

第2章 国際競争力のある外航海運を目指して

第1節 「海運自由の原則」の確保のための国際的な活動と我が国の取組み

我が国外航海運政策は「海運自由の原則」*を基本としており、我が国の外航海運に関する制度は世界的に見ても最も自由化が進んでいると言える。我が国は、国際交易を支える自由で公正な国際海運市場を形成するべく、世界貿易機関(WTO)・経済協力開発機構(OECD)等の国際機関における活動に積極的に貢献するとともに、必要に応じて二国間協議を行っている。

* 「海運自由の原則」

海運事業に対する参入撤退の自由を保証し、貨物の積取りについて政府の介入により自国の商船隊や自国籍船による輸送を優先させたりすることなく、海運企業や船舶の選択を企業間の自由かつ公正な競争に委ねるとの原則。現実には国家安全保障等を口実に政府の介入が行われることも多いことから、これらについても政府の介入を最小限にすることが求められる。

1. 多国間協議

(1) 世界貿易機関(WTO)

GATT及びWTOでの過去の海運交渉

昭和62年(1987年)から平成5年(1993年)のGATTウルグアイラウンドにおいて、サービス分野が新たに自由化交渉の対象分野に加わり、「世界貿易機関を設立するマラケシュ協定(WTO協定)」*1の中に「サービスの貿易に関する一般協定(GATS)」*2が策定された。海運分野はサービスの重要な一分野として交渉対象となり、ウルグアイラウンド及び平成6年(1994年)から平成8年(1996年)のWTO海運継続交渉において、海運分野の自由化交渉が行われたが、残念ながらサービス貿易の分野で唯一成果を得るには至っていない。

*1 「世界貿易機関を設立するマラケシュ協定(WTO協定)」

ウルグアイラウンドの合意を実施し、今後の多角的貿易交渉の枠組みとなるWTOを設立するための協定。WTOの任務、組織、地位などに関する一般的規定と、1994年関税及び貿易に関する一般協定、サービス貿易に関する一般協定などの附属書からなる。平成7年(1995年)1月発効。

* 2 「サービスの貿易に関する一般協定（GATS）」

最恵国待遇（MFN）、透明性の確保等、サービス貿易についての一般的義務を定めるとともに、各加盟国は個々のサービス業種につき自己が約束した自由化約束より厳しい規制措置を導入できないこと等を定めている。

合意済課題としてのサービス交渉の開始

昨年11月シアトルにおいて行われた第3回閣僚会議では、農業、アンチダンピング、貿易と労働等で各国の意見の対立が大きかったこと等により閣僚宣言をとりまとめるに至らず、ラウンド交渉は立ち上がらなかった。しかしながら、サービスについては、農業と同様、協定中に交渉を開始することが定められている合意済課題（ビルトインアジェンダ）として、本年1月より交渉が開始されている。当該交渉は、サービス貿易理事会に設置された特別会合において実施されている。

今後の見通し

サービス貿易理事会特別会合におけるサービス交渉では、本年5月26日に、交渉の第1段階の進め方等を示した「ロードマップ」が合意された。これによると、原則本年末までに、各国は交渉の方式等に関する提案を提出し、来年3月に現状把握のための会合を開催し交渉の第2段階を開始することとされている。

海運に関するサービス交渉は、サービス交渉の一部として行われることとなるが、米国等の影響力の大きな国が、海運について如何なる交渉態度をとるかは予断できる状況ではない。また、シアトル閣僚会議でも見られた通り、途上国への配慮の必要性は一層重要になっていると考えられる。このため、APEC、OECD等WTO以外の場も活用し、海運の自由化の進展に向けた議論を着実に進展させ、各国の状況を注視しつつ、本格交渉に適切に対応できるよう準備を進めていくこととしている。

(2) 経済協力開発機構（OECD）

OECD海運委員会においては、先進国間の海運政策についての討議を通じて、「海運自由の原則」に基づく自由で公正な国際海運市場の形成に向けた活動を行っており、我が国は、平成10年（1998年）より議長国として積極的に参加・貢献している。この貢献の一環として、昨年10月に東京で海運委員会を、引き続き神戸で域外国との政策対話のためのワークショップの開催

を招致した。

現在、同海運委員会においては、WTO海運交渉に関する準備的な意見交換、国際基準に適合していない船舶(サブスタンダード船)による海運活動の排除のための取組み、自由で公正な競争を妨げるような海運助成措置を削減するための方策等の議論のほか、旧ソ連・東欧諸国、中国、東南アジア諸国、中南米諸国など域外国との政策対話にも積極的に取り組んでいる。特に平成11年(1999年)10月には、急速な経済発展を遂げているアジア、中南米諸国などとの間で自由な海運政策に関する共通了解事項を取りまとめることができた。

