 自動車構造
  - 消費者への情報(NCAP)
  - 衝突安全 ( passive safety ):シートベルト装着警報装置の仕様統一、CRS の統一  
的な取り付け装置、歩行者保護、コンパチビリティ等
  - 予防安全 ( active safety ): DRL の使用に係る調査、重量車の視野改善、タイヤ  
要因の事故の軽減、ISA、二輪車安全 ( voluntary なものも含む。 ) 等
  - 自動車検査：車載電子装置を検査項目に加えるかどうかの調査、定期検査の合理  
化を進めるための good practice の決定・促進
- (3) 道路インフラの改善促進(TEN-t、ガリレオ等)
- (4) 商業貨物・旅客運送の安全：運転手の訓練に係る指令の採択、運転時間の強化・実  
施、デジタコ装備、( 荷主との ) 契約の観点等を含む会社方針の best practice ガ  
イドライン等
- (5) 緊急サービス及び道路事故被害者のケア
- (6) 事故データ収集・分析・公表：CARE の進展・拡大、欧州委員会内に道路安全監  
視機関の設置、独立した事故調査方法の設定・欧州委員会内の専門家会合の設置

#### 4. 欧州道路安全憲章(附属書第 2)

##### (関連)

2003 年 6 月 5 日に開催された運輸相理事会では次の結論が出された。

- (1) 包括的な方法で、道路安全に係る多くの事項を網羅している本ペーパーの提出を  
歓迎する。
- (2) 運輸安全を向上する措置の採択は共通運輸政策の目的であることを指摘する。
- (3) 道路安全の向上は、共同体の運輸政策の主な優先事項の一つであり続けること強  
調し、また、欧州内の道路事故による死傷者数は受け入れがたいと認識し、社会・  
経済的な損害を喚起する。
- (4) 2000 年 6 月 26 日に決議が採択されて以来、道路安全改善に係る大きな進展が達  
成されていることに注意を払う。
- (5) 損害が大きすぎることを強調し、更に何らかの措置をとること等が喫緊の課題で  
あり、道路安全改善に係るプロセスが引き続き行われるべきであると考える。
- (6) 第 1 ステップとして、2001-2010 年の間に道路事故犠牲者数を半減するという欧  
州委員会が設定した目標に合意する。
- (7) 原則として、欧州道路安全憲章のイニシアティブを歓迎し、2003 年後半に本件  
について議論することを合意する。

- (8) ベスト・プラクティスに係る効率的なモニター・情報交換が必要不可欠であることを強調し、このため、閣僚理事会は、2003 年後半に、欧州委員会内に欧州道路安全監視機関を設置することについて議論を行う。この間、閣僚理事会は、EU 加盟国に対し、適切なデータ(特に、事故データ、研究開発に係るデータ、道路安全性能の指標等)収集に基づく包括的な分析を行うため、欧州委員会と協力することを促す。この観点から、データの比較性・調和及びデータ、知識の政策決定者や国民への情報提供は、プライバシー、データ保護分野の法的要件を尊重しつつ、優先事項である。
- (9) 歩行者、二輪車運転者、モペッド運転者、自転車運転者、若者、老年者、身障者のような無防備な道路使用者にとって必要となる事項に、特別な注意を払うことが喫緊の課題であることを強調する。
- (10) 国際交通が増加していることに鑑み、規則(特に、道路交通規則、運転免許のスキーム、商業交通の規則)の収束が道路安全に寄与することになることを強調する。
- (11) 罰金刑の相互承認の原則の適用に係る枠組決定案が 2003 年 5 月 8 日の閣僚理事会で general approach に達したことを喚起する。
- (12) 事故の主原因が違法使用者等によるものであり、特に、シートベルト等の使用促進、速度超過、飲酒運転の減少を図る観点から、規則、道路使用者に対する適当な訓練、情報提供キャンペーンの実施に係る効果的なメカニズムが戦略のキーとなる要素であることを認識する。
- (13) EuroNCAP において達成されているように自動車安全に関しては、大きな進歩が図られているにもかかわらず、特に、速度制限装置、ISA、事故データ記録、シートベルト警報等の安全技術について改善の余地が未だ多く残されていることに注意を払う。
- (14) 道路インフラの質・安全性は既にかなり改善されているものの、未だかなりの努力が必要であることに注意を払う。
- (15) 商業道路輸送については、特別な注意が必要であり、国際的な要素(特に、運転や休息時間に係る法令やその実施)については共同体レベルで公正な競争を確保する必要があることから、欧州委員会がこの分野の道路安全改善を更に進めるため、重要な役割を果たすべきであることに合意する。また、作業時間や道路安全に係る技術関連等事項に係る規則の効率性の改善・更なる進展を図るための決定を確認する。欧州委員会は、ミラーの死角に係る強制的な適用についての報告書を提示し、貨物車の closed-side の保護に係る措置の進捗・バスの構造の改善についてモニターすることが求められるほか、バスや危険物運用車両について、動的運転安定性をコントロールするシステムを義務付けるべきかどうかについて調査することが求められる。
- (16) 閣僚理事会は、2003 年後半に更なる具体的なステップを取ることを確約しつつ、
- 欧州委員会に対し、道路安全事項に係る作業を続けること、必要なイニシアティブを取ることで、目標等に係る報告書を 2006 年に提出すること、また、必要な場合は、法的な提案を行うことを促す。
  - EU 加盟国に対し、道路安全政策が高い優先度に位置付け続けること、協力を

深化させること、新しい、革新的な措置の進展を図ることを促す。

2004年1月29日、欧州委員会は、欧州道路安全憲章を立ち上げる旨公表した。

**(制度) 道路交通事故統計の調和**

■ 1993年11月30日採択閣僚理事会決定(93/704/EC)、1993年12月22日実施。

**(内容)**

加盟国は死傷事故の情報を欧州委員会に報告する。

**(関連)**

欧州委員会は、1997年5月26日に報告書(COM(97)238 final)をとりまとめた。

**e-Safety**

2003年11月17日、欧州委員会はeSafety実施に係る2004年から2008年までのロード・マップを提示した旨公表した。リーカネン委員のスピーチで言及されている、ロード・マップの概要は次のとおりであり、策定目的としては、eSafetyシステム導入に係る業界自主コミットメントのロード・マップとしての役割を果たすことや世間の注意喚起を促すものであることが挙げられている。

2004年:ABS

歩行者保護に係る業界自主コミットメントに基づき、1月1日より、全ての新車について、ABSが装着される。

2005年:EPS

ESP(電氣的に安定性を制御する機構)の効果は証明されており、全ての自動車に標準装備されるための措置について検討しなければならない。

2006年:eCall

全ての新車にeCall(自動又は手動で、自動車の位置と安全関連情報を公的な照会所に送付するもので緊急時の対応時間を劇的に減らすことが可能となる。)を装備することが長期的な目標である。しかしながら、ビジネス・モデルに係る事項など最初に解決すべき障害がいくつかあり、低コストのハードウェアの開発期間や必要なインフラ投資を考慮し、2006年はeCallの現実的な目標年とすることができるのではないかとと思われる。

2007年:衝突警報・緩和システム

市場では既に導入されているものの、現在の技術で費用対効果が最も良い解決策を提示する、短距離レーダー波の周波数帯の利用可能性等、導入に当たってのいくつかのハードルがあるため、2007年を目標年次に設定した次第。

2008年:安全速度(ISA関係)

高度速度制御システム(ISA)等については更なる研究開発やインフラ投資が必要であり、2008年に設定した次第。

**交通と環境**

**(制度) 都市交通問題に関する欧州委員会コミュニケーション**

- **欧州委員会による採択待ち(当初、2000 年秋の提出を予定していたが、大幅に遅れている)**

**(内容)**

欧州委員会運輸・エネルギー総局のクリーン・アーバン・トランスポート課(新燃料、研究、自動車と燃料、トラフィック・マネジメント)では、都市交通に関するグリーン・ペーパーを提出予定。混雑問題の解消を目的に、乗用車の使用を押さえることに主眼。混雑チャージについても言及予定。

**(関連)**

2001 年 7 月 16 日欧州委員会(運輸・エネルギー総局)は、クリーン・アーバン・トランスポートのため 14 のパイロット都市に対し 5 千万ユーロの補助金を交付する Civitas Initiative について発表した。概要は以下のとおり。

- 欧州委員会は、第五次研究・開発枠組み計画に基づき 5 千万ユーロを、14 のパイロット都市へ交付する。補助率は 35%である。14 都市以外にも、EU 加盟候補国から 5 都市がボランティアとして参加する。
- これら都市で実施されるパイロット・プロジェクトでは、混雑と汚染への対応策として、特に、エネルギー効率を高め、及び「クリーンな」燃料を使用する。目的は、乗用車の使用に対する魅力的な代替手段の開発を推進することにある。導入される手段としては以下のものがある。
  - 貨物及び人の移動を管理する新手法
  - 新情報・輸送管理システムの導入
  - 「クリーンな」自動車フリートの導入(旅客、貨物)
  - 公共輸送の推進キャンペーン
  - 環境上の懸念に基づいた道路使用・駐車に対する課金体系
  - 都市中央部での「クリーンな」自動車のための特別区域の設定
- プロジェクトの結果は、他の都市での参考となるよう、ベスト・プラクティスのガイドの基礎となる。今回の最初の実験をもとに、欧州委員会では 2003 年に再度イニシャティブを開始したい考え。
- 参加都市は、ブリストル、ブレーメン、ロッテルダム(クリーン自動車の都市中心部へのアクセス優遇、LPG バス導入、ユーロ 4 バス導入)、ストックホルム、グラーツ(バイオ・ディーゼル)、ローマ、ウィンチェスター、ナント(低床 CNG バス)、ベルリン(ガス自動車を含むクリーン自動車大量導入、天然ガス自動車のプール及びカーシェアリング)、Aalborg、バルセロナ(ガス燃料バス、ユーロ 4 トラック)、Cork、ヨーテボリ、リール(バイオガス・バスを 2004 年までに 80%)、Gydnia、ブカレスト、Kaunas、プラハ、Pecs。

**2002 年 10 月 9 日、CIVITAS フォーラムを開始。**

**(制度) 都市環境に係る戦略**

**2004 年 2 月 11 日付欧州委員会コミュニケーション(COM(2004)60 final)**

**(内容)**

持続可能な都市交通に係る記載あり。

#### (制度) 燃料電池バス導入計画(CUTE)

■ 2001年12月20日欧州委員会発表

#### (内容)

欧州委員会運輸・エネルギー総局クリーン・アーバン・トランスポート課は、水素燃料電池バスの導入に関し、9都市へ18.5百万ユーロの支援を行った旨発表した。概要は次のとおり。

- 欧州委員会は、公共交通システムに水素燃料電池バスを導入したいとしている9都市に対し18.9百万ユーロを支援した。これは、CUTE (Clean Urban Transport for Europe) の実証プロジェクトであり、第五次研究・開発枠組み計画の資金が充てられる。世界で初の量産車両の試験となる。
- 水素は効率のかつ環境に優しい将来の動力源である。欧州委員会は、輸送分野での代替燃料育成の推進に係る構造計画の一部として、水素の推進を行うとしている。水素燃料電池バスの導入は、大気質の改善と、CO2排出削減に資する。
- 対象となる9都市は、アムステルダム、バルセロナ、ハンブルク、ロンドン、ルクセンブルク、マドリッド、ポルト、ストックホルム、シュツットガルトであり、バスは、EvoBus GmbHが製造する。2003年中にバスが納品される。パフォーマンスは、ディーゼル・バスに匹敵し、70人までの旅客に対応できる。
- 各バス事業者は、水素ガスの充填スタンドを設置する。燃料供給者は、水素インフラの設置で協力するほか、供給者の中には、充填スタンドを運営し、代替燃料に関する経験を蓄積する。水素は、異なる手法により製造され、効率比較を行う。

#### (CUTE 概要)

##### 概要

革新的な技術・インフラを支援することを目的としたEUにおけるプロジェクトであり、次の9の欧州の都市における水素燃料バスの走行実験・比較評価を行う。

##### プロジェクト期間

5年(2001年11月から開始)

##### プロジェクト総額

5200万ユーロ(EU負担分は1850万ユーロ)

参加都市:(地図は、<http://www.fuel-cell-bus-club.com/>で入手可能。)

アムステルダム、バルセロナ、ハンブルグ、ロンドン、ルクセンブルク、マドリード、ポルト、ストックホルム、シュツットガルト

##### 燃料電池バスの運行計画

各都市において3台の燃料電池バスが通常の運行ルートを実行し、通常のサービスを提供(なお、乗客からは通常通り料金を収受。)する予定。詳細な運行ルートについては、(都市にもよるが)未だ決まっていない。マドリードに一番早く燃料電池バスが導入される予定であり、2003年5月又は6月になる見込み。なお、平成15年内に全ての都市に燃料電池バスが導入される予定である。

- ・バルセロナ：多くの乗客等を輸送するルートを実行する予定。
- ・ハンブルグ：通常のバスルートを実行する予定
- ・ロンドン：3台のバスがロンドン中心のバスルート等を実行する予定。
- ・ルクセンブルグ：既存のバスルートを実行する予定。(2001年7月に3台のバス契約済。)
- ・マドリード：3台のバスが中心市街との異なったルートを実行する予定。(2003年第2四半期にバスが導入される見込み：Dr.Ponthieu 情報)
- ・ポルト：2003年末には3台のバスが市内を実行する予定。(市長談話)
- ・ストックホルム：市内中心部において2年間実行する予定。
- ・シュツガルト：通常の日常ルートを実行する予定。

### ECTOS(Ecological City TranspOrt System)

#### 概要

3台の燃料電池バス(CITARO:CUTEで使用されるバスと同じ。))をアイスランド・レイキャベク市において試験運行するEUのプロジェクト。CUTEと異なる点は、水素の生産方法であり、化石燃料からの生産によっていない(地熱や温水を活用して水素を生産。)との由。

#### プロジェクト総額

300万ユーロ(うちEU負担分は50%未満)なお、Dr.Ponthieuによれば、additionalなコストが業界等により負担されており、実際の総額は更に大きいものであるとの由。

#### プロジェクト概要

2001年3月立上げ。計画では、燃料電池バス到着までの間に準備期間として2年かける予定とされている。最初のpublicなFuel stationが2003年4月24,25日に設置される予定であり、ceremonyがレイキャベク市において開催される予定。2003年秋には、3台の燃料電池バスが通常の都市交通システムへの導入される予定。なお、通常の商業ベースでの運行が行なわれ、乗客からの料金も収受するとの由。

#### 参加団体

- ・アイスランド公共交通機関
- ・ガス製造者
- ・Shell hydrogen(Shellの水素関係分野を担う子会社)
- ・Shell Iceland
- ・Evobus(ダイムラークライスラーの子会社)
- ・アイスランド大学
- ・スウェーデン運輸研究機構 等

#### (制度) 運輸分野における代替燃料使用の推進

- 提案:2001年11月7日欧州委員会採択(COM(2001)547 final)
- 2003年5月17日公布欧州議会・閣僚理事会指令(2003/30/EC)

#### (内容)

運輸分野における代替燃料使用の推進に関する3提案からなる。

- (1) 行動計画(代替燃料に関する及びバイオフェューエル使用推進に資する一連の対策

に関するコミュニケーション)

- バイオフューエル、天然ガス及び水素の推進に力を入れる。
- バイオフューエル(短期的)、天然ガス(中期的)、水素及び燃料電池(長期的)のそれぞれは、今後20年において、運輸での消費の5%以上を分担する潜在力がある。
- これら3つのオプションを合わせると、2020年までには、20%代替の目標が達成できる。
- 他の二指令案の目的はバイオフューエル使用の推進であるが、本行動計画では、関係業界及び非政府機関に対し、運輸燃料としての天然ガス及び水素の導入に関連する主要問題の明確化も要請。

(2) 運輸分野におけるバイオ燃料等の使用促進に係る欧州議会・閣僚理事会指令

1. 目的(第1条関係)

運輸分野におけるディーゼル燃料、ガソリン燃料を代替し、バイオ燃料やその他の再生可能燃料の使用促進を図ることを目的とする。

2. バイオ燃料の定義(第2条、第5条関係)

バイオ燃料は、バイオマスから製造された運輸のための燃料と定義されている。また、次のもの(第5条において、技術の進歩に応じ、修正できる旨規定。)はバイオ燃料とみなされる。

(a)バイオエタノール、(b)バイオディーゼル、(c)バイオガス、(d)バイオメタノール、(e)バイオメチルエーテル、(f)バイオ ETBE、(g)バイオ MTBE、(h)合成バイオ燃料、(i)バイオ水素、(j)純粋な植物油

3. バイオ燃料等の使用に関し EU 加盟国が確保すべき措置(第3条、第4条関係)

(1) バイオ燃料等の使用に係る目標値の設定・欧州委員会への報告(当該目標値と参照値との相違はバイオ燃料の生産量の制限等の客観的な要因等により動機付けられなければならない。)

(2) 非改造車が5%以上バイオ燃料をブレンドしたディーゼルを使用した場合の効果のモニター

(3) バイオ燃料等の有用性に係る情報公開、鉱油派生物にバイオ燃料を制限値以上ブレンドした場合(5%以上バイオエタノールをブレンドした場合等)のラベル表示

(4) バイオ燃料等の使用促進に係る措置、バイオ燃料の市場シェア等についての欧州委員会への報告

参照値：2005年12月31日時点で2%、2010年12月31日時点で5.75%

4. 施行期日等(第7条-第9条関係)

本指令は、EU 官報公布日に施行される。EU 加盟国は、遅くとも2004年12月31日までに国内法を整備しなければならない。

(3) 税制提案(バイオフューエルの税制の新共同体枠組みを規定する指令案)

- 加盟国が、暖房又は運輸目的で使用されるバイオフューエル(純粋なもの又は混合)に関し、物品税を緩和することを許容(義務では無い)

## (関連)

提案の背景は以下のとおり。

- 2001年6月のヨーテボリ欧州理事会に提出されたコミュニケーション:気候変動への対応及びクリーン・エネルギーの発展におけるバイオフューエルの役割の重要性を強調。
- 2000年11月のエネルギー供給のセキュリティに関するグリーン・ペーパー:2020年までに道路輸送分野での代替燃料割合を20%に向上させるとする目標を設定。
- 2001年9月12日に欧州委員会が採択した運輸政策に関するホワイト・ペーパー:2010年においてバイオフューエルの市場シェアを6%に向上させるとする目標を設定。

## 道路交通法規

スピード制限、血中アルコールとも、加盟国間で違いが見られる(DG TREN figures 3.1.11より)。

### (制度) 運転免許制度の統一

- 1991年7月29日採択閣僚理事会指令(91/439/EEC)。1994年7月1日までに各国は実施。
- 改正:1994年12月19日採択閣僚理事会指令(94/72/EC)。1995年1月1日実施。
- 改正:1996年7月23日採択閣僚理事会指令(96/47/EC)。1996年7月1日までに加盟国は実施。
- 改正:1997年6月2日採択閣僚理事会指令(97/26/EC)。1998年1月1日までに加盟国は実施。
- 改正:2000年9月14日採択欧州委員会指令(2000/56/EC)
- 提案:2003年10月21日付欧州議会・閣僚理事会指令案(COM(2003)621 final)

### (内容)

試験基準、医学的要件、車両区分、最低年齢等を調和し、書換えなしで域内有効なEU統一運転免許を導入する。また、96/47/ECの改正により将来の免許証のICカード化に備え、クレジット・カード・タイプの免許の導入を決定した(既存の紙製と選択可)。

## (関連)

(COM(2003)621 final)は、免許証の有効期間の導入等を図るもの。

### (制度) シートベルト及び幼児拘束装置

- 1991年12月15日採択閣僚理事会指令(91/671/EEC)
- 改正提案:2000年12月7日採択欧州議会・閣僚理事会指令案(COM(2000)815 final)

### (内容)

3.5トン未満の自動車のシートベルト着用義務を規定。

## (関連)

COM(2000)815 finalの概要は以下のとおり。

- 拘束装置は、装着されている場合には、M1 カテゴリーの前席・後席、N1 カテゴリーの前席及び一部の M2 カテゴリーについて、着用が義務付けられている（指令 91/671/EEC）。12 歳以下の子供であって身長が 150cm 未満の場合には、子供の身長と体重に見合った認証を受けている拘束装置により拘束されなければならない。しかしながら EU 加盟国は各国法規において、3 歳以上の子供であれば、通常のシートベルトの着用を許容することもできることとなっている。加えて、3 歳未満の子供について、EU 加盟国は幼児拘束装置が利用可能でない場合には、適用を免除できることとなっている（M1 カテゴリーの自動車について）。
- 本提案は、このような例外規定を無くし、子供用の拘束装置の着用を義務化（12 歳未満は着用。36kg 超なら大人用シートベルトで可）するものである。さらに、子供用の拘束装置は、UN-ECE 規則 44.03 に適合したものでなければならない旨規定する。
- 後ろ向きになる子供用の拘束装置は、前席に取り付けられた場合にエア・バッグが展開すると危険であり、この危険性を示すラベルを取り付けるべきことが指令 2000/3/EC に規定されている。また、このようなタイプの子供用の拘束装置には、警告が記されているが、いずれも使用者に認識されないことが考えられる。
- 本提案は、エア・バッグの機能が停止（断線又はスイッチ・オフ）されていない限り、このようなタイプの子供用の拘束装置を前席で使用することを禁止するものである。
- 指令 96/36、37、38/EC は、1999 年 10 月以降に製造されたミニバス及び観光・高速バス(coach)と、トラックについて、全ての座席にシートベルトを装着すべきことを規定している。本提案は、シートベルトが装着されている場合に、着用を義務化するものである。
- ドイツでの研究では、シートベルトを使用していれば、トラック乗車中の死亡者の 42%程度は助かったとしている。

COM(2000)815 final に関し欧州議会は、2001 年 5 月 31 日に第一読を終えた。論点としては、大人用シートベルトを着用しても良い子供の境界（12 歳以上又は 36kg 超か、150cm 超か）自動車メーカーが適したチャイルド・レストレイント・システムを示さなければならないとする義務、エア・バック付き前席への後ろ向きチャイルド・レストレイント・システム装着の危険性に関するキャンペーン及び調査、といったところ。

#### **(制度) 血中アルコール分**

##### **■ 2001 年 1 月 17 日採択欧州委員会勧告(2001 年 2 月 14 日付 EU 官報)**

#### **(内容)**

- 第 1 項： 定義規定
- 第 2 項： EU 加盟国は、法律上の BAD 上限を 0.5mg/ml とすべき。
- 第 3 項： ただし、経験の未熟な運転手、二輪自動車の運転手、大型自動車の運転手及び危険物運搬自動車の運転手にあつては、0.2mg/ml とすべき。
- 第 4 項： EU 加盟国は、ランダム呼吸試験を採用すべき。

