

7. 港湾整備・運送

(1) 港湾の概要

EU においては、交通インフラの整備は、加盟国、地域計画担当当局又は民間部門の責任下であり、港湾の場合もそうである。また、EU 域内の港湾は、互いに市場原理に則った競争関係にあり、EU としてはこの市場競争への介入を避け、公平な競争条件を確保することが港湾整備政策の基本としてきた。EU として港湾整備に対し、直接資金を投入することはこれまでなかった。

マーストリヒト条約に規定され、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(TEN-t)には、EU 全域の港湾整備計画が含まれており、フィジビリティ・スタディに対しては、援助を行ってきている。1997 年 12 月の欧州委員会作成の港湾に関するグリーン・ペーパーの中で、TEN-t に重要港湾等を組込むことが提案され、2003 年 10 月に提案された優先リストにおいては、[海のハイウェー]と題するプロジェクトが提案されている。

なお、2000 年の EU 主要港における貨物取扱量は、ロッテルダムの 3.2 億トン、アントワープの 1.3 億トンなどとなっている。コンテナ取扱量(2001 年)では、ロッテルダムの 610 万 TEU、ハンブルクの 469 万 TEU、アントワープの 422 万 TEU などとなっている (DG TREN figures 3.4.12 及び 3.4.13 より)。

[ベルギー国内の主要港]

(アントワープ港)

主要港貨物量

貨物取扱量で欧州第 2 位の港。取扱量のうち、53%が雑貨、47%がバルク貨物で、輸入貨物は 58%、輸出は 42%を占めている。近年は、ケミカルが輸出入の両方で増加している。海上輸送される輸入貨物には、果実、森林材、石油製品、陶土、化学肥料、鋼材、機械、繊維類、自動車、燃料用ガス、石材などがあり、輸出ではケミカルと石油化学以外に砂糖、紙・段ボール、機械、モルト、小麦、ゴム、飲料、建材、スクラップ、セメント・石炭、化学肥料、車両機器などがある。

主要港主要施設

AREAS

total area of the port complex	13,455 ha (R.B. 7,655 + L.B. 5,800)
of which	
water area of the docks	2,103 ha
Industrial sites	3,674 ha
covered warehouse space ⁽¹⁾	480 ha

LENGTHS

total quay length	129.8 km
-------------------	----------

useful berthing length	127.2 km
of which	
docks	90.2 km
Scheldt quays	5.5 km
Europe Terminal	1.2 km
North Sea Terminal	1.3 km
sloping embankments	29 km
length road system	276.5 km
length of rail system	960 km

SPECIAL WAREHOUSES

coffee silos	6,440 t
silos for plastic granulates	491,660 m ³
grain silos	288,000 t
dangerous cargo warehouses	153,300 m ²
warehouses for fertilisers, grains and minerals	199,600 m ²
cold stores	1,372,000 m ³
baled tobacco warehouses	211,000 m ²
china clay warehouses	28,000 m ²
timber sheds	51.5 ha
Tank storage	
storage and distribution firms	2,950,017 m ³
oil refineries	6,865,536 m ³
LPG storage	287,573 m ³
Container gantries	

CRANES AND DERRICKS

<i>Shore cranes</i>	Lift	
- electric cranes	2 — 5 t	41
	6 — 10 t	85

	11 — 50 t	78
	51 — 100 t	3

		207
- ship loading installations		30

		237
Floating cranes and derricks	up to 40 t	2
	of 150 t	1
	of 200 t	2
	of 800 t	1

		6

GRAIN ELEVATORS	14
------------------------	----

TUGS

dock tugs		22
river tugs (seagoing)		15

		37

LOCKS

	L	W	D
Zandvliet	500	57	17.75
Boudewijn	360.4	45	14.50
Van Cauwelaert	270	35	14.00
Royers	182.5	22	10.58
Kallo	360	50	16.00
Berendrecht	500	68	17.75

L = length between outer doors (in m)

B = width (in m)

D = max. sill depth at MHW (in m)

⁽¹⁾Storage capacities of industrial firms are not included in the port storage capacity of sheds and warehouses.

Source: Antwerp Port Authority and the companies concerned + Kattendijk

主要港運営組織

アントワープ港は、アントワープ港湾局が運営している。港湾局はスケルト川右岸の港湾運営会社と工場の事業会社が使用する埠頭とサイトを所有しており、港湾機器の一部の所有者でもある。同様に、港湾局は左岸の港を運営し、川の両岸での対応を統一している。しかしながら、左岸の土地の使用と工場開発の政策は別の公営企業体の土地利用産業振興公社 (Corporation for Land Use and Industrialisation) に委ねられている。民間企業と地方政府との協力体制は、港湾活動に關与する全ての団体との対話により促進されている。

港湾配置図



資料：アントワープ港湾局の HP より

(ジブールージュ港)

ベルギー2番目の港(欧州では第18位)であり、貨物取扱量は3550万トン(2000年)。

(2) 事業規制等港運に関する法制度

港湾運送については、EU統一の政策がなく加盟各国が監督しているところであるが、各国の港湾運送において EC 競争法(欧州共同体設立条約(ローマ条約))に反するような反競争的慣行又は制度の存在が認められる場合には、欧州委員会が欧州共同体設立条約条約第86条(1999年5月1日発効のアムステルダム条約による改正前は、第90条)に基づき、各国政府に対しその排除を命ずる場合がある。最近の例としては、1997年10月21日に欧州委員会は、特定の港湾運送事業者に臨時港湾労働者の供給を行う特権の維持を認めていたイタリア港湾関連法律の廃止及びイタリア・ジェノバ港の水先案内料に係る差別的な割引システム(イタリア国営の公共海運会社二社

に有利な内容となっている)の廃止を同条に基づき命令している。

1997年12月の欧州委員会グリーン・ペーパー以降、港湾サービスの競争確保、市場開放が議論され、2001年2月13日欧州委員会は、港湾サービスへの参入に関する指令案を採択し欧州議会及び閣僚理事会に提案したが、2003年11月20日に調停委員会の提示した調停案を欧州議会が否決し、廃案となった。(注：当地報道によれば、調停手続を経たテキストが否決されたのは2回目であるとのことであり、否決は極めて珍しい事態であると言える。)

(制度) 港湾インフラ、港湾サービス

- 1997年12月10日採択欧州委員会グリーン・ペーパー(COM(97)678 final)
- 提案：2001年2月13日採択欧州議会・閣僚理事会指令案(COM(2001)35 final)
- 再検討提案：2002年2月19日採択欧州議会・閣僚理事会指令案(COM(2002)101 final)
- 廃案：2003年11月20日欧州議会にて否決。

(内容)

グリーン・ペーパーは、港湾及び海上インフラの効率、港湾のマルチモーダル・トランス・ヨーロッパ・ネットワークへの統合及び競争法の適用に関する議論を開始するためのもの。

2001年2月13日に欧州委員会が採択した「海港サービスの質の改善に関するコミュニケーション」及び港湾サービスへの参入に関する指令案(COM(2001)35 final)の概要は以下のとおり。

- 港湾サービス(荷役、曳舟、係留、水先案内、旅客サービス等)への参入に関する指令案であり、明確なルールを規定するとともに、参入に関する手続きをオープンで透明性の高いものとするを目的とする。
- かつては、独占的なサービス提供者(多くの場合、公的所有のサービス提供者が、公的に管理されているサービス提供者)が通例であったが、競争的な市場の力が及び、公的部門は後退してきている。その結果(サービスの質の改善と価格の低下)は、概してポジティブなものであり、港湾は民間部門にとり魅力的なものになってきている。しかし、このような変化は、決して一様ではない。既存のサービス提供の自由に関するルール、設立の権利、そして競争ルールが港湾にも適用されており、港湾サービスへの参入を可能ならしめたはずであるが、現実には、この権利が十分に行使されていない。その原因は、限られた空間という港湾特有の事情であり、参入に関する公平なルールを確立し、全ての潜在的サービス提供者に対し、公平なチャンスが付与しなければならない。
- 新しい法的枠組みは、以下からなる。
= 一般的ルール =
 - 手続きに関するルールは、透明性があり、差別的でなく、客観的で、均整のとれたものでなければならない。港務局(port authority)の行う決定(専門的要件の規定、サービス提供者数の制限等)の全てが対象となる。
 - 全ての潜在的サービス提供者は、公的部門であろうと民間であろうと、公平で平

等な参入機会を有すべきであり、明確なルールと手続きがこれを確保する。

= 地域的特殊性 =

- 特に安全及び環境に関し、地域的特殊性が考慮されなければならないが、それが競争阻害の口実となってはならない。EU 港湾の強みは多様性であり、港湾、その構造、運営方法、形態（官か、民か、その融合か）を統一すべきではない。また、地域の安全や環境の特殊性へは各地域で対応すべきであるが、それは共通の枠組みの中でなされ、これによりサービス提供者の権利と彼らの競争を守る必要がある。

= サービス提供者の数 =

- 港湾の空間や容量の制約がある場合にのみ、また、技術的な海事サービス（水先案内、曳舟、係留）に関しては、海上交通安全に関する制約がある場合にのみ、港湾サービス提供者の数を制限することができる。しかし、濫用を防ぐため明確なルールが必要である。数の制限は、例外として扱われるべきである。
- 荷役の場合、一般的ルールとして、荷物のカテゴリー毎に、少なくとも2つのサービス提供者が認められるべきである（例外も認める）。

= その他 =

- サービス提供者は、自身の選択した人材を雇用することができる。
- 自己荷役（フェリー運航者による荷役など）が認められ、その他のサービス提供者と同様の扱いを受ける。
- 多くの場合、港務局は2つの機能（港湾管理を行うと同時に、サービス提供者である）を有するが、このような特権的地位を維持することはできない。民間サービス提供者との公平性を確保する必要があり、港務局がサービスを提供したいと希望する場合、他のサービス提供者を選択する（許可を与える）ことはできない。すなわち、工務局が審査員であると同時に利害関係者であってはならず、代わりに、加盟国が公平な審査員を指定する。

（審議状況等）

COM(2001)35 final に関し、欧州議会は2001年11月14日、意見を採択した（第一読）。

再検討提案(COM(2002)101 final)は、欧州議会第一読での意見のいくつかを採り入れたが、「少なくとも二つのサービス提供者の存在を要求する規定を削除すべき」、「水先サービスを指令の対象範囲から除外すべき」、「自己荷役の権利をEU加盟国旗国船舶のみに制限すべき」などの重要な変更の殆どは拒否した。

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

2002年3月26日の運輸相理事会結論文書では、「検討は初歩段階であるが、適用範囲(港湾のサイズ、官民のステータス)縦断的に融合した港湾(vertically integrated ports)、自己荷役の概念及び関連する雇用問題といった問題点が明らかになっている」とされた。

2003年9月30日、閣僚理事会及び欧州議会は、港湾サービス指令案について合意に達した。当該合意は、欧州議会の絶対多数及び閣僚理事会の特定多数決によって採択されなければならない。当該合意の主な内容は次のとおり。

- 財政関係の透明性

財政関係に関し、全ての港湾等はEU加盟国及び欧州委員会に対して情報を提出することを義務付ける旨港湾サービス指令案に規定する。

- 補償措置

EU加盟国は、新たに承認したサービス提供者が承認期間が短縮された従前のサービス提供者に補償することを要求する規定を制定しなければならない。なお、補償レベルに係る共通ルールは港湾サービス指令案には規定されない。

- 水先サービス

港湾サービス指令案の規定は、水先サービスに適用する。EU加盟国は、海上安全、公共サービス要件に係る厳しい基準を承認の際に適用することができる。

- 自己荷役

EU加盟国は、自己荷役に関し、雇用、職業資格、社会・環境面の事由に係る基準に基づく、事前の承認を要求することができる。

- 承認システム

地域・国内・国際的環境要件、港湾の政策・経済面の重要性、周辺地域、公共サービス要件、労働者の社会的保護に係るその他の要件に基づく港湾サービス事業者の事前承認を当局が要求することをEU加盟国は確保することができる。

(結果)

2003年11月20日、欧州議会本会議において否決された。争点は、自己荷役(self handling)の取扱であり、港湾労働者組合、港湾当局からの圧力の結果であろうと、欧州議会報告担当者が語った旨併せて報じられている。

(制度) 船舶上で発生する廃棄物及び残余貨物の処理

- 欧州議会・閣僚理事会指令(2000/59/EC)。2002年12月28日までに加盟国は実施。

(内容)

- Marpol 73/78 (廃棄物の投棄を制限するとともに、港湾の廃棄物等受入施設の設置を要求)の実施が懸念されていることを背景として制定された。すなわち、港湾の廃棄物等受入施設の利用を促進し、海洋環境の保護を図ることを目的とする(前文(3)、第1条)。
- 加盟国は、港湾において廃棄物等受入施設が利用できるようにしなければならない(第4条)。
- 加盟国は、廃棄物受入及び取扱いに関する計画を策定し、実施しなければならない(第5条)。
- 船舶は、出港前において廃棄物を廃棄物等受入施設に運搬しなければならない(第7条)。