(3) アジア太平洋経済協力(APEC)

APECにおける海運分野の取組みについては、APEC運輸ワーキンググループの中に海運に関する専門家会合(マリタイム・イニシアティブ、議長国は我が国)が設けられ、海運自由化に向けた議論が進められている。本年3月のシンガポール会合で既に会合は7回を数えているが、この間、平成10年(1998年)4月に作成した政策目標文書*に従い、各国海運政策の透明性の確保のための質問票に対する各国の回答をとりまとめ、その結果をインターネットに掲載(<http://www.apectptwg.org.au>)するなどの成果を上げている。今後は、各国の回答内容の更なる分析を通じて、自由化に向けたメンバー国・地域内の意見交換を更に進めるとともに、WTO海運交渉に関する意見交換を活発化し、同交渉合意に向けたAPECメンバー国の下地づくりを図っていくこととしている。

なお、次回会合は、本年10月に我が国(宮崎)において開催される予定である。

* 政策目標文書(ミッションステートメント)

海運問題をめぐるAPECの活動について、共通の目標及び枠組みを明文化したもの。効率的で安全かつ競争的な海運を実現するため、海運市場の自由化、海上交通の円滑化、海運政策の透明性の確保、経済・技術協力の推進、環境安全対策の重視等の原則を定めている。

2 . 二国間協議

(1) 米国

FMC 制裁問題

平成8年(1996年)11月、米国連邦海事委員会(FMC)*1が、我が国の民間における港湾慣行である事前協議制度*2等を問題として、我が国海運企業3社に対し課徴金を課した件については、その後の日米間の協議を経て一応の決着を見たが、FMCの制裁措置そのものについては、平成9年(1997年)11月にその効力が停止されたものの完全撤回には至らなかった。平成11年(1999年)5月になって、制裁を根拠づけたFMC規則はようやく形式的には撤回されたものの、引き続き我が国の港湾慣行等について内外の船社に報告徴収を求めてきている。我が国としては、米側の動向を注視するとともに、日米間協議において制裁措置発動の違法性等を主張しているところである。

*1 連邦海事委員会(Federal Maritime Commission)

1984年米国海運法等に基づき、米国船社及び米国貿易に従事する外国海運企業等の運賃・役務・慣行及び協定に関する規制・監督を行う独立行政委員会。

*2 事前協議制度

海運業界、港運業界、港湾労組の合意に基づき、コンテナ船の配船変更等における港湾の雇用調整システムとして、海運企業と(社)日本港運協会との間で協議が行われ、その後、日本港運協会と港湾労組との間で行われる協議。

新運航補助制度(MSP: Maritime Security Program)

米国政府は、1937年、国家緊急時の際に徴用できる自国商船隊の整備を目的として、主要外国航路に就航する自国海運企業に対して外国海運企業の船舶運航費との差額を補助するための運航費差額補助制度(ODS: Operating Differential Subsidy)を創設した。本制度は平成10年(1998年)末に終了することになっていたが、更に10年間にわたって実施するための法案が平成8年(1996年)に可決された。この新運航補助制度(MSP: Maritime Security Program)の対象船舶は、コンテナ船40隻等、計47隻であり、一隻あたり年間約210万ドル(初年度230万ドル)にも及ぶ補助が可能となる。我が国としては、かかる政府補助が、外航海運の自由かつ公平な競争を歪めるものと

して、WTOサービス交渉や日米二国間協議等において撤廃を申し入れていく。

アラスカ原油の輸送問題

1995年アラスカ原油輸出禁止解除法は、アラスカ原油の輸送は米国人が乗り組む米国籍船によって行われなければならない旨規定しており、従来の政府貨物留保措置を超えて原油という一般商業貨物にまで貨物留保措置を導入した極めて保護主義的性格が強いものである。

米国政府によるかかる政策は、交渉期間中は新たな保護主義的措置を導入しないとすするWTOの海運継続交渉に関する閣僚決定に反し、他の国での同様の保護政策の発動を誘引するおそれもあるため、我が国としては、あらゆる機会をとらえ、その撤回を米国に強く申し入れている。

新米国海運法

1984年米国海運法*の改正法として平成11年(1999年)5月より施行された1998年海運改革法は、国際貨物定期輸送について運賃率表の届出を廃止するほか、同盟に関し構成員たる個々の海運企業の自由をより拡大する規律を内容としているが、これに加え、自国海運企業の利益を守るため外国海運企業の慣行等を一方的に規制する権限を有しているFMCが運賃設定のあり方について介入することを明確化している。今後、FMCがマーケットの実情を無視して我が国を含む外国海運企業の運賃設定のあり方等を一方的に規制することのないよう、FMCの活動を注視していくこととしている。