第5項： EU加盟国は、呼吸試験装置の精度を調和するための測定機器指令案について作業をすべき。

第6項： EU加盟国は、欧州委員会に対し、以下について緊密に連携して作業を行うよう要求すべき。

- ベスト・プラクティスに関する情報交換
- 飲酒運転を止めさせる技術的可能性等に関する、研究・開発。
- 飲酒運転防止キャンペーン
- アルコールに関連する事故データの提供と調和

付属書： BADを低減した国における効果(オーストリア、ベルギー、オランダ、スウェーデン、英国、オーストラリア、カナダ、日本、米国)

### (関連)

2001年4月の閣僚理事会(運輸相)は結論を採択。

血中アルコールの最大許容濃度に関する閣僚理事会規則案(COM(1988)707)は、提案取り下げ(2001年12月21日採択 COM(2001)763 final/2)。

### **自動車税制、自動車燃料**

自動車の取得、使用、保有にかかる税金については、加盟国間に大きな格差がある(ACEA資料より)。このことは、EU域内での自動車の価格や燃料価格の違いを生み出す主たる要因の一つである(DG TREN figures 2.5.4及び2.5.5より)。また、英国を除き軽油はガソリンに比較して低廉であり、このことも手伝ってベルギー、フランスではディーゼル乗用車の比率が3割を超えている(DG TREN figures 3.3.1.6より)。

#### **(制度) 鉱油物品税の調和**

■ 1992年10月19日採択閣僚理事会指令(92/81/EEC)及び閣僚理事会指令(92/82/EEC)

#### **(内容)**

「鉱油の物品税体系の調和に関する閣僚理事会指令92/81/EEC」は、鉱油の物品税体系とともに適用除外及び税率緩和を共同体レベルで調和することを目的とした指令。航空機及び共同体内を航行する船舶の燃料については、物品税適用の対象外(レジャー用は除く)とする旨規定(第8条(1)(b)及び(c))している。また、加盟国が特定の政策のため適用除外又は税率緩和を導入する際には、閣僚理事会が承認を行う旨規定(第8条(4))している。

「鉱油の物品税の最低税率に関する閣僚理事会指令92/82/EEC」は、指令92/81/EECとの関連で、製品分類毎に最低税率又は税率帯を規定した指令。同指令が規定する最低税率のうち、運輸に係るものは以下のとおり。

- 有鉛ガソリン：337ECU(ユーロ)/1,000L
- 無鉛ガソリン：287ECU(ユーロ)/1,000L
- 軽油：245ECU(ユーロ)/1,000L

- LPG 及びメタン：100ECU（ユーロ）/1,000kg

### （関連）

1996年11月14日欧州委員会は、税率緩和及び適用除外に関し報告書を提出した（COM(96) 549 final）。

1997年3月17日欧州委員会は、指令 92/81/EEC 及び 92/82/EEC に代わる、エネルギー製品の税制に関する共同体フレームワークを再構築する閣僚理事会指令を提案したが、未だ採択には至っていない。

2000年3月2日欧州委員会は、航空機燃料の課税に関するコミュニケーションを提出した（COM(2000) 110 final）。

「特定目的に供される鉱油の物品税の税率緩和及び適用除外に関する閣僚理事会決定 2001/224/EC（2001年3月12日採択）」（General Decision）は、指令 92/81/EEC 第8条(4)に基づき、各国における鉱油物品税の税率緩和及び適用除外を以下のとおり承認。

= 付属書 I に掲げられた物品税（2006年12月31日に失効） =

（例）

- ベルギー：LPG、天然ガス及びメタン。地域公共旅客輸送自動車用燃料。
- デンマーク：硫黄分、セタン化等の技術的特性に関連した、環境に優しい燃料の使用を促進するための軽油の物品税率緩和。燃料蒸発ガス回収装置を備えたガソリンスタンドで販売されるガソリンに対する物品税率緩和。地域公共旅客輸送自動車用燃料。
- ドイツ：地域公共旅客輸送自動車用燃料の物品税優遇。
- ギリシャ：地域公共旅客輸送自動車用燃料。無鉛ガソリンの物品税優遇。
- スペイン：地域公共旅客輸送自動車用の LPG。タクシー用 LPG。無鉛ガソリンの物品税優遇。
- フランス：水軽油エマルジョンの物品税優遇。無鉛プレミアム・ガソリンの物品税優遇。タクシー用燃料の物品税。公共輸送用ガス燃料の物品税。
- アイルランド：自動車用 LPG、天然ガス及びメタン。身障者の使用する自動車用燃料。地域公共旅客輸送自動車用燃料。無鉛ガソリンの物品税優遇。
- イタリア：自動車用メタン。地域公共輸送自動車用燃料。タクシー用燃料。
- ルクセンブルク：LPG、天然ガス及びメタン。地域公共輸送自動車用燃料。
- オランダ：LPG、天然ガス及びメタン。公共輸送用 LPG の物品税優遇。
- オーストリア：天然ガス及びメタン。地域公共輸送自動車用 LPG。
- ポルトガル：無鉛ガソリンの物品税優遇。地域公共輸送用の LPG、天然ガス及びメタン。
- フィンランド：燃料用天然ガス。メタン及び LPG。軽油燃料の物品税緩和。改質無鉛・有鉛ガソリンの物品税緩和。
- スウェーデン：バイオ・メタン。環境上の分類による軽油の物品税緩和。無鉛ガ

ソリンの物品税優遇。

- 英国：自動車用 LPG、天然ガス及びメタン。環境に優しい燃料の使用を促進するための軽油の物品税緩和。地域公共旅客輸送自動車用燃料。水軽油エマルジョンの物品税優遇。

= 付属書 I I に掲げられた道路輸送事業者に関する物品税（2002 年 12 月 31 日に失効） =

- フランス：商業用自動車用の軽油の物品税優遇
- イタリア：道路輸送事業者用の軽油の物品税緩和
- オランダ：商業用自動車用の軽油の物品税緩和

（注：これらは大型貨物トラック（フランスでは場合により旅客輸送も）へのリベートという形のもので、既に 2000 年秋のオイル危機の際に実施されていた。欧州委員会は、競争上の差別や歪曲をもたらすものでないかどうかについて調査に乗り出す旨 2001 年 4 月 11 日に発表した）

「ドイツにおける特定目的に供される鉱油の物品税率の優遇に関する閣僚理事会決定 2001/225/EC（2001 年 3 月 12 日採択）」は、指令 92/81/EEC 第 8 条(4)に基づき、ドイツにおいて 2003 年 1 月 1 日から 2005 年 12 月 31 日まで、硫黄分が 10ppm 以下のガソリン及び軽油について、物品税を緩和することを承認（2001 年 11 月 1 日から 2002 年 12 月 31 日までの、硫黄分が 50ppm 以下の燃料に対する物品税優遇措置については、既に閣僚理事会は承認済み（2000 年 4 月 10 日採択閣僚理事会決定 2000/283/EC））。

「イタリアにおける特定目的に供される鉱油の物品税率の緩和に関する閣僚理事会決定 2001/226/EC（2001 年 3 月 12 日採択）」は、指令 92/81/EEC 第 8 条(4)に基づき、イタリアにおいて 2000 年 10 月 1 日から 2005 年 12 月 31 日まで、水軽油エマルジョンについて、物品税を緩和することを承認。

「フランスにおける特定目的に供される鉱油の物品税率の優遇に関する閣僚理事会決定 2001/227/EC（2001 年 3 月 12 日採択）」は、指令 92/81/EEC 第 8 条(4)に基づき、フランスにおいて 2001 年 1 月 1 日から 2005 年 12 月 31 日まで、地域公共旅客輸送自動車用の軽油について、物品税を緩和することを承認。

「オランダにおけるタクシー用軽油の物品税率の優遇に関する閣僚理事会決定 2001/228/EC（2001 年 3 月 12 日採択）」は、指令 92/81/EEC 第 8 条(4)に基づき、オランダにおいて 2000 年 1 月 1 日から 2000 年 12 月 31 日まで、タクシー用軽油について、物品税を緩和（ただし最大 0.14NLG / リットル）することを承認。

「オランダにおける低硫黄軽油の物品税率の優遇に関する閣僚理事会決定 2001/229/EC（2001 年 3 月 12 日採択）」は、指令 92/81/EEC 第 8 条(4)に基づき、オランダにおいて 2001 年 1 月 1 日から 2004 年 12 月 31 日まで、硫黄分が 50ppm 以下

の軽油について、物品税を緩和(ただし最大 0.085NLG / リットル)することを承認。

「ベルギーにおける低硫黄の軽油及び無鉛ガソリンの物品税率の優遇に関する閣僚理事会決定 2001/439/EC (2001年6月5日採択)」は、指令 92/81/EEC 第8条(4)に基づき、硫黄分が 50ppm 以下の無鉛ガソリン及び軽油について、物品税を優遇(ただし最大 0.65BEF)することを承認。適用期間は、無鉛ガソリン(かつアロマ分 35%以下)について 2001年5月1日から 2004年12月31日まで、軽油について 2001年10月1日から 2004年12月31日まで。

「デンマークにおける厳しい要件を満たすガソリン・スタンドで供給されるガソリンの物品税率の優遇に関する閣僚理事会決定(2001/710/EC)(2001年9月27日採択)」は、指令 92/81/EEC 第8条(4)に基づき、有害な MTBE の土壌・地下水へのリークを防ぐための厳しい要件を満たすガソリン・スタンドで供給されるガソリンの物品税率を 0.03DKK (0.004 ユーロ) / リットル優遇することを承認。

「アイルランドにおける低硫黄軽油の物品税率の優遇に関する閣僚理事会決定 2002/23/EC(2001年12月4日採択)」は、指令 92/81/EEC 第8条(4)に基づき、2001年10月1日から 2004年12月31日まで、硫黄分が 50ppm 以下の軽油について、物品税を優遇(ただし最大 0.076 ユーロ / リットル)することを承認。

「オランダにおける低硫黄ガソリンの物品税率の優遇に関する閣僚理事会決定 2002/263/EC (2002年3月25日採択)」は、指令 92/81/EEC 第8条(4)に基づき、オランダにおいて 2002年10月1日から 2004年12月31日まで、硫黄分が 50ppm 以下のガソリンについて、物品税を緩和(ただし最大 0.0136 ユーロ / リットル)することを承認。

「イタリアにおけるバイオディーゼル含有燃料に対する物品税率の優遇に関する閣僚理事会決定 2002/265/EC (2002年3月25日採択)」は、指令 92/81/EEC 第8条(4)に基づき、イタリアにおいて 2004年6月30日まで、バイオディーゼルの 5%又は 25%含有する自動車用燃料として使用される混合物について、物品税率をすることを承認。

「フランスにおけるバイオディーゼルに対する物品税率の優遇に関する閣僚理事会決定 2002/266/EC (2002年3月25日採択)」は、指令 92/81/EEC 第8条(4)に基づき、フランスにおいて、バイオディーゼルについて、物品税率をすることを承認。

「ルクセンブルクにおける低硫黄軽油の物品税率の優遇に関する閣僚理事会決定案」(2002年3月7日採択 COM(2002)113 final) を別 FAX 公信にて送付する。国土交通省国際企画課及び環境省に転送願いたい。指令 92/81/EEC 第8条(4)に基づき、2002年4月1日から 2003年12月31日まで、硫黄分が 50ppm 以下の軽油について、物品税を優遇(ただし最大 15 ユーロ / 1000 リットル)することを承認する提案。

「英国におけるバイオディーゼル含有燃料に対する物品税率優遇を認める閣僚理事会決定案」(2002年3月18日採択 COM(2002)144 final)は、指令 92/81/EEC 第8条(4)に基づき、英国がバイオディーゼルを含む自動車燃料及び純粋な自動車燃料として使用されるバイオディーゼルに物品税緩和を2007年まで適用することを承認することを内容とする。バイオディーゼルとは、菜種油のメチル・エーテル(rape methyl ester (RME))や再生植物油(recovered vegetable oil)であり、バイオマスから製造される燃料又は使用済みフライ用オイルとして定義される。バイオディーゼルの推進は、地球温暖化対策のひとつではあるが、英国でのその効果は限定的。NO<sub>x</sub> 及び粒子状物質(PM10)の削減にバイオディーゼルが有効であるという強力な証拠は無い。

**(制度) 自動車税制に係るコミュニケーション**

■ 2002年9月6日採択欧州委員会コミュニケーション(COM(2002)431 final)

**(内容)**

**(2002年9月9日欧州委員会プレス資料)**

欧州委員会は、EU 域内の乗用車税制に関する包括的な戦略を提示した。まず第一に、欧州委員会は、現行の乗用車税制を分析し、現在の税に係る障害や域内市場での乗用車の自由な移動への歪みを取り除くため、調整を改善する方法の調査を行った。(その結果)登録税が最も大きな問題であると確定され、欧州委員会は、一年毎の道路税や燃料税に置き換えることで、登録税を徐々に減少させ、廃止することを勧告する。また、一年毎の道路税についても、自動車市場の分裂を防止するために、ある程度近づけることを勧告する。次に、欧州委員会は、共同体の政策や京都議定書と調和した環境目標をより強調するため、現行の自動車税制を再構築する方法を調査する。特に、欧州委員会は、新しい乗用車の税金をより CO<sub>2</sub> 排出と直接関連付けることを勧告する。欧州委員会は、加盟国が国内自動車税制を評価し改正する際に、この勧告が考慮されることを促す。さらに、欧州委員会は、この原則に基づき、また、関係者との協議の結果に鑑み、共同体法を提案する可能性がある。

**自動車販売とサービス**

自動車製作者とディーラーとの間の合意に関しては、EU 競争法は包括的に適用除外をされているが、この措置の期限が2002年9月末。

欧州委員会は、「自動車ディストリビューション」と題する報告書(規則(EC)No 1475/95の評価に関する報告書。COM(2000)743 final)を2000年11月15日に採択した。アフター・サービス及び補修部品に関しては、「新車保証期間内では独立系サービス工場が不利」、「電子システム等の専門家は系列ディーラーでなくてもできるはず」、「系列ディーラーへは補修部品生産者が直接に売り込めない」、「独立系サービス工場は技術情報へのアクセスで不利な立場」といった問題が指摘された。

欧州委員会は、2001年2月13日及び14日に、関係者からのヒアリングを開催した。

欧州委員会は、2001年12月10日、制度見直しのシナリオ毎の経済的影響に関するコンサルタントのレポートを公表した。

2002年2月5日欧州委員会は、自動車ディーラーに対する競走法包括的適用除外を規定した規則1475/95(2002年9月30日に失効)に置き換わる新規則案を採択。概要は以下のとおり。新規則の対象は、全ての自動車(乗用車、軽量貨物車、トラック及びバス)の販売及びアフターセールスサービス。本規則は、関係機関(加盟国、欧州議会等)との協議を経て、2002年夏前には欧州委員会が正式に採択し、10月1日より施行。移行期間(おそらく1年)を設ける。主な変更点は以下のとおり。

= 選択の自由 =

- 自動車製作者は、認証したディーラーに販売地域を割り当てる「排他的供給」か、クライテリアに従いディーラーを選定する「選択的供給」のいずれかを選ぶことができる(混用は不可)。

= マルチ・ブランド =

- 複数のブランドを販売することを可能とする。

= 他国の消費者への販売 =

- 消費者に代わって自動車を購入するオペレータを制限する現行規定を廃止する。
- 「選択的供給」制度のディーラーにあっては、アクティブ販売(EU域内のどこかの消費者に対しても宣言を行い販売をすること)を可能とする。

= 補修分野 =

- ディーラーは、補修・整備のための設備を有しなくてもよいこととし、下請けに任せることも可能とする。
- 自動車製作者の設定するクライテリアを満たすならば、独立系補修業者であっても、自動車販売をしていなくとも、製作者のネットワークの認証事業者になることができる。
- 自動車製作者は、独立系の補修業者に対しても、全ての必要な技術情報、道具、装置(診断装置を含む)及び訓練へのアクセスを可能としないといけない。
- 自動車製作者は、認証した補修業者が独立系補修業者に対し、純正部品又は品質適合部品の供給することを妨げてはならない。
- 自動車製作者が、補修業者が他から補修部品を調達することを妨げようとしたり、認証補修業者が純正補修部品の品質に合致する補修部品を使用する権利を制限する規定は、認められない。無料サービス、リコール及び補償による補修の場合には、純正補修部品を使用するよう義務付けることを認める。

**2002年7月31日**、欧州委員会は欧州委員会規則(EC No.1400/2002)を採択。

**2002年9月30日**、当該規則に係る説明資料を公表。

## **道路整備**

EU域内の2001年末における高速道路総延長は、52,762kmである(DG TREN figures 3.2.6より)。

2002年4月9日にユーロスタット(EU統計局)が発表したデータによれば、EUの高速道路は、1990年の39,200kmから1999年の49,200kmへと拡大(25%超の増)。

スペインは 3,600km、フランスは 2,500km 拡大。高速道路の整備が遅れていた国でも、ポルトガルの高速道路は 4 倍に、アイルランドが 3.6 倍、スウェーデンが 3.5 倍、ギリシャが 3.8 倍に、それぞれ拡大した。

1993 年 10 月、EU 全域の高速道路網整備計画が閣僚理事会で決定された。この計画のマスタープランは、37,000km の高速道路網からなり、2002 年までにこのうちの 12,000km の整備を目指している。

また、マーストリヒト条約で規定され、1996 年 7 月にガイドラインが採択されたトランス・ヨーロッパ・運輸ネットワーク整備計画には、EU 全域の高速道路網整備計画が含まれており、1994 年 12 月のエッセンでの欧州理事会において採択された同計画における優先 14 プロジェクトには、ギリシア高速道路網とポルトガル高速道路網がある（「2. のトランス・ヨーロッパ・運輸ネットワーク(TEN-t)」参照）。

#### (5) その他

EU 加盟国内の自動車検査担当部局(判明しているところのみ。)

ベルギー : Conseiller general: Ms. Andree ABEELS  
Vehicle Type Approval And Regulations Department:  
Mr. Pierre De Langhe, Ir [pierre.delanghe@mobilit.fgov.be](mailto:pierre.delanghe@mobilit.fgov.be)  
Service Public Federal Mobilite et Transports  
Direction generale Mobilite et Securite routiere  
Rue de la Loi 155, 1040 Bruxelles  
Tel.:+32 2 287 43 79 Fax.:+32 2 287 43 80

オーストリア : Dipl. Ing. Bernhard Sittlinger  
[Bernhard.SITTLINGER@bmvit.gv.at](mailto:Bernhard.SITTLINGER@bmvit.gv.at)  
Rechtsbereich Kraftfahrwesen und  
Fahrzeugtechnik Stubenring 1 A-1010 Wien  
Tel.: +43 1 71100/5870 Fax.:+43 1 71100/15072

オランダ : mevr. F. Kuil-Koopmans,  
Postbus 30,000 9640 RA Veendam Skager Rak 10 9642 CZ Veendam  
The Netherland  
Tel.:+31 598 39 33 30 Fax.:+31 598 699 504 [www.rdw.nl](http://www.rdw.nl)

ギリシア : THE DIRECTOR: K. PAPADOPOULOS [g.ahpatzidou@yme.gov.gr](mailto:g.ahpatzidou@yme.gov.gr)  
VEHICLE TECHNICAL INSPECTION DIVISION  
2, ANASTASSEOS & TSIGANTE ST.  
EL – 101 91 ATHENS, GREECE  
e-mail: [doap@yme.gov.gr](mailto:doap@yme.gov.gr)

ポルトガル : Mr.Fernando Mateus [fmateus@dgv.pt](mailto:fmateus@dgv.pt)

ルクセンブルク : Mr. Ernst Marcel [marcel.ernst@sip.etat.lu](mailto:marcel.ernst@sip.etat.lu)  
Société Nationale de Contrôle Technique  
11, rue de Luxembourg, L-5230 Sandweiler  
Tel.: 00352 3572141 Fax: 357214246

## 6. 海運

### 6-1. 内陸水運

我が国の内航海運と類似点を有するEU内陸水運の全長は、29,500km(1998年、DG TREN figures 3.2.9 及び 3.2.10 より)、域内の貨物輸送量は、約 1,250 億トン km である(2001年、DG TREN figures 3.4.8 より)。内陸水運で結ばれているEU加盟国は、6カ国(オーストリア、ベルギー、オランダ、ルクセンブルク、ドイツ、フランス)である。

#### (1) 事業規制等内陸水運に関する法制度

1993年1月1日より、内陸水運のカボタージュ自由化が実施された。さらには、運送事業者の選択の自由を制限し、料金を固定していた rota システム(national system of chartering by rotation)が2000年1月1日より廃止された。

#### (制度) 構造改善のための船腹調整政策

■ 1999年3月29日採択閣僚理事会規則((EC)No.718/1999)、1999年4月29日実施。

#### (内容)

新構造改善制度は1999年4月より4年間実施することとし、その中でオールド・フォー・ニュー規制(国際輸送に係る船腹量の調整を目的としたスクラップ・アンド・ビルド規制)は維持。ただし、4年間(2003年4月まで)で、解撤比率は0とすることを旨とする。2003年4月までの移行期間が過ぎると、危機的状況に陥ったときのみ適用される。

従来の解撤助成基金に代わる新基金として、EC 船隊調整・奨励基金(業界からの拠出)を開設し、指令96/75/ECに定める船腹過剰緊急事態となった場合に、同基金から申請に応じて解撤助成金を供出。

#### (関連)

構造改善のための船腹調整に関する旧閣僚理事会規則((EC)No.1101/89)は、1999年4月で失効。旧規則は、国際輸送に係る船腹量調整のため、スクラップ・アンド・ビルドによるオールド・フォー・ニュー規制を導入するとともに、廃棄処分基金を創設。1989年4月採択。1989年4月28日実施。1999年4月28日まで適用。1996年11月改正(1996年もEU予算を廃棄処分基金に充当すること等を規定)。1998年4月改正(オールド・フォー・ニュー規制におけるドライカーゴ船に関する解撤比率を1.5:1から1.25:1に緩和)。

閣僚理事会規則(EC)No 718/1999の第7条は、船腹政策に関する詳細ルールを欧州委員会が設定すべき旨規定しており、欧州委員会規則(EC)No 805/1999は、1999年4月29日以降に適用する解撤比率(old-for-new ratio)を規定している。閣僚理事会規則(EC)No 718/1999の第4条(2)は、解撤比率を遅くとも2003年4月29日までにゼロにまで低減すべき旨規定していることから、規則(EC)No 805/1999は、以下のとおり順次改正がなされている。

- ドライ・カーゴ船については、「1:1」を「0.80:1」に引き下げ(欧州委員会規則

(EC)No 1532/2000)、「0.60:1」に引き下げ(欧州委員会規則(EC)No 997/2001)、「0.30:1」に引き下げ(欧州委員会規則(EC)No 336/2002)。