- 加盟国は、廃棄物等受入施設に係る費用を船舶からの料金徴収により賄う。料金体系は、海上投棄を促すものであってはならず、以下の原則に基づくものとする（第8条）。
 - 全ての船舶から、施設使用の有無に関係無く十分に(significantly)料金徴収（注：指令策定過程において欧州議会及び閣僚理事会で意見が分かれ、調停委員会にて決着した経緯有り。結局、どの程度徴収するかは、補完性の原則に基づき加盟国に決定を委ねた）
 - 残りの部分は廃棄物の量に応じて徴収
 - 環境管理、設計、装置及び運営が廃棄物量の削減を可能としているときは、料金を割り引く

（制度） バルクキャリアの荷役時の安全性

■ 欧州議会・閣僚理事会指令(2001/96/EC)。加盟国は 2004 年 3 月 1 日から実施。

（内容）

1997 年 11 月 27 日付 IMO 議決 A.862(20)に関連し、荷役の安全性向上のため、バルク・キャリアーの要件、ターミナルの要件、船長及びターミナルの責任、バルク・キャリアーとターミナルの間の連絡等を規定している。

（制度） IMO-FAL 様式

■ 欧州議会・閣僚理事会指令(2002/6/EC)。加盟国は 2003 年 9 月 9 日までに実施。

（内容）

- 本指令の目的は、報告手続の標準化による海運推進（第1条）
- 本指令は、加盟国の港湾への出入港の際の報告手続（一般事項報告、貨物報告、船員所持品報告、船員リスト報告、乗客リスト報告）に適用（第2条）
- 加盟国は、提出された情報が署名及び技術的な要件の他、付属書 II のモデル様式（IMO 国際海上交通促進条約が規定）に合致しているときには、受け入れなければならない（第3条）
- 加盟国は、本指令に適合するために必要な法令等を 2003 年 9 月 9 日までに発効させる（第7条(1)）

本指令に係る欧州委員会担当者からの説明は次のとおり。（2003 年 4 月）

- 本指令は、EU 各国の港湾手続及び要求書類等が異なっていたため、その簡素化・画一化に向けた議論が 5 年ほど前から行われてきた。そのような議論の中で、EU としては国際的に統一された画一的な書式を採用すべきとの考え方にに基づき、FAL 条約において既に採用されているフォームを EU 各国でも用いることとし、FAL フォームを EU 指令の形で導入したものである。
- 他方、EU 指令においては、FAL フォームのうち「積荷申告書(Cargo Manifest)」及び「旅客名簿(Passenger List)」は採用していない。前者については、FAL フォームが要求している項目では EU 域内で現に統一的に要求している項目に満たないからであり、後者についても、既に EU 域内で独自の簡素化・画一化された手続

が存在しており、新たにFALフォームを導入することにより手続がかえって煩雑となることが予想されたためである。なお、「積荷申告書」及び「旅客名簿」については、FALフォームと書式は異なるものの、その要求する記載事項自体にはそれほど大きな違いはない。

- それ以外のFALフォームについてはEU指令でそのまま採用している。なお、EU指令はEU各国にFALフォームの採用を義務づけるものではなく、各国に対して、船舶側がそれらの書式に則った書類を提出する場合には当該書類を受理することを義務づけるものである。従って、船舶側と港湾当局の間で、例えば従来の慣行に基づき、FALフォームで要求している情報以外の情報を要求している場合には、そのような追加的な情報の提供を禁ずるものではない。なお、EU各国は、FALフォームに則った書類を受け入れるための国内法及び規則の整備を、本年9月9日の同指令発効までに行う必要がある。
- なお、今般のEU指令においてFALフォームのうち「積荷申告書」及び「旅客申告書」を採用しなかった点については、EUよりIMO事務局に対して相違通告を行うこととしている。また、EU域内国であってFAL条約の締約国でもある国は、今般のECのFALフォームが要求している事項と別の事項や手続を追加的に要求する場合には、個別にIMO事務局に対して相違通告を行うこととなる。

(3) 政府の基本政策・最近の動向

(制度) 港湾の保安対策向上に係る指令案

■ 提案：2004年2月10日採択欧州議会・閣僚理事会指令案(COM(2004)76 final)

(内容)

2月17日付欧州委員会公表資料の概要は次のとおり。

欧州委員会は、港湾の保安対策向上に係る指令案を提案した。本指令案は、港湾及び港湾使用者の最低限の追加負担で保安対策に係る作業のばらつき防止や包括的な保安対策の確保を行うことにより、現在審議中の船舶及び港湾施設の保安対策向上に係る規則案に基づく海上保安対策(当該規則案は、船舶及び港湾ターミナルの保安対策をカバーしている。)を補完するものである。主な提案内容は次のとおり。

- 港湾保安対策の評価の実施
- 港湾保安対策計画の策定
- 港湾保安管理者の指名
- 保安対策当局の指定
- 保安レベルの策定

(4) その他

<EU域内の港湾手続>

欧州委員会担当者からの説明は次のとおり。(2003年4月)

港湾手続について、非常に進んだ電子システムを有しているオランダは、EU全体における港湾EDIの導入に熱心であるが、EUにおいてはこれまでのところ具体的な決定はなされていない。他方、税関分野では、EU15ヶ国は、2004年までにNCTS

システムと呼ばれる電子システムを導入することに既に合意している。自分としては、書類手続が主体で電子情報が従の現行システムから、近い将来、電子情報主体のシステムに移行していくことが重要と考えているが、船舶の入出港にかかる港湾システムについて、オランダが税関手続をも包含した「PORT NET」と呼ばれる先進的な電子システムを導入していることが目立つくらいで、他の EU 各国はそこまでは達していない。

8. 船員

(1) 船員数

欧州共同体船主協会(ECSA)のホームページ (<http://www.ecsa.be/>) には、欧州経済地域(EEA)を旗国とする船舶に乗船する船員数について、以下のとおり掲載されている。

< SEAFARERS ON BOARD EEA FLAG VESSELS >

Country		1996		2001-2002	
		National	Non-National	National	Non-National
AUSTRIA	Officers				
	Ratings				
	Total	n/a	n/a	n/a	n/a
BELGIUM	Officers			n/a	n/a
	Ratings	1.146	356	n/a	n/a
	Total			324	490
DENMARK	Officers			5.611	601
	Ratings			3.905	3.516
	Total	9.050	2.700	9.516	4.117
FINLAND	Officers			2.100	
	Ratings			5.260	40
	Total	7.758	27	7.360	40
FRANCE	Officers			2.851	419
	Ratings			6.454	1.410
	Total	9.069	1.050	9.305	1.829
GERMANY	Officers			4.631	970
	Ratings			3.155	3.471
	Total	9.370	4.803	7.786	4.441
GREECE	Officers			7.423	*430
	Ratings			9.779	*6.733
	Total	22.556	8.193	17.202	7.163
IRELAND	Officers				
	Ratings				
	Total	751	329	1.029	405
ITALY	Officers				
	Ratings				

	Total	25.300	4.500	17.500	8.300
NETHERLANDS	Officers			6.642	2.338
	Ratings			2.294	5.832
	Total	7.659	3.436	8.936	8.170
NORWAY	Officers				
	Ratings				
	Total	11.100	22.100	12.500	23.500
PORTUGAL	Officers			229	507
	Ratings			342	761
	Total	850	300	571	1.268
SPAIN	Officers			2.400	
	Ratings			4.300	
	Total	6.800	10	6.700	
SWEDEN	Officers			4.350	100
	Ratings			8.700	600
	Total	9.630		13.050	700
UK	Officers			10.800	**
	Ratings			9.700	**
	Total	11.815	5.287	20.500	n/a
TOTAL		132.854	53.091	132.279	60.423

Source: National Shipowner Associations

The specification officers and ratings were only surveyed for years 2001-2002 as available, with no comparable figures for previous years. The anchor dates differ between countries.

* Greece figures census 2000.

** UK surveys are not on a comparable basis. Studies indicate for late 2000 estimated 21 600 UK National seafarers (including 1100 cadets) serving worldwide.

n/a : not available

(2) 船員教育機関、監督行政機関の組織図

船員政策については、欧州委員会運輸・エネルギー総局 G/1 課（海事局海事政策・技術担当課）が担当している。近年設置された欧州海事安全庁(EMSA)に、船員資質の向上に係る任務を担う方向で検討がなされている。

(3) 船員教育機関の概況

船員教育機関については、EU 統一の政策と呼べるものが今のところ無く、加盟各国が所掌しているところであるが、EU 海運の競争力を確保するためには、船員の質

の高度化及び若手船員の確保が必要であるとの認識のもと、欧州基金を財源とする「LEONARDO」等の教育助成プログラムにより良質な海事教育プロジェクトに対し助成を与えている。なお、「LEONARDO」等は海事教育のみを対象とするものではなく、全分野の職業教育を対象としている。

(4) 海技資格を取得するまでのキャリア（航海、機関、無線）

(5) 船員教育に関する政府の基本政策・最近の動向

（制度） 船員の訓練の最低要件を定める欧州議会・閣僚理事会指令(2001/25/EC)

- 閣僚理事会指令(94/58/EC)。1995年12月31日までに加盟国は実施。
- 改正：閣僚理事会指令(98/35/EC)。1998年5月25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(2001/25/EC)
- 改正：欧州議会・閣僚理事会指令(2003/84/EC)
- 改正：欧州議会・閣僚理事会指令(2003/103/EC)

（内容）

海上安全共通政策(COM(93)66 final)に基づき、海事資格のための最低訓練レベルを規定したもの。1998年5月、1995年採択の船員資格証明等に関するSTCWコードの導入等を目的とした改正指令(98/35/EC)を採択。2001/25/ECは、94/58/ECと98/35/ECを整理統合し分かりやすくしたもの。

2003/103/EC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ために改正したものであり、主に次の内容が含まれている。

- (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

（制度） 海事訓練及び船員のリクルートに関するコミュニケーション

- 2001年4月6日提案(COM(2001)188 final)

（内容）

- 優良船員（特に士官）の不足は全世界的な傾向であるが、EUでは特に顕著。若者は船員に対する魅力を感じず優良船員が不足。
- EU船舶のEU船員は過去大幅に減少。EU船主がコスト抑制のために非EU船員を雇用。
- EU船員の減少傾向を改善するためには、新たな法案ではなく、まずは、既存法令の適切な実施やEU船員の雇用を促進するためのEU船主の支援が必要。
- 定期旅客・フェリーに関しては、1998年提案（非EU船員に対して、EU船員同様の労働条件を適用）は議論が続いているが、並行して、ボランティア・アグリメントの実施により解決策が見つかりうる。
- 船員に対する理解（キャリア・パス、女性参加）を深めるための認識向上キャンペーンを実施すべき。
- 電子情報技術の活用等により、生活・労働条件を改善すべき。喫緊の課題は、EU

士官の賃金を上げること。

- 海事訓練の中身を充実すべき（法令、技術、海運業界、英語）。船員が将来陸上で
の職業（検査官や海運産業）に適應できるよう必要な訓練を盛り込むべき。船上
訓練も見直すとともに、各国当局も船主の負担を軽減するための解決策を探る必
要。継続訓練及び昇級コースも設置すべき。
- 海事訓練に対する支援を行うため、既存の共同体インストルメントを活用すべき。
- 研究プロジェクトへも資金提供すべき。

（関連）

欧州議会は 2002 年 1 月 17 日、訓練の改善を求める決議を採択した。

（6）海技資格の相互承認を実施する国

2001/25/EC 第 18 条(3)で規定された手続きに基づき承認されている証明書のリ
スト(2003 年 2 月現在。)では、オランダの香港・シンガポールの船長資格承認、UK の
オーストラリアの 2 級航海士承認、ポルトガルのクロアチアの船長資格承認等が掲載
されている。なお、当該リストは、次の HP にて入手可能である。

http://europa.eu.int/eur-lex/pri/en/oj/dat/2003/c_268/c_26820031107en00070023.pdf

（7）その他

（制度）EU 加盟国登録船舶の船員の労働時間体系に関する労使合意に関する指令

■ 1999 年 6 月 21 日採択閣僚理事会指令(1999/63/EC)

（内容）

1998 年 9 月 30 日に労使(FST-ECSC)は合意に至り、労使は欧州委員会に対し、本
合意内容を指令化するよう要請した。本合意は、ILO 条約 No. 180 の規定を反映した
もので、次のとおり規定している。「労働時間は、如何なる 24 時間において 14 時間
を超えてはならず、如何なる 7 日間において 72 時間を超えてはならない」又は「休
息時間は、如何なる 24 時間において 10 時間未満であってはならず、如何なる 7 日間
において 77 時間未満であってはならない」。