* 1984年米国海運法

詳米国関係航路における定期船に対する規制、監督を定めていた従前の米国海運法は、1984年米国海運法によって大幅に改正され、海運協定の発行手続きの簡素化・迅速化、独占禁止法の適用除外の明確化、インディペンデント・アクション(同盟の加盟海運企業が、FMCへの事前通告により、同盟協定と異なる運賃等を独自に設定できることとする制度)の導入など、従前の「競争促進的」な内容となっている。

(2) E U

E Uの海運競争政策

EUはローマ条約に基づく競争法の例外として、我が国と同様運賃協定等を行う海運同盟に対して、一定の条件の下で同法の包括的適用除外を認めている。

ところが、平成4年(1992年)12月、欧州委員会(EC)は、海運同盟が通し運賃の一環として欧州域内の陸上輸送について運賃設定を行ったことに対し、同法違反と決定した。現在、本件は欧州裁判所に持ち込まれて係争中となっている。

また、平成10年(1998年)9月、ECはTACA*加入15船社(うち我が国船社1社)に対し、ローマ条約第86条に規定する「支配的地位の濫用」に該当するとして、総額2億7,300万ECU(約422億円)の罰金を課す旨の決定を行い、これについても、欧州裁判所に持ち込まれている。

我が国としては、これらECの決定が、我が国海運企業を含む国際コンテナ輸送活動に不当な支障を生ずることのないよう、その動きを注意深く見守っているところである。

* TACA(大西洋同盟協定:Trans Atlantic Conference Agreement)

大西洋航路の船社間協定として平成6年(1994年)10月に発効した。1992年8月にFMCの認可を受けた協議協定TAA(大西洋航路協定:Trans Atlantic Agreement)が、船腹調整制度等を協定内容に含むことから欧州委員会が競争法違反と裁定したため解消改組したもの。

EUの海運助成ガイドライン

平成8年(1996年)12月に策定された「新海運戦略に向けて」と題する新海運戦略に基づき、平成9年(1997年)7月、EUは「海運に対する国家助成についてのガイドライン」を公表し、平成11年(1999年)1月までにEU諸国が既存の国家助成をこのガイドラインに整合させることとしている。

我が国としては、EU諸国による同ガイドラインに基づく国家助成が、外航海運の自由かつ公平な競争を歪めることのないよう求めていくこととしている。

(3) 中国

我が国の中国との海運関係は、昭和47年(1972年)の日中国交正常化を契機として締結された日中海運協定を基礎を発出してきているが、中国が外国の海運企業の事業活動に対し制限を加えているため、我が国としては、同協定が発効した昭和50年(1975年)6月以来、これまで16回にわたる海運協議や中国のWTO加盟交渉における二国間協議の枠組みにおいて、両国間の海運問題の解決に努めてきた。

その中でも特に重要な事項として、我が国海運企業による中国市場におけ

る自由な営業活動の確保の問題がある。平成5年（1993年）6月の海運協議により、それまで合弁方式に限られていた中国国内の営業拠点の設置に関して初めて我が国海運企業が100%外資による現地法人を設立すること等が初めて認められ、その後3社が現地法人を設立し営業活動を行ってきていた。しかしながら、依然として現地法人の数の設立を認める制限や既設の現地法人が行える営業活動の範囲に対する制限が続けられているため、中国側に対し、引き続き自由化を求めてきている。

平成11年（1999年）6月の協議では、中国側は我が国海運企業が現在の3社に加え、更に新たに1ないし2社現地法人を設立することに同意したほか、既設の現地法人が中国国内に支店を設置する要件を緩和することに同意した。さらに、平成12年（2000年）3月には、我が国海運企業1社に対し、中国国内の輸出業者から貨物を集荷してコンテナを仕立て上げ、欧米等に輸送する総合的な物流サービスを提供する特別な100%出資現地法人の設立を認めるなど、中国における外国の海運企業の事業活動の自立化が徐々にではあるが前進しつつある状況となっている。

第2節 我が国外航海運の国際競争力の強化

資源や食料の大宗を海外から輸入し、付加価値の高い製品を輸出することで日々の暮らしが成り立っている我が国にとって、これらを輸送する手段である外航海運は非常に重要な産業インフラである。