- タンカーについては、「1.30:1」を「1.15:1」に引き下げ(欧州委員会規則(EC)No 1532/2000)、「0.90:1」に引き下げ(欧州委員会規則(EC)No 997/2001)、「0.45:1」に引き下げ(欧州委員会規則(EC)No 336/2002)。
- プッシャー船については、「0.75:1」を「0.50:1」に引き下げ(欧州委員会規則(EC)No 1532/2000)、「0.25:1」に引き下げ(欧州委員会規則(EC)No 997/2001)、「0.125:1」に引き下げ(欧州委員会規則(EC)No 336/2002)。

**(制度) 内陸水運国内輸送(カボタージュ)の自由化**

- 1991年12月16日採択閣僚理事会規則((EEC)No.3921/91)、1993年1月1日実施。

**(内容)**

国際輸送を行うEU事業者は、国内輸送にも参入できる。

**(制度) 内陸水運国際輸送の自由化**

- 1996年7月8日採択閣僚理事会規則((EEC)No.1356/96)、1996年8月2日実施。

**(内容)**

EU域内国際輸送を完全自由化する。

**(制度) 船舶の契約使用の自由化、輸送力過剰時の緊急対策**

- 1996年11月採択閣僚理事会指令(96/75/EC)、1996年11月30日実施。

**(内容)**

EU域内の国際/国内内陸水運における船舶の契約使用及び契約料金を自由化(2000年1月1日より)するとともに、輸送力の供給過剰により内陸水運市場が深刻な不況状態(船腹過剰緊急事態)となった場合に、加盟国からの要請に基づき、欧州委員会が輸送力の新規増強を禁止する等の緊急措置を講じることを規定。

**(制度) 鉄道、道路及び内陸水運の公共サービス(不採算路線維持など)**

(「5.自動車」で記述のため省略)

**(制度) 優良貨物輸送事業者の証明書類の相互承認**

- 1987年11月9日採択閣僚理事会指令(87/540/EEC)、1988年6月30日までに加盟国は実施。

**(内容)**

相互承認により域内での事業者の設立の自由を確保。

**(制度) 各国ボートマスター証明書の相互承認**

- 1991年12月16日採択閣僚理事会指令(91/672/EEC)、1993年1月1日までに加盟国は実施。

**(内容)**

相互承認により域内での運航の自由を確保。

**(制度) ポートマスター証明書の調和**

- 1996年7月23日採択閣僚理事会指令(96/50/EC)。1998年4月7日までに加盟国は実施。

**(内容)**

91/672/EECとの関連で、ポートマスター証明書の発給条件、様式等を調和する。

**(制度) 危険物の輸送基準**

- 提案：1997年7月16日採択閣僚理事会指令案(COM(1997)367 final)
- 再検討提案：1999年11月24日採択欧州議会・閣僚理事会指令案(COM(1999)563 final)

**(内容)**

内陸水運による危険物鉄道輸送に関する安全基準の調和を図る。

**(関連)**

欧州議会は、1998年12月18日に第一読を了し、修正付きで欧州委員会提案を採択。

**(制度) 危険物輸送のセーフティ・アドバイザー**

(「5.自動車」で記述のため省略)

**(制度) 危険物輸送のセーフティ・アドバイザーの資格試験要件**

(「5.自動車」で記述のため省略)

**(制度) 耐航証明の相互承認**

- 1976年1月20日採択閣僚理事会指令(76/135/EEC)
- 改正：1978年11月23日採択閣僚理事会指令(78/1016/EEC)

**(内容)**

相互承認により域内での運航の自由を確保。

**(制度) 耐航証明の技術要件の統一(貨物船)**

- 1982年10月4日採択閣僚理事会指令(82/714/EEC)。1985年1月1日実施。
- 改正提案：1997年12月8日採択閣僚理事会指令案(COM(1997)644 final)。
- 再検討提案：2000年7月19日採択欧州議会・閣僚理事会指令案(COM(2000)419 final)

**(内容)**

ライン川水系以外について技術要件を統一。

**(関連)**

技術進歩に応じ技術要件を改定するため、COM(1997)644 final を提案。

**(制度) ライン川へアクセスする条件**

■ 1985年10月17日採択閣僚理事会規則((EEC)No.2919/85)

**(内容)**

1979年改正マンハイム条約に基づき ライン川水系について技術要件を規定。

**(2) 基本政策・最近の動向**

**(制度) 鉄道、道路及び内陸水運に対する国家助成**

(「5.自動車」で記述のため省略)

**6 - 2 . 国内海運、外航海運**

EU域内海運の貨物輸送量(国内輸送及び域内国際輸送)は、2001年において、約1兆2540億トン km となっており、全貨物輸送量(道路、鉄道、内陸水運、パイプライン、海上輸送)の40.4%を占める(DG TREN figures 3.4.2より)。

また、EU域外との海運輸送量は、2002年で13億3400万トンである(DG TREN figures 3.1.3より)

1000トン以上の船舶を対象としたEU商船隊数は、2001年1月1日時点において8,885隻(2億5730万dwt)であり、EU加盟国籍船が3,316隻(8480万dwt)、外国籍船が5,569隻(1億7250万dwt)となっている。外国籍船の割合は、籍数で63%、dwtでは67%である(DG TREN figures 3.3.2.5より)。

**(1) 事業、安全・環境規制等海運に関する法制度**

国際海上輸送が元来自由であるのと対照的に、カボタージュの自由化は1993年1月1日によりやく段階的实施が開始された(注:北部の加盟国は1993年1月1日時点で既にカボタージュを完全自由化していたのに対し、南部の加盟国は伝統的に自国船舶のみにカボタージュ輸送を限っていた)。カボタージュ自由化と国際海上輸送の条件改善のため、競争政策、不公正価格行為の防止、危険物輸送を行う船舶の基準及び労働条件に関する種々の措置が採択されてきている。1996年3月13日の欧州委員会コミュニケーション(閣僚理事会が同年12月13日に採択)では、安全、市場開放、競争促進を、海運政策の3つのプライオリティとして示した。

1999年12月にフランス沖で発生したオイル・タンカー「エリカ号」の事故を契機として、船舶安全対策強化の世論が高まり、欧州委員会は「エリカ1パッケージ」及び「エリカ2パッケージ」を相次いで提案し、多くの提案が成立した。

さらに、2002年11月にスペイン沖で発生したオイル・タンカー「プレステージ号」の事故を契機として、シングルハル・タンカーのフェーズ・アウト時期の前倒し等を図る提案(成立済み。)を行ったほか、船舶により引き起こされた汚染の責任者への刑罰を導入する指令案が提案され、現在、審議が続いている。

**国内海運(カボタージュ規制、運航に関する安全規制(国際基準との相違等)、国内旅**

## 客船に関する運航管理規定の作成義務)

### (制度) 国内海運(カボタージュ)の自由化

- 1992年12月7日採択閣僚理事会規則((EEC)No.3577/92)。1993年1月1日までに加盟国は実施。
- 改正提案:1998年4月29日採択閣僚理事会規則案(COM(1998)251 final)。廃案

### (内容)

EU 船主の加盟国カボタージュへ参入自由化。EU 船主かつ EU 域内に登録された船舶は、登録国のカボタージュ実施に関する条件に適合すれば、自由に他国でカボタージュのサービスが提供できる。地中海沿岸諸国に例外規定あり。

EU 加盟国は、離島カボタージュを行う船会社との間で、公共サービス契約を締結することができ、又は、これら船会社に対しカボタージュ運航の条件として公共サービス義務を課すことができる。いずれの場合にも、EU 加盟国は EU 船主にとって無差別を基本としなければならない。公共サービス契約とは、EU 加盟国の権限ある当局が EU 船主との間で、十分な輸送サービスを提供するために締結する契約である。公共サービス義務とは、EU 船主が商業利益だけを考慮した場合には、引き受けないような義務である。EU 加盟国は、公共サービス義務を課す場合、要件は寄港地、定期性、継続性、フリークエンシー、キャパシティ、運賃、manning に限定しなければならない。実態として、各 EU 加盟国では、公共サービス契約と公共サービス義務を使い分けている(ある程度利益が見込め船会社が商業的関心を持っている場合には、比較的緩やかな内容の公共サービス義務を当局が課す。この場合、一般的には利益が出るので補填はされない。一方、市場に委ねたのでは十分なサービスの提供がなされない場合には、当局が公開入札の上、公共サービス契約を締結し相応の補填を提供する)。

### (関連)

1997年6月、自由化の実施状況をまとめた第二次報告書(COM(97)296 final)が作成された。

1998年4月29日、旅客フェリー事業における社会的ダンピングを防止するため、第三国船員を配置する場合、旗国籍船員と同じ雇用条件で雇うことを義務付ける改正規則案 COM(1998)251 final)を提案。1999年3月12日欧州議会は第一読を了し、修正付きで採択したが、欧州委員会はこれを拒否した。2001年12月21日採択 COM(2001)763 final/2 により提案は取り下げ。

2000年2月24日欧州委員会は、第三次報告書(1997年-1998年)を採択した。前回の報告書同様に、EU 加盟国及び EFTA 諸国における、制度面での変化、市場の進展、EEA への規則 3577/92 の拡大、貨物船の船員配備コストの比較を取扱っている。ここで述べられた制度面での変化としては、南部諸国における、戦略的物資(石油、石油製品、飲料水)の輸送を含むカボタージュ・サービスの自由化、650gt 未満の船舶によるカボタージュ・サービスの自由化(ただしこれらの諸国では、ホスト国の船員配備条件を課す法令を採択)がある。

2001年7月18日欧州委員会は、ギリシャ及びポルトガルに対し、本規則違反に関する意見を送付する決定をしたと発表した。概要は次のとおり。

- 閣僚理事会規則(EEC)No.3577/92 では、EU 加盟国内に登録され及び EU 加盟国を旗国とする船舶を有する船主は、如何なる加盟国においても自由に海運サービスを提供できる旨規定。
- ギリシャは、本土港湾間の海運に関する国内法で、ギリシャの旅客船のみにギリシャ本土間の旅客サービスを認めている等、EU 規則に規定される権利を制限。
- ポルトガルは、離島カボタージュサービスに関する国内法で、離島カボタージュを実施する船舶に対しポルトガル国内のマンニング条件を適用している等、EU 規則に規定される権利を制限。
- このため、欧州委員会は両国に対し、理由を付した意見(reasoned opinion)を送付することを決定。これは、欧州共同体設立条約の第 226 条(加盟国の義務不履行)に規定される第二段階である。2 か月以内に十分な回答が無い場合、欧州委員会は欧州裁判所へ提訴することが可能。

2002 年 6 月 26 日、欧州委員会が閣僚理事会規則 No.3577/92 違反でスペインを提訴する旨公表した。資料の概要は次のとおり。

本日、欧州委員会はスペインによるビゴエスチュアリにおける海上運送サービスの提供に係る自由の制限に関し、欧州司法裁判所に持ち込む旨決定した。欧州委員会は、スペインの法律が次の観点から閣僚理事会規則 No.3577/92(海上運送のカボタージュに係る規則)に違反しているとみなしている。

- ・ 当該法律が、単一の事業者に 20 年間海上運送サービスを行う資格を与えることにより既存の事業者を優遇しており、選抜基準としてビゴエスチュアリにおける過去の経験を考慮していること。
- ・ 同規則では離島の港への定期的なサービスのみに公共サービス義務を課すことができる旨規定しているにもかかわらず、当該法律は、離島との季節的な運送サービスや大陸間の定期的な運送サービスに公共サービス義務を課していること。

### 内航海運の公共サービスに係るコミュニケーション

(内容)

2003 年 10 月 30 日、欧州委員会は内航海運の公共サービスに係るコミュニケーションを採択した旨公表した。資料の概要は次のとおり。

欧州委員会は、内航海運の自由化に係る閣僚理事会規則((EEC)No3577/92)の解釈に係るコミュニケーションを採択した。本コミュニケーションは、公共サービスの適用ルールを明確化し、小島のための簡略化した取決めを定めるものである。

既存の法令では、公共サービスに係る規定は、島の大きさにかかわらず無差別に適用となるが、欧州委員会は、小島への航路に係る公共サービス契約は、煩わしい正式な入札手続を行わずに、単なる関心表明要求に基づき認められるべきであるとみなした。また、契約期間も 12 年(通常の 2 倍)が認められる。欧州委員会は、小島の定義として、年間の乗客数が 10 万人未満の小島とし、結果として、EU 域内の島の 40%が簡略化された手続の恩恵を被ることできる予定である。

また、欧州委員会は、入り江における海運への公共サービス義務の適用ルールのに

についても定めた。

なお、本コミュニケーションは、公共サービスに係る公的当局からの補填措置については言及しておらず、当該事項については後日取扱われる予定である。

### 外航海運（海運同盟に係る独占禁止法適用除外規定、運航に係る安全規定（国際基準への上乘せ等）、オフショア登録制度（概要、根拠法、利用数））

#### （制度） 参入の自由化

- 1986年12月22日採択閣僚理事会規則((EEC)No.4055/86)、1987年1月1日実施。
- 改正:1990年12月4日採択閣僚理事会規則((EEC)No.3573/90)、加盟国は1995年1月1日までに実施。

#### （内容）

域内での外航海運事業への参入の自由を確保。貨物留保制度を廃止。

- 加盟国船による域内国際輸送の自由化:1990年1月1日実施。
- 加盟国船による加盟国と第三国間の国際輸送の自由化:1992年1月1日実施。
- 域内及び加盟国と第三国間の国際輸送全ての自由化:1993年1月1日実施。

#### （関連）

2001年7月18日欧州委員会は、ポルトガル及びイタリアに対し、第三国と締結しているカーゴ・シェアリング協定が同規則に違反しているとして、意見書を送付すると発表。

#### （制度） 定期船同盟に対する競争法の適用除外

- 1986年12月22日採択閣僚理事会規則((EEC)No.4057/86)、1987年1月1日実施。

#### （内容）

外航海運に係る定期船同盟に対し、EC競争法を包括適用除外する。

#### （関連）

1994年10月19日、欧州委員会は大西洋航路協定(TAA)のEC競争法違反を決定。

1995年3月13日、第一審裁判所は右違反決定の執行停止の仮措置を決定。

1995年6月21日、欧州委員会は大西洋同盟(TACA)についても制裁金の警告を出す。

1996年11月28日、欧州委員会はTACAに対し、適用免除申請による制裁金免除を認めないことを決定。

1998年9月16日、欧州委員会はTACAに対し、TACAの行為がEC競争法に違反するとして、総額2億7,300万ECU(約363億円)の罰金をTACAメンバー各船社に課すことを決定。なお、日本船社で唯一TACAメンバーである日本郵船に対する罰金額は、2,063万ECU(約28億円)。

1998年12月7日、日本郵船を除くTACAメンバー船社が共同で、第一審裁判所に対し、9月の欧州委員会罰金決定を無効とするよう提訴。

1998年12月29日、日本郵船は、自社に対する罰金が、大西洋航路における輸送シェア

(0.7%)に比べて不当に高額(罰金シェアが 7.5%)であるとの問題意識を強調するため、12 月 7 日の TACA 共同提訴での TACA 側主張に同社独自の主張を上乗せして、第一審裁判所に対し、9 月の欧州委員会罰金決定を無効とするよう提訴。

1999 年 8 月 5 日、複合一貫輸送の内陸部分につきコストを下回る料金設定をしないという改訂 TACA(1999 年 1 月 29 日通知)の「not-below-cost」ルールについて欧州委員会が承認する旨を発表。

2000 年 5 月 16 日、欧州委員会は、邦船社を含む 15 船社に対し合計 7 百万弱ユーロの罰金を課すとする決定を行った。概要は次のとおり。

- 欧州委員会は、料金と割増料金に関する公開タリフからの値引きを行わないという合意(FETTCSA: Far East Trade Tariff Charges and Surcharges Agreement)に関し、関係 15 船社に対し罰金を課すことを決定した。
- FETTCSA 関係者は、FEFC(Far Eastern Freight Conference)のメンバーと FEFC の主たる競争相手からなり、北欧と極東の間において 80%を超える市場シェアを有していた。FETTCSA は 1991 年 6 月 4 日に発効したが、1994 年に廃止されている。
- 決定では、FEFC 船社の価格固定行為を同盟外の船社にまで拡大したことと、値引きをしないという合意を問題としており、
  - 欧州共同体設立条約の第 81 条(1) (カルテルの禁止)に違反していた
  - 当該合意は定期船同盟に適用する包括的適用除外の範囲には無かった
  - 欧州共同体設立条約の第 81 条(3)に基づく個別適用除外が可能ではないとした。また、船社に対し同様の或いは類似の行為を将来において行わないことを要求している。
- 罰金額は、罰金に関するガイドラインに基づき決定された。高い市場シェアを有する競争相手間の横断的な価格合意(「非常に危険」な違反)については通常、各会社に対し 20 百万ユーロ以上の罰金を課すとされている。しかし、値引きをしないという合意は、「危険」な違反であり、標準範囲の 1~20 百万ユーロの下限を基本レベル(最大の会社に適用)とすべきである。その理由は、実態価格の固定よりも危険性が少ないこと、実態価格レベルに対する違反の影響に関する証拠を欧州委員会が有していないこと、違反による有害な影響が短期間のものであったこと、である。また、FETTCSA が 1994 年に廃止されたという事実、1992 年に欧州委員会競争総局が船社に対し警告文書を送付した後には会議が開催されなかったという事実も考慮された。欧州委員会が関係者からの協力を得ていることも限定的ではあるが、罰金の減免を正当化するものである。さらに欧州委員会は、裁判所での判例や罰金額算定のための手続の長さも考慮した。算定にあたっては、船社をその規模に応じて 4 つのグループに分けた。
- 競争担当委員のマリオ・モンティは、「同盟内の定期船社は、通常の欧州競争ルールからの適用免除により利益を享受している。同盟が同盟外の定期船社からの有効な競争に晒されることが重要である。ETTCSA の事例は、同盟と同盟外の定

期船社がカルテルを結び共謀している場合には、欧州委員会が断固とした行動を行うことを示すものである」と述べた。

- 各船社の罰金額は以下のとおり。
- CMA CGM SA (フランス) 134,000 ユーロ
- Hapag-Lloyd Container Linie GmbH (ドイツ) 368,000 ユーロ
- Kawasaki Kisen Kaisha Limited (日本) 620,000 ユーロ
- A.P. Moller Maersk Sealand (デンマーク) 836,000 ユーロ
- Malaysian International Shipping Corporation (マレーシア) 134,000 ユーロ
- Mitsui O.S.K. Lines Ltd (日本) 620,000 ユーロ
- Neptune Orient Lines Ltd (シンガポール) 368,000 ユーロ
- Nippon Yusen Kaisha (日本) 620,000 ユーロ
- Oriental Overseas Container Line Ltd (香港) 134,000 ユーロ
- P&O Nedlloyd Container Line Ltd (英国) 1,240,000 ユーロ (違反行為が合併前のものであることを反映)
- Cho Yang Shipping Co., Ltd (韓国) 134,000 ユーロ
- DSR-Senator Lines GmbH (ドイツ) 368,000 ユーロ
- Evergreen Marine Corp. (Taiwan) Ltd (台湾) 368,000 ユーロ
- Hanjin Shipping Co., Ltd (韓国) 620,000 ユーロ
- Yangming Marine Transport Corp (台湾) 368,000 ユーロ

これに対し関係船社は2000年8月、欧州裁判所への提訴を行った(マースク社のみ単独。残る14船社は共同提訴)。

2001年12月3日、欧州委員会が、TACAに関する決定案を発表した。概要は次のとおり。

- 欧州委員会は、TACAへの競争法適用除外を認めたい考え。TACAの内容が修正されたことと、市場の変化を考慮した。第三者からのコメントを求めるべく、EU官報に決定案を掲載した(コメントは30日以内に提出)。
- TACAの審査の開始は、1992年になされたTACAの初期バージョンである、TAAの届出まで遡る。TAAは1994年に禁止とされた。
- これを引き継ぐTACAは、船主が内陸輸送の価格を設定し、及び individual service contracts の利用を制限したことから、競争を著しく制限した。このため、1998年に欧州委員会は、TACA加盟船社に対し、273百万ユーロの罰金を課した。
- 改訂TACAは、1999年に届出があったもの。内陸輸送の運賃は含んでいないが、同盟運賃に基づく複合一貫輸送の一部として内陸輸送を行うときには、コストを下回る請求をしないこととなっている。1999年8月欧州委員会は、改訂TACAの内陸輸送の部分に関し、3年間(2002年5月まで)の競争法適用除外を認めた。海上輸送の部分に関する調査は続行することとされた。
- 調査では、加盟船社間の情報交換と、調和された容量調節に関する取り決めに焦点が当てられた。調査の過程において船社は、個々の契約データを交換したり、容量削減の調和をしないよう、合意内容を変更した。これによって、欧州委員会の懸念は払拭され、競争法

(EU 条約第 81 条(3))の適用除外を行うこととした。また、大西洋ルートのコテナ輸送に関して、改訂 TACA の加盟船社は、同盟内及び同盟外の両方において、今や競争をしている。同盟制度によって輸送されているのは、TACA 船社の貨物のわずか 10%。TACA 加盟船社の市場シェアは 1995 年の 60%から、今日では 50%に下落。

2002 年 2 月 28 日第一審裁判所は、TAA、TCAA、FEFC が提訴した 3 ケースについて、判決を言い渡した。船社側は敗訴した。

2002 年 11 月 14 日、欧州委員会が改定 TACA(大西洋航路協定同盟)について競争法の適用除外を認める旨の決定を採択した。資料の概要は、次のとおり。

1. 欧州委員会は改定 TACA(大西洋航路協定同盟)について競争法の適用除外を認める旨の決定を採択した。決定は、長い調査の後になされ、その間には、TACA 加盟船社がかなりの譲歩を行った。欧州委員会は、当該同盟が大西洋間航路における競争に脅威を与えるものではなくなったこと等に満足している。
2. 今回認められた同盟は、1988 年の欧州委員会の決定 (TACA メンバーに対する 2 億 7300 万ユーロの罰金を課すことを含む。)により違法と判断された TACA の継承版である。1998 年の TACA に係る決定、米国の海運法の改正(より競争的にする改正)の結果、TACA 加盟船社は、4 年前よりもよりオープン・競争的な市場を運航しており、さらに、船社・荷主間の内密の個別契約が爆発的に増加し協定の勢力が衰退した。TACA 加盟船社の市場シェアも TACA に係る決定が出された当時は約 60%であったが、今では 50%以下に減少している。競争が著しく増加したことが今般の欧州委員会決定がなされた決定的な要因となった。
3. 欧州委員会の決定にもう一つ大きな影響を与えたのが TACA からなされた譲歩である。TACA 加盟船社は、加盟船社間で交換できる商業的にセンシティブな情報に係る質・量に厳しい制限を課すことや、契約活動に係る報告書を提出することについて合意していたが、最終的に、一時的な船腹量撤退に関し運賃の値上げをしないこと、撤退が一時的な需要減への比例的な反応であることを欧州委員会がチェックするため報告書を提出することを約束した。
4. 船社協定に係る適用除外については、近年議論が交わされており、2002 年早期の OECD 報告書においても適用除外を維持する正当性は弱くなっており又は存在しなくなっている旨結論付けられている。それゆえ、欧州委員会は、海事セクターにおける EU 競争法である閣僚理事会規則 4056/86 の見直しを始めることを決定した。見直しの第 1 段階として、政府、業界、その他の関係者からコメントを求めるコンサルテーション文書を年内に委員会ウェブサイト及び EU 官報に掲載する予定である。