（制度）共同体の港に寄港した船に乗船している船員の労働時間に係る規定の執行に 関する指令

■ 1999 年 12 月 31 日採択欧州議会・閣僚理事会指令(1999/95/EC)

（内容）

船員の労働時間に関し公平な状態を確保するため、ILO 条約 No. 180 の規定を、共
同体海域を運行する第三国船舶にも適用するというもの。加盟国は、本指令を実施す
るための所要の法令を 2002 年 6 月 30 日までに発効させる必要がある。ただし、第三
国船舶に対する適用期日は、ILO 条約第 180 号（船員労働時間）と商船（最低基準）
条約第 147 号の議定書の発行期日である。

(関連)

2002年12月、一部のEU加盟国が2002年6月30日の期限を過ぎても国内法に採用していなかったため、共同体法令違反に係る手続が進められた。

(制度) ILO条約第180号(船員労働時間)と商船(最低基準)条約第147号の議定書の批准を奨励する欧州委員会勧告

■ 1998年11月18日採択欧州委員会勧告

(内容)

船員の労働時間に関し公平な状態を確保するためのもの。

9. 造船業及び船用工業

(1) 概要

新造船助成規則((EC)No.1540/98)は、欧州委員会が世界の造船市場に関し報告書を作成するよう規定している。報告では、最新の市場の変化を分析し、及び講じた措置の結果を調査する。これまで7つの報告書が作成され、閣僚理事会に提出された。

第一次報告書：COM(1999) 474 final (1999年10月13日採択)

第二次報告書：COM(2000) 263 final (2000年5月3日採択)

第三次報告書：COM(2000) 730 final (2000年11月15日採択)

第四次報告書：COM(2001) 219 final (2001年5月2日採択)

第五次報告書：COM(2002) 205 final (2002年4月30日採択)

第六次報告書：COM(2002) 622 final (2002年11月13日採択)

第七次報告書：COM(2003) 232 final (2001年5月6日採択)

最新の第七次報告書の概要は次のとおり。

- ・ 造船市場は、発注の減少により困難な状況が増大。
- ・ EU 域内造船所の受注量は、2001年に比べ50%以上減少。(2000年との比較では70%以上減少。)
- ・ EU 域内造船所の市場シェアは、7%に減少。(2001年:13%、2000年19%)

第七次報告書は、2003年5月に開催された競争相理事会で議論がもたれ、当地ヨーロッパ紙では、仏産業大臣(Nicole Fontaine)が LNG 船への損害に係る追加的な調査報告書を欧州委員会が未だ提示していないことを嘆いた(暫定防御メカニズムの有効期間は短く、調査が遅れは欧州造船業界へ甚大な損害を与えるとの趣旨)旨、当該メカニズムの有効期間の延長やメタン輸送船への適用を欧州委員会が検討することを促した旨等が報じられた。

(第四次報告書の概要等：EU 韓国造船問題関連)

- 韓国造船所は、コストを下回る低船価により、国際マーケットを依然として歪曲。韓国造船所の受注に対する最新の調査から、2000年は記録的な新造船需要(1999年比56%増)があったにもかかわらず、韓国の不公正貿易慣行の結果、EU 造船所は深刻な状況が続いている。
- 韓国は、2000年の需要増による恩恵を受け、市場シェアをまたも拡大(トンベースで受注量の35%)した。
- EU 造船所も恩恵を受けたが、それは主として韓国と競合しない客船部門であった。EU の市場シェアは、いくつかの部門で後退したものの、客船の受注が伸びたため、2000年も全体では変化は無かった。欧州での2000年の製造量の半分は客船であるが、限られた造船所しか客船を製造していない。大半の造船所は、アジアの造船所との競争に晒されている。EU とノールウェーを合わせた市場シェアは18%であり、客船を除けばEU 造船所の新受注のシェアはわずか10%に過ぎない。

- 2000年の船価は、特定の部門では回復したとされていたが、このような変化を精確に把握するため、韓国造船所の船価を契約ごとにモニターした。その結果、2000年後半の船価の回復基調は持続していなかった。船価全体のレベルは回復しておらず、依然として1997年のアジア危機以前のレベルを大きく下回っている。韓国造船所が船価を上向けるという兆候も無い。実施された7つのコスト調査によれば、いずれも経済的に成り立つ（運転コスト、利潤、負債の支払をカバーする）ものではなかった。平均で14%の損失を出しており、国家所有或いは国家のコントロール下にある韓国の銀行が存続不可能な造船所へのファイナシングを行ってきているとの証拠を更に得た。
- このため欧州委員会は、韓国のオーバー・キャパシティがキャッシュ・フローを確保するために新受注を生み出す必要性和相まって、船価と市場の回復を阻害しているとの見方を維持。
- 欧州委員会は、市場モニタリング及びコスト調査を継続し、2001年下半期に第五次報告書を提示する。
- 第四次報告書は、5月14日及び15日の閣僚理事会（産業相）で検討される。

欧州委員会は2001年5月8日、EU韓国造船問題に関し戦略を採択し、第四次報告書とともに、2001年5月14日及び15日の閣僚理事会（産業相）へ提出した。戦略は、「2001年6月30日までに友好的解決に至らない限り、WTOへ本件を持ち込み、紛争処理手続きを開始する」ことと、「韓国の不正慣行により相当の損害を受けたことが実証されたセグメント（コンテナ船、製品・化学タンカー）に関して暫定的支援メカニズムを導入する」こととの2つからなり、両者はリンクする。

2001年5月14日及び15日の閣僚理事会（産業相）も欧州委員会の戦略を支持した。

2001年7月25日欧州委員会は、暫定的防御メカニズムに関する閣僚理事会規則案（COM(2001)401 final）を採択し、欧州議会と閣僚理事会に提出した。

2001年11月15日欧州議会は、暫定的防御メカニズム規則案を承認した。なお、規則案の適用範囲をフェリー、LPG運搬船及びロー・ロー船にまで拡大する等の修正意見が付されたが、協議手続きのため閣僚理事会の決定に拘束力を持たない。

閣僚理事会は、2001年12月5日の審議（産業相）において、暫定的防衛メカニズム規則案について合意するものと期待されたが、不調に終わり、次期議長国スペインのもとで継続審議となった。審議後の会見と報道（ロイター電）の概要は次のとおり。

= 会見の概要 =

- 議長国ベルギーの大臣からは、造船問題に関して何をなすべきかについて合意が得られず、いくつかの加盟国は、ドミノ現象を懸念したことが紹介された。また、造船市場では、欧州造船所が健闘している部門もあり、改革が必要であるとし

た。

- 産業担当のリーカネン委員は、連続テロ以降さらに欧州造船所の状況が厳しくなっているとの見解を示した。
- 同委員は、今回は欧州委員会の戦略に関し合意が得られなかったが、これを最後とはしないと示した。また、交渉者であるラミー委員を武装させることが必要であり、そのために加盟国が団結する必要があるとした。さらに、造船には一般的なダンピングルールが適用されないとしつつ、引き続き欧州委員会のアクションを可能とするよう閣僚理事会に求める考えを示した。

= ロイター電 =

- EU 各国は、造船業に対する補助金の再開につき合意できなかった。
- 欧州委員会は、補助金について合意が無い間は、WTO への提訴をしないと繰り返し返した。「もちろん、我々は WTO へは行かない。いつも言っているとおり、水鉄砲で武装して WTO へは行かない。我々は弾丸を好む」と貿易担当のラミー委員の報道官は語った。
- 英国、オランダ、北欧 3 カ国が新助成に頑なに反対した。
- フランスは、ガス運搬船を建造する自国の造船所が助成の対象となっていないことから欧州委員会提案を拒んだ。「フランスは、ガス運搬船の問題について硬い。この分野が韓国から攻撃を受けているという客観的データがある。イタリア、ドイツ及びスペインの造船所は利益を受け、フランスには無い」とフランス筋は述べた。
- 欧州委員会は、韓国の補助金によって打撃を受けているということが明らかに実証されれば、将来他の部門を含めることは可能であると述べた。
- イタリアもまた、フェリーの造船所を含めたいとしたが、結局は欧州委員会提案を受け入れたと、外交官が述べた。
- 議長国ベルギーの産業大臣は、証拠もないのに次から次へと他の部門が国家助成を要求する「ドミノ減少」を避けたかったと述べた。
- 外交官らは、本件は議長がスペインに移行した来年の早くに、再び議論されそうであると述べた。
- 産業担当のリーカネン委員は、「私は、これが最後の言葉になることなく、我々が新しい精神で本件に戻り、これらの提案を進水できることを望む」と述べた。

2002 年 1 月 22 日の欧州造船工業会(CESA)の新年レセプションにおけるリーカネン委員によるスピーチ中、造船に関する部分のポイントは以下のとおり。

(EU 韓国造船問題)

- 暫定防御メカニズム提案は、WTO 紛争処理手続の開始とともに、韓国の不公正貿易慣行に対処するため、不可欠かつ一体となった戦略。
- 昨年 12 月の閣僚理事会では合意に至らなかったが、少なくとも一つの加盟国は、提案の対象範囲が LNG 船に拡大されれば、賛成する意向。
- 昨年は、LNG 船の発注は、活況を呈したが、殆どは韓国造船所が獲得。対象範囲の拡大のためには、欧州造船所が重大な損害を受けているという確固たる証拠が

必要。貿易障壁規則(TBR)の調査を通してのみ証拠が得られる。

- 昨年末、CESA は欧州委員会に対し、2000 年 11 月から 2001 年末までをカバーするよう、TBR 報告書のアップデートを要求。ラミー委員の部局(貿易総局)は、調査を実施しており、3 月までに最初の結果が提示されると期待。これにより、閣僚理事会の場に議論が戻る。議長国スペインは、最大限尽力してくれると確信。暫定防御メカニズム提案について、今年、閣僚理事会において決定がなされなければならない。

(その他)

- 自分の部局(企業総局)は、市場モニタリングを継続し、その結果を第五次造船報告書として、6 月の閣僚理事会(産業相)に提示し、議論する。
- 国際レベルにおいては、造船における平等な競争条件の確立のため、努力を継続する。正常な競争条件の確立に関する新国際協定の達成を目指し、OECD において欧州委員会が交渉を開始できるよう、閣僚理事会に働きかける。

EU 韓国造船問題については、ジャパン・シップ・センターのウェブサイト(www.jsc.org.uk)に詳しいので、参照されたい。

(2) 造船業・船用工業に関する法制度

(制度) 第七次造船助成指令(失効)

- 1990 年 12 月 21 日採択閣僚理事会指令(90/648/EEC)。1991 年 1 月実施。当初 1996 年 10 月まで適用の予定であったが、造船協定発効の遅れにより、まずは 1997 年 12 月 31 日まで適用が延長され、さらに、1998 年 12 月 31 日まで適用が延長された。1999 年から本指令は失効。

(内容)

EU 域内の政府助成の条件を規定。OECD 造船協定発効時に廃止予定とされていた。

(関連)

造船助成条件を規定するとの役割は、新造船助成規則に引き継がれた。

(制度) 造船助成規則

- 1995 年 12 月 22 日採択閣僚理事会規則((EC)No.3094/95)。1995 年 12 月 31 日発効。加盟国は OECD 造船協定発効日までに実施。
- 改正: 1996 年 9 月 27 日採択閣僚理事会規則((EC)No.1904/96)。第七次造船助成指令の最長 1997 年 12 月 31 日まで適用延長を規定。
- 改正: 1997 年 12 月 19 日採択閣僚理事会規則((EC)No 2600/97)。第七次造船助成指令の最長 1998 年 12 月 31 日まで適用延長を規定。

(内容)

OECD 造船協定発効後の造船助成の枠組みを定めたもの。

(関連)

OECD 造船協定が発効しない事態に備えるため、第七次造船指令後の新しい造船助成枠組みを規定すること目的とし新造船助成規則が 1998 年 6 月に制定された。

(制度) 新造船助成規則

■ 1998年6月29日採択閣僚理事会規則((EC)No.1540/98)。1999年1月1日実施。

(内容)

2004年以降、造船についても他分野と共通のEC競争政策を適用することになったことから、それまでの間の移行措置的な新しい造船助成枠組みを定める。契約関連の直接助成は、2000年12月31日までの間、従来の第七次造船助成指令と同様に最大船価の9%までが認められることとなった。構造改善助成、技術革新関連投資助成、地域投資助成等の第七次造船指令になかった新しい助成制度が盛り込まれている。

(関連)

日本政府は本規則に対し、船価助成の維持は造船協定の精神に反し、新たに認められた構造改善助成や技術革新関連投資助成は、特定の造船所への巨額助成につながるとして、反対の立場とってきた。船価助成は、当初の予定どおり、2000年末をもって終了した。

2003年12月31日、同規則は失効した。

(制度) 造船業に対する助成ルールに係る枠組

2003年12月30日EU官報(C317 p.11-p.14)に掲載。

(内容)