特に、これら貿易物資の安定的な輸送を図るという観点からは、我が国の外航海運による輸送を確保することが必要であり、激しい国際競争にさらされている我が国外航海運の国際競争力の強化を図ることが重要な課題である。

政府としては、国際競争が公正に行われるような環境の整備にあたりとともに、貿易物資の安定輸送を確保する観点から、我が国外航海運の国際競争力の強化を図るため、以下の施策を講じているところである。

1. 外航海運に対する助成措置

以下のとおり、船舶の特別償却制度等の税制措置、日本政策投資銀行による長期低利融資等の措置を講じている。

(1) 税制措置

船舶の特別償却	〔外航近代化船	18 / 100
	〔二重構造タンカー	19 / 100
船員教育訓練施設の特別償却		16 / 100
買換え資産の課税の特例	圧縮記帳 * 1 (譲渡差益の80%)	
固定資産税の課税の特例	〔外航船	1 / 6
	〔外国貿易船 * 2	1 / 10

(注) 後述の国際船舶については、登録免許税につき船価の1 / 1000に、固定資産税につき課税標準の1 / 15に、それぞれ軽減する措置を講じている。

* 1 圧縮記帳

船舶を譲渡して船舶等を購入したときは、個人にあっては譲渡所得を減額し、法人にあっては購入資産の簿価に対して減額することができる制度。

* 2 外国貿易船

1年間の稼働日数のうち、外航に従事した日数が50%を超える船舶。

(2) 財政投融資

日本政策投資銀行による外航船舶建造融資（平成11年度実績 344億円）

- ・ LNG 船、超省力化船かつ基幹輸入物資輸送船舶、二重構造タンカー
融資比率 60%
- ・ 超省力化船、基幹輸入物資輸送船舶
融資比率 50%
- ・ その他の船舶
融資比率 40%

2. 国際船舶制度の推進

上記1.のとおり、従来より国際競争力強化のための措置を講じてきているが、我が国外航海運企業は、急激な円高等により、日本籍船を保有し運航することの負担が大きくなり、日本籍船の海外への置籍（便宜置籍という）を進めるなどいわゆるフラッグイングアウトを進行させ、この結果我が国商船隊に占める日本籍船の割合は年々減少の一途をたどっている。またこれに伴い日本人船員の数も減少を続けている。

このように、我が国外航海運企業が短期的なコスト削減の観点から便宜置籍船及び外国人船員に過度に依存することは、長期的に見れば我が国外航海運の空洞化を招き、貿易物資の安定的輸送の確保等に支障をきたす恐れがあるため、政府としては、日本籍船・日本人船員の維持・確保を図るため、国際船舶制度を導入し、以下の施策を講じている。

(1) 日本人船長・機関長2名配乗体制の導入

国際船舶制度については、平成8年（1966年）に、安定的な国際海上輸送の確保上重要な一定の日本籍船である「国際船舶」に対し、登録免許税や固定資産税の軽減措置等の税制上の支援措置を講じた。その後、これら税制上の支援措置の対象船舶を拡大し、さらに、昨年5月には外国船員資格の受有者を運輸大臣の承認により船舶職員として受け入れる制度を導入するなどその拡充に努めてきている。

特に、外国船員資格の受有者に対する承認制度は、日本人船長・機関長2名配乗体制を可能とし、国際船舶のコスト競争力の向上に寄与する画期的なものであるとしてその実現が急がれていたが、本年1月に同制度に基づく承認試験がフィリピンにおいて初めて実施され、48名の外国人承認船員が誕生した。これを受け、3月には我が国外航海運大手3社（日本郵船、商船三井、川崎汽船）において、外国人承認船員の日本籍船への配乗が実現した。

今後も本制度が活用されることにより、日本籍船の維持・確保が図られることが期待されている。



日本人船長・機関長2名配乗体制で運航する
コンテナ船「加賀」(右上)と「まきなっくぶりっじ」(左下)