2003 年 9 月 30 日、第一審裁判所は欧州委員会が大西洋航路同盟協定加盟船社に課した罰金を無効とする旨等の判決を行った。資料の概要は次のとおり。

第一審裁判所は、大西洋航路同盟協定(TACA)に加盟している船社が集団支配的な地位を濫用しているとして欧州委員会が課した計 273 百万ユーロの罰金を無効とした。

当該判決は、部分的には、盟外船社の同盟加入に関し欧州委員会が提示した証拠が不十分であること及び欧州委員会の解釈に対し TACA 加盟船社がコメントする機会が与えられなかったことによる被告の権利の侵害に基づくものであり、また、部分的には、欧州委員会への通知による免責(1986 年の規則 (( EEC ) No.4056/86 ) の規定が適用され、事業体は罰金刑から保護される。)に基づくものである。

また、第一審裁判所は、欧州委員会が TACA について、競争法の適用除外を認めなかったことを支持した。

### (その他)

欧州委員会では、(EEC)No.4057/86)の見直しが検討されており、コンサルテーション手続を経、2003 年 12 月には公聴会が開催された。今後 2004 年中にはホワイト・ペーパー又はグリーン・ペーパーの形式により、何らかの方向性が提示されることが見込まれている。

#### (制度) 定期船コンソーシアムに対する競争法の適用除外

##### ■ 2000 年 4 月 19 日採択欧州委員会規則((EC)No 823/2000)

#### (内容)

一定条件(同盟内シェア 30%未満、同盟外シェア 35%等)でコンソーシアムも包括適用除外。シェア 50%を越えないコンソーシアムは届出により適用免除を与え得る(届出を行い、欧州委員会が 6 か月以内に反対しなければ、適用除外)。シェアが 50%を超える場合には、届出をした上で、適当であれば個別の適用除外が受けられる。

#### (関連)

欧州委員会規則(EC)No.870/95 が 2000 年 4 月に失効することから、欧州委員会は同規則の改正に関するレポート(Working Paper of DG4: Report on Commission Regulation No.870/95)を 1999 年 1 月 28 日に公表。次に、同規則を 2000 年以降も延長する提案をまとめ、1999 年 12 月 31 日付 EU 官報に公示し、1 か月間関係者からの意見を募った。その後、2000 年 4 月 20 日付 EU 官報に(EC)No 823/2000(新コンソーシアム規則)として掲載された。欧州委員会は、「コンソーシアム合意は、定期船に係る活動の合理化及び規模の経済の達成に資するものであり、生産性及び質を改善する。コンソーシアムは、十分な競争状況下であれば、そのような利点は顧客たる輸出会社の利益となる」としている。

#### 極東・欧州同盟(FEFC)

2003 年 3 月 28 日、欧州委員会が極東・欧州同盟(FEFC)が自動車運送に係る価格固定を廃止する旨公表した。資料の概要は次のとおり。

欧州委員会との議論の後、欧州・極東間の貨物輸送サービスを提供している極東・欧州同盟(FEFC)加盟船主は、自動車輸送に係る価格固定を直ちに廃止する旨を決定した。さらに、スウェーデン・ノルウェーの自動車輸送会社 Wallenius Wilhelmsen AS(WWAS)社が FEFC から撤退した。本件は、運賃やその他の運航に係る慣行に関し、同盟が EU 法制に適合することを確保するに当たっての重要なステップとなる。

公海での自動車輸送は、2,3 のメジャーな海上運送事業者による極めて集中したセ

クターであり、更に、4 大自動車海上運送事業者（日本郵船、商船三井、川崎汽船、WW AS 社）は全て FEFC のメンバーである。これらの 4 社は、欧州・極東間の自動車輸送の価格固定を行なっている。欧州委員会は、自動車輸送は、EU の海運同盟の一括適用免除によりカバーされないとの見解をとり、FEFC の自動車輸送分野での価格固定に関し調査を開始した。これを考慮し、FEFC は、欧州委員会に対し、不定期船に係る規定を直ちに全て削除し廃止する旨通知した。欧州委員会は、この分野における過去の行動に関し調査を続ける。

**(制度) 不公正価格慣行への救済措置**

- 1986 年 12 月 22 日採択閣僚理事会規則((EEC)No.4058/86)、1987 年 7 月 1 日実施。

**(内容)**

第三国の不公正価格慣行による特定航路の運賃秩序破壊に対する救済義務。

**(制度) 第三国の制限措置に対する共同抵抗**

- 1986 年 12 月 22 日採択閣僚理事会規則((EEC)No.4059/86)、1987 年 7 月 1 日実施。

**(内容)**

第三国により自由な輸送が制限された場合の加盟国の共同抵抗措置を規定。

**(制度) 加盟国間定期旅客フェリー事業における船員雇用条件**

- 提案：1998 年 4 月 29 日採択閣僚理事会指令案 (COM(1998)251 final)
- 再検討提案：2000 年 7 月 13 日採択欧州議会・閣僚理事会指定案(COM(2000)437 final)

**(内容)**

旅客フェリー事業における社会的ダンピングを防止するため、加盟国間旅客フェリー船に第三国船員を配置する場合に、当該フェリー船の登録国(EU 国籍船の場合)又は当該フェリー発着国(第三国籍船の場合)の船員と同じ雇用条件で雇うことを義務付ける。

**(関連)**

1999 年 3 月 12 日欧州議会は第一読を了し、修正案をまとめた。

1999 年 12 月 9 日及び 10 日に開催された運輸相理事会では、指令案に係る経済的インパクトに関する報告を欧州委員会がプレゼンテーションし、この報告を考慮し作業を再開することとなった。

**(制度) 海運統計の調和**

- 1995 年 12 月 8 日採択閣僚理事会指令(95/64/EC)。1997 年 1 月 1 日までに加盟国は実施。
- 改正：2000 年 4 月 28 日採択欧州委員会決定(2000/363/EC)

**(内容)**

船舶による旅客・貨物輸送の統計報告に係る加盟国の義務を規定。

### (関連)

2001年2月20日欧州委員会は、報告書を取りまとめた(COM(2001)93 final)。

欧州委員会が2001年5月22日に採択した決定(2001/423/EC)は、海上輸送関連統計に関するECによる公表についてのルールを定めたもの。

### (制度) 近距離海上輸送(short sea shipping)

- 1995年7月5日採択欧州委員会コミュニケーション(COM(95)317 final)
- 1999年6月採択欧州委員会コミュニケーション(COM(1999)317 final)

### (内容)

COM(95)317 finalでは、近距離海上輸送推進のため、近距離海上輸送の発展可能性の考察に加え、加盟国、関係企業等が取るべき施策を推奨。近距離海上輸送(short sea shipping)とは、沿岸輸送を道路、鉄道を含めた door to door 輸送に高めていくという政策。

### (関連)

1996年3月11日、閣僚理事会は、COM(95)317 final により提示されたアクション・プログラムを承認する決定を採択(1996年4月2日付 OJ C99)。

閣僚理事会が1997年6月18日に、近距離海上輸送の推進に関し2年毎に報告するよう欧州委員会に求める決定をしたことから、欧州委員会は、COM(1999)317 final を取りまとめた。

1999年12月9日及び10日に開催された運輸相理事会では近距離海上輸送を促進するため決議案を採択した(2000年2月14日及び15日の外相理事会で正式採択)。

1999年12月より欧州委員会では、ボトルネック(貨物がバルク主体、一貫輸送に際しての大量の書類作成や各種行政手続、港湾サービスの非効率性など)の見極め調査に着手。

### 短距離海運の促進計画及び新しい複合一貫輸送ユニットロード(ILU)の標準化指令案

### (内容)

2003年4月10日、欧州委員会が短距離海運の促進計画及び新しい複合一貫輸送ユニットロード(ILU)の標準化指令案を採択した。資料の概要は次のとおり。

欧州委員会は、短距離海運の促進計画及び複合貨物輸送を促進させる ILU の標準化指令案を採択した。デ・パラシオ委員は、「短距離海運は健全な成長率をもつ運輸のサクセス・ストーリーであることが判明した。我々はこの傾向が続くことを確保しなければならない。本日公表した計画は、他の運輸モードのより効率的・経済的な利用を通じて、道路渋滞の真の代案を提供することを支援するものである。」旨強調した。

短距離海運の促進計画は、欧州における短距離海運の役割を高めるため、次の14の計画に焦点を当てている。

1. 港湾の報告様式に係る欧州議会・閣僚理事会指令(2002/6/EC: IMO-FAL 指令)の実施
2. マルコ・ポーロ計画の実施

3. ILU の標準化・調和(ILU 標準化指令案の提案)
4. 海上高速路
5. 短距離海運の環境性能の改善(船舶用燃料の硫黄分に係る指令(1999/32/EC)改正案)
6. 短距離海運に係る税関手続の指針
7. 短距離海運の成功に障害となっている事項の特定・除去
8. NCTS の導入等
9. 研究・技術開発
10. シングル・ウィンドウ化
11. 各国の短距離海運担当者の連携等
12. 各国の短距離海運促進センターの十分な機能の確保等
13. 短距離海運のイメージの改善・促進
14. 統計情報の収集

- (制度) IMO-FAL 様式
- 2002 年 2 月 18 日採択欧州議会・閣僚理事会指令(2002/6/EC)

(7. 港湾整備・運送で記述のため省略)

- (制度) 対外関係(廃案)
- 提案:1997 年 3 月 14 日提案閣僚理事会決定案(COM(1996)707 final)

(内容)

海運に関する共同体の対外関係について必要最小限の調整が図られるよう確保しようとするもの。共同体内における、加盟国と第三国との間の関係及び国際機関での活動に関する協議手続並びに海運に関する合意の承認手続を規定する。

(関連)

2001 年 12 月 21 日採択 COM(2001)763 final/2 により提案は取り下げ。

**(制度) ICAO 及び IMO への欧州共同体の加盟**

(「3. 航空」で記述のため省略)

**アテネ議定書**

(内容)

2003 年 6 月 24 日、欧州委員会が 2002 年 11 月 1 日に IMO において採択されたアテネ議定書を受け入れる旨提案した。資料の概要は次のとおり。

<閣僚理事会決定案>

1. 欧州共同体によるアテネ議定書の批准

アテネ議定書の一部(判決の承認及び執行等)については、欧州共同体に排他的権限があり、EU 加盟国が(当該部分を含んだ)アテネ議定書を批准する前に、(当該部分

について)欧州共同体が批准する必要があることから、アテネ議定書第 19 条の規定に基づき、欧州共同体が同議定書の締約国となることを提案するもの。なお、署名の際には、欧州共同体は、同決定案附属書第 2 に基づく宣言(欧州共同体の権限の範囲に係る宣言:判決の承認及び執行、司法当局に係る事項)を併せて行うこととされている。

(注:なお、本件に関し、EU 法令の改正は必要とされていない。)

## 2. EU 加盟国による措置

EU 加盟国は、可能な限り早期にアテネ議定書の締約国となるための必要な措置を取らなければならない、いずれの場合でも、この手続を 2005 年 12 月 31 日までに終了させなければならないこととされている。

< 欧州委員会公表資料 >

2004 年までに、欧州委員会は、海難事故に起因する旅客の死傷による損害責任に関するアテネ議定書の規定を実施するための規則案を提案する予定である。

### 国際油濁補償基金の追加基金創設に係る議定書

2003 年 9 月 9 日、欧州委員会が EU 加盟国に対し国際油濁補償基金の追加基金創設に係る議定書(2003 年 5 月 16 日に IMO 外交会議で採択されたもの。)への署名等を求める閣僚理事会決定案

[http://europa.eu.int/eur-lex/en/com/pdf/2003/com2003\\_0534en01.pdf](http://europa.eu.int/eur-lex/en/com/pdf/2003/com2003_0534en01.pdf)にて入手可能である。COM(2003) 534 final)を採択した旨公表した。同決定案では、EU 加盟国は可能な限り早期に、遅くとも 2003 年末までに、同議定書への署名等のため必要な措置を取らなければならない旨規定されている。

### (制度) EU 中国海運協定

#### ■ 2002 年 12 月 6 日締結

(内容)

2002 年 12 月 6 日に欧州委員会と中国との間で締結された海運協定の概要は次のとおり。

#### 第 1 条 (目的)

本協定は、当事国の海運運営者のために、欧州共同体・中国間の海上貨物輸送及び第 3 国・欧州共同体又は中国間の海上貨物輸送の状況の向上を図ることを目的とする。

#### 第 2 条 (適用範囲)

1. 本協定は、中国・EU 加盟国間及び EU 加盟国間の国際海上貨物運送等に適用する。中国内及び 1 カ国の EU 加盟国内での国内運送(例外規定あり。)には適用されない。
2. 本協定は、当該協定の適用範囲外の中国・EU 加盟国間の二国間海事協定の適用に影響を与えるものではない。
3. 本協定は、当事国間や当事国・第 3 国間の貨物・旅客を運送している第 3 国の船舶の権利に影響を与えるものではない。

第 3 条 (定義): 略

#### 第4条（サービスの提供）

1. 当事国は、他の当事国の船舶に対し、港へのアクセス、インフラの使用、港の補助的サービス、料金等に関する内国民待遇を付与し続けなければならない。
2. 当事国は、非差別的・商業ベースでの国際海事市場への非制限的なアクセスに係る原則を効果的に適用する義務を負う。
3. 1.及び2.の適用に関し、当事国は、
  - (a) 第3国と今後締結する協定にカーゴ・シェアリングに係る規定を設けないこと、既存の二国間協定にそうした規定が存在する場合には合理的な期間内に当該規定を終了させること。
  - (b) 間接的な制限や差別的効果を構成するおそれのある一方的措置を廃止すること
  - (c) 国際海事運送のサービス提供に差別的な効果を与えるおそれのある措置の実施を控えること
- 4.（略）

#### 第5条（商業的存在）

国際海上貨物運送サービス活動の観点から、各当事国は、他の当事国の船会社が法令に基づき、経済活動に従事する支社等を設置することを許可しなければならない。当該活動には次の事項が含まれる。（次の事項に限定するものではない。）

1. 貨物の注文・場所の予約
2. 積荷請求書の発行等
3. 契約・料金表に基づく料金の徴収・送金
4. サービス契約の交渉・締結
5. 鉄道運送や他の関連補助サービス等の契約締結
6. 料金の見積等
7. 関連する市場活動に従事
8. 経済活動に必要な設備の所有
9. 営業情報の提供
10. 船会社の現地代理店との共同事業の設立

#### 第6条（透明性）：略

#### 第7条（国内規則）：略

#### 第8条（キーとなる職員）

ある当事国が他の当時国内に設立した海外支社等は、国籍に関わらず、その国の法に基づき、キーとなる職員を雇用できなければならない。各当事国は、外国人従業員の就労許可、ビザ取得を容易にしなければならない。

#### 第9条（支払い及び資本移動）：略

#### 第10条（海事面での協力）

海事産業の発展を促進するため、次の事項について協力する。（次の事項のみに限定するものではない。）

1. 国際的な海事機関の枠組における活動に係る意見交換
2. 海上運送行政に係る法制度の計画
3. 港、船舶の効果的な活用による国際海上貿易のための効果的な運送サービスの促

## 進

4. 安全の確保及び汚染の防止
5. 海事教育、訓練等の促進
6. 職員の科学的情報・技術の交換
7. 海賊行為・テロ行為との戦う努力の向上

第 11 条 (協議及び紛争解決): 略

第 12 条 (修正): 略

第 13 条 (領域内での適用): 略

第 14 条 (正文): 略

第 15 条 (期間及び施行時期)

本協定は 5 年間締結される。失効する 6 ヶ月前までに書面で破棄する旨の通知がない限り、自動的に 1 年毎更新される。

### (締結までの経緯)

EU と中国は、北京において 2001 年 12 月 10 日から 12 日まで交渉を行い、EU 中国海運協定に合意。欧州レベルでの初めての海運協定である。交渉は、前回交渉(2001 年 9 月 13 日及び 14 日、ブリュッセル)に続く第二ラウンドであった。EU 側は、欧州委員会 Karamitsos 局長、中国側は SuXingang 通信省次官がヘッドを務めた。合意案については、今後、それぞれの当局の承認を求める必要がある。

協定が対象とするのは、中国と EU 間の海上貨物輸送とともに、EU と中国から第三国への海上貨物輸送の提供である。

協定が取り扱っているのは、以下の側面である。

- 自由かつ無差別なアクセス：海上輸送サービス市場、貨物及び三国間貿易、港湾並びに補助サービス
- 商業海上輸送：海運会社の商業拠点、ロジスティックス・サービス、主要人員の雇用、支払い及び資本の移動並びにドア・ツー・ドア・サービスのすべての側面
- 海上安全と保安：海上安全における継続的な協力、海上汚染の防止並びに海賊行為及びテロリズムと戦うための手段

### (制度) EC 船籍の導入

- 1989 年 5 月提案 EC 規則案(COM(89)266final) 。1996 年 3 月取り下げ。

#### (内容)

EC 共通の EUROS(EC 船籍)を導入し、加盟国間の調和を図る。

### (関連)

1996 年 3 月 13 日、フラッキング・アウト防止策を含む新海運戦略ペーパーを提案。

### (制度) 欧州共同体内での船舶登録の移動

- 1991 年 3 月 4 日採択閣僚理事会規則((EEC)No. 613/91)

■ **全面改正提案：2003年8月5日付欧州議会・閣僚理事会規則案(COM(2003)478 final)**

**(内容)**

船舶登録の移動の円滑化。

**(関連)**

2003年8月5日、欧州委員会が共同体内の船籍変更を容易化する提案を行った。公表資料の概要は次のとおり。

本日、欧州委員会は、EU加盟国籍船の移動に係る既存のルールを見直し、強化する提案を行った。提案された措置により、EU加盟国間の船籍変更がより容易となる。今次提案の目的は、高いレベルの安全性と環境保護を確保しつつ欧州海運業の競争的な地位等を向上させるという欧州の運輸政策(運輸政策に係るホワイトペーパー)の目的に寄与することである。

今次提案された規則案は、共同体内の船籍変更に係る閣僚理事会規則((EEC)No613/91)を置き換えるものであり、従来では500総トン以上の貨物船とされていた規則の対象範囲を旅客船まで拡大することやEU加盟国海事当局間における登録情報の通知に係る規定を設けることとしている。

**海上安全**

**(制度) 海上安全・汚染防止委員会(COSS)**

- **提案：2000年9月15日採択欧州議会・閣僚理事会規則案及び指令案(COM(2000)489 final)**
- **再検討提案：2001年12月27日採択欧州議会・閣僚理事会規則案及び指令案(COM(2001)788 final)**

**(内容)**

3規則(613/91、2978/94、3051/95)及び9指令(93/75/EEC、94/57/EC、94/58/EC、95/21/EC、96/98/EC、97/70/EC、98/18/EC、98/41/EC、1999/35/EC)について、一括改正を行うもの。これら規則等に規定されている各委員会(Committee:国際条約の変更や議定書を考慮して、定期的に改正を行う際に委員会手続きによることとされている)を、統一的な海上安全委員会(Committee on safe sea)により置き換えるとともに、順次行われる国際ルールの改正に対応したEU法令の更新を容易化・単純化する。

**(関連)**

欧州議会は、2001年2月13日に第一読を終えた。COM(2001)788 finalでは、欧州議会の第一読意見を踏まえ、委員会名を the Committee of Safe Seas and the Prevention of Pollution from Ships に改め(後半部分追加)るとともに、COSSと名付けた。また、新指令の制定に伴い改正すべき指令に指令2000/59/EC及び指令2001/25/ECを追加し、指令94/58/ECを削除した。

2002年3月26日の運輸相理事会結論文書では、「閣僚理事会は、二つの提案について政治的合意に至った。これらは、海上安全に関する委員会手続きを簡素化し、及び国際ルールの修正の共同体ルールへの取り込みを迅速化するもの。共通の立場は、次回会合

において採択され、欧州議会の第二読へと送付される予定」とされた。

**(制度)「エリカ1」パッケージ**

ポート・ステート・コントロール実施に関する指令(95/21/EC)の改正(2003年7月22日までに加盟国は施行)(2001年12月19日採択欧州議会・閣僚理事会指令2001/106/EC)

= 検査 =

- ターゲット・ファクターが50超の船舶であって、パリ MOU 地域の港湾で検査を実施してから1か月経過しているときは、検査を実施。

= 拡大検査(expanded inspection) (注:拡大検査の実施数は、現在の700隻から4,000隻超に増加見込み) =

- 船齢10年超のガス・化学タンカー、船齢12年超のバルク・キャリアー、3,000gtかつ船齢15年超のオイル・タンカー又は船齢15年超の旅客船で、前回の拡大検査から12か月経過しているときは、拡大検査の対象。
- これらの船舶の船主又は船長は、寄港の3日前又は出港前に、当局に対し所要の情報を通報しなければならない。
- 加盟国は、これらの船舶であって、ターゲット・ファクターが7以上のものについては、前回の拡大検査から12か月を経過した後に初めて寄港する場所において、拡大検査を実施(ロッテルダム港について実施時期の特例有り)。
- 拡大検査の項目を規定。

= 入港拒否 =

- ガス・化学タンカー、バルク・キャリアー、オイル・タンカー又は旅客船で、「パリ MOU のブラック・リスト中の国を旗国」とし、かつ「過去24か月にパリ MOU 締約国で2回超拘留」されたもの、又は、「パリ MOU のブラック・リストで“最も高い危険”又は“高い危険”とされた国を旗国」とし、かつ「過去36か月にパリ MOU 締約国で1回超拘留」されたもの、については、加盟国は入港を拒否。

= VDR システム =

- 2002年から2007年までのタイムテーブルに従って、共同体港湾に寄港する全ての船舶には VDR システムの装備を義務化。違反している場合には、港湾において拘留の対象

船舶検査体制の整備に関する指令(94/57/EC)の改正(2003年7月22日までに加盟国は施行)(2001年12月19日採択欧州議会・閣僚理事会指令2001/105/EC)