2003年11月26日、欧州委員会は、2003年12月31日に失効する1998年の造船業に対する助成規則((EC)No.1540/98)を置き換える造船業に対する助成ルールに係る新たな枠組を採択した。

新しい枠組では、現行規則と比較すると、革新(innovation)に係る概念の定義が盛り込まれ、革新的なプロジェクトに対する投資について、助成割合を20%(現行の10%の2倍)まで拡充することが含まれており、また、従来同様、OECD輸出信用了解、開発助成等に係る規定が設けられている。

なお、本枠組は、2006年12月31日まで有効である。

(制度) 加害的廉売規律

■ 1996年1月29日採択閣僚理事会規則((EC)No.385/96)。OECD造船協定発効日に実施予定。

(内容)

OECD造船協定に関連し加害的廉売に対する対抗措置を定めたもの。

暫定防衛メカニズム規則

欧州議会・閣僚理事会規則((EC)No.1177/2002)

改正提案：2004年1月21日採択閣僚理事会規則案(COM(2004)26 final)

(内容)

第1条(定義)

EC 規則 1540/98 第1条の定義によるほか次の事項について定義。

- (a)コンテナ船
- (b)ケミカルタンカー
- (c)プロダクトタンカー
- (d)LNG 船

第2条(助成)

- 1 コンテナ船、ケミカルタンカー、プロダクトタンカー、LNG 船が助成対象。
- 2 LNG 船に対する助成は、2002年の調査結果により共同体域内の造船業者が甚大な被害等を被っている旨 EU 官報に掲載されたときに認められる。
- 3 助成率は最大6%。
- 4 最終契約締結から3年以上たつて納入する船舶に適用してはならない(例外規定あり)。
- 5 欧州委員会はパラグラフ1の市場動向について見直しを続けていく。
- 6 EC 規則 1540/98 の規定を準用。

第3条

第2条で認められている助成は、EC 設立条約88条の規定に従わなければならない。

第4条(規則対象の契約)

規則発効から失効までの間に締結された最終契約に適用。ただし、WTO の紛争解決に係る規則及び手続に関する了解に基づき紛争解決手続を開始した旨が EU 官報に掲載される前に締結された最終契約及び EU 官報に紛争解決手続が解決した旨等の掲載がなされた1ヶ月以上後に締結された最終契約には適用しない。

第5条(施行期日)

EU 官報掲載の日から2004年3月31日まで。

(関連)

2003年6月25日、EU 官報に、TDM 規則 ((EC)No.1177/2002 : 造船に係る暫定防御メカニズム規則) 第2条の規定に基づき、欧州共同体の造船業が LNG 船に関し韓国の不公正な慣行により甚大な被害を被っている旨が掲載された。本通知により、LNG 船に対する最大6%の助成が認められることになる。

2003年11月11日、欧州委員会はスペインの造船業に対する暫定防御措置を認める旨公表した。資料の概要は次のとおり。

欧州委員会は、スペインの造船業に対する助成措置を認可した。スペインの助成措置は、韓国からの不公正な競争がある場合に、コンテナ船、プロダクト・タンカー、ケミカル・タンカー、LNG 船の契約価格の6%までの助成を認めるというものである。本日の認可により、スペインの造船所は、より低い価格をオファーしている韓国造船所との契約競争にある場合には、助成を受け取ることができる。しかしながら、スペインは、EU 規則に調和していなかった以前の公的造船所に対する助成が回収される (スペインの助成措置に係る欧州委員会決定(2000/131/EC)) までは、今次スキームに基づき公的造船所に対する新たな助成を認めることはない旨合意している。

2004年1月21日、欧州委員会は造船に係る暫定防御メカニズム規則の適用を2005年3月31日まで延長する提案を行う旨公表したところ、欧州委員会公表資料の概要は次のとおり。

本日欧州委員会が採択した決定(閣僚理事会、欧州議会に送付される予定。)に基づけば、現行の造船に係る暫定防御メカニズム規則((EC)No1177/2002)の適用は、2005年3月31日(注:現行規則では、2004年3月31日まで。)まで延長されることになる。

モンティ委員は、「国家助成はEU造船業界を世界的に競争力のあるものとする方法ではないものの、本日の決定は、欧州委員会が共同体の利益にかかわる例外的な状況を認識していることを示している。二国間又はWTOにおいてこれまで解決策が得られていないため、2005年3月までの延長は正当化されるものである。」旨述べた。

また、ラミー委員は、「本日の決定は、韓国からの不公正な慣行の影響に苦しんでいる間に、欧州の造船業界をダウンさせる意図はないという明確なシグナルである。」旨等を述べた。

(3) 政府の基本政策・最近の動向

LeaderSHIP 2015(COM(2003)717 final)

(内容)

2003年1月24日、欧州委員会が造船に係るハイレベル会合を設置する旨公表した。資料の概要は次のとおり。

リーカネン委員は、「LeaderSHIP 2015」(EU造船業界により進められている措置。)のためのハイレベル諮問会合にEU造船業界の多くの関係者を招待した。本会合の第1回目は、2003年1月28日に開催され、欧州委員、業界CEO、欧州議会議員、労働組合代表者が参加する予定である。EU造船業界は、業界にとってキーとなる難題への解決策を見つけ、世界における長期間の競争力や技術面でのリーダーシップを確保する構想を展開させるために、「LeaderSHIP 2015」を進めている。本会合は、キーとなる事項を特定し、適切な政策措置の迅速な実施を図ることを課題としており、最終報告は、初秋までに提出される予定である。

2003年10月28日、欧州委員会は欧州造船業界が進めている「LeaderSHIP 2015」のための具体的な提言内容が取りまとめられた旨公表した。主な提言内容は次のとおり。なお、リーカネン委員は、今後、「LeaderSHIP 2015」に係るコミュニケーションを欧州委員会が採択し、2003年11月27日に開催される競争相理事会において提示することを目指している旨述べている。

(1) 世界造船業における公平な競争の場

- WTO 補助金及び相殺措置協定の十分な適用
- OECD 新造船協定を通じた加害的廉売規律の展開、OECD 輸出信用了解等の OECD のルールに対する明白な解釈 等

(2) 研究・開発等の改善

(3) 先進的な財政・保証スキームの進展

- EU ワイドな前受け金返還保証スキーム等の創設可能性の探求、OECD のルールに従った保証スキームの確保 等

- (4) より安全・環境にやさしい船舶の促進
- (5) 軍用船業界の要求に対する欧州のアプローチ
- (6) 知的所有財産の保護
- (7) 熟練した労働力へのアクセス確保
- (8) 持続可能な業界構造の構築

(4) その他

(制度)船用品に係る米国との相互承認協定

(内容)

2004年2月27日、欧州委員会はEUと米国が船用品の相互承認協定に署名した旨公表した。資料の概要等は次のとおり。

本日(2月27日)、EUと米国は、船用品の相互承認協定に署名した。同協定は、救命器具、航海用機器等の30種類の船用品を対象としており、また、国際的な協力の結果に基づく将来的な適用範囲拡大についても規定されている。船用品分野での大西洋間の貿易総額は、年間約10億ユーロに上っている。

なお、欧州委員会貿易総局担当官よりは、同協定は、今後批准手続が必要であり批准手続終了後かつ発効前にEU官報に掲載する予定であること、個人的には6月頃の発効を期待していること、協定本文は若干の修辭的な修正が加えられているものの欧州委員会提案文書(COM(2003)195 final。次のアドレスにて入手可能である。)の添付文書とほぼ同じであることの回答がなされている。

http://europa.eu.int/eur-lex/en/com/pdf/2003/com2003_0195en01.pdf

10. 観光

(1) 概要

欧州委員会は、1980代始めから、閣僚理事会や欧州議会と協力し、観光に関与してきている。最初の大きなステップは、1986年の観光諮問委員会(Tourism Advisory Committee)の設立である。同委員会は、閣僚理事会指令 86/664/EEC に基づくもので、現在では EU を含む EEA18 カ国の代表から構成されて、各国での施策に関する情報交換などを行っている。その後、「1990年：欧州観光年」宣言（閣僚理事会決定 89/46/EEC）や、観光支援行動計画（閣僚理事会決定 92/421/EEC）が策定され、観光産業を支援する活動を行っている。

しかし、政策の範囲は限定的である。マーストリヒト条約（1993年11月1日発効）により、欧州連合設立条約（ローマ条約）第3条1(u)に共同体のアクティビティとして、「観光の分野における活動」(measures in the spheres of energy, civil protection and tourism)が加えられてはいるが、この条約では共同体の観光政策については何ら特別な指針を与えておらず、また、共同体の観光分野での行動に対して法的基礎を与えている条項が無い。このため、欧州委員会が提案を行う場合には、ローマ条約の308条（共同体の行動。閣僚理事会が欧州委員会の提案に基づき、かつ欧州議会と協議の後、全会一致で適当な行動をとる）の適用を受ける。この結果、観光政策に関しては、共同体政策(Community Policy)と加盟国・地域の政策とが共存しており、共同体として統一的に政策が実施されている運輸分野等の共通政策(Common Policy)とは異なる。これは、加盟国の中にフランス、ギリシャ等の観光振興に熱心な国がある一方、デンマーク、スウェーデン、フィンランドのように観光関連産業のウエートが低い国もあることも一因であると考えられる。

欧州委員会で観光政策を所掌しているのが、企業総局観光課である。同課の役割として重要なのが、欧州委員会の他部局との調整である。すなわち、法令の準備や計画・政策の実施において、観光にとっての利益が反映されるよう、同課が調整に当たっている。

(2) 観光に関する法制度

（制度） 観光支援行動計画

- 1992年7月31日採択閣僚理事会決定(92/421/EEC)

（内容）

1993年～1995年の3か年計画で、18百万 ECUS を投じて観光産業を支援する。

（関連）

1996年4月に本計画の実施状況評価報告書(COM(96)166 final) が作成され、また、1997年7月には1995年及び1996年に EU が講じた観光関連施策全般に関する報告書(COM(97)322 final) が作成された。

（制度） 観光統計の調和

■ 1995年11月23日採択閣僚理事会指令(95/57/EC)

(内容)

EU観光統計情報システムを整備するための加盟国の報告義務等を規定。

(関連)

欧州委員会は本指令の実施状況について、報告書(COM(2000)826 final)を採択。

(制度) パッケージ・トラベルとホリデー・ツアー

■ 1990年6月13日採択閣僚理事会指令(90/314/EEC)

(内容)

消費者保護のための最低基準を設定。パッケージ・トラベルに関する契約の内容に関する一般的ルールの設定。パッケージの主催者は、代金返還に応じることができることができ、かつ、破産時に消費者を本国へ送り届けることができることを示さなければならない。

(関連)

欧州委員会では、本指令の実施に関する報告書(SEC(1999)1800 final)をとりまとめた。

欧州議会は2002年1月16日、消費者からの苦情の増加を背景に、本指令のアップデートを求める決議を採択した。

(3) 政府の基本政策・最近の動向

宿泊施設に対する政府助成(補助金、優遇税制、利子補給等)

観光振興に関する税制

〔観光と雇用〕

欧州委員会は、1995年に採択した観光分野におけるEUの役割に関するグリーン・ペーパーに基づき、1996年4月30日に観光支援計画案(Philoxenia/1997-2000)を提案したが、観光推進は各国権限事項であるとするドイツ等の反対により廃案(2000年4月欧州委員会は提案を取り下げ)となった。

その後の共同体としての観光分野での取組は、「観光と雇用」の中で進められることとなった。このため、企業のCEO、各国政府、学会等からなるHigh Level Group on Tourism and Employmentを発足させ、雇用の成長と安定への観光の寄与について検討を進め、1998年10月に結論がまとめられた。

これをフォローアップするものとして、欧州委員会は1999年4月28日にコミュニケーション(COM(1999)205 final)を採択した。ここでは、今後10年間で三百万人と見込まれる雇用創出洗潜在力のある観光事業を推進するため、共同体レベルでの効果的アプローチが必要であるとした。

これを受け、1999年6月21日閣僚理事会は、「観光と雇用」に関する結論を採択した。ここでは、欧州委員会及び加盟国に対し、成長と雇用に対する観光の潜在的貢献を最大化するため、それぞれの権限の範囲内において、及び補完性の原則を考慮し

つつ、ともに作業を行うよう求めた。また、その中で取り組むべき課題として以下を掲げた。

- 情報：特に新技術による、情報の交換と流布の促進
- 訓練：観光産業の技術の水準を向上させるための訓練の改善
- 質：観光製品の質の改善
- 持続可能な発展：観光分野における環境保護及び持続可能な発展の推進

そのフォローアップとして、欧州委員会では、この閣僚理事会決定に基づく作業の進捗状況に関する中間報告書を 2000 年 11 月 7 日に採択した(COM(2000)696 final)。