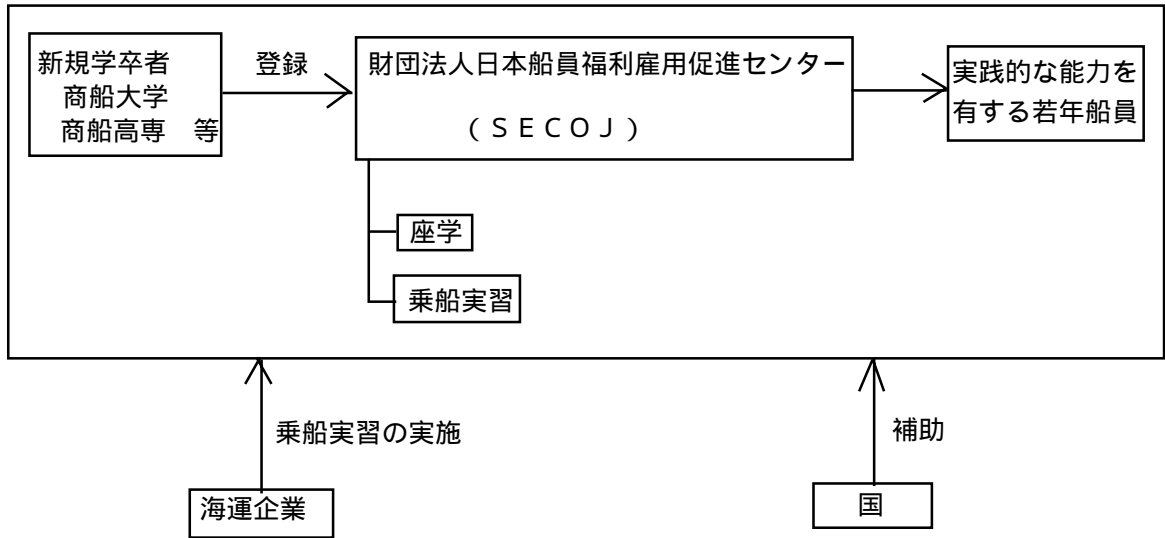
(2) 若年船員養成プロジェクトの実施

日本人船長・機関長2名配乗体制の導入により、今後、国際船舶における日本人船長・機関長には指揮監督や業務遂行等の能力が従来にも増して必要となり、そうした要請に応える船員を将来を見据えて確保・養成することが求められている。このため、平成10年(1998年)10月から(財)日本船員福利雇用促進センター(SECOJ)が政府の補助金を受けて若年船員養成プロジェクトを実施している。

本プロジェクトでは、2年間の訓練期間中に座学、シュミレータ訓練、タンカーやコンテナ船といった実際の商船における乗船訓練を実施することにより、混乗船において即戦力として活躍できる能力を身につけた若年船員を早期に養成している。

本プロジェクトの第1期生は本年9月に全課程を終了する予定であり、その知識・技能を実社会で発揮することが期待されている。

図表 2-2-1 若年船員養成プロジェクトフロー図



第3節 我が国外航海運の事業活動の展開のための環境整備

1. 外航船舶にかかる海賊及び船舶に対する窃盗・強盗等の対策

(1) 発生状況

船舶に対する窃盗・強盗事件等（いわゆる「海賊行為」）は、全世界で発生している。運輸省が、本年5月、我が国外航海運企業全てに対して行ったアンケート調査によると、平成6年以降の我が国関係船舶の被害件数*は合計285件となっており、平成10年（1998年）は19件、平成11年（1999年）は39件と増加している。

事件の様態としては、単なる盗難から乗組員が暴力をもって脅迫され負傷するという凶悪なケースまで様々である。いわゆる「海賊」が乗組員全員が拘束されて船が積荷ごと乗り換えられるケースは世界的に見ても、数多く発生している訳ではないが、海運活動に対する重大な脅威として極めて深刻な問題である。