- 船級協会の認可及び取消しは、欧州委員会により決定する。手続きには加盟国も関与。
- 認可を受けた船級協会の定期検査は、欧州委員会が加盟国とともに実施。
- 欧州委員会による制裁措置として、1年間の業務停止を導入し、改善がなされない場合には認可を取消。
- 認可の要件に、安全及び汚染防止に係るパフォーマンスを追加。
- 船級協会の経済的責任に関し、故意の行為又は不作為若しくは重大な怠慢の場合

には無限責任、怠慢又は無謀な行為若しくは不作為による人的傷害又は死亡に対しては、400 万ユーロ以上の上限を加盟国が決定可、怠慢又は無謀な行為若しくは不作為による物損に対しては、200 万ユーロ以上の上限を加盟国が決定可。欧州委員会は、経済的影響に関する報告書を 3 年以内に提出するとともに、必要な提案を行う。

- 船級協会が満たすべき質的基準を強化（船舶が船級協会を変更する場合には履歴ファイルを引き継ぐ等）
- 独立性に関する規定の導入（船級協会は、船主又は造船所にコントロールされてはならない等）

シングル・ハル・タンカーの排除に関する規則（2002 年 2 月 18 日採択欧州議会・閣僚理事会規則(EC)No 417/2002）

- IMO での合意を反映したタイムテーブル（カテゴリーI は 2007 までに、カテゴリーII は 2015 年までに、カテゴリーIII も 2015 年まで）に沿って、シングル・ハル・タンカーを排除する。

<4 月 23 日～27 日の IMO の MEPC(Maritime Environment Protection Committee)での合意>

|        |   | USA OPA 90 | 旧 IMO (マルポール) | 欧州委員会提案 | MEPC46 新 IMO (マルポール)        |
|--------|---|------------|---------------|---------|-----------------------------|
| カテゴリー1 | 20,000トン dwt 以上の原油タンカー及び 30,000 トン dwt 以上の石油製品運搬船であって、分離バラスト・タンク (SBT)を有しないもの (プレ・マルポール・オイル・タンカー) | 2010       | 2007/2012     | 2005    | 2005 (ただし CAS の場合には 2007 年) |
| カテゴリー2 | 20,000トン dwt 以上の原油タンカー及び 30,000 トン dwt 以上の石油製品運搬船であって、分離バラスト・タンク (SBT)を有するもの                      | 2010/2015  | 2026          | 2010    | 2010 (ただし CAS の場合には 2015)   |
| カテゴリー3 | 5,000～20,000トン dwt の原油タンカー及び 5,000～30,000 トン dwt の石油製品運搬船   | 2015       | 期限無し          | 2015    | 2015                        |

注1 . CAS = Condition Assessment Scheme. 新しく採択された厳しい検査のスキーム。

注2 . 旗国は、カテゴリー2 及び3のタンカーのうち、船体が二重側壁であるもの又は二重底であるものにつき、2015 年以降であっても船齢 25 年又は 2017 年まで運航を認めることができる。しかし、寄港国には入港拒否する権利が認められ、EU15 カ国、サイプラス及びマル

たは、2015年以降、シングル・ハル・タンカーの入港を拒否するとしている。

#### (関連)

2003年7月25日、欧州委員会が海上安全対策のエリカ・パッケージ1が施行される旨等を公表した。資料の概要は次のとおり。

エリカ・パッケージ1が7月22日に遂に施行された。デ・パラシオ委員は、欧州委員会の当初提案通りにより早期にこれらの措置が施行されていれば、プレステージ号事故は避けることができたかもしれない旨、これらの規則はフルに採択され実施されなければならない旨等を述べた。

欧州委員会は、EU海上安全法令を国内法に採用したことを通知していないとして、10のEU加盟国に対し法的手続を進めることを決定した。船舶検査体制等の基準に係る閣僚理事会指令(94/57/EC)を改正する欧州議会・閣僚理事会指令(2001/105/EC)及びPSC指令(95/21/EC)を改正する欧州議会・閣僚理事会指令(2001/106/EC)は、7月22日までに国内法に採用されなければならないが、デンマーク、フランス、ドイツ、スペイン、英国のみが両指令の国内法への採用を行っているだけである。

また、欧州委員会は、PSC指令に基づき、2003年7月22日以降に拘留された場合、EUの港へのアクセスを禁止する可能性がある船舶のリスト(112船舶)を公表した。

#### (制度)「エリカ2」パッケージ

##### ■ 提案:2000年12月6日採択欧州委員会コミュニケーション(COM(2000)802 final)

#### 欧州海事安全庁設置に係る欧州議会・閣僚理事会規則(No.1406/2002)

#### (内容)

2002年8月5日、EU官報に欧州海事安全庁設置に係る欧州議会・閣僚理事会規則(No.1406/2002)が掲載された。規則の概要は次のとおり。

##### 1. 目的及び業務

- (1) 共同体域内の海上安全及び船舶による汚染の防止に係る高い、統一した、効果的なレベルを確保することを目的として、欧州海事安全庁を設置する。(第1条関係)
- (2) 欧州海事安全庁の主な業務は、次のとおり。(第2条関係)
  - 海上安全及び船舶による汚染の防止に係る共同体法令の改定の準備作業における欧州委員会への支援
  - 海上安全及び船舶による汚染の防止に係る共同体法令の効果的な実施における欧州委員会への支援、特に、ポートステートコントロールの監視、技術的な支援、海上安全及び船舶による汚染の防止に係る共同体法令に係る業務の支援
  - 旗国責任に係る訓練活動の組織化、共同体法令の実施に関する技術的な支援の提供に関し、加盟国とともに作業
  - 事故調査手法等に関し、加盟国、欧州委員会間の協力を促進
  - 欧州委員会、加盟国に対し、海上安全及び船舶による汚染に係る具体的、信頼できる情報及びデータの提供
- (3) 欧州海事安全庁は、加盟国の調査を行うことができる。(第3条関係)
- (4) 欧州海事安全庁の情報の取扱いについては、EU関連法令が適用される。(第4条)

関係)

## 2.内部組織と機能

- (1) 欧州海事安全庁は、欧州共同体の組織であり、法人格を有し、長官により代表され、また、欧州委員会の依頼により、加盟国の合意の上で、航海、海上交通の監視に関する業務を実行するため、地方支分センターの設置につき決定できる。(第 5 条関係)
- (2) 欧州海事安全庁の職員は、EU 職員に係る関連法令が適用される。(第 6 条関係)
- (3) 欧州共同体の特権及び免除に関する議定書は、欧州海事安全庁及び職員に適用される。(第 7 条関係)
- (4) 使用言語決定に係る EU 規則は欧州海事安全庁に適用される。(第 9 条関係)
- (5) 運営委員会を設置する。運営委員会の主な権限は、次のとおり。(第 10 条関係)
  - 長官の任命
  - 年次報告書の採択、欧州委員会等への配布(毎年 4 月 30 日が期限)
  - 作業計画の採択、欧州委員会等への配布(毎年 10 月 31 日が期限)
  - 予算の採択
  - 長官の意思決定手続の策定
  - 加盟国への調査に係る政策の決定
  - 欧州海事安全庁の予算に係る義務の遂行
  - 手続規則の策定
- (6) 運営委員会は、各加盟国からの代表者と欧州委員会からの 4 人の代表者、欧州委員会が推薦した 4 人の専門家(投票権なし)で構成される。委員の任期は 5 年、再選は 1 度のみ可能。(第 11 条関係)
- (7) 運営委員会は、議長、副議長を選出する。議長、副議長の任期は 3 年、再選は一度のみ可能。(第 12 条関係)
- (8) 運営委員会は通常年に 2 度開催され、議長、欧州委員会又は 3 分の 1 以上の加盟国の要求で追加して開催される。長官は運営委員会の審議に参加する。(第 13 条関係)
- (9) 投票権を持つ委員の 3 分の 2 の評決で運営委員会は意思決定を行う。(第 14 条関係)
- (10) 長官は、欧州海事安全庁を管理する。主な義務・権限は、次のとおり。(第 15 条関係)
  - 作業計画を運営委員会に提出
  - 加盟国への調査の決定
  - 欧州海事安全庁を監視する効果的なシステムの組織化
  - 欧州海事安全庁の歳入及び歳出の概算の作成
- (11) 長官は、投票権を持つ運営委員会の委員の 5 分の 4 以上の評決で任命される。長官の任期は 5 年、再選は一度のみ可能。欧州委員会は候補者を提案できる。(第 16 条関係)
- (12) 欧州共同体と協定を締結し、海上安全及び船舶による汚染の防止に係る共同体

法令を採択・適用している第 3 国の参加について、欧州海事安全庁はオープンである。(第 17 条関係)

### 3.財政条項

- (1) 遅くとも毎年 4 月 30 日までに、運営委員会は、作業計画案とともに予算案を採択し、欧州委員会及び参加している第 3 国宛送付しなければならない。欧州連合一般予算採択後に、運営委員会は予算及び作業計画を採択し、速やかに欧州委員会等へ送付しなければならない。(第 18 条関係)
- (2) 遅くとも毎年 3 月 31 日までに、長官は、前年の歳入及び歳出の詳細を欧州委員会等に提出しなければならない。(第 19 条関係)

### 4.最終規定

- (1) 欧州海事安全庁発足後 5 年以内に、運営委員会は外部評価を行う。(第 22 条関係)
- (2) 欧州海事安全庁は、施行後 12 ヶ月以内に活動しなければならない。(第 23 条関係)
- (3) 本規則は、EU 官報に掲載されてから 20 日後に施行される。(第 24 条関係)

#### (関連)

2003 年 8 月 27 日、欧州委員会が欧州海事安全庁長官の募集手続を開始した旨公表した。資料の概要は次のとおり。

欧州委員会は、欧州海事安全庁長官の募集手続を開始した。欧州海事安全庁は、エリカ号事件の結果、海上安全のレベルを向上に必要な技術的・科学的情報を欧州委員会、加盟国に提供すること等のために創設された機関であり、欧州理事会が設置場所を決定するまでは、ブラッセルの欧州委員会の建物内に暫定的に置かれる。欧州海事安全庁は、2002 年第 4 四半期には活動を開始することが期待されている。志願者は 2002 年 9 月 30 日までに申請しなければならない。

2003 年 1 月 29 日、欧州委員会が欧州海事安全庁長官に Willem de Ruiter 氏が任命された旨公表した。同氏は、1999 年より欧州委員会運輸・エネルギー総局 G/2 課(海上安全担当)の課長を務めている。

#### **海上交通の監視、情報システムの創設に係る欧州議会・閣僚理事会指令 (2002/59/EC)**

#### (内容)

2002 年 8 月 5 日、EU 官報に海上交通の監視、情報システムの創設に係る欧州議会・閣僚理事会指令(2002/59/EC)が公布された。同指令の概要は次の通り。

#### 1. 目的及び適用範囲

- (1) 海上交通の安全性・効率性の向上、事故発生時等の当局の対応(調査・救助活動を含む。)の向上、船舶による汚染の更なる保護等への寄与を図る観点から海上交通

の監視、情報システムを構築することを目的とする。(第 1 条関係)

- (2) 300 総トン以上の船舶に適用する。ただし、軍艦、公共サービスのための政府所有船舶、45m 以下の漁船、5000 トン以下のバンカー等には適用しない。(第 2 条関係)

## 2. 報告及び監視

- (1) 加盟国の港行きの船舶の船主は、24 時間(航海時間が 24 時間未満の場合にあっては前寄航地の出発時間)前までに第 1 附属書の情報を港長に通知しなければならない。(第 4 条関係)
- (2) 加盟国の港に寄港する船舶は、第 2 附属書の実施計画に従い、IMO が作成した性能規格に適合する自動船舶識別システム (AIS) を備えなければならない。(第 6 条関係)
- (3) 加盟国は、船舶交通サービス(VTS)適用可能エリアに入った船舶が VTS 規則に参加し従うこと等を確保するため、必要な、かつ、適切な措置を講じなければならない。(第 8 条関係)
- (4) 加盟国は、加盟国の港に寄港する船舶が第 2 附属書に規定された規則に従い航海データ記録装置 (VDR) を備えること確保するため、監視し、必要な、かつ、適切な措置を講じなければならない。(第 10 条関係)
- (5) 加盟国は、海上事故の調査を実施する際は、事故調査に係る IMO コードの規定に従わなければならない。(第 11 条関係)

## 3. 危険物又は汚染物を輸送する船舶の通知

- (1) 第 1 附属書に記載された情報に係る宣誓が荷主から船主にされない限り、危険物又は汚染物を積載してはならない。(第 12 条関係)
- (2) 危険物又は汚染物を輸送し加盟国の港を出港する船主は、当局に第 1 附属書に示された情報を通知しなければならない。(第 13 条関係)
- (3) 加盟国は、第 1 附属書に示された情報を管理する国内のシステムの相互運用性を確保するよう協力しなければならない。(第 14 条関係)

## 4. 危険な船舶の監視及び事故時の介入

- (1) 危険な船舶の情報を入手した当局は、当該船舶の航海予定ルートに位置する当局にその旨を伝達しなければならない。(第 16 条関係)
- (2) 加盟国は、船長が事故等を当局に直ちに報告することを確保するため、監視し、適切な措置を講じなければならない。(第 17 条関係)
- (3) 極めて悪天候のときであって、当局が汚染の恐れがある又は人命の安全が脅かされるとみなした場合、港に入港又は出航することを禁止することを含め適切な措置をとること等ができる。(第 18 条関係)
- (4) 事故発生時、加盟国は、国際法に合致した、安全確保及び環境保護に必要な適切な措置を講じなければならない。(第 19 条関係)
- (5) 加盟国は、関係者と協議の上、IMO のガイドラインを考慮し、遭難した船舶を

管轄水域に収容する計画を作成しなければならない。(第 20 条関係)

#### 5. 付随する政策

- (1) 加盟国は、当局を指定し通知しなければならない。(第 22 条関係)
- (2) 加盟国は、国内法に従い、情報の機密性を確保する必要な措置を講じなければならない。(第 24 条関係)
- (3) 加盟国はテレマチックシステムの機能をチェックするために必要な定期検査等の措置を実施しなければならない。(第 25 条関係)

#### 6. 最終規定

- (1) 加盟国は、2004 年 2 月 5 日までに本指令に適合するよう国内法を改正しなければならない。(第 29 条関係)
- (2) 本指令は、EU 官報掲載日に施行される。(第 31 条関係)

#### (関連)

2004 年 2 月 26 日、欧州委員会は EU 海上安全指令の国内法への採用を怠ったとして 12 の EU 加盟国に対し書簡を送付した旨公表した。資料の概要は次のとおり。

欧州委員会は、海上交通の監視、情報システムの創設に係る欧州議会・閣僚理事会指令(2002/59/EC)の国内法への採用を怠ったとして、デンマーク、ドイツ、スペインを除く 12 の EU 加盟国に対して書簡を送付した。国内法への採用について、同指令では、2004 年 2 月 5 日までに行わなければならない旨規定されている。

2 ヶ月以内に当該 EU 加盟国において当該指令実施に係る必要な措置が採択されない場合には、欧州委員会は理由を付した意見を送付(当該手続は欧州司法裁判所に提訴する前に取られる手続。)することを決定する予定である。

#### (エリカ2パッケージ審議経緯)

2000 年 12 月 6 日欧州委員会は、海上安全対策に関する第二次パッケージ(「エリカ2」パッケージ)を採択した(COM(2000)802 final)。「海上交通の監視・取締り・情報システムの創設に関する指令案」、「欧州海域でのオイルによる汚染に関する補償基金の創設に関する規則案」及び「欧州海事安全庁の創設に関する規則案」からなる。提案内容及び審議経過は次のとおり。

#### 海上交通の監視・取締り・情報システムの構築に関する指令案(海上交通の取り締まり強化)

|                                 |  |
|---------------------------------|--|
| 欧州委員会提案<br>(COM(2000)802 final) | <ul style="list-style-type: none"><li>● 第一次パッケージで規定される取り締まりからサブスタンダード船が逃れられないようにするため、欧州共同体沿岸を航行する船舶に対する監視・取り締まりに関するルールを強化する。</li><li>● 指令案では、共同体の港湾に寄港しない船舶も対象とする通報システムを創設する。共同体海域を航行する船舶は、自動識別装置(automatic identification</li></ul> |
|---------------------------------|--|

|   |   |
|---|---|
|   | <p>systems)及びブラック・ボックスの装備を要求される。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 指令案では、悪天候の状況(extreme weather conditions)においては、出航が許可されないこととなる。また、遭難した船舶の非難用の港湾を設けることを加盟国の義務とする。</li> </ul>   |
| <p>2001年6月14日欧州議会(第一読)(欧州議会プレス・リリース及びヨーロッパ紙より)</p>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 避難場所を、停泊できる沿岸の安全な場所(当局が指定)にまで拡大。更に、受入が円滑になるよう、遭難船を受け入れる加盟国又は港湾は、費用や潜在的負担に対し速やかに補填を受けることができることとされた。加盟国は、逃避港のインフラ(主としてタグ・ポート)を十分に整備すべきこととされた。</li> <li>● 領海外においても、全てのEU旗国船舶又は共同体港湾へ寄港する船舶は、船舶交通システム(天候情報、交通ルートその他のサービスを提供)に参加しなければならないこととした。</li> <li>● 悪天候時の出港に対し、欧州一律で禁止することについては、決定は各地域の当局及び船長が行うべきものであるとし、反対した(悪天候時には、当局が船長に対し報告しなければならず、自動的に出港を差し止めるべきではない)。</li> <li>● EUはIMOに対し、少なくともフィンランド湾、そして他のバルト海について、IMOで認められる強制的報告システムの一部とするよう要求すべきであるとした。フィンランド湾及びバルト海にとって、適切な氷の分類体系(ice classification system)が安全のために重要であるとした。</li> <li>● 航海データ記録装置(VDR又はブラック・ボックス)の搭載に関しては、最も危険な船舶について搭載を遅らせることは受け入れられないとした(報告書の作成者(ラポルツール)は、2002年よりも前に建造された船舶はブラック・ボックスを装備しなくてもよいとする修正意見を提示したが、欧州議会はこれを否決)。</li> </ul> |
| <p>2001年6月27日・28日運輸相理事会(結論文書、2001年6月29日付ヨーロッパ紙)</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 閣僚理事会は、欧州議会第一読での意見(2001年6月14日)の検証は終わっていないが、共通の方向性(common orientation、欧州議会との予備的交渉の基礎となるべきもの)に関し合意した。</li> <li>● テキストでは、たとえ国際合意が無くとも、欧州法令は</li> </ul>  |

|   |   |
|---|---|
|   | <p>2007年又は2008年から欧州海域において、ブラック・ボックスを義務化すると規定した(ヨーロッパ紙)。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 悪天候時の出港停止に関しては、いくつかの加盟国(特に、英国、オランダ及びデンマーク)は、事故時のにおいて国が不相応な責任を負わされることを恐れた。テキストでは、以下の2つの可能性を規定している。フランスの外交官は、意志決定のチェーンと国の責任が確認されたと指摘した(ヨーロッパ紙)。</li> <li>● 船舶が人命を危険に晒し、又は汚染の危険があるときには、港湾当局は出港禁止を含む適当な措置を取ることができる。</li> <li>● 船舶が危険を及ぼしうるときは、国は出港すべきでないことを勧告することができる。一方、勧告にも関わらず船舶が悪天候時の出港を選択したなら、船長は自己の責任においてそうすることができる。</li> <li>● 監視の対象となる地理的ゾーンは、12マイルよりも拡大し、救助ゾーン及び排他的経済ゾーンまで拡大する(ヨーロッパ紙)。</li> </ul> <p>(参考)IMOでのブラック・ボックスに関する交渉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 12月の会合で結論が採択されていたところ、今次閣僚理事会は、既存貨物船舶へのVDR(Voyage Data Recorder)の装備義務づけに関するIMOでの交渉における、EU加盟国及び欧州委員会の共通のアプローチについて合意した。</li> <li>● 全ての旅客船及び2002年7月1日以降に建造された貨物船舶に関しては、IMOにおいてすでに合意済み。現在、既存貨物船舶に対する同様の義務づけがIMOにおいて議論されている。</li> <li>● 共通のアプローチでは、2007年1月1日より20,000トン超の船舶、2008年1月1日より3,000～20,000トンの船舶について、ブラック・ボックスを義務化するとされた。3,000トン未満の船舶については義務化しない(ヨーロッパ紙)。</li> </ul> |
| 2001年10月12日欧州委員会採択再検討提案(COM(2001)592 final) |   |
| 2002年4月10日欧州議会(第二読)                         |   |

欧州海域でのオイルによる汚染に関する補償基金の創設に関する規則案(沿岸汚染被

害に対する補償の改善)

|  |   |
|--|---|
| <p>欧州委員会提案<br/>(COM(2000)802 final)</p>                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 欧州汚染被害補償基金(COPE Fund)を創設し、既存の 200 百万ユーロの補償上限を超過した場合に、犠牲者に対し 10 億ユーロまでの追加的補償を提供する。この基金により、欧州海域での油濁による犠牲者への満額補償が迅速化される。基金は、石油を輸入する欧州の会社の拠出による。</li> <li>● また、海上石油輸送に関係する者の怠慢な行為に対し、加盟国は財政的ペナルティーを課すことを規定する。</li> </ul>   |
| <p>2001 年 6 月 14 日欧州議会<br/>(第一読)(欧州議会プレス・リリース及びヨーロッパ紙より)</p>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 2001 年バンカー条約及び 1996 年危険・有害物質条約は未批准で実施されていないものの、バンカー・オイル及び危険・有害物質も対象に含めるべきとした(ラポルツール及び欧州委員会は反対)。</li> <li>● COPE 基金が、6 か月以内に暫定的な支払を行うよう求めた。</li> <li>● 船主を含む全ての関係者が欧州油濁基金に貢献すべきとした(欧州委員会は反対)。</li> </ul>  |
| <p>2001 年 6 月 27 日・28 日運輸相理事会(結論文書、2001 年 6 月 29 日付ヨーロッパ紙)</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 欧州委員会より提案されている EU の補完的な補償基金の創設に関し、閣僚理事会は、適切かつ、可能な限り世界的な枠組みが必要であるという点で合意した。</li> <li>● 最善の方法は IMO で国際的な解決を見出すことであるとの認識のもと、補完的な補償基金に関する IMO での交渉における、EU 加盟国及び欧州委員会の共通アプローチについて合意した。</li> <li>● この国際基金は、オプション的なものであるが、EU 加盟国は参加を約束する。共通アプローチでは、基金の額は明記されていないが、殆どの EU 加盟国は、欧州委員会の 10 億ユーロに対し、6 億ユーロを要求した。デ・パラシオ副委員長は、欧州の基金ではなくて国際基金を創設するためには、十分な補償額、早急な創設(2003 年まで)、全 EU 加盟国の参加の三条件が必要であるとした(ヨーロッパ紙)。</li> </ul> |