欧州委員会では、上記 4 課題に対応する作業グループに加え、観光分野での新技術の影響への対処に関する作業グループ(情報通信技術、2001 年始めより活動)も設置し、検討を進めてきた。これら作業グループでの成果を実施に移すため、欧州委員会は、2001 年 11 月 13 日、コミュニケーション「欧州の観光の将来への共同作業」(COM(2001) 665final)を採択した。この中では、年次観光フォーラムの開催、アジェンダ 21 指針の実施による持続可能な発展の推進等が提唱された。

〔全ての人の観光「tourism for all」〕

2001 年後期の議長国であるベルギーは、2001 年 7 月 1 日及び 2 日に、観光に関する非公式閣僚会議を開催した。そこでは、観光と雇用とともに、「tourism for all」が議題とされた。討議においては、全市民にとって観光を基本的人権同様の権利とすることの必要性の他、身体の不自由な人のアクセシビリティから、あらゆる類型の人々のための観光推進まで、広範なトピックが話し合われた。

〔連続テロの影響〕

欧州委員会は 2001 年 11 月 13 日、連続テロ後の欧州観光分野の状況に関するコミュニケーションを採択した(COM(2001)668 final)。

〔持続可能な欧州観光のための基本的方向性〕

2003 年 11 月 21 日、欧州委員会は持続可能な欧州観光のための基本的方向性と題するコミュニケーション(COM(2003)716 final：以下の HP にて入手可能である。)を採択した。当該コミュニケーションは、2001 年に採択された将来の観光政策に係るコミュニケーション (COM(2001)665final)において提案されている 10 の措置のうちの 1 つの措置(欧州の観光における持続可能な発展の促進)に係る具体的なフォローアップであり、基本的方向性として掲げられている主なものは次のとおりである。

<http://europa.eu.int/comm/enterprise/services/tourism/tourism-publications/coms/sustainability.pdf>

1. 基本的方向性に係る一般的概念

- ・ EU の政策や観光分野の補完的措置の一貫性、効果的な提案の促進
- ・ 国際的な政府機関と連結した、世界的・国際的なプロセスへの積極的な参加
- ・ 次の事項を通じた、良いガバナンスの原則の促進

- 関連する欧州共同体の措置に係る適切なインパクト・アセスメントの確保
 - 欧州共同体の措置と関連した国内政策等の一貫性の促進
 - 観光関連団体との連絡、協議、協力 等
 - 特に次の事項を通じ、持続可能な観光のために必要となる事項の責任を中央・地方、公私の関係者が引き受けることを支援
 - 利用可能な共同体の措置の利用
 - 良いプラクティスの交換、情報普及の促進 等
2. 欧州委員会が実施する予定であるもの
- (1) 欧州共同体の政策による持続可能な欧州観光への寄与を高めるため、適当な作業計画の使用
- 欧州観光に影響を与える共同体の措置に持続可能性の観点を導入するために、インパクト・アセスメントを使用
 - 欧州観光に係る共同体の措置の効果を高めるため、内部作業計画の準備・実施
- (2) 関係者との協力促進
- 持続可能な観光の分野における WTO(世界観光機関)との協力協定の進展
 - 持続可能な観光に係る作業グループの立ち上げ
- (3) 持続可能な観光消費・生産パターンの促進等を支援

1 1 . 国際協力 (O D A 対象国): 対象外

(1) ODA 受入官庁組織図

担当省庁名及び所管事項

関係局・部レベル (可能であれば課レベル) まで英語または日本語で記入する。

調査時点における大臣、次官、局長名

組織の沿革、最近の組織改正等

(2) 国際協力に関する政府の政策、最近の動向及び今後の課題と注目すべきプロジェクトの概要等

1 2 . 国際協力 (ODA 供与国)

(1) 開発協力実施官庁組織図 (担当省庁名及び所管事項、関係局・部レベル)

欧州委員会開発総局等が担当している。開発総局の組織図については、別添資料を参照下さい。なお、下記 WEB にても入手可能です。

http://europa.eu.int/comm/dgs/development/organisation/whoiswho_en.htm

(2) ODA 政策の概略 (ODA の目的、重点分野、重点対象国)

共同体の開発協力分野における政策等は、EC 設立条約第 177 条-181 条において規定されている。第 177 条では、共同体の開発協力政策は、EU 加盟国の相応する政策の補足を意味し、次の事項を促進することが規定されているほか、民主主義及び法の支配の進歩及び安定という一般的目的並びに人権及び基本的自由の尊重という目的の追求に寄与する旨規定されている。

- 開発途上国、とりわけ最も不利益を被っている開発途上国の持続的な経済的及び社会的発展
- 開発途上国の世界経済への調和の取れた斬新的組み込み
- 開発途上国における貧困の克服

2003 年 9 月 3 日に採択された 2003 年の欧州開発政策等の年次報告書 (COM(2003)527 final) では、2002 年には 52 億ユーロが支払われている旨記載されている。

13. 2002年改正SOLAS条約に基づく海事保安の確保に向けた取組み

(1) 条約への対応状況(条約担保法令の整備状況等)

欧州委員会は、5月2日に船舶及び港湾施設の保安対策向上に係る閣僚理事会・欧州議会規則案(COM(2003)229 final)を採択した。同規則案は、その後、共同決定手続として審議が進められており、2003年10月の運輸相理事会での general approach を経、2003年11月に欧州議会第一読手続が終了している状況にある。

欧州委員会担当者によると、閣僚理事会は2004年3月末までに欧州議会第一読意見を採択することが見込まれているとのことであり、閣僚理事会が欧州議会第一読意見を採択した場合には、所要の手続(欧州議会議長、閣僚理事会議長の署名)を経、EU官報に掲載される。なお、同規則は、EU官報掲載後20日目に施行されることとされており、EU加盟国に対し、国内法の整備を必要とすることなく、直接適用される。

(2) 改正条約の発効日までの準備(証書の発給等)

欧州委員会提案では、証書の発給期日等の規定が盛り込まれていたが、その後の審議により、当該部分は削除されている状況にある。

(3) その他

欧州委員会提案文書では、次のとおり記載されている。

(EU商船隊：2001年1月時点 DG-TREN figure3.3.2.6も参照下さい。)

約8800隻、うちオイルタンカー(1966隻)、ばら積み船(1702隻)、コンテナ船(1104隻)、一般貨物船(在来船、RORO船、3428隻)、旅客船(685隻)

(EU港湾)

EUは35000kmの海岸線を有し、数百の港湾を有する。EU域内での主要港湾については、DG-TREN figure3.4.12を参照下さい。

また、1999年における貨物取扱量(百万トン/km)は次のとおり。

地域	海上貿易	地域間貿易	地域内貿易	合計
バルト海	53	101	50	204
北海	404	414	183	1001
大西洋	153	219	10	382
地中海	304	87	126	517
合計	914	821	369	2104

14. その他

14-1. 複合輸送

(制度) 複合輸送推進優遇措置

- 1992年12月7日採択閣僚理事会指令(92/106/EEC)。1993年7月1日までに加盟国は実施。
- 改正提案:1998年7月10日採択閣僚理事会指令案(COM(1998)414 final)(廃案)

(内容)

一定条件を満たす国際複合輸送による道路輸送を1993年7月1日より自由化するとともに、事業者に対し、道路税の優遇措置(減額又は還付)を付与することを加盟国に義務付け。

(1) 適用範囲(第1条関係)

複合輸送に適用する。この場合、複合輸送とは、EU加盟国間で実施される複合輸送で、自動車以外で輸送する距離が100km超、鉄道の場合には、貨物を積み卸す地点から鉄道駅までの間をいい、海運(河川水運)の場合には、港からの行程が150kmを超えないものをいう。

(2) 措置内容

1993年7月1日までに、複合輸送の自由化を図る。(第2条)

EU加盟国は、複合輸送を実施する自動車に適用される税金(第6条第3項に規定)に対する税制上の優遇措置(減税又は還付)を図るための措置を実施。(第6条)
(第6条第3項で規定されている税の例)

アイルランド、UK:自動車税(vehicle excise duties)

(関連)

92/106/EEC第5条に基づく報告書(COM(2002)215 final, COM(97)372 final)では、指令にて規定される税制上の優遇措置は、オーストリア、フランス、ドイツ及びイタリアにおいて実施されている旨記載されている。

(その他)

COM(1998)414 finalは、92/106/EECとともに、95/53/EC(車両規格統一指令)を改正しようとするもので、以下を内容とする。

- 優遇対象の複合輸送形態の拡大(国内輸送、EU・第三国間輸送も含める)
- 複合輸送の末端区間において許容される道路輸送の最大距離を150kmから全輸送距離の20%に変更
- 道路輸送部分に適用される週末、夜間及び祝日の通行規制の解除
- 全ての加盟国において道路輸送部分に関し車両総重量を44トンまで許容
- 内陸水運を伴う複合輸送についても道路税の優遇措置を付与することを各国に義務付け

1999年2月12日、欧州議会は意見を採択した(第一読)。2001年12月21日採択COM(2001)763 final/2により提案は取り下げ。

複合輸送に対する加盟国の国家助成について、欧州委員会は1997年より、EU競争法に照

らし審査・決定を行っている。

(制度) 革新的複合輸送への助成(PACTプログラム)(終了)

- 1998年10月1日採択閣僚理事会規則((EC)No 2196/98)、1998年10月14日(官報公示日)実施

(内容)

欧州委員会決議 93/45/EEC に基づき 1992 年から 1996 年までの間、試験的に複合輸送推進のための EC 助成制度を実施してきた。この結果、当該制度の有効性が認められたため、本規則により正式に EC 複合輸送助成制度が設定された。

本規則では、トランス・ヨーロッパ・運輸ネットワーク計画に含まれる複合輸送路線を優先扱いとする原則の下、革新的な複合輸送の手法やその実施可能性に関する調査に対し、EU 予算から助成することを規定。革新輸送に必要な設備、要員の訓練等に要する経費については総額の 30%まで、可能性調査については総額の 50%までを最長 3 年間助成することが可能。本助成制度の実施期間は、1997 年から 2001 年までの 5 年間であり、助成総額は 3,500 万ユーロ。2001 年 12 月 31 日をもって終了。

(関連)

1999 年 7 月 26 日、欧州委員会は 27 プロジェクトへ助成を実施することを決定。

2000 年 7 月 28 日、欧州委員会は 21 プロジェクトへ助成を実施することを決定。

2001 年 7 月 26 日、欧州委員会は 17 プロジェクトへ助成を実施することを決定。予算額を輸送モード別に見ると、鉄道関連 44% (7 つ)、近距離海上輸送関連 29% (5 つ)、内陸水運関係 13% (2 つ)、種々モードの混合 13% (2 つ)、可能性調査 1% (1 つ)、54%は、水上輸送関連。

(制度) マルコ・ポーロ計画に係る欧州議会・閣僚理事会規則

- 提案:2002年2月4日(COM(2002)54 final)
- 官報掲載:2004年8月2日((EC)No 1382/2003)

(内容)

本規則によって設けられる制度は、Marco Polo と名付けられ、PACT プログラム (2001 年で終了) のポジティブな経験を考慮したもの。貨物を道路輸送から短距離海運、鉄道及び内陸水運にシフトすることにより、道路貨物分野の混雑緩和及び輸送体系の環境パフォーマンス改善を図ることを目的とする。

より実践的かつ市場指向型の支援制度であり、商業活動を支援する。したがって、研究・開発プログラム及びトランス・ヨーロッパ・ネットワーク・プログラムとは異なる。

1. 目的

2003 年 1 月 1 日から 2010 年 12 月 31 日までの間に、効率的で持続可能な輸送システムへ寄与することにより、渋滞を軽減し、輸送システムの環境性能の向上を図ることを目的とする。

2. マルコ・ポーロ計画概要

2 以上の EU 加盟国、又は 1 以上の EU 加盟国と第三国の領域において実施される次の措置を支援する。

(1) モーダル・シフト措置

貨物を道路輸送から短距離海運、鉄道輸送、内陸水運や道路輸送部分を可能な限り短くした複合輸送にシフトさせる措置であり、共同体による最大 36 ヶ月の支援の後も存立すること。

(具体的な支援内容)

- ・総出費の最大 30%までを支援する。
- ・支援額は、道路輸送から短距離海運等への貨物のシフト量に基づき、欧州委員会により決定され、初期値として、500t・km の道路貨物のシフトに対し 1 ユーロと設定する。
- ・最低の支援対象は、250 百万 t・km のモーダル・シフト措置(50 万ユーロの支援。)

(2) 触媒的措置

短距離海運、鉄道輸送、内陸水運等の市場、競争力を阻害するような共同体に係る構造的な障壁を克服することを目的としたロジスティックス、技術等の観点からみた革新的な措置であり、共同体による最大 48 ヶ月の支援内に目的を達成し、かつ、その後も存立すること。

(具体的な支援内容)