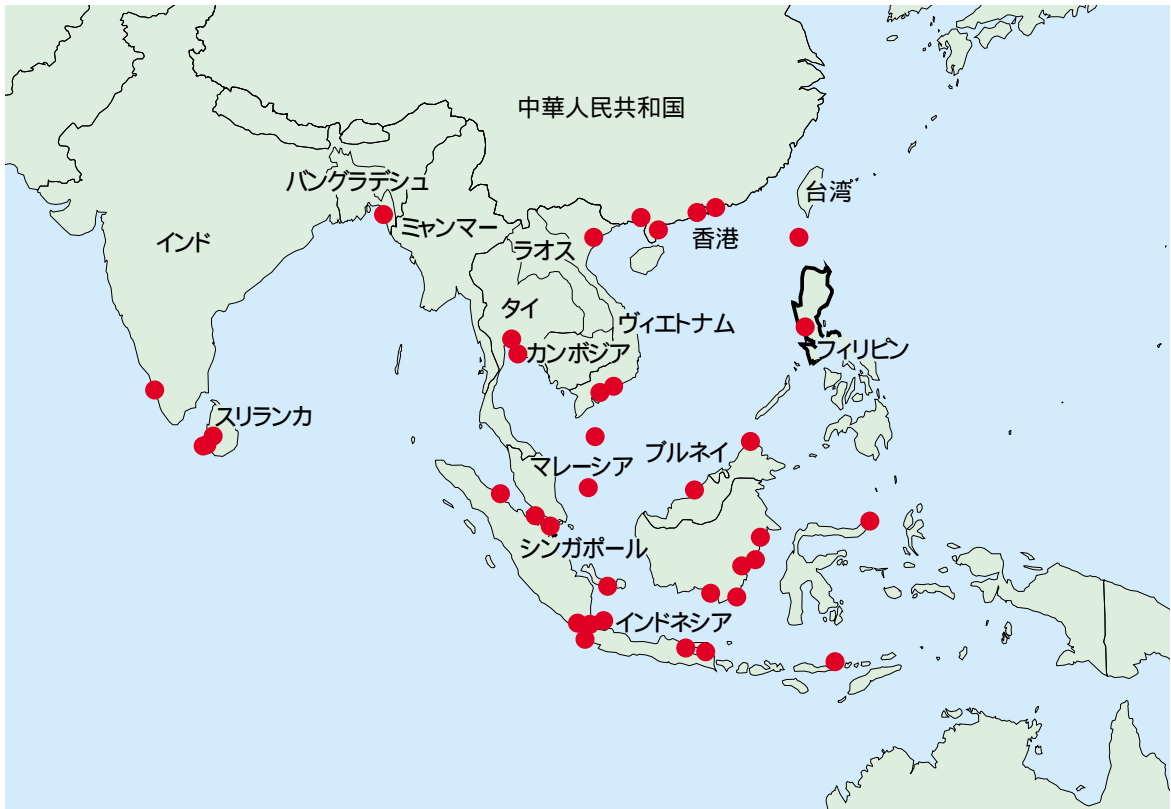
発生海域別では、全体の7割以上に当たる69件が東南アジア海域で発生していることが特筆される。また、事件のほとんどは、いずれかの国の内水（港内等）又は領海で発生しており、沿岸国による取締りの強化がまず何よりも求められる。

さらに、港内又は港の付近で停泊中又は漂泊中の船舶が被害を受けるケースが全体の3分の2以上を占めており、当該地域を管轄する港湾当局、治安当局に対し、対策強化を求める必要がある。

また、海運企業サイドでも、何らかの予防措置を講じていたものは全体の約6割にとどまり、被害を受けた船舶から沿岸国に通報されるものはわずか全体の2割程度となっている。通報が徹底しないのは各海運企業が運航スケジュールの確保を優先させているためと思われるが、沿岸国に対して取締りを強く求めるためには、被害が発生した場合にその事実を関係当局に通報することが不可欠であるところ、その徹底を図る必要がある。

* 国連海洋法条約において海賊とは基本的に公海上における船舶の乗組員/旅客に対する暴力行為と定義されている（第101条）が、本稿における事件の発生件数等については、公海上かどうか、また暴力を伴うかどうかを問わず、船舶に関するあらゆる窃盗、強盗を含んだものとなっている。一般に「海賊」の用語は極めてルーズに使用されているように見受けられるが、本文でも指摘している通り、その様子は極めて多様であり、これらを一括してその脅威や対策を論じるのは不適切である。

図表 2 - 2 - 2 日本関係船舶に係る窃盗・強盗事件等被害発生地点（1994～1999年）



図表 2 - 2 - 3 最近の船舶に係わる窃盗・強盗事件等の発生状況

年	1995年 (H7年)	1996年 (H8年)	1997年 (H9年)	1998年 (H10年)	1999年 (H11年)
東アジア	80 (5)	133 (10)	109 (12)	100 (14)	173 (28)
インド洋	15 (1)	30 (0)	41 (1)	25 (1)	51 (7)
アフリカ	15 (0)	28 (1)	41 (2)	41 (4)	52 (1)
南アメリカ	20 (2)	32 (0)	45 (0)	38 (0)	29 (1)
その他	2 (0)	5 (0)	16 (3)	6 (0)	4 (2)
合計	132 (8)	228 (11)	252 (18)	210 (19)	309 (39)

注) 数字は、 上段：全船舶の件数
 (下段)：日本関係船舶(日本船籍及び日本の船会社が運航する外国籍船)の
 件数(運輸省海上交通局外航課の調査による。)

(2) これまでの対策

いわゆる海賊事件の防止のための取組みとして、国際レベルではIMOにおいて、当時海賊事件が頻発していたマラッカ海峡の航行安全対策として「マラッカ海峡に関するワーキング・グループ」を設立し、平成5年 9(1993年)3月には、我が国も参加して同海峡の現地調査を行った。同ワーキング