欧州海事安全庁の創設に関する規則案

|   |  |
|---|--|
| <p>欧州委員会提案<br/>(COM(2000)802 final)</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 欧州海事安全庁は、スタッフ数が 50 人までであり、適用及び監視について欧州委員会及び加盟国を支援し、及び海上安全対策の有効性を評価する。</li> <li>● 海事安全庁の任務には、情報の収集、海上安全に関するデータ・ベースの運用、船級協会の評価と監査、</li> </ul> |
|---|--|

|   |  |
|---|--|
|   | <p>PSC 実施の状況を確認するための加盟国への検査官の派遣が含まれる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 各国の検査官を支援することもできる。特に、厳しい取り締まりの対象とすべき危険な船舶の特定に関し、支援を行う。</li> </ul> <p>(注：デ・パラシオ委員によるプレス・レクチャーにおいては、同委員は、海事安全庁は加盟国の当局に置き換わるものではなく、加盟国と協力関係にある組織(加盟国での対策実施レベルの調和促進、共同事故調査等)である点が強調された。また、本部の設置場所に関しては、未定であるとした。)</p> |
| 2001年6月14日欧州議会(第一読)(欧州議会プレス・リリース及びヨーロッパ紙より) | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 名称を欧州海事安全・汚染防止庁にすべきとした。</li> <li>● 欧州委員会からの独立性を高めた。</li> </ul>  |
| 2001年12月6日・7日運輸相理事会                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 規則案につき政治的合意。法的・言語的チェックの上、共通の立場として欧州議会へ送付される。</li> </ul>   |
| 欧州委員会再検討提案(2001年12月13日採択COM(2001)676 final) | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 機構の任務である汚染防止を明らかにするためタイトルを変更する等、欧州議会第一読の結果を踏まえた修正を行った。</li> </ul>   |
| 2002年3月7日閣僚理事会(雇用・社会相理)                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 「共通の立場」を採択した。</li> </ul>  |

### プレスステージ号の事故を受けた EU の主な対応

#### (内容)

事故発生以来、欧州委員会は、(1)シングルハル・オイル・タンカーのフェーズ・アウト時期の前倒し等を図る提案、(2)船舶による海洋汚染の責任者への刑罰を導入する提案、(3)船員の訓練及び技能を改善する提案を行った。(詳細については、以下の「事故からの経緯等」参照。)(1),(3)については、既に成立済みである。(船員の訓練及び技能を改善する欧州委員会提案については、「8.船員」にて記載のため省略。)

シングルハル・タンカーのフェーズ・アウト時期の前倒し等を図る欧州議会・閣僚理事会規則 ((EC)No 1726/2003)

#### (内容)

2003年10月1日付 EU 官報に、シングルハル・タンカーのフェーズ・アウト時期の前倒し等を図る欧州議会・閣僚理事会規則 ((EC)No 1726/2003) が掲載された。当該規則は、EU 官報公布後 20 日目に施行される。概要は次のとおり。

1. フェーズ・アウト時期の前倒し措置
  - (1) カテゴリー1 のオイル・タンカー

2003年：1980年以前に引き渡された船舶

2004年：1981年に引き渡された船舶

2005年：1982年以降に引き渡された船舶

(2) カテゴリー2及びカテゴリー3のオイル・タンカー

2003年：1975年以前に引き渡された船舶

2004年：1976年に引き渡された船舶

2005年：1977年に引き渡された船舶

2006年：1978,1979年に引き渡された船舶

2007年：1980,1981年に引き渡された船舶

2008年：1982年に引き渡された船舶

2009年：1983年に引き渡された船舶

2010年：1984年以降に引き渡された船舶

ただし、ダブルボトム又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年又は船齢25年に達する時期のどちらか早い時期まで運航可能。

(注)

カテゴリー1：原油タンカー等は20,000DWT以上、精製油タンカーは30,000DWT以上であって、分離されたバラスト・タンク(SBT/PL)を有していない、いわゆる pre-MARPOL シングルハル・オイル・タンカー。一般的に、1982年までに建造されている。

カテゴリー2：原油タンカー等は20,000DWT以上、精製油タンカーは30,000DWT以上であって、SBT/PLを有している、Marpol シングルハル・タンカー。一般的に、1982年から1996年までに建造されている。

カテゴリー3：カテゴリー1,2より小型で、5000DWT以上の現存シングルハル・オイル・タンカー

2. 重質油輸送の禁止

EUの港、ターミナル、錨地を発着する重質油は、船籍にかかわらず、ダブルハル・オイル・タンカーで輸送されなければならない。ただし、600-5000総トンのオイル・タンカーについては、2008年までの船舶引渡しまで運航可能。また、2005年10月21日までは、氷強化用の船舶が必要な氷の状況で、オイル・タンカーの中央タンクでのみ重質油を輸送するときは、氷時強化用のシングルハル・オイル・タンカーによる重質輸送を行うことができる。

(注)

重質油：15℃で密度が900kg/m<sup>3</sup>を超える原油、15℃で密度が900kg/m<sup>3</sup>を超えるか又は50℃で動粘度が180mm<sup>2</sup>/sを超える燃料油、アスファルト、タール、エマルジョン。

3. コンディション・アセスメント・スキーム(CAS)の適用

カテゴリー2及びカテゴリー3の船舶に対し、2005年以降、船齢15年超の船舶に適用する。

## (事故からの経緯等)

2002 年

- 11 月 13 日 事故発生
- 11 月 19 日 重油流出
- ( 11 月 26 日 西仏合意 )
- 12 月 3 日 欧州委員会がコミュニケーション採択(参考 1)
- 12 月 5-6 日 運輸相理事会(参考 2)
- 12 月 9 日 環境相理事会(参考 3)
- 12 月 12-13 日 欧州理事会(参考 4)
- 12 月 16-19 日 農業・漁業相理事会
- 12 月 19 日 漁業関係者への補償に係る欧州委員会提案 (最大 3000 万ユーロまでの措置を可能とするもの)
- 12 月 20 日 シングルハルタンカーの規制に係る欧州委員会提案 (参考 5)

2003 年

- 1 月 13 日 船員の訓練及び技能を改善する欧州委員会提案(参考 6)
- 1 月 29 日 欧州海事安全庁長官任命(Willem de Ruyter 氏)、デ・パラシオ委員レターに係る公表
- 1 月 31 日 避難水域に係る EU 加盟国間会合
- 2 月 17 日 欧州船主協会主催イベントにおけるデ・パラシオ委員発言(参考 7)
- 3 月 4 日 オニール IMO 事務局長 - デ・パラシオ委員会談(参考 8)
- 3 月 5 日 プレステージ号事件後に取りられた措置に係る報告書及び船舶による海洋汚染の責任者への刑罰を導入する欧州委員会提案(参考 9)
- 3 月 19-20 日 欧州議会運輸委員会主催の海上安全に係る公聴会
- 3 月 21 日 欧州理事会(参考 10)
- 3 月 27-28 日 運輸相理事会(参考 11)
- 4 月 10 日 IMO へ提案
- 4 月 30 日 欧州議会運輸担当委員会において意見案採択(参考 11 と同じ内容)

## (参考 1)

### 欧州委員会コミュニケーション概要(12 月 3 日採択)

#### 第 1 エリカ・パッケージ 1 及び 2 の速やかな適用

- (1) エリカ・パッケージの速やかな適用を図る観点から欧州委員会が行う措置
  - 欧州海事安全庁の速やかな設置
  - 船級協会の能力の監視
  - 船舶交通監視のための欧州域内データ交換ネットワークの創設
  - ポート・ステート・コントロール(PSC)に係る EC 指令 ( 95/21/EC ) に基づくサブ・スタンダード船リストの公表(附則 2)
  - 遭難船舶収容計画の準備の促進

(2) EU 加盟国への要求

- 十分な数の PSC 検査官の採用
- EU 域内港等における十分な検査比率達成のための必要な措置
- 油濁事故発生時の補完的基金設置に係る議定書の速やかな批准及び補償範囲の 10 億ユーロ確保

第 2 追加的措置

欧州委員会は、2003 年 6 月までに事故発生リスクと事故による損害リスクの双方を最小化するために現行の法制度や政策ツール(特に、環境、健康、研究等に係るもの)を改正するかどうかの評価を行う。

欧州委員会は、エリカ・パッケージで既に行われている措置を補完する次の措置を EU 加盟国が支援することを提案する。

(1) 重油輸送に係る特定措置

欧州委員会は、EU 港を発着するシングルハル・タンカーで重油を輸送することを禁止する規則を提案する予定である。

(2) 責任及び補償

- 国際体制の修正

EU 加盟国は、船主に事故原因の責任がある場合に、財政上の責任を制限するため船主の権利を制限することを目的とする提案及び他のキー・プレイヤー(特に運航事業者等)が事実上の免責となっていることを取り除くことを目的とする提案を支持するべきである。

- その他の汚染物質

EU 加盟国は、バンカー議定書及び HNS 議定書を批准するための措置を直ちに行うべきである。また、欧州委員会は、欧州共同体の代表として国際油濁補償基金改正議定書の交渉を行うための閣僚理事会による速やかに権限授与が重要であることを強調する。

(3) 刑罰

欧州委員会は、重大な過失により汚染事故を引き起こした者に対する刑罰を導入する共同体法令が直ちに採択されるべきであると考えている。また、欧州委員会は、船舶からの不法投棄に係る指令の提案を持ち出す予定である。

(4) EU 域外で発行された船員の証明に関する共同体域内の認証体系の導入

欧州委員会は、第 3 国で発行された証明書の既存の承認手続を強化すること等を目的とし、STCW 条約の最低要件に係る EC 指令(2001/25/EC)の規定の改正提案を行う予定である。

(5) 水先人からの報告

水先人からの船舶の不具合等に係る報告(95/21/EC 指令に基づくもの)メカニズムを強化することにより水先人の役割を高めるべきである。また、欧州委員会は、パリ MOU の水先人からの報告に係る関連規定の見直しを提案する。

(6) EU 沿岸水域の保護

欧州委員会は、海洋環境に脅威となる船舶から、EU 沿岸水域(領海、排他的経済

水域を含む。)を保護するための措置を行うための EU 加盟国による調整された行動(分析等)を求める。

### 第3 国際的なレベルでの行動

- 危険な船舶の主要海路からの除外

欧州委員会は、強制的な航路等を設置するため、将来 IMO において EU 加盟国が取る措置を支援する。

- 旗国の監査手続

欧州委員会は、2002 年 1 月に東京で開催された大臣会合における旗国の監査手続を創設する提案を支持する。

欧州委員会は、EU 加盟国に対し、IMO において次の事項を行うために作業することを促す。

- (1) 旗国が従うべき実施コード設定を合意すること
- (2) 監査手続を進めるため、ボランティアな国によるパイロット計画を開始すること
- (3) 拘束力を有する IMO のツールとして、手続創設を確保すること

### 第4 業界とのパートナーシップ

欧州委員会は、石油製品の海上輸送に係る共同体レベルでの管理コードを締結する観点から、石油会社との交渉を開始する。この合意には、次に掲げる業界からのコミットメントが含まれる。なお、そうした合意が得られない場合には、欧州委員会は、シングルハル・オイルタンカーの早期排除に係る当初のタイムテーブルに沿うための新たな措置を提案する可能性を留保する。

- 23 年超えのシングルハル・タンカーをチャーターしないこと
- シングルハル・オイルタンカーで重油を輸送しないこと
- サブ・スタンダード船に係る情報交換
- タンカーのチャーターとパイプライン展開間でよりバランスが取れた取組みを行うための分析について、欧州委員会と共同作業を行うこと

附則 1 エリカ・パッケージ 1 及び 2

附則 2 改正 95/21/EC 指令が施行されていた場合に禁止されることになる船舶リスト

附則 3 加盟国での PSC の実施状況

### (参考 2)

#### 12 月 5,6 日運輸相理事会結論文書概要

閣僚理事会は、スペイン北西沖で発生したプレステージ号の重大事故について、極めて遺憾に思う。人命がなくならなかったことは喜ばしいことであるが、閣僚理事会は、海洋環境に与える損害等について深く懸念している。閣僚理事会は、欧州委員会コミュニケーションを歓迎するとともに、欧州委員会に対し、事故の調査を支援する

よう要請する。

閣僚理事会は、事故のリスクを低減させること等のため、海上安全政策の向上を図るコミットメントを繰り返す。

エリカ号事件以来の EC や IMO での努力の認識等を行いつつ、

閣僚理事会は、

1. 欧州委員会に対し、シングルハルトンカーのフェーズアウト時期の前倒し等に係る提案を早急に行うことを要請する。本提案は、2003 年 7 月までに採択されなければならない。
2. 重油をダブルハルトンカーのみで輸送するようにすることについて合意する。このため、EU 加盟国は、行政取決めを通じ、加盟国の港等に重油を輸送するシングルハルトンカーを受け入れないようにしなければならない。さらに、閣僚理事会は、EU 加盟国と協力して、EU 加盟候補国等の当該取決めへの参加確保に係る必要な措置を取ろうとしている欧州委員会の意向に注意を払う。
3. EU 加盟国が輸送方法等につき関係業界と合意することを促す。また、欧州委員会がモデルとなる合意文書を作成することを要請する。
4. EU 加盟国及び欧州委員会が MALPOL 条約改正を行う努力をすることを要請する。
5. ポート・ステート・コントロール (PSC) の実施義務を喚起する。
6. 欧州委員会に対し、PSC 指令等の改正提案を可能な限り早急に行うことを要請する。
7. 2002 年 12 月に開催された第 1 回欧州海事安全庁運営委員会に注意を払い、また、早急に作業計画が採択されることを期待する。
8. EU 加盟国に対し、2003 年 7 月 1 日までに遭難船舶の収容計画を創設することを促す。
9. 海上交通管理のメカニズム強化をすることについて合意する。
10. Sensitive な海域 (SSA) に共通の利害関係を有する EU 加盟国に対し、特に Sensitive な海域 (PSSA) として IMO により保護される海域に係る提案の調整等を行うことを促す。
11. EU 加盟国に対し、海洋法に準拠した、200 カイリ域内の危険物積載船舶の交通を規制する措置を採択することを要請する。また、欧州委員会に対し、EU 加盟国の排他的経済水域内等で重油を輸送する船齢 15 年超のシングルハルトンカーを制限する措置について審査するよう要請する。
12. 補完的な基金創設を EU 加盟国が支援することについて再確認する。
13. EU 加盟国に対し、オイル回収船等の必要な作業能力を確保することを促す。
- 13a. 刑罰導入に係る提案を行うこととしている欧州委員会の意向を歓迎する。
14. EU 加盟国に対し、バンカー議定書等を早急に批准することを奨励する。
15. 作業環境、船員教育の改善努力を支援する。
16. EU 加盟国、欧州委員会に対し、IMO での船舶要件の進展を早急に進めることを呼びかける。
17. 海洋・海上運送に係る現行の国際法の再精査の必要性を強調する。

18. 旗国コードや compulsory な監査スキームに係る IMO における作業の支援を表明する。
19. 近隣諸国支援のための技術的協力計画の可能性を調査する欧州委員会の努力を支援する。

(参考 3)

12 月 9 日環境相理事会結論文書概要

閣僚理事会は、

1. 近年欧州沿岸で発生した危険物海上運送時の極めて深刻な事件に大きな懸念を表明する。また、事故による深刻な経済的、社会的、環境面の損害を遺憾に思う。
2. 近年取られた措置にもかかわらず、ある種の海上運送が依然として海上・海洋環境にとって重大なリスクを持っていること、結果として、リスクを減らし、事故時の損害を最小化する追加的措置の採択が不可欠であることを認識する。
3. 高いレベルの環境保護を達成することが EU の目的であること等を喚起する。
4. 欧州委員会に対し、関係 EU 加盟国と協力して、EU 加盟国による支援の調整を助ける専門家チームの創設すること、事故による長期間の損害を審査すること、オイル流出による更なる損害を防ぐためにどのような措置をとることができるのか評価することを要求する。
5. EU 加盟国に対し、オイル回収船等の必要な作業能力を確保することを促す。
6. 2002 年 12 月 3 日に採択された欧州委員会コミュニケーションを歓迎する。
7. EU 共通政策(特に海上運送)に環境面の考慮を組み込むことの重要性を強調する。この観点から、海上安全政策の予防的な一面を強調する。また、予防原則を海上運用に適宜適用する必要性を喚起する。
8. 2002 年 12 月 6 日の運輸相理事会の結論を再確認し、海上安全政策の向上等を図るコミットメントを支援する。また、特に、シングルハルトンカーのフェーズアウト時期の前倒し、シングルハルトンカーによる重油輸送の禁止、遭難船舶の収容場所の早期確定に係る行動を歓迎する。
9. 欧州委員会が、EU 災害基金(2002 年 11 月 11 日創設)による可能性を審査することを要求する。
10. 運輸相理事会で表明されたように、今後のオイル流出をカバーする補完的な補償基金創設を支援する EU 加盟国のコミットメントを歓迎し、当該基金が環境面の損害等についてもカバーすることが必要であることを強調する。また、当該基金によって全ての環境面の損害・生態系の損失が十分にカバーされない場合には、他の措置が必要となることを合意し、欧州委員会に対し、2003 年 7 月末までに提案することを要求する。
11. ロシア等を含む近隣諸国同様に、EU 加盟候補国が、特にシングルハルトンカーによる重油輸送を禁止することへの参加を通じ、自然環境保護のための努力に参加する重要性を強調する。
12. 海洋エリア・沿岸地域の適当な保護を保証することや、IMO 等の枠組における

- 当該地域指定プロセスの促進を提唱する必要性を強調する。また、欧州委員会に対し、保護する措置について、可能性のある代替措置を評価することを求める。
13. 海洋環境保護に係る国際協定間の既存の協力を強化・向上することに合意する。
  14. 海上安全、タンカーによる汚染の防止を強化することを目的とする IMO における環境に係る活動を活性化することが必要であると考えられる。
  15. 欧州委員会、EU 加盟国に対し、国内、EU 域内、国際レベルでの環境法制の実施・強化に関し更なる措置を見出すよう促す。
  16. 汚染に係る経験を交換する欧州のネットワーク構築に合意する。
  17. 閣僚理事会の権限の範囲内でプレステージ船のような事故を防止するあらゆる措置を取ることをコミットする。

#### (参考 4)

##### 12 月 12,13 日欧州理事会結論文書概要

32. 欧州理事会は、スペイン沖で発生したプレステージ号の深刻な事故に関し、遺憾の意と重大な懸念を表明する。海洋、社会 経済環境に及ぼした損害及び何千人もの人々の生計に与えた脅威は耐えられるものではない。EU は、EU 加盟国等と一致し、汚染地域の回復作業を行っている EU 加盟国、機構、市民団体の努力を支援し、認識している旨表明する。
33. 欧州理事会は、エリカ措置に係る 2000 年 12 月のニーズ欧州理事会の結論(注：エリカパッケージを早急に採択すること等を求めるもの。)を喚起し、欧州共同体や IMO が、エリカ号事件以来、海上安全や汚染保護を高めるため努力してきたことを認める。EU は、同様の災害が繰り返さないようにするためのあらゆる措置を取ることを固く決意し、閣僚理事会、欧州委員会の迅速な反応を歓迎する。EU は、この目的追及に係る国際的な努力(特に IMO の枠組)において、指導的な役割を果たし続けていく。12 月 6 日の運輸相理事会の結論及び 12 月 9 日の環境相理事会の結論は遅滞無く実施されなければならない。
34. 欧州理事会は、プレステージ号事件による経済、社会、環境面の結果に立ち向かうために、既存の財政的見地の枠組内で欧州委員会が行った措置や今後の措置の必要性を考察するとの意向を歓迎する。これらの措置の中で、責任及び制裁に係る問題も考察される予定である。

#### (参考 5)

##### 12 月 20 日付欧州委員会提案概要

#### 1. 欧州港を発着するシングルハル・オイル・タンカーによる重油輸送の禁止

欧州の港を発着するシングルハル・オイル・タンカーで重油(重燃料油、原油、廃棄油、アスファルト、タールが含まれる。)を輸送することを直ちに(提案している規則の施行日)禁止する。EU の港、ターミナル、錨地を発着する重油は、船籍にかかわら

ず、ダブルハル・オイル・タンカーで輸送されなければならない。

## 2. シングルハル・タンカーのフェーズアウト時期の前倒し措置

23年から28年の間に設定された船齢制限を超えた段階でフェーズアウトすることとし、それぞれの船舶の最終年限は次のとおり。

カテゴリー1：2005年(現行の2007年からの前倒し)

カテゴリー2：2010年(現行の2015年からの前倒し)

カテゴリー3：2015年

## 3. 検査に係るルールの強化

欧州の港に入港する船齢15年超の全てのシングルハル・タンカーは、状況評価スキーム(CAS)に従わなければならないこととし、具体的には次のとおり適用する。

カテゴリー1：適用せず(2005年にフェーズアウトとなるため。)

カテゴリー2：2005年(船齢15年超の船舶を対象：現行の2010年からの前倒し)

カテゴリー3：2005年(船齢15年超の船舶を対象：現行では適用していないものを適用対象とするもの)

(注)

カテゴリー1：原油タンカー等は20,000DWT以上、精製油タンカーは30,000DWT以上であって、分離されたバラスト・タンク(SBT/PL)を有していない、いわゆる pre-MARPOL シングルハル・オイル・タンカー。一般的に、1982年までに建造されている。

カテゴリー2：原油タンカー等は20,000DWT以上、精製油タンカーは30,000DWT以上であって、SBT/PLを有している、Marpol シングルハル・タンカー。一般的に、1982年から1996年までに建造されている。

カテゴリー3：カテゴリー1,2より小型で、5000DWT以上の現存シングルハル・オイル・タンカー

(参考6)

### 船員の訓練及び技能を改善する欧州委員会提案(欧州委員会公表資料概要)

欧州委員会は、EU域外で船員に発給された能力証明に係る共同体レベルでの承認システムを提案した。本提案は、最近発生した海上災害の観点から特に重要である。提案の目的は、共同体の船舶に乗船する非共同体船員が最低限の国際的要件に基づき訓練・証明されていることを確保することである。デ・パラシオ委員は、「EU船舶に乗船する船員に高い技術レベルを求めることは我々の責務である。本提案は、海上安全向上のための計画における重要な部分であり、現状を訂正する大きな効果を持つだろう。私は、全ての海洋国家に対し、船員技能の向上を続けるよう呼びかける。」旨説明した。

(欧州委員会提案の概要)

- (1) 第3国が発給した能力証明に係る共同体レベルの承認システム導入及び第3国のSTCW条約の訓練要件等の遵守を監視する手続の規定
- (2) STCW条約,SOLAS条約の関連規定と合致した、語学要件等の改訂