- ・総出費の最大 35%までを支援する。
- ・支援は、監視等に係る適当な規定を含んだ契約により、交付される。
- ・最低の支援額は、150 万ユーロ。

(3) 共通習得措置

貨物輸送における作業手法・手続を構造的に最適化するための協力を促進する措置。

(具体的な支援内容)

- ・総出費の最大 50%までを支援する。
- ・支援は、監視等に係る適当な規定を含んだ契約により、交付される。
- ・最低の支援額は、25 万ユーロ。

3. 予算額

2003 年 1 月 1 日から 2006 年 12 月 31 日までの予算は、7500 百万ユーロ。(うち 5%を留保する。)

(制度) 複合輸送推進

■ 提案:1997 年 5 月 29 日採択欧州委員会コミュニケーション(COM(97)243 final)

(内容)

顧客のニーズに適うドア・ツー・ドアのサービスを提供し、及び競争を促進することにより効率向上が図られるよう、種々のモードを最適に統合することを目的とした政策提言。

(関連)

欧州委員会はCOM(97)243finalの実施状況を、COM(1999)519final(1999年10月27日採択)として取りまとめた。

これを受け、1999年12月9日及び10日開催された運輸相理事会では、インターモーダル輸送を推進するための決議が採択された(2000年2月14日及び15日の外相理事会で正式採択)。

(制度) インターモーダル貨物輸送センター

■ 2001年8月16日欧州委員会発表

(内容)

2001年8月15日、欧州インターモーダル貨物輸送照会センター(EURIFT: the European Reference Centre for Intermodal Freight Transport)がハンブルクに発足。EURIFTの主たる目的は、独自の包括的な情報を提供し、欧州のインターモーダル輸送産業の発展を支援すること。現在のところ、モード及び各国システムの分断とシステムの相互運用性の欠如が、インターモーダル輸送サービスの阻害要因となっている。その結果、利用可能なデータの多くも、各国又はモード毎となっている。同センターは、情報提供の他、情報交換、ベスト・プラクティスの選定・推進並びに革新の推進に関するフォーラムでもある。EURIFTでは、専門家からなるコア・チームが、オフィス運営、インターネット運営、会議運営、個別顧客への情報サービスに従事する。メンバーである機関や大学は、コア・チームを支援する。カバーするエリアは、EU加盟国に加え、スイス、ノールウェー及び加盟候補国である。EURIFTは、欧州委員会の主導で、EU、ブレーメン市及びハンブルク市その他、大学及び民間部門が出資している。当初三年間は、欧州委員会予算より30%の資金を援助するが、以降は、独立した自営の非営利組織となる。

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

(6.海運にて記述のため省略。)

14 - 2. サテライト・ナビゲーション

(制度) GNSS(グローバル・ナビゲーション・サテライト・システム)

- 1998年6月18日採択閣僚理事会決定(98/434/EC)

(内容)

欧州共同体、ESA(European Space Agency)及び European Organisation for the Safety of Air Navigation の GNSS 開発に対する欧州の貢献に係る合意を、閣僚理事会が承認。

(制度) トランス・ヨーロッパ・サテライト・ナビゲーション

- 提案:1998年1月21日採択欧州委員会コミュニケーション(COM(1998)29 final)

(内容)

最適なサービスを許容可能なプライスで提供する GNSS の開発に対し、欧州が効果的な貢献をするための戦略。

(制度) ガリレオ計画

- 提案:1999年2月10日採択欧州委員会コミュニケーション(COM(1999)54 final)
- 提案:1999年6月7日採択欧州委員会ワーキング・ドキュメント(SEC(1999)789 final)
- 提案:2001年6月20日採択閣僚理事会規則案(COM(2001)336 final)
- 採択:2002年5月21日採択閣僚理事会規則(EC No.876/2002)
- 報告:2002年9月24日付欧州委員会コミュニケーション(COM(2002)518 final)
- 提案:2003年7月31日閣僚理事会・欧州議会規則案(COM(2003)471 final)
- 報告:2004年2月18日付欧州委員会コミュニケーション(COM(2004)112 final)

(内容)

ガリレオ計画は、民間用グローバル衛星航法システムであり、米国 GPS からの独立を目指したもの。地上 23,000km に 30 個の衛星を打ち上げる。

タイムスケジュールは以下のとおり。公的資金は共同体と ESA (欧州宇宙庁) との折半。

- 定義フェーズ:一応終了。公的資金 8 千万ユーロ。
- 開発フェーズ:2001 年～2005 年。公的資金 11 億ユーロ。民間が 2 億ユーロの拠出を約束(2001 年 3 月 22 日欧州委員会発表)。
- 展開フェーズ:2006 年及び 2007 年。21 億ユーロ(大半は民間より)。
- 運用フェーズ:2008 年以降。メンテナンスに年間 2 億 2 千万ユーロ(民間より)。

資金面で加盟国がもめ 2000 年 12 月の運輸相理事会で合意できなかったため、当初予定された 2001 年 1 月からの開発フェーズへの移行が遅れたが、2001 年 4 月の運輸相理事会において、一応のゴー・サインが出た(共同体からの 1 億ユーロ拠出を決定)。正式な開発フェーズへの移行は、2001 年 12 月の運輸相理事会において決定(残り 4 億 5 千万ユーロの拠出)される予定とされた(注:英国等が難色を示し決定に至らず。2002 年 3 月の運輸相理事会にて決定)。それまでの間、欧州委員会では、提供されるサービスを明確にするとともに、予想される収入の流れについて検討するため、ビジ

ネス・プランの作成を外部委託することとなった。

ストックホルム欧州理事会（2001年3月23日及び24日）では、ガリレオ計画に対し一般的な指示が示されたが、同時に適切な財政的基盤が必要との認識で一致。

2001年6月20日採択 COM(2001)336 final は、開発フェーズのため、共同事業を設立する提案。共同事業は、計画の円滑な発展及び研究・開発の継続を確保し、公的及び民間部門からの資金を統合し、及び展開フェーズと運用フェーズの準備を行う。

2001年11月22日欧州委員会は、ビジネス・プランの作成を請け負った Pricewaterhouse Coopers(PwC)の報告書を公表した。概要は次のとおり。

- 民間コンソーシアムが、独立した調査を実施。ガリレオ計画の事業計画の策定するためのものであり、ガリレオの経済的見通しを調査。
- 主な結論は以下のとおり。
 - 費用の見積もり（36億ユーロ）を再確認。最悪ケースのシナリオによる。
 - ガリレオ計画は、費用対効果に優れ、経済的に正当化される。
 - ガリレオ計画のもたらす潜在的利益は、運輸分野は勿論のこと多岐に渡る。
 - 市場からの収益は、主に二つ。チップセットの販売によるロイヤリティとサービス・プロバイダーからの収入。
 - 民間部門による展開フェーズへの投資を可能とするよう免許制度を導入すべき。免許の条件は、共同事業(The Joint Undertaking)が準備する。

2001年12月6日及び7日の運輸相理事会の結論文書では、「財政的可能性の詳細につき引き続き審議が必要であり、2002年3月の会合での合意を目指す」とされた。

2001年12月14日及び15日のラーケン欧州理事会では、「ガリレオ計画の持つ戦略的重要性を強く認識していることを再確認。また、ESAが同計画に対し550百万ユーロまでの資金拠出を行うことを決定したことを歓迎する。PwCの報告を踏まえつつ、開発フェーズへの資金調達につき2002年3月までに決定を行い、2002年6月までに関連規則を制定できるよう作業を継続することを求める」とされた。

2002年2月7日欧州議会は、ガリレオ計画の共同事業設立提案に関し、意見（協議手続によるため、拘束力無し）を採択した。概要は以下のとおり。

- 欧州議会は、ガリレオ計画を強く支持。
- 欧州委員会は共同事業をブラッセルに置くべきと提案しているが、欧州議会は、その他候補国の税制との関連から決定されるべきとした。
- 平和維持に関して、ガリレオを軍事利用する可能性を排除すべきでないとした。
- 共同事業への民間会社参加を認めることは、利害対立を招くため、不可とすべきとした。代わりに開発会社(a development company)の設立を提案した。
- 加盟国と欧州委員会が共同事業の監視を行うため、モニタリング委員会を設置すべきとした。

2002年3月26日の運輸相理事会において、ガリレオ計画の開始が決定された。欧州委員会プレス資料、デ・パラシオ欧州委員（運輸担当）及び議長国スペイン大臣による会見、結論文書の概要は、以下のとおり。

= 欧州委員会プレス資料 =

- 運輸相理事会は本日、ガリレオの開発（開発フェーズ：2002年 - 2005年）に必

要な 450 百万ユーロを拠出するとともに、ガリレオの運営に責任を有する共同事業を設立する規則を採択した。ついに計画の開始が政治的に決定された。開発フェーズは、EU と欧州宇宙庁(ESA)がメンバーとなる共同事業により管理される。

= 会見 =

- 民間部門の参加問題については、利害の対立を避けるため、入札手続きが完了するまでは、共同事業へは参加させないこととなった(デ・パラシオ委員)。
- 軍によるガリレオの利用を批判したがる人が多いが、個人的には、防衛も自由を保証するため民主主義に不可欠なサービスであると思う。システムが軍の側面を含んではならない理由は見当たらない(議長国スペイン大臣)。
- 技術というものは、ガリレオに限らず、民生用の利用と軍事利用の二つの可能性が伴うものである。ガリレオは、米国の GPS に対し、余分(redundant)で、両立可能で、相互運用性のあるものであるべきであり、GPS との両立性につき、議論を直ちに開始すべきである。共同事業には、管理委員会と、加盟国代表及び欧州委員会代表からなる監督委員会を設置するほか、二つの利用可能性ゆえ、セキュリティ委員会も設置される(デ・パラシオ委員)。

= 結論文書 =

- 閣僚理事会は、ガリレオの実施に関する結論を採択。この中で、開発フェーズへの共同体資金450百万ユーロの支払いに関して政治的合意。共同事業の設立に関する規則案についても政治的合意。技術的な最終チェックの上、討議無しで正式に採択される予定(当代表部注：3月15日及び16日のバルセロナ欧州理事会では、今次運輸相理事会において、資金問題及び立ち上げ並びに共同事業設立について合意するよう要請されていた)。
- 民間企業資本参加についても合意したが、厳格な条件の適用を受け、共同事業が実施する入札手続き終了時から。
- 閣僚理事会結論の要旨は以下のとおり。
 - 閣僚理事会は、ガリレオの開発フェーズの開始とともに、共同事業の設立に関する閣僚理事会規則案につき合意(結論中1)。
 - 閣僚理事会は、ガリレオは民間がコントロールする民間の計画であることに合意(結論中2)。
 - 閣僚理事会は、開発フェーズへの450百万ユーロの支払いと共同事業への配分について合意(結論中3)。
 - 閣僚理事会は、ガリレオへの加盟国からの直接的な資金拠出は求められないことに合意(結論中4)。
 - 閣僚理事会は、2003年末において欧州委員会が共同事業により実施される入札手続きの結果を報告することに合意。展開フェーズ及び運用フェーズに関し、その共同体資金額も含め、閣僚理事会は決定を行う(結論中5)。
 - 閣僚理事会は、先の研究で提案された低コストシナリオを採用することに合意し、展開フェーズにおいては、共同体予算の負担が三分の一以下となるよう作業することに合意(結論中6)。
 - 閣僚理事会は、共同事業に対し、ミッションの要件を2001年4月5日の閣僚理事会

決議に従ったものとするよう要求することで合意（結論中7）。

- 閣僚理事会は、既存の衛星航行システムとの相互運用性があるべきであると合意。特に、早急に交渉されるべきEU米国合意によって、GPSとの相互運用性があるべき（結論中8）。
- 閣僚理事会は、加盟国及び欧州委員会に対し、閣僚理事会セキュリティ規則（2001/264/EC）を適用する2001年3月19日付閣僚理事会決定に規定されるのと同様のルールを、機密情報を扱うガリレオの参加者全員に適用することを確証するよう要請することを合意（結論中9）。
- 閣僚理事会は、2002年に加盟国代表からなるセキュリティ委員会を設置することに合意（結論中10）。
- 閣僚理事会は、共同事業が、EGNOSの最適な統合に関する詳細な提案を用意することと、2003年末までのなるべく早い時期に、行動計画を提出することに合意（結論中11）。

2002年5月28日、閣僚理事会が5月21日に採択したガリレオ共同事業規則が公布。概要は次のとおり。

1. ガリレオ計画の開発フェーズを実施するため、4年間、共同事業を設立する。ガリレオ共同事業の目的は、ガリレオ計画の調査、開発、実証段階の管理と財政面での管理の統一性を確保することである。共同事業は、国際機関とみなされ、ブラッセルにおかれる。
2. 適当な情報提供と加盟国による効率的な政治的管理を確保するため、監視委員会を設置する。監視委員会は、各加盟国の代表と欧州委員会の代表から構成される。監視委員会は、執行委員会のアジェンダを決定する。
3. 毎年、欧州委員会はガリレオ計画の進捗状況を閣僚理事会に報告しなければならない。2003年末には、欧州委員会は共同事業が進めた入札手続の結果を閣僚理事会に通知しなければならない。
4. 新メンバーの参加に際しては、第3国からのメンバー参加も含め、閣僚理事会の認可が必要である。
5. ガリレオ計画に係る保安事項を取り扱うため、保安委員会を設置する。保安委員会は、加盟国の代表と委員会の代表から構成される。