グループは、同年5月の海上安全委員会(MSC)に公海上における海賊を含む船舶に対する窃盗・強盗事件等の防止対策、航行安全対策等に関する勧告等からなる報告書を提出し、これを受けIMOは各国に対し勧告の内容を踏まえた適切な措置を講じるよう要請を行った。

さらに、IMOでは、平成9年(1997年)10月より、東南アジア、西インド洋海域、アフリカ、南アメリカの海賊事件の頻発する4つの地域において、それぞれセミナーを開催しており、そこでの議論を踏まえ、平成11年(1999年)5月のMSCにおいて、沿岸国関係国、船会社、乗組員がそれぞれ講じるべき対策の見直しと強化を図り、上述の平成5年(1993年)策定の勧告を改定して各国に回章した。

一方、我が国運輸省では、従来より事件が頻発するごとに、外交ルートを通じて関係国に当該海域の警備強化を申し入れるとともに、(社)日本船主協会を通じて海運企業間での対策会議の開催、自主的な防止対策要領の作成とその徹底を図るよう指導を行ってきた。さらに、最近の状況を踏まえ、平成11年(1999年)7月から、運輸省が中心となって外務省、海上保安庁、(社)日本船主協会等の官民関係者により「外航船舶にかかる窃盗・強盗等対策検討会議」を発足させ、関係情報の収集連絡を行うとともに、船会社による自主警備の強化、沿岸国に対する警備強化の要請及び、国際海事機関(IMO)における対策検討への参加という項目それぞれについて対策を検討し、アクションプランとしてとりまとめの上、逐次実施する形で取組みの強化を図ってきたところである。

そのような中、平成11年(1999年)10月には、日本の船会社が運航し、日本人船長、機関長が乗り組むパナマ船籍の貨物船アランドラ・レインボウ号が、インドネシアの港を出港した2時間後に武装集団の襲撃を受け、船が乗っ取られるという事件が発生した。この事件は、日本人がシージャック事件に巻き込まれたはじめての事例であり、社会に大きな衝撃を与えた。幸い乗組員は、後日全員無事に保護され、船体も発見されたものの、かかる凶悪かつ組織的事件に対処するため、さらなる有効な対策を早急に実施する必要が生じた。

このため、関係国政府に対し、ハイレベルで対策強化を働きかけたほか、上述の「対策検討会議」においてシージャック事件を念頭に置いた追加措置の検討を行い、船会社が策定する自主警備マニュアルの中に、関係当局への通報における船会社の役割、船会社と船舶との連絡・動静把握の体制強化に

関する事項を追加した。さらに、平成 11 年（1999 年）11 月の ASEAN 諸国との首脳会議において我が国首相より警備関係当局等による国際会議が提案され、地域レベルでの国際協力を推進することとなった。

（3）海賊対策国際会議

東南アジア地域を中心とした海賊事件の増加、特にアロンドラ・レインボウ号事件に代表される組織犯罪集団の関与が疑われるような凶悪なシージャック事件の発生は、単に海上交通の安全だけでなく、地域の安全保障に対する脅威になりうる。このため、地域として主体的かつ積極的な取り組みが必要との認識が高まったことを受け、関係国の警備当局及び海事政策当局等により、3月28～30日に「海上警備機関、海事政策当局及び民間団体等による準備会合」を開催し、引き続き4月28～29日に「海賊対策国際会議」をいずれも我が国が主催して開催した。*

「東京アピール」の採択

この一連の会議においては、ASEAN 諸国等アジア地域の 16ヶ国及び地域、IMO、各国船主協会をはじめとして、広く官民の海事関係者の参加を得て、各国の海賊被害や対策の現況、アロンドラ・レインボウ号のケーススタディー、とるべき具体的対策の検討等を行い、海賊問題についての厳しい現状認識を共有した上で、自主警備対策の充実、国際的な情報連絡・連絡体制の確立等の詳細な対策の検討を行った。これを踏まえ、海賊及び船舶に対する武装強盗対策のため、互いに協力しつつ、可能な限りあらゆる対策を講じていくとの固い決意を「東京アピール」として、改めて表明した。

* 海上警備機関独自の対策強化については、別途、3月8～10日にシンガポールにおいて「海上警備機関による準備会合」が開催され、4月の「海賊対策国際会議」本会合において、「アジア海賊対策チャレンジ 2000」が策定されている。

「海賊対策モデルアクションプラン」

本会合において決議された「東京アピール」及び IMO 勧告を踏まえ、海事政策当局及び船会社や乗組員等民間の海事関係者がそれぞれ一丸となって行うべき具体的な措置をとりまとめ、「海賊対策モデルアクションプラン」を以下のとおり策定した。