**(参考7)**

**欧州船主協会主催イベントにおけるデ・パラシオ委員発言  
(プレステージ号事件を受けた欧州委員会提案関係のみ抜粋。)**

プレステージ号事件及び閣僚理事会での全会一致の要求を受け、欧州委員会は、極めて速やかに反応し、提案を提出した。同提案は、高い安全基準を確保することを目的とするものである。比例の原則を考慮して作成されたことを強調したい。法制化プロセスの間に、仮に十分正当化されるのであれば、貿易に影響を与えないようにするための要素を考慮する用意がある。例えば、小型のオイル・タンカーに係る解決策を見出す用意がある。

概して、こうした事項はIMOにおいてグローバルなレベルで最も取り組まれているが、こうした特定のケースでは、EUレベルでの断固たる行動のみがIMOでの議論に影響を与えることになる。

**(参考8)**

**オニールIMO事務局長 - デ・パラシオ委員会談概要**

(共同コミュニケ部分)

- 両者は、プレステージ号事件後に達成されるべき目標に関し、積極的かつ建設的な結果を持って、会談に満足。
- 海上運送は世界的規模において規制され続けることが必要であることを強調し、また、同時に、EUの行動、役割及び責任、特に、プレステージ号事件に関連して実施される必要な行動について認識し、両者は、可能な限り早急に、IMOがさらなる汚染防止措置を促進することに一致。
- デ・パラシオ委員は、EU内における欧州委員会の役割等に関し、また、欧州議会・閣僚理事会により決定された事項を考慮し、プレステージ号事件に係るEU機関の立場が確定した後直ちに、シングルハルトンカーのフェーズアウト措置等に関連するMARPOL条約の改正等をEUからIMOに提案する旨述べた。閣僚理事会・欧州議会の双方は、3月末までにその方針を最終確定する見込みである。オニール事務局長は、この発言を歓迎するとともに、IMOに提案されるEUの提案を迅速に審議する方法を概説した。シングルハルトンカーの課題に対して地球的規模で対応する必要性について認識された。
- 両者はまた、船齢の古いシングル、ダブルハルトンカーについて構造的弱点の発見のための積極的行動の必要性について合意。
- また、新たな特別敏感海域の指定及び避難水域の特定の重要性について強調した。本年(2003年)7月に開催予定のMEPC49において、特別敏感海域追加方策に関し、

EU 加盟国による提案が歓迎され、また、支持された。

- 避難水域に関し、欧州委員会はIMO による適切なガイドライン採択の展開について歓迎するとともに、EU 全体で避難水域に関連する方策を実施する際、これらのガイドラインの重要性について強調した。
- 両者は、IMO を通じた旗国行動促進の重要性を強調した。旗国監査に向けたEU 加盟国の行動に関し、今後のIMO における会議における旗国行動が実質的に達成されることが重要であると認識された。
- 欧州委員会は、EU がIMO の作業を促進している貢献度及び両者の関係の強化策について強調。欧州委員会は、IMO におけるEU のメンバーシップの早期実現の提案について言及し、これはIMO 内におけるより建設的な役割を果たす機会であるとした。

また、欧州委員会公表資料前段では、デ・パラシオ委員が、海上安全に関する多くの改善が国際的なレベルで合意されなければならない旨、IMO が安全に係る事項について議論し可能な限り早急に行動しようとする意向を歓迎する旨等が掲載。

#### (参考9)

### **プレステージ号事件後に取られた措置に係る報告書 及び 船舶による海洋汚染の責任者への刑罰を導入する欧州委員会提案**

#### **(プレステージ号事件後に取られた措置に係る報告書概要)**

本報告書は、3月21日に開催が予定されている欧州理事会で報告される予定のもの。プレステージ号事件後の経緯やEUが取った措置に関し現状等が記載されている。海上安全に係る未決定事項の主な点は次のとおり。

- 2.2.1.1 欧州海事安全庁の早期設置  
本部の場所等：理事会担当  
同機関の所掌範囲の確定と拡充：欧州委員会担当(提案準備中)
- 2.2.1.3. 避難水域  
7月31日までに船舶収容計画及び避難水域の指定：EU加盟国担当
- 2.2.1.4. エリカ・パッケージ  
国内法への採用：EU加盟国担当
- 2.2.1.5. 海上運送に係る補助金  
EU加盟国から提出された申請の審査：欧州委員会担当
- 2.2.2.1. シングルハルトンカーフェーズアウトの前倒し措置等に係る提案  
欧州議会、閣僚理事会担当(ギリシア議長国終了時に最終合意)
- 2.2.2.2. 船員の訓練及び技能に係る提案  
欧州議会、閣僚理事会担当
- 2.2.2.3. 船舶による海洋汚染の責任者への刑罰を導入する提案  
欧州議会、閣僚理事会担当(ギリシア議長国終了時に最終合意)

- 2.2.3.1. IMO におけるメンバーシップ  
閣僚理事会担当
- 2.2.3.2. 海上安全に係る共同体法令の適用要請  
ロシア等の第 3 国との交渉継続：欧州委員会,EU 加盟国担当
- 2.2.3.3. 国連海洋法条約  
同条約改正に係る閣僚理事会からの交渉権限委譲：欧州委員会担当  
交渉権限委譲までの間の、特に仏要請に係る EU の協調行動：EU 加盟国
- 2.2.3.4. 汚染被害者への補償レベルの改善  
IMO における EU 加盟国の支援：EU 加盟国担当  
失敗した場合の欧州基金創設に係る規則採択：閣僚理事会担当
- 2.2.3.5. 民事責任  
IMO における EU 加盟国の支援：EU 加盟国担当  
失敗した場合、欧州委員会は、拡大 EU におけるメカニズムを提案

**(船舶による海洋汚染の責任者への刑罰を導入する欧州委員会提案公表資料概要)**

本日、欧州委員会は、船舶により引き起こされた汚染の責任者への刑罰を導入する指令案を採択した。当該指令案は、船舶により引き起こされた海洋汚染が刑事罰となることを確立するものであり、制裁規定は、故意又は重過失により不法な汚染を引き起こしたとされる全ての人（船長、船主、オペレーター、用船主、船級協会を含む。）に適用される。また、本指令案は、危険物質(油、化学物質を含む。)の排出に係る詳細なルールを規定しており、船籍にかかわらず、公海での汚染を禁じている。

デ・パラシオ委員は、海洋汚染は人為的な境界を認めるものではなく、また、多くの EU 加盟国が 200 マイルの排他的経済水域を有していないことから、公海を含めることが必要である旨述べた。

**(参考 10)**

**欧州理事会結論文書(3月21日)**

海上安全

56. プレステージ号事件を受け、欧州理事会は、国家、地域、人々の団結に係る表現をリニューアルする。12月の理事会において発表された措置に引き続き、欧州理事会は、次の事項を呼びかける。

- ・ エリカ・パッケージの早期の実施
- ・ 欧州委員会コミュニケーションに基づくプレステージ号事件に係る措置の理事会、欧州委員会、EU 加盟国による早期審査・実施
- ・ 3月27日の運輸相理事会において、シングルハルトンカーによる重油輸送の禁止措置及びフェーズアウト措置の前倒し措置に係る欧州委員会提案に関し、合意に達すること及び可能な限り早期に MARPOL 条約の修正により世界的なレベルで同様のスキームを創設することに関し、全ての EU 加盟国及び欧州委員会が調和された努力を行なうこと

- ・ 旗国コード及び国際条約のもとで旗国が義務を実行することを確保するための強制的なモデル監査スキームを進展させるための IMO で行なわれている作業を支援すること
- ・ 2003 年未までに船舶による海洋汚染の責任者への刑罰を導入する欧州委員会提案を採択すること
- ・ 欧州委員会に対し、汚染問題に直面している EU 加盟国を支援するための、必要な汚染防止設備(浄化船舶を含む。)の効率的な動員確保措置について検討を行なうこと
- ・ 責任条約の関連規定の修正による海上運送事業者の責任を増すこと
- ・ 汚染被害者(環境への被害も含む。)への補償に関し、EU 加盟国が 5 月の IMO 外交会議において、上限を最低 10 億ユーロまで引き上げることを目指すこと、失敗した場合には、本年未までに欧州の基金を創設し、可能な限り多くの民間基金を調達するため、同規則案の作業を追及すること
- ・ 沿岸国がよりよい防止を行なうことができるようにするため、国連海洋法条約の枠組内での可能性を調査すること、国際法に準拠した防止方策(特に特別敏感海域創設)を見出すための、IMO や近隣諸国(ロシアを含む。)と EU 間の協調を向上させること、粗い氷の条件の中でのオイル輸送の安全を確保するための近隣諸国との協調も向上させなければならない。

(参考 11)

**運輸相理事会結論文書(3 月 27,28 日)**

1.2. シングルハル・オイル・タンカーのフェーズ・アウト時期の前倒し等を図る提案

閣僚理事会は、general approach ベースでテキストに合意した。議長国は、6 月未までに共同決定手続における欧州議会第一読手続きで合意に達することを目指し、欧州議会と接触する予定である。

General approach が得られたテキストは、特に次のものを含む。

- ・ フェーズ・アウト時期を次のとおり修正。
  - 1) カテゴリー 1 のオイル・タンカー
    - 2003 年：1980 年以前に引き渡された船舶
    - 2004 年：1981 年に引き渡された船舶
    - 2005 年：1982 年以降に引き渡された船舶
  - 2) カテゴリー 2 及び カテゴリー 3 のオイル・タンカー
    - 2003 年：1975 年以前に引き渡された船舶
    - 2004 年：1976 年に引き渡された船舶
    - 2005 年：1977 年に引き渡された船舶
    - 2006 年：1978,1979 年に引き渡された船舶
    - 2007 年：1980,1981 年に引き渡された船舶
    - 2008 年：1982 年に引き渡された船舶
    - 2009 年：1983 年に引き渡された船舶

2010年：1984年以降に引き渡された船舶

- ・ OPA-90要件に適合している船舶は、船齢15年以降にCASに適合している限り、2015年又は船齢が25年に達する時期まで運航することができる。
- ・ 600総トン以上のシングルハル・オイル・タンカーによる重油輸送禁止措置に関し、600-5000総トンの小型船舶について、2008年までの猶予期間を設けることが合意された。
- ・ 重油の定義に関し、1)原油：密度が900kg/m<sup>3</sup>又はAPI25,7、2)燃料油：密度が900kg/m<sup>3</sup>又は粘度180cSt,3)アスファルト、タール、エマルジョンとする。
- ・ CASの適用範囲を船齢15年以降の全てのシングルハル・オイル・タンカーに拡大

バルト海を運航する船舶の氷に対する要件強化に関し、

- ・ 閣僚理事会及び欧州委員会は、特に冬季の海上環境の適当な保護の必要性を認識した。
- ・ 欧州委員会は、可能な限り早期に本件に係る法的提案を行うことをコミットした。
- ・ 氷時の使用強化要件がオイルタンカーの中央タンクでのみ重油輸送することとされた場合、シングルハル船舶による運航を許容するため、シングルハル・オイル・タンカーによる重油輸送禁止に関し2年間の猶予期間を設けることに合意した。

閣僚理事会は、並行して、本件に関するIMOの交渉のための共通のアプローチを採択し、IMOへの共同文書を7月のMEPC会合のために提出することに合意した。

### 1.3. 船舶による海洋汚染の責任者への刑罰を導入する提案

閣僚理事会は、デ・パラシオ委員から説明された指令案に注意を払った。

閣僚理事会は、本提案の目的を歓迎し、また、いくつかの代表団からなされたコメント(特に、刑罰に係る適切な法的根拠に係る事項)に注意を払った。閣僚理事会は、技術的に審議するため、COPERERの委員会に本提案を提示した。

### 1.4. 船員の訓練及び技能を改善する提案

閣僚理事会は、欧州委員会提案に関し、general approachに達した。

閣僚理事会及び欧州委員会は、第三国で発給された証明書の承認分野における評価作業の重要性等を意識している。

閣僚理事会は、欧州委員会及び欧州海事安全庁の現在の体制は、提案されている業務量の増加(第三国の訓練及び証明システムの評価関係)を実行するには不十分である旨の欧州委員会の意見に注意を払った。

閣僚理事会は、本指令が適用されるときに体制が不十分であることが判明した場合には、本適用の初段階における関連情報の収集にEU加盟国がより大きな役割を果たすことについて合意した。

**(制度) 危険物・汚染物輸送用船舶の最低要件**

- 1993年9月13日採択閣僚理事会指令(93/75/EEC)。1994年9月13日までに加盟国は実施。
- 改正:1996年6月19日採択欧州委員会指令(96/39/EC)。1996年8月27日実施。
- 改正:1997年6月6日採択欧州委員会指令(97/34/EC)。1997年9月30日までに加盟国は実施。
- 改正:1998年7月17日採択閣僚理事会指令(98/55/EC)。1998年12月31日までに加盟国は実施。
- 改正:1998年10月1日採択閣僚理事会指令(98/74/EC)。1999年11月2日までに加盟国は実施。

**(内容)**

危険物・汚染物輸送用船舶の最低要件と海運当局への通報義務等を規定。

**(関連)**

96/39/ECは、Marpol条約、IMDGコードの改正に伴う改正。1996年9月、INFコードの取り入れにより照射済核燃料、プルトニウム及びハイレベル放射性廃棄物についても事前通報の対象とする等を内容とする改正案(COM(96)455 final)が提案され、1998年1月に共通の立場((EC)No.2/98)を採択。1998年10月、最近の一連のMarpol条約、IBCコード、IGCコードの改正を取り入れるための技術的改正を実施(欧州委指令98/74/EC)。

**(制度) 船位通報(Eurorep)(廃案)**

- 提案:1993年12月17日提案閣僚理事会指令案(COM(1993)647 final)
- 再検討提案:1994年6月7日提案閣僚理事会指令案(COM(1994)220 final)

**(内容)**

93/75/EECとの関係で欧州船位通報制度(Eurorep:European vessel reporting system)の創設について規定。

**(関連)**

1994年4月20日欧州議会は第一読を了し、修正案をまとめた。1994年6月7日に欧州委員会が修正提案を行い、1994年11月21日閣僚理事会は政治的合意に達した。しかしながら、2001年12月21日採択COM(2001)763 final/2により、提案は取り下げられた。

**(制度) 船舶検査体制の整備**

- 1994年11月21日採択閣僚理事会指令(94/57/EC)。1995年12月31日までに加盟国は実施。
- 改正:1997年9月26日採択欧州委員会指令(97/58/EC)
- 改正:2001年12月19日採択欧州議会・閣僚理事会指令(2001/105/EC)。2003年7

## 月 22 日までに加盟国は実施。

### (内容)

海上安全共通政策(COM(93)66final) に基づきサブスタンダード船の排除等を目的として船舶検査を強化する。船級協会の認可並びに取り消し及び停止の権限は、加盟国にあることとされており、主な規定は以下のとおり(「エリカ1」パッケージによる改正前)。

- 加盟国は、自国の当局が国際条約の規定を適切に実施するようにする義務を負う。
- 加盟国は、検査、調査及び認証の業務を船級協会に実施させるときは、認可を受けた船級協会だけに実施させる義務を負う。
- 加盟国は、付属書に掲げる基準に適合する船級協会だけに認可を付与する義務を負う。
- 認可を受けた船級協会に業務を委任する場合には、当局と船級協会との間で、業務関係(working relationship)を策定しなければならない。
- 加盟国は、船級協会の認可の取り消し又は停止をすることができる。
- 加盟国は、認可を受けた船級協会を監視する義務を負う。

### (関連)

1997年9月、船舶検査執行機関の認可のガイドラインに関するIMO決議A.789(19)の取り入れを内容とする改正EC指令(97/58/EC)が採択された。

指令2001/105/EC(「エリカ1」パッケージ)による改正内容については前出のため省略。

2003年11月11日、欧州委員会は船舶検査体制等の基準に係る閣僚理事会指令(94/57/EC)を改正する欧州議会・閣僚理事会指令(2001/105/EC)の国内法への採用に係る通知がないとしてベルギー、オーストリア、ルクセンブルク、ギリシア、フィンランド、ポルトガルに対し理由を付した意見を送付する旨公表した。

### (制度) ポート・ステート・コントロール実施(国際規則の適用強化)

- 1995年6月19日採択閣僚理事会指令(95/21/EC)。1996年6月30日までに加盟国は実施。
- 改正:1998年4月27日採択閣僚理事会指令(98/25/EC)。1998年7月1日までに加盟国は実施。
- 改正:1998年6月19日採択欧州委員会指令(98/42/EC)。1998年9月30日までに加盟国は実施。
- 改正:1999年12月13日採択欧州委員会指令(1999/97/EC)。2000年12月13日までに加盟国は実施。
- 改正:2001年12月19日採択欧州議会・閣僚理事会指令(2001/106/EC)。2003年7月22日までに加盟国は実施。

### (内容)

船舶の安全、汚染防止、船上での生活・労働条件に係る国際的基準の施行(ポート・ステート・

コントロール)に関する指令である。調和のとれたポート・ステート・コントロールの導入に必要な法的枠組みを設けることにより、サブ・スタンダード船を排除し、安全性を向上することを目的とする。主な規定は以下のとおり(「エリカ1」パッケージによる改正前)。

= 検査機関 =

- 加盟国は、船舶の検査を実施する海事当局を設立し及び維持しなくてはならない。

= 検査 =

- 加盟国は、入港する船舶の少なくとも25%を検査しなければならない。
- 最優先の検査対象を規定するとともに、その他の船舶についてはターゲット・ファクターにより優先順位をつけるべき旨規定(1998/42/ECによる改正でターゲット・ファクターを導入)。
- 過去6月間に検査を受けた船舶に対しては原則として検査を実施しない。

= 拡大検査 =

- 以下の船舶について明確な理由があるときには、加盟国は拡大検査(expanded inspection)を実施しなければならない。
  - フェーズ・アウトの期日まで5年以下のオイル・タンカー(即ち、船齢20年又は25年)
  - 船齢12年超のバルク・キャリアー
  - 旅客船
  - 船齢10年超のガス・化学タンカー
  - 詳細検査のガイドラインを規定(ただし、非強制)。

### (関連)

1998年4月27日、ポート・ステート・コントロールによる検査においてISMコードに基づく認証書の不所持が発覚した場合の取扱いを明確化する等を内容とする改正指令(98/25/EC)を採択。

指令2001/106/EC(「エリカ1」パッケージ)による改正内容については前出のため省略。

2001年9月20日欧州委員会は、検査の実施率が低いとして、フランス(2000年12.2%)及びアイルランド(2000年14.6%)に意見を送付する旨発表。

2002年6月26日、欧州委員会がEC指令95/21違反でフランス、アイルランドを提訴する旨公表した。資料の概要は次のとおり。

本日、欧州委員会はEC指令95/21(ポート・ステート・コントロール実施に係る指令)に関し、フランスとアイルランドが実施を怠ったとして欧州司法裁判所に持ち込む旨決定した。本指令は共同体域内海域におけるサブスタンダード船の数を減少させることを目的とし加盟国の港に入港した船舶のうち少なくとも25%を検査する旨規定しているが、両国で実施された検査数(アイルランド:21%、フランス:9%)は、明らかに不十分なものとなっている。

2003年11月11日、欧州委員会はPSC指令(95/21/EC)を改正する欧州議会・閣僚

理事会指令(2001/106/EC)の国内法への採用に係る通知がないとしてギリシア、フィンランド、ポルトガル、イタリア、オランダに対し理由を付した意見を送付する旨公表した。

2003年11月14日、欧州委員会はPSC指令(95/21/EC)に基づきEUの港への入港を禁止された船舶のリストをEU官報に掲載した。資料の概要は次のとおり。

欧州委員会は、PSC指令(95/21/EC)指令に基づき、2003年7月22日から11月1日までの期間にEUの港への入港を禁止された船舶のリスト：計10隻をEU官報に掲載した。EU官報への掲載は初めてのことであり、掲載された10隻の船舶の内訳は、7隻がばら積み貨物船、2隻が化学品タンカー、1隻がオイル・タンカーである。

また、警告のため、欧州委員会は、仮にもう一度抑留された場合にEUの港に入港できなくなるおそれのある船舶のリストについて公表した。

**(制度) ポート・ステート・コントロール船舶検査官証モデル**

■ 1996年6月25日採択欧州委員会指令(96/40/EC)

**(内容)**

指令95/21/ECとの関連で、ポート・ステート・コントロールに係る船舶立ち入り検査を行う際に、検査官が携行しなければならない検査官身分証明書の共通モデルを規定。

**(制度) 海上安全共通政策**

■ 1993年2月24日採択欧州委員会コミュニケーション(COM(1993)66 final)

**(内容)**

船舶検査の強化、IMOの支援等の基本方針と海上安全行動計画を規定。

**(関連)**

1993年6月7日閣僚理事会は、決議を採択。

1994年3月11日欧州議会は、決議を採択。

1994年3月24日閣僚理事会は、結論を採択。

**(制度) クオリティ・ SHIPPING・ キャンペーン**

**(内容)**

クオリティ・SHIPPING・キャンペーンは、

- 船主のみならず全ての海事産業関係者が、自己の責任を自覚することが必要
  - 全ての海事産業関係者を巻き込んで、船舶安全基準の施行の徹底を図ることが必要
- という考え方に基づくものであり、既存の検査やポート・ステート・コントロールなどの法的枠組みを補完するものである。欧州委員会では、海事産業憲章及びデータ・ベース「EQUASIS」(2000年5月より稼働)を推進している。EQUASISは、フランスと欧州委員会とが共同で進めているプロジェクトで、IMO ナンバーと船名を入力すると個々の船舶の一般的データ、検査履歴等が分かるというものである。

**(制度) 油送船の測度**

- 1994年11月21日採択閣僚理事会規則((EC)No.2978/94)、1995年12月31日までに加盟国は実施。

**(内容)**

IMO 決議 A.747(18) の実施について規定。

**(関連)**

シングル・ハル・タンカーの排除に関する欧州議会・閣僚理事会規則(2002年2月18日採択(EC)No 417/2002)により、2007年7月12日をもって廃止となる。

**(制度) ISMコードの実施(Roll-on/roll-off フェリーの安全対策 等)**

- 1995年12月8日採択閣僚理事会規則((EC)No.3051/95)、1996年7月1日までに加盟国は実施。
- 改正:1998年1月23日採択欧州委員会規則((EC)No.179/98)、1998年7月1日までに加盟国は実施。
- 改正:2002年11月6日付欧州委員会規則((EC)No.1970/2002)
- 全面改正提案:2003年12月11日付欧州議会・閣僚理事会規則案(COM(2003)767 final)

**(内容)**

EU 域内の roll-on/roll-off フェリーの安全対策に関し最低要件を規定。roll-on/roll-off フェリーの安全性に関する1994年12月22日採択閣僚理事会決議(1994年12月31日付 EC 官報に掲載)を実施するもの。