2002年9月24日、欧州委員会は、ガリレオ計画に係るコミュニケーション（com(2002)518 final）を採択。概要は次のとおり。

1. 総論

本日、欧州委員会はガリレオ計画に係る進捗状況についてコミュニケーションを採択した。コミュニケーションでは、ガリレオが提供する種々のサービス、保安上の問題、米国との関係、その他の第三国との国際的な協力について検討されている。デバラシオ委員は、「2002年3月26日、閣僚理事会は明確に今後数年内に完全・独立した衛星無線航法システムを得るというEUの要求を説明した。本日採択したコミュニケーションは、2008年にガリレオを使い始めることに向けた進捗に係る最初の報告である。」旨述べた。

2. サービスの定義

ガリレオは、オープンアクセスから種々のレベルに限定されたアクセスまでの範囲で、次のサービスを提供する。

- (1) オープンで無料の基本サービス：一般大衆の使用や一般的なサービスを主に含むもの。このサービスは、米国の GPS が提供しているサービスと似ているが、質及び信頼性が向上している。
- (2) 商業用サービス：基本サービスよりも、特に保証の観点から、向上した性能の提供等を行うもの。
- (3) 安全サービス：航空や船舶のように安全性が重大なものとなる使用のための極めて高い質及び信頼性のもの。
- (4) 調査救難サービス：既存の救済、救助サービスを大きく向上させるもの。
- (5) 規制されたサービス：暗号化され、妨害・干渉に対する耐性を有し、原則として、市民保護、国家安全保障等の公的責任当局の必要性に合致するもの。

3. 保安

ガリレオ保安委員会が既に作業を開始している。ガリレオ委員会の業務は次のとおり。

- (1) 保安に関するシステムの技術的特性（暗号化等）の決定。
- (2) 第三国との交渉、特に、米国との周波数シェアに係る交渉につき、欧州委員会を支援。
- (3) ガリレオ運用計画に係る将来の保安体系に係る提案の立案補助。

4. 第三国との関係

ガリレオは世界的なシステムであり、世界中のユーザーにサービスを提供する予定である。その展開にあたっては、ガリレオ計画から最大限の利益を享受できるようにするため、多くの国際的な協力が必要となる。

(1) 米国との関係

国際的な協力は、特に、異なったシステムからの信号を同じ受信機で受信できるようにするため、米国とロシアの既存システムとの相互運用性を基礎とする。米国との交渉は、決定的に重要なフェーズに達しており、最近の米当局との会合では、危機時の信号利用等の手続に係る保安面の問題が言及された。

(2) そのほかの第三国との関係

コミュニケーションでは、欧州委員会は、第三国との協力に係るガイドラインを提案しており、その範囲は、科学的・技術的協力から共同事業への参加まで及んでいる。地中海地域、ラテンアメリカや EU 加盟候補国では、衛星無線航法の適用を進展させるための多くのプロジェクトが既に開始されている。中国、カナダ、オーストラリア、日本、ウクライナ、インドとの作業も開始されつつある。

2002年10月3日に開催された EU 運輸相理事会における審議結果は次のとおり。

閣僚理事会は、ガリレオ計画実施に係るコミュニケーションについての欧州委員会からの説明に注意を払い、COREPER に今後の会合で適当な結論が得られるように同文書を審議するよう求めた。

2003年7月31日、欧州委員会がガリレオ計画の将来的な(2006年以降の)管理組織について提案した。同資料の概要は次のとおり。

本日、欧州委員会は、展開フェーズ(2006-2008年)及び運用フェーズ(2008年-)における次のガリレオ計画の管理組織について提案する。

(欧州委員会が提案する組織)

(1) 監督当局 (The Supervisory Authority)

欧州委員会が提案する当該組織は、法人格を有する共同体の組織であり、欧州委員会の下に置かれることになる。ガリレオに係る公共の利益を監督することが職務であり、次の業務を実施する。

- 2004年末までに指名される民間の免許権所有者に対する認可当局であり、当該免許所有者が免許契約に適合することを確保。

- ガリレオ計画に配分された共同体の基金の管理。
- 技術的な監視。

また、当該組織は、欧州衛星航法システム運営を確保するために必要となる全ての周波数の管理人となる。

(2) 安全・信頼性センター (The Centre for Safety and Reliability)

ガリレオは、センシティブなインフラであり、攻撃に対する安全性・信頼性の確保やテロリストによる使用等を防ぐことが重要である。

それゆえ、欧州委員会は、閣僚理事会事務局の下に置かれる常設の組織を提案する。センターは、システムの安全性及び信頼性に係る交渉について、専門的知見を提供し、また、運営者と一緒に、非常時に必要となる信号スクランプリングや妨害等の措置がとれるようにしなければならない。

2003年10月27日、欧州委員会はガリレオ計画に係るEU・中国間協力協定への署名について閣僚理事会が認めたことを歓迎する旨公表した。資料の概要は次のとおり。

本日、閣僚理事会は、ガリレオ計画に係るEU・中国間協力協定へのEU議長国による署名を認める決定案を採択した。署名は、2003年10月30日に開催されるEU・中国サミットにおいて行われる予定である。本署名により、中国のガリレオ共同事業への参画(約2億ユーロ)が可能となる。

デ・パラシオ委員は、本件はガリレオにより創設される高いレベルの信頼性を示す重要な一歩であり、中国とのパートナーシップは、更なる二国間・地域間協定の道を開くものである旨述べた。

2003年11月18日、欧州委員会はガリレオ計画への参加についてEU・中国間で合意が得られた旨公表した。資料の概要は次のとおり。

18日、北京において、ガリレオ計画への参加に係る合意が、EU・中国間の次官級レベルで達成された。当該合意は、10月9日に開催される運輸相理事会に提出されEU加盟国による正式な承認を得た後、10月30日に開催されるEU・中国サミットにおいて署名される予定である。

当該合意は、ガリレオ計画への中国の積極的な参加を可能にするものであり、衛星航法に係る幅広い分野での協力的な活動等を規定している。また、当該合意により、中国は、ガリレオ共同事業に出資することも可能となる。中国・欧州衛星航法システム専門訓練・協力センター（China-Europa Global Navigation Satellite System Technical Training and Cooperation Centre:CENC）が北京において創設され、ガリレオ計画における中国の活動の中心となる予定である。

2003年12月、欧州委員会は東京にてガリレオ・インフォメーションデー(駐日欧州委員会代表部主催)を開催した。

2004年1月16日、欧州委員会はガリレオ計画に係る最近の米国の声明を歓迎する旨公表した。資料の概要は次のとおり。

デ・パラシオ委員は、最近の米国の声明（EUと米国は、ガリレオとGPSについて合意しつつある、というもの。）を歓迎した。また、同委員は、1月29,30日にワシントンで開催される次回協議において、合意文書署名にあたっての障害が取り除かれることを望んでいる旨等を述べた。

ガリレオとGPSの共存に係る議論は4年前に開始されているが、大きな進展がこの18ヶ月の間に図られており、合意に当たっての主な障害は取り除かれている。2003年秋には、政府のサービス(注：規制されたサービス(Public Regulated Service))に係る信号の解決策の特定により、合意に向け大きく進展した。

解決すべき案件として残っているものは、(1)オープンで無料の基本サービス(Open Service)の信号と危機時のGPS軍用信号との共存、(2)ガリレオの信号を更に改善する見通しの2つだけである。

2004年2月6日、欧州委員会はガリレオ計画の現状につき公表した。資料の概要は次のとおり。

(ガリレオ運営に係る免許権所有者の選定作業)

ガリレオ共同事業は、ガリレオ運営に係る免許権所有者の選定作業の第一段階を終了した。今後、第二段階として、ガリレオ共同事業は、選抜候補者リストに掲載された次の3つの企業連合体との交渉を進めていく予定である。

また、当該企業連合体が業界に説明を行い参加を呼びかけるため、3月9日にインダストリアル・デーが開催される予定である。

<選抜候補者リストに掲載された企業連合体>

- Eutelstat, Hipasat, Logical CMG, AENA
- Inmarsat, EADS Space, Thales
- Vinci, Alcatel, Finmeccanica

(EU米間のガリレオ/GPSに係る交渉)

EU、米国は、1月29-30日に、ガリレオ/GPSに係る協力協定について議論を行った。未だ最終的な合意は得られていないものの、建設的な雰囲気であった。次回合意は、2月後半に開催される見込みである。(注：6日昼開催された専門記者会見におい

て、欧州委員会運輸・エネルギー総局ヒルブレヒト局長より、2月24,25日にブリュッセルで開催する予定である旨言及されていた。)

2004年2月20日、欧州委員会は2004年初時点でのガリレオ計画の進捗状況報告(COM(2004)112 final)をまとめた旨公表した。資料の概要は次のとおり。

欧州委員会は、2004年初時点でのガリレオ計画の進捗状況報告をまとめた。当該報告書では、二つの衛星の発注、中国との協力協定やガリレオ・システムの運用を行う免許権所有者の指定手続等が記載されており、概要は次のとおり。

1. 開発フェーズの状況

ガリレオ共同事業の実質的な業務開始(2003年夏から)、二つの衛星発注(2003年7月)等の技術的な研究・開発作業の継続、世界無線通信会議の成果(2003年6月)等、開発フェーズは計画されたとおりに進展している。

2. 国際的な協力

- ・ 中国との協力協定が締結(2003年10月30日)され、インド、イスラエルとの交渉についても開始することが閣僚理事会に正式に承認されている。交渉権限の委譲は、欧州委員会からの予備的なアプローチの結果として行われたものであり、他の第三国(特に、韓国、ブラジル、日本、カナダ、オーストラリア、メキシコ、チリ)とも同様のステップが踏まれつつある。
- ・ ロシアとの関係について、2003年5月に開催された首脳会談で、EUはロシアとの交渉を続け、協力協定を締結したい旨再度表明した。現在までのところ、議論は技術・産業面の事項に集中されている。交渉の再開を促進するため、欧州委員会は、ロシア当局に対して、協力協定の原案を提示した。
- ・ 米国との関係について、米国との交渉を締めくくることは、EUの最優先事項であり、2月24,25日にブリュッセルで開催される交渉では、相互運用性を確保するための協定が締結されるであろう。

3. 展開・運用フェーズへの移行

ガリレオ・システムの運用を行う免許権所有者の指定手続等が記載されている。

2004年2月26日、欧州委員会はガリレオ計画に係るEU・米間の討議の成果を歓迎する旨公表した。資料の概要は次のとおり。

ガリレオ計画に関し、米国と欧州委員会(EU加盟国も参加)は、2月24-25日に、ブリュッセルにおいて、成功裡の交渉ラウンドを開催した。今次交渉では、GPSとガリレオ間の協力に係る総合的な原則のほとんどの部分が合意に達せられた。

今次交渉において取扱われた主な事項は次のとおり。

- それぞれのシステムのオープン・サービスに係る共通の信号構造基準の採択
- ガリレオの規制されたサービス(PRS)に係る適切な信号構造基準の確認
- 更なる性能向上のために、共同又は個別に信号構造基準の最適化を許容するプロセス

- GPS とガリレオの共同使用を促進するための相互に運用可能な時間・測地基準の確認
 - 衛星航法サービス等の貿易に係る非差別
 - 国家安全保障の保護に係るコミットメント
 - エンドユーザーによるオープン・サービスへのアクセスや使用を制限しないことに対する合意
 - 共同文書を最終化し、その後署名を行うことについての合意
- これにより、近日中に、公式な合意が得られる予定であり、そのために、両者は、残った未解決問題（主に、法的、手続面の事項）を解決するための作業を続ける予定である。

(関連)

欧州委員会は閣僚理事会(1999年10月運輸相理事会)より米国及びロシアとの交渉に関するマンデートを獲得。

2000年5月4日欧州委員会は、ESA(European Space Agency)との共同で、技術的事項を所掌するガリレオ・プロジェクト・オフィスを開設した。

COM(2000)750 final は、定義フェーズの結果に関するもの。2001年9月19日欧州議会は、これに関し意見を採択し、計画は支持するものの資金問題と管理問題に懸念があったとした。

2000年5月15日よりイスタンブールにて開催された世界無線通信会議(WRC-2000)では、ガリレオに周波数を割り当てることが決定された。2000年12月6日採択欧州委員会コミュニケーション(COM(2000)811 final)は、WRC-2000の結果に関するもの。

2001年9月7日欧州委員会は、「デ・パラシオ委員は中国科学技術相と会合し、中国側はガリレオ計画に対する高い関心を示し、両者間で作業グループを設置すること決定」と発表。

〔米国 GPS との関係に係る経緯〕

2001年12月18日の欧州委員会記者レクにおける運輸担当報道官の発言は次のとおり。

- (米国国防総省次官補からのガリレオ計画に関するレター(ガリレオに関するマンデートを見直すべき。セキュリティの問題について、欧州委員会との交渉以外の別のフォーラムを設けるべき)に関し、その後の運輸相理事会及び本日のNATO会合を経て、何か新しいニュースはあるかと質問されたのに対し、)ガリレオは、民間用システム。民間用以外のアプリケーションの提案は一切無い。国防総省がなぜそのように動揺しているのか理解できない。
- (国防総省は、敵がガリレオの信号を通じて、GPSの記号化された信号をキャッチできるとし、セキュリティに関する別のフォーラムを設けるべきとしているが、欧州委員会は交渉のポジションを変えるつもりはあるかと質問されたのに対し、)米国は、相互運用性を必要とした。我々は、問題の解決のために努力することが

可能であり、作業グループも設置している。別のフォーラムを設置することで、ガリレオ計画が遅れることにはならない。ガリレオ計画は、開発の段階であり、米国との調和した行動が可能である。

- (将来におけるガリレオ計画の軍事的利用、並びに、軍事用と民間用の違いについて質問されたのに対し、)ガリレオは民間用の計画である。しかし、ガリレオが展開された将来において、更に警察用や軍事用に開発することを要求する国がありうることは、排除できない。民間用と軍事用の主な違いは、民間用の場合、管理と監視のシステムが、民間に委ねられるということである。それゆえ、GPSがユーゴの戦争時に実施したような、スクランブルの可能性が無い。恒久的に利用が可能である。
- (有料のサービスが利用者の利益となるか、また、数か月のうちに新しいスタディ・費用見積もりを行う可能性を質問されたのに対し、)重要なのは、質は良いものの確かさで劣る米国のプロジェクトから独立したいのかどうかということ。軍事用であるがゆえ、スクランブルの可能性のある米国のシステムで良いのか。GPSは現時点では無料であるが、独占状態が継続した場合、将来もそうであると断言できるか。将来ガリレオが無く、GPSの独占状態であったとしたら、後悔するであろう。既に数百万ユーロをかけた十分なスタディを行っており、更なるスタディは実施しない。今必要なのは、決定である。
- (英国がガリレオ計画に慎重なのは、政治的な理由なのか、財政的な理由かと質問があったのに対し、)公式には、民間資金の導入に関連する、財政的な理由としている。
- ガリレオは、欧州の壮大な計画であり、ロシアも中国も関心を示している。共同体レベルで開発する価値がある。トランス・ヨーロッパ・ネットワーク計画の一部でもあり、共同体の予算が充てられるが、もし計画が受入れられなければ、関心のある国と実施するという代替手段も考えなければならない。
- (米国の軍関係者はガリレオの何に反対しているのかと質問されたのに対し、)彼らに聞いて欲しいが、プレス発表によれば、敵がガリレオのアプリケーションを利用することを懸念している。

2002年3月7日、米国国務省は、ガリレオ創設に対する米国側立場を網羅的に記したペーパーを発表した。この中で「The United States Government sees no compelling need for Galileo, because GPS is expected to meet the needs of users around the world for the foreseeable future」とした。

2002年3月26日、ブラッセルの米国政府代表部は、運輸相理事会がガリレオ計画立ち上げに合意したことを受け、ステートメントを発表した。概要は以下のとおり。

- ガリレオ計画を進めるかどうかは、EUの問題。
- 米国は、ガリレオのGPSとの相互運用性を確保し、世界の利用者に利益をもたらすよう、EUとの協力に関心がある。協力についての話し合いを継続したく、数ヶ月のうちに開催することを既に提案している。
- この話し合いの中では、貿易関連問題、技術的問題及びセキュリティの問題について欧州委員会と議論したい。

[ロシアとの関係]

2002年5月29日、モスクワで開催されたロシア・EUサミットにおいて、両首脳による共同声明が発表された。ガリレオ計画関係部分の概要は次のとおり。

- ・ 我々は、ロシアとEU間の宇宙研究の分野における長期間のパートナーシップを深化させることについて満足している。宇宙空間の平和目的のための調査と利用に関する協力とパートナーシップについて、EU・露間で新たな合意を署名することを考えている。また、我々は、グローバルサテライトナビゲーション（GALILEOとGLONASS）等の発展や運用に係る協力事項についての両者の専門家間の話し合いを強化するよう促す。

14 - 3. 労働時間調和

(制度) 分野横断的労働時間指令

- 1993年11月23日採択閣僚理事会指令 93/104/EEC
- 改正:2000年6月23日採択欧州議会・閣僚理事会指令 2000/34/EC

(内容)

労働時間指令(93/104/EEC)は、労働者(事業主に雇用されている者であり、自営業者は除く)を対象として、労働時間体系に関する最低限度の安全上・健康上の要件を規定するため制定された(同指令第1条第1項)。規定された主な要件は以下のとおり。

- 1日当たりの休息(Daily rest)： 24時間当たり連続11時間の最低日当たり休息時間(同指令第3条)
- 休憩(Breaks)： 労働日が6時間よりも長いときには、休憩を付与(同指令第4条)
- 週当たりの休息(Weekly rest period)： 7日間当たり(、1日当たりの休息11時間に加え)連続24時間の最低休息時間(同指令第5条)
- 週当たりの最大労働時間(Maximum weekly working time)： 7日間当たりの平均労働時間(残業を含む)は48時間以内(同指令第6条)
- 年次有給休暇(Annual leave)： 最低4週間(同指令第7条)
- 夜間労働： どの24時間についても平均で8時間を超えないこと(同指令第8条)

適用範囲からは、航空、鉄道、道路、海上、内陸水運及び湖水での輸送が除外されていたが、2000/34/ECによる改正により、非移動労働者及び鉄道労働者を労働時間指令の対象に加えられた。航空、道路及び内陸水運による輸送に従事する移動労働者についても、適切な休息時間、年間4週間の有休休暇及び労働時間の制限が適用されることとなった。

(関連)

欧州委員会は1997年7月15日、労働時間指令から適用除外された分野及び活動に関するホワイト・ペーパー(COM(97)334)を採択した。これにより、適用除外された分野の労使に対し、労働時間に関し協議をするよう要請した(協議の第一段階)。1998年3月31日欧州委員会は、検討中のドラフトを提示し、関係者との協議を開始した(協議の第二段階)。これらの協議の結果、欧州委員会は、労働時間指令の対象とすることをほとんどの関係者が支持した非移動労働者と、労働時間指令の対象に含めることで労使が合意(1998年9月30日)した鉄道労働者については、労働時間指令の適用対象とすることが適当であるとしたが、他の分野では、分野に応じた措置を講ずることが適当であると判断した。欧州委員会は、1998年11月18日に4つの指令案と1つの勧告を採択(COM(1998)662 final)した。

2000年12月1日欧州委員会は、93/104/EECの実施状況に関する報告書を採択した。

(制度) 道路輸送分野の移動労働者に関する労働時間指令

■ 2002年3月11日採択欧州議会・閣僚理事会指令(2002/15/EC)

(内容)

分野横断的労働時間指令の適用対象外とされた運転手について、以下のとおり規定。

- 週の労働時間は48時間(4か月間の平均で48時間を超えなければ60時間まで延長可)。
- 6時間の労働の後に少なくとも30分の休憩。
- 9時間の労働の後に少なくとも45分間の休憩。
- 夜間労働は、1日当たり10時間まで。
- 各国法令又は労使の合意により、例外規定を設けることが可能。

労働時間の定義は、単なる運転時間ではなく、広義なもの(荷物搬入・搬出、乗客の誘導、自動車の掃除・整備・安全性検査、自動車・積荷・乗客の安全性確保、警察・税関・移民の事務所での行政手続き)とする。準備任務は、運転手が仕事場において、労働任務を開始する準備が出来ている時間とする。

個人運転手は、指令発効から7年後(2009年3月23日)に対象に含める。ただし、その2年前までに欧州委員会は、個人運転手を対象外としたことの影響(安全、競争、職業体系、ソーシャル面)に關する報告書を提出する。報告書の結果に応じて欧州委員会は、提案を行う。

(関連)

欧州委員会は1998年11月18日に提案(COM(1998)662 final)を採択したが、貨物量の波動性への対応のため自由度が必要であるとする事業者や、個人営業運転手からの反対が強く、個人営業運転手を指令の対象とすべきか否かが問題となり、成立までに3年以上要した。

6月3日及び4日付ヨーロッパ紙が、スペインが運転者の労働時間に係る指令を無効にするよう欧州司法裁判所に求める旨報道しているところ、記事の概要は次のとおり。

1. スペイン運輸相は、欧州司法裁判所に運転者の労働時間に係る指令を無効にするよう要求することを決意した。
2. スペインの主張は、自営業の運転手に係る規定が職業活動の自由に係る判例法等に反するというもの。
3. 運転者の労働時間に係る指令は、6年間の交渉の末、2002年3月11日に採択されたものであり、4ヶ月間における1週間の平均の就業時間を48時間とし、最大就業時間を60時間と定め、夜間労働者にとっては、10時間以上働くことができない旨定めている。

(制度) 航空分野の移動労働者の労働時間体系に関する労使合意

■ 2000年11月27日採択閣僚理事会指令(2000/79/EC)

(内容)

分野横断的労働時間指令の適用対象外とされた航空分野における、労使の合意を実施する指令である。欧州航空協会(AEA)、欧州運輸労働者連合(ETF)、欧州コックピット協会(ECA)、欧州地域航空協会(ERA)及び国際航空輸送業者協会(IACA)は、2000年3月22日、民間航空の移動スタッフの労働時間構成に関する合意を締結。労働時間指令よりもスペシフィックな要件を含んでおり、次のとおり規定。

- 年間 4 週間の有給休暇
- 年間労働時間を 2000 時間に制限
- 年間飛行時間を 900 時間に制限
- 月当たり 7 日、年間 96 日の休暇
- 労働時間は、飛行・任務時間の制限及び休息の要件に関する、将来におけるいかなる共同体法令を侵害するものと解してはならない。

(関連)

欧州議会は、安全運航のため、運航乗務員及び客室乗務員の飛行・任務時間の制限及び休息の要件を規定すべきと主張(規則 3922/91/EEC の改正に関する第一読(2001年1月18日))。

14 - 4 . バリア・フリー

(制度) 障害者のためのバリア・フリー・ヨーロッパ

■ 2000年5月12日採択欧州委員会コミュニケーション(COM(2000)284 final)

(内容)

障害者の観点から、雇用、教育、職業訓練、運輸、共通市場、情報社会、新技術、消費者政策等の分野の相互協力によって統一のとれた施策を進める必要がある。欧州委員会は公共交通機関におけるガイドラインを示す。

(関連)

欧州議会は2001年4月4日、第一読を了した。

14 - 5 関連ホームページ

(1) 行政当局等

- EU ホームページ
http://europa.eu.int/index_ns_en.htm
- アントワープ港湾局
<http://www.portofantwerp.be>
- EUROCONTROL
www.eurocontrol.int

(2) 運輸関係の主な業界団体等

< 鉄道関係 >

SNCB : ベルギー国鉄

HP : www.sncb.be

< 自動車関係 >

団体名 : ACEA(European Automobile Manufacturers Association) : 欧州自動車工業会

住所 : Rue de Noyer 211, 1000, Bruxelles (事務局)

TEL : +32-2-738-7340、FAX : +32-2-732-4267

HP : www.acea.be

< 海事関係 >

団体名 : CESA(Committee of EU Shipbuilders' Associations) : 欧州造船工業会

住所 : Rue Marie de Bourgogne 52-54, B-1000, Bruxelles (事務局)

TEL : +32-2-230-2791、FAX : +32-2-230-4332

HP : www.cesa-shipbuilding.org

団体名 : ECSA(European Community Shipowners' Associations) : 欧州船主協会

住所 : Rue Ducale 45, 1000, Bruxelles (事務局)

TEL : +32-2-510-6127、FAX : +32-2-511-3940

HP : www.ecsa.be

< 航空関係 >

団体名 : AEA(Association of European Airlines) : 欧州航空協会

住所 : Avenue Louise 350, B-1050, Bruxelles (事務局)

TEL : +32-2-639-8978、FAX : +32-2-639-8999

HP : www.aea.be

団体名 : ACI(Airports Council International) Europe : 国際空港評議会ヨーロッパ支部

住所 : 6 square de Meeus, 1000, Bruxelles (事務局)

TEL : +32-2-552-0972、FAX : +32-2-502-5637

HP : www.aci-europe.org