**(関連)**

ISMコードの統一の実施に関するIMOガイドライン(A788(19))に基づき、1998年1月、改正規則を採択。

2003年12月17日、欧州委員会は欧州共同体域内での国際安全管理規則(ISMコード)実施に係る欧州議会・閣僚理事会規則案(COM(2003)767 final)を提案する旨公表した。資料の概要は次のとおり。なお、欧州委員会提案文書は、[http://europa.eu.int/eur-lex/en/com/pdf/2003/com2003\\_0767en01.pdf](http://europa.eu.int/eur-lex/en/com/pdf/2003/com2003_0767en01.pdf)にて入手可能である。

欧州委員会は、ISMコード証明書に係るポート・ステート・コントロールを全ての船舶をカバーするために拡大することを提案した。実際には、ISMコード証明書を有していない船舶の入港又は出港をEU加盟国は禁止することができるようになる。更に、海運会社及び船舶に対してISMの適合監査を実施する船級協会は、定められた品質基準に合致しなければならない。

欧州共同体は、閣僚理事会規則((EC)No 3051/95)に基づき、ISMコードを旅客フェリーにのみ義務付けていたが、IMOで規定されたスケジュールに基づき、他の船舶を運航する全ての会社に義務付けることが次のステップであろう旨規定されており、

今次提案は当該コミットメントを実行する形となっている。

**(制度) Roll-on/roll-off フェリー及び高速旅客船の運航条件**

- 1999年4月29日採択閣僚理事会指令(1999/35/EC)、2000年12月1日までに加盟国は実施。

**(内容)**

20マイル沖合を航行する roll-on/roll-off フェリー及び高速旅客船に対し、就航前の各種認証書の確認や検査の実施、航行データ記録装置の装備義務付け、抜き打ち検査の実施等を規定。

**(制度) 旅客船安全規則・基準**

- 1998年3月17日採択閣僚理事会指令(98/18/EC)、1998年7月1日までに加盟国は実施。

**(内容)**

EU域内の旅客船の安全規則・基準に関し最低要件を規定。

**(制度) 旅客船安全性向上パッケージ**

- 提案:2002年3月25日欧州委員会採択(COM(2002)158 final)

**(内容)**

- 旅客保護に関する本提案は、2000年の Express Samina のような事故を防止することを目的。Estonia 事故を踏まえ 1990年代の終わりに採択された一連のルールを補完する。
- 提案は、以下のとおり、二つの指令案とコミュニケーション(三部構成)。  
= 安定要件強化(法令案) =
  - EU 港湾を発着する国際航海を行うロー・ロー旅客船(フェリー)に関する安定要件を強化。国際ルールよりも厳しく、限られた北欧諸国でのみ適用されている「ストックホルム合意ルール」(デンマーク、フィンランド、ドイツ、アイルランド、オランダ、ノルウェー、スウェーデン、英国)を欧州法令に導入するもの。  
= 旅客船の安全ルールの強化と簡素化(法令案) =
  - 旅客船の安全ルールに関する既存指令(98/18)を改正し、高速船及び身体の不自由な旅客(passengers with reduced mobility)に適用する新規安全要件を規定する。
  - また、加盟国の国内を航行するロー・ロー旅客線につき、国際航行船舶用に提案された要件と同等な、特別安定要件を導入する。既存船舶にあっては、船齢30になると適用する。  
= 事故時の旅客保護改善(コミュニケーション) =
  - 欧州委員会は、旅客船で生じた損害に対する責任が如何に改善されるべきかについて、意見を提示。欧州委員会は、運送会社の強制保険を求めるとともに、旅客当たり250,000ユーロまでの厳格な責任を要求。運送会社の過失の場合には、無限責任を適用すべき。
  - 欧州委員会では、現在進行中の国際的な議論が完了したなら、今年後半に法案を提出する考え(旅客運送会社の責任に関する主な国際条約は、アテネ条約1974。アテネ条約の新議定書について議論が進行中であり、2002年終わりに採択される予定)。

**(制度) 旅客船乗客の登録**

- 1998年6月18日採択閣僚理事会指令(98/41/EC)。1999年1月1日までに加盟国は実施。

**(内容)**

事故時救助活動の円滑化を図るため、定員が20人を超え、かつ、航行距離が20マイルを超える全ての旅客船に対し、乗客総数の出航前通報及び出航後30分以内の乗客名簿の届出を義務付ける。

**(制度) TBT 規制**

- 2001年2月13日採択閣僚理事会結論

**(内容)**

加盟国に対し、早期の国際条約採択と発効を目指すよう求めるとともに、欧州委員会に対しEU法令との関係で必要な作業を早急に行うよう指示。

**(制度)船舶に係る有機スズ化合物の禁止**

- 2003年5月9日公布欧州議会・閣僚理事会規則((EC)No.782/2003)

**(内容)**

2003年5月9日付EU官報に船舶に係る有機スズ化合物を禁止する欧州議会・閣僚理事会規則((EC)No.782/2003)が掲載された。同規則は、AFS条約の内容をEU域内に適用するものであり、前文(7)において、EU加盟国は早期にAFS条約を批准すべきである旨言及されている。同規則の概要は次のとおり。

第1条(目的)

第2条(定義)

第3条(適用範囲)

1 本規則は、次に掲げる船に適用する。

(a) EU加盟国籍船

(b) EU加盟国当局の下で操業している船((a)に掲げる船を除く。)

(c) 加盟国の港や沖合いターミナルに入港する船((a)及び(b)に掲げる船を除く。)

2 本規則は、軍艦、海軍特務船、政府関係の非商業目的のみに使用される政府所有又は操業船には適用されない。

第4条(殺生物剤として機能する有機スズ化合物の適用の禁止)

2003年7月1日より、殺生物剤として機能する防汚方法中の有機スズ化合物は、適用又は再適用されてはならない。ただし、本規定は、2003年7月1日からAFS条約発効までの間(暫定期間)は、第3条第1項(a)及び(b)に掲げる船のみに適用する。

第5条(殺生物剤として機能する有機スズ化合物を帯びることの禁止)

1 2003年7月1日以降にEU加盟国において登録されたEU加盟国籍船であって2003年7月1日以降に防汚方法が適用又は変更された船は、本規則に適合しない防汚方法から浸出する有機スズ化合物に対する障壁を形成する塗膜を帯びるようにしない限り、有機スズ化合物をその船体又は外部の部位若しくは表面に帯びては

ならない。

- 2 船籍にかかわらず、2008年1月1日以降は、有機スズ化合物をその船体又は外部の部位若しくは表面に帯びないようにするか、又は、本規則に適合しない防汚方法から浸出する有機スズ化合物に対する障壁を形成する塗膜を帯びるようにしなければならない。
- 3 第1項及び第2項の規定は、固定され又は浮いているプラットフォーム、2003年7月1日以前に製造され2003年7月1日以降にドライドックに入っていないFSUs及びFPSUsには適用されない。

#### 第6条(調査及び認証)

- 1 EU加盟国籍船の調査・認証に関しては、次に掲げるとおり。
  - (a) 固定され又は浮いているプラットフォーム、FSUs及びFPSOsを除く400総トン以上の船は2003年7月1日より附則1に定める要件に基づき、調査・認証されなければならない。
  - (b) 固定され又は浮いているプラットフォーム、FSUs及びFPSOsを除く400総トン以下の船であって、長さが24m以上の船は、第4条及び第5条に適合していることを証するAFX条約宣誓書を携帯しなければならない。

必要な場合には、欧州委員会は第9条第2項の手續に従い、これらの船に対する調和された調査・認証体制を設立することができる。
  - (c) EU加盟国は本規則への適合を確保するため、(a)及び(b)によってカバーされない船舶の適当な措置を設定することができる。
- 2 認証、宣誓等に関する承認に関しては、次に掲げるとおり。
  - (a) 2003年7月1日より、EU加盟国は、AFS認証書を承認しなければならない。
  - (b) 2004年7月1日までは、EU加盟国はAFS適合宣誓書を承認しなければならない。
  - (c) 2003年7月1日より、EU加盟国はAFS宣誓書を承認しなければならない。

これらの宣誓書は適当な書類(塗装に係る領収書や契約者のインボイスなど)が添付されるか又は適当な承認がなされていなければならない。
- 3 AFS条約が2007年1月1日までに発効していない場合には、第9条第2項の手續に基づき、欧州委員会は、第3国籍船が第5条への適合を証することを可能とする適当な措置を採択しなければならない。

#### 第7条(ポートステートコントロール)

暫定期間は、EU加盟国は、400総トン以上のEU加盟国籍船に対し、95/21/EC指令に規定された管理と同等の管理を適用しなければならない。検査と違反の発見に関しては、AFS条約第11条の規定及びIMOでのガイドラインに基づく。

#### 第8条(適用)

国際的レベル、特にIMOにおける進展を考慮するため、又は、経験に基づき本規則の効果を改善するため、附則等は第9条第2項に規定された手續に基づき改正することができる。

#### 第9条(委員会)

- 1 欧州委員会は、(EC)No.2099/2002規則(COSS規則)第3条に基づき設置される委

員会によって助けられなければならない。

2 本項に引用がある場合には、1999/468/EC 決定第 8 条の規定を考慮しつつ、同決定第 5 条及び第 7 条が適用される。同決定第 5 条に規定された期間は、3 ヶ月とする。

3 委員会は、手続規則を採択しなければならない。

#### 第 10 条 (評価)

2004 年 5 月 10 日までに、欧州委員会は、欧州議会及び閣僚理事会に AFS 条約の批准状況と EU 加盟国籍以外の国籍の船であって欧州の港に入港又は出港する船に依然として使用されている殺生物剤として機能する防汚方法中の有機スズ化合物について情報を提供しなければならない。必要な場合には、欧州委員会は、EU 水域における害を与える防汚方法の化合物への EU 加盟国籍以外の国籍の船による影響を更に減少させることを確保するため、修正を提案しなければならない。

#### 第 11 条 (施行)

本規則は、EU 官報公布後に施行される。

附則 1 EU 加盟国籍船の防汚方法に係る調査と認証要件

附則 2 防汚方法に係る認証及び記録様式

附則 3 24m 以上、かつ、400 総トン未満の船に対する防汚方法の宣誓

#### (制度) レクリエーション用小型船舶の安全基準等

- 1994 年 6 月 16 日採択欧州議会・閣僚理事会指令(94/25/EC)
- 改正提案:2000 年 10 月 12 日採択欧州議会・閣僚理事会指令案(COM(2000)639 final)
- 再検討提案:2001 年 10 月 31 日採択欧州議会・閣僚理事会指令案(COM(2001)636 final)

#### (内容)

レクリエーション用小型船舶(全長 2.5m ~ 24m)に係る規格、認証手続き等を規定。

#### (関連)

COM(2000)639 final では、排出ガス及び騒音規制の導入を提案。

欧州議会は 2001 年 7 月 5 日に第一読を了した。既存船舶及び個人使用のものを対象外とする(2001 年 7 月 11 日付ヨーロッパアン・レポート紙)とともに、湖で使用される船舶に対し厳しい排出規制を課すべきとした。

閣僚理事会(環境相)は、2001 年 10 月 29 日、政治的合意に達した。再検討提案(COM(2001)636 final)では、欧州議会の修正意見の一部を受入れた。

#### (制度) 漁船安全規則・基準

- 1997 年 12 月 11 日採択閣僚理事会指令(97/70/EC)
- 改正:1999 年 3 月 18 日採択欧州委員会指令(1999/19/EC)

#### (内容)

トレモリノス条約等の先取りにより、EU 域内の艇長 24m 以上の漁船（EU 域内で操業又は水揚げするものを含む）の安全規則・基準に関し最低要件を規定。

**(制度) 船用機械に関する国際安全基準の適用**

- 1996 年 12 月 20 日採択閣僚理事会指令(96/98/EC)。1998 年 6 月 30 日までに加盟国は実施。
- 改正:1998 年 11 月 11 日採択欧州委員会指令(98/85/EC), 1999 年 4 月 30 日までに加盟国は実施。

**(内容)**

船用機械(maritime equipment)に関する国際安全基準の適用を調和する。

**(2) 基本政策・最近の動向**

海運補助制度

海運税制（船員税制含む）

フラッグイングアウトの現状及び政府・海運事業者の対応策

貨物留保政策の有無

クルーズ産業に対する政府助成（補助金、優遇税制、利子補給等）

**(制度) 海運事業者に対する国家助成ガイドライン**

- 1997 年 7 月 5 日付 EU 官報(OJ C205)
- 2004 年 1 月 17 日付 EU 官報(OJ C13)

**(内容)**

2003 年 10 月 30 日、欧州委員会は海運に係る国家助成ガイドラインを採択した旨公表した。資料の概要は次のとおり。

欧州委員会は、海上運送に係る新しい国家助成ガイドラインを採択した。本ガイドラインは、旧ガイドライン(1997 年ガイドライン)と同様のアプローチを踏襲しているものの、国家助成の効果に係るモニターが強化され、また、船員に係る税控除ルールや短距離海運に対する公的支援の手引きも定められている。

今次採択された 2003 年ガイドラインにおける新たな規定中、主なものは次のとおり。

- 船員に係る税控除の規定

国籍等に関らず、船員に係るコスト軽減は、原則として認められるものの、EU 域内航路の定期旅客船に搭乗する船員については、そうしたスキームは、EU 又は EEA 市民のみに適用されなければならない。

- よりフレキシブル、かつ効果的な税制取決めに係る船籍とのリンク原則

トン数税制のような税制取決めは引き続き船籍中立とすることができるが、EU 籍船のトン数が 60%未満の船社は、新しいコミュニケーションが施行されるときに保有している EU 籍船のトン数を維持しなければならない。ただし、EU のトン数が減少しない場合に限り、本規定の緩和が認められる。

- 短距離海運のための特定ルール

新しいサービスの立ち上げ段階の助成は認められ、最大 3 年以内でなければならな

い。

### (2003年ガイドラインの概要)

2004年1月17日付EU官報に、海運に係る国家助成ガイドラインが掲載された。概要は次のとおり。

#### 1. 序文

EC籍船の動向(世界全体のトン数における割合の若干の低下)、雇用動向(EC籍船員の減少等)、経済活動への貢献等から、海運業界に対する国家助成は依然として正当化されるものであり、旧ガイドライン(1997年ガイドライン)と同様のアプローチを踏襲する。

#### 2. 適用範囲及び目的

本ガイドラインは、海運活動に適用する。ただし、造船に対する助成はカバーしない。

助成スキームは、他のEU加盟国の経済に損失を与えたり、競争の歪みを生じさせうるものであってはならない。

国家助成は、概してEU加盟国籍船の観点から認められる(例外規定有)。船籍中立な助成措置については、欧州共同体に対する恩恵が明確に立証される特定の例外的な場合に認められる。

#### 3. 競争力向上のための財政・社会的措置

##### 3.1. 船主に対する財政的待遇

船舶の特別償却、トン数税制等について規定。

##### 3.2. 雇用関係コスト

EU加盟国籍船に乗船しているEC籍船員の所得税減税措置等について規定。

#### 4. 船員に係る軽減措置

#### 5. 投資助成

船舶買換えに係る補助金については、競争を歪める傾向があるため、構造改善の一部を構成するものでない限り、認可することは気が進まないものであった。他の投資助成については、欧州共同体の海上安全政策に合致し、特定の限定的な状況にあれば、認められうる。(例えば、より高い安全・環境基準を達成した船舶をEC籍船に導入するインセンティブを有する助成等。)

#### 6. 地域助成

#### 7. 教育訓練

多くの船員教育訓練スキームは、国家助成とはみなされないが、訓練機関に対する財政支援等は、国家助成に該当しうる。

#### 8. リストラ助成

#### 9. 公共サービス義務、契約

#### 10. 短距離海運に対する助成

助成に対する条件として、当該短距離海運がEU加盟国内の港を結ぶものであり、道路輸送の全部又は一部を海運による輸送とするものであること、助成期間は3年を超えないものであること等を規定。

#### 11. 上限

## 12. 最終規定

## 13. 適切な措置

別添：EU 加盟国籍の定義

### (1997 年ガイドラインの内容)

EU 加盟国による国家助成に関し、統一的なガイドラインを設定。

- 歴史的バックグラウンド
- 国家助成に関するアプローチの見直しの範囲及び目的
- 海運会社に対する課税
- 給料コスト
- クルーウィング・リリーフ
- 投資助成
- トレーニング
- 公共サービス責務(PSO)と契約
- 助成に対する制限

### (関連)

2000 年 7 月 12 日欧州委員会は、英国の船舶に対する総トン数税制を承認する旨発表した。概要は次のとおり。

- 欧州委員会は、英国の総トン数税制に関する提案が、海運への国家助成に関する 1997 年共同体ガイドラインが許容する財政的緩和措置に適合することを認め、これを承認する決定を下した。
- EU 内では、ドイツ、ギリシャ及びオランダにおいて、総トン数税制が施行されており、これまで、ドイツ及びオランダの制度が、承認を受けている。
- 英国の総トン数税制とは、世界市場における英国の海運をより競争力のあるものにするを目的とするものである。船社は、現在英国法人税を支払っているが、当該制度を選択することとした場合には、限定された海運事業 (qualifying shipping activities) については、その利益は、運航している各船舶の純トン数から計算され、これが当該事業からの英国及び海外での収入に対する通常の税制措置に置き換わる。当該制度では、競争の歪曲を防ぐため、及び当該制度の利益が限定された海運事業にだけ適用されることを確保するための措置が講ぜられる。
- 本制度にはまた、EC 海運の雇用とノウ・ハウを維持・再構築することを目的とする、訓練に係るインセンティブも含まれる。当該制度を選択した会社は、運航している船舶の 15 士官ポストにつき、一人の EU の候補生を訓練する最低限の義務を負う。訓練できない場合には、その代わりとして、海事訓練所 (Maritime Training Trust) へ金銭を支払うことができる。

2002 年 2 月 27 日欧州委員会は、スペインの海運に係る総トン数税制を承認することを決定した旨発表した。概要は以下のとおり。

- 欧州委員会は、スペインの海運に係る総トン数税制を承認することを決定した。

当該制度のもとでは、海運会社の税は、その損失ではなくて使用する船舶の容量（トン数）を基礎として算出される。スペインの海運会社は、更新期間 10 年の無制限な総トン数税制を選択することができようになる。これによって海運会社は、使用する船舶の容量（100 ネットン当たり）に比例した固定日率で税品を収めることが可能となり、負担が軽減される。

- この制度によってスペイン当局は、1982 年頃からのスペイン海運部門の衰退を転換させたい考え。「海運輸送に対する国家助成に関する共同体ガイドライン」(EU 官報 97/C 205) 及び欧州委員会新運輸ホワイト・ペーパーでは、総トン数税制のような対策を欧州委員会が支援することを強調した。総トン数税制は、雇用の保護、海運ノウハウ維持及び海運技術開発並びに安全性向上によって、EU での海運衰退傾向への対応に貢献する。
- 欧州委員会では既に、オランダ、ドイツ及び英国の同様の制度を承認している。これらの国では、当初の結果では、国内の海運部門に対しポジティブなインパクトがあったことが示されている。

2002 年 3 月 12 日欧州委員会は、デンマークの海運に係る総トン数税制を承認した旨を発表した。概要は以下のとおり。

- 欧州委員会は、デンマークの海運総トン数税制制度を承認する決定を行った。
- 本制度においては、海運会社の税金は、損益ではなく使用する船舶の容量（トン数）を基に算出される。
- 欧州委員会は、EU における雇用と海運活動を保護し及び安全性を改善することを目的とする海運政策に沿って、この決定を行った。海運への国家助成に関する共同体ガイドライン及び新運輸ホワイト・ペーパーにおいては、欧州委員会が総トン数税制のような海運推進政策を欧州委員会が支持することを強調している。
- これまで欧州委員会は、オランダ、ドイツ、英国、スペインの類似の制度を承認している。

2002 年 3 月 12 日欧州委員会が、旅客船へ助成するフィンランドの制度を承認した旨を発表した。概要は以下のとおり。

- 欧州委員会は 12 日、旅客船へ助成するフィンランドの制度を承認した。本制度では、フィンランドの旅客船（国際輸送、フィンランドへ定期的に入港）で働く欧州船員の海事関連労働収入に関し、源泉課税の 97%削減を認める。これまでフィンランドの国内法では、主として国際輸送を行う貨物船及び第三国間の輸送を行いノルディック港湾へ定期的には入港しない旅客船のみが、国家助成の対象とされていたが、これを改正する。欧州委員会の海運政策は、EU における海運活動と雇用の維持及び安全性改善を目的（海運への国家助成に関する共同体ガイドライン、共通運輸政策に関するホワイト・ペーパー）としており、本制度を承認した。同様の措置は、他の EU 諸国でも設けられている。

2002 年 7 月 17 日、欧州委員会が海運業者に対する加盟国政府による支援を認可したことを公表した。資料の概要は次のとおり。

#### 1. 仏海運会社 SNCM 社に対する政府支援

欧州委員会は、SNCM 社救済のための 2250 万ユーロの貸付形態の支援を認可した。この支援は仏政府に許可されたものであり、100%政府所有の CGMF を通じて行われる。SNCM 社は 1 年以内に返済しなければならず、金利は欧州委員会が公表している基準率となっている。

この貸付は、インダストリアル・プランに基づく事業再構築が行われるまで SNCM 社が自立できるようにすることを目的とするものである。

SNCM 社は、マルセイユとコルシカ間の公的海上運送サービスやフランス・イタリアからコルシカ・北アフリカ間の運送を行っている。

#### 2. シングルハルトンカーの削減を船主に対して促す伊政府支援スキーム

欧州委員会は、船齢 20 年以上のシングルハルトンカーの削減を船主に促す伊政府支援スキームについて認可した。当該スキームでは、ダブルタンカー使用促進に関する厳しい条件が規定されている。欧州委員会は、当該スキームは域内海上安全法制度の実施、義務付以前のより高いレベルへの基準達成を目的としているとして、当該スキームの目的を歓迎している。

伊国内法は、シングルハルトンカーの段階的削減を域内法制よりも厳しくしている。伊国内法では、域内規則では現在運航を制限していない 5000 総トン未満のタンカーを適用範囲に含めている。提案されたスキームに基づき、原油、化学製品等を輸送する古いタンカーを取り壊す船主は最大 400 万ユーロの助成を得ることができる。

### (3) 海運産業の経営状況

1997 年 1 月の P&O (英) とネドロイド (オランダ) との合併に始まった世界の外航海運業界再編の流れがある。1999 年 10 月 7 日には、欧州委員会は、マースク (デンマーク) によるシーランド (米国) 買収について EC 競争法上の問題 (独占) は無いとの判断から、承認する旨を発表した。