(a) 自主警備策の充実

最近のハイジャック事件のような凶悪かつ組織的な事件を念頭に入れつつ、海賊及び船舶に対する窃盗・強盗による危険から、人命及び船舶航行の安全を守り被害を最小化するために、船会社は自主的な保安計画を策定し、旗国及び実質的な利害関係国はその実施の徹底を促す。

(b) 当局に対する報告

海賊及び船舶に対する窃盗・強盗が発生した場合に沿岸国、寄港国等の当局が迅速・的確な措置をとるためには、関係当局への通報が不可欠であることから、IMO 勧告に従い被害船舶から沿岸国、寄港国等の海上警備機関へ事件の報告が確実に行われるよう、緊急通報先リストの周知、迅速な通報・報告の指導等を行う等、環境を整備する。

(c) 各国政府内部の諸機関間の連携

各国が、自国の海賊対策担当機関相互の緊密な連絡体制を整備し、関係機関が一体となって、速やかに的確かつ機能的な対応をとることができるような体制の構築を図る。

(d) 国際的な情報連絡網の確立

従来 of 外交ルートに加えて、海事当局のような専門的知見を有する関係機関が各々の情報連絡窓口を一元化し、直通外線電話・FAX、E-mail アドレス等を設定・活用することにより、各国の関係機関を結ぶ国際的な情報連絡網を確立する。*

* 我が国運輸省においては、このため特別な e-mail アドレス (info-piracy@so.motnet.go.jp) を設定し、海賊関連情報の収集、連絡に活躍している。

(e) 情報の分析

海賊及び船舶に対する窃盗・強盗に的確に対応するためには、その実態を正確に把握する必要があることから、各国が保有するこれらのデータを IMO 等の協力を得て、整理・集約し分析することにより、被害が多発している海域・港湾、事件の形態等の傾向を的確に把握する。そして、これらの分析結果を踏まえ、各国の海事政策当局は、船舶の自主警備策の強化の指導、海上警備機関による取締りの強化の要請等を行う。

以上のような本会議における成果を踏まえ、運輸省としては、今後とも国内外の海賊に関係する機関と連携し、海賊対策の一層の充実を図っていくこととしている。



「海事政策当局等による準備会合」において基調演説を行う二階運輸大臣（当時）

2. マラッカ・シンガポール海峡における航行安全対策

マラッカ・シンガポール海峡は、船舶交通が輻輳する世界有数の国際海峡であり、我が国にとっても極めて重要な航路の要所となっている。我が国は同海峡の主要な利用国の一つとして、これまで、(財)マラッカ海峡協議会を通じて、同海峡の船舶航行の安全を確保するため、沿岸国への灯浮標の寄贈や、水路調査の実施等を行ってきたところである。

近年、沿岸国を中心に、同海峡の航行安全対策及び海洋汚染防止対策に関し、利用国も応分の負担を行う国際的な協力体制を構築すべきとの議論が同活発になってきたことから、運輸省では、同海峡の管理体制や費用負担のあり方を検討する際の前提となる各国商船隊の通航量を把握するべく、平成8年（1996年）より平成12年（2000年）3月までの4カ年にわたり、同海峡における通航実態調査を実施した。これによると、日本籍船の通航船舶数の割合は全体の通航量のわずか2.7%にとどまり、我が国海運企業が運航する船舶の占める割合で見ると国別では最も多いが、それでも通航船舶数で16.9%、通航船腹量で26.5%に止まっている。また、我が国関連の貨物量で見ると、我が国輸出貨物のウェイトは極めて低いが、原油、液化ガス、石炭、鉄鉱石、自動車、穀物等の輸入貨物については、重量ベースで28.9%

を占めることが判明した。これら調査結果を踏まえ、また、マラッカ・シンガポール海峡沿岸3ヶ国（インドネシア、シンガポール、マレーシア）と緊密に協議しつつ、今後の協力体制のあり方について検討を行っていくこととしている。

また、沿岸3カ国からの要望により同海峡の12区域、13ポイントの危険個所についての水路再測量を、

我が国ODAにより平成8年9月から平成10年6月まで実施した。

このような中、平成9年（1997年）7月に開催されたIMOの第43回航行安全小委員会（NAV）

において、同海峡における航行安全対策をさらに強化するため、沿岸3カ国から水路再測量成果に基づき、

18基の航路標識の整備（うち10基は新設、18基は改良）を含む分離通行方式（TSS）*1の拡張及び船舶通報制度*2の導入についての提案がなされた。

同提案は、平成10年（1998年）5月に開催されたIMOの第69回海上安全委員会（MSC）において正式に採択され、平成10年（1998年）12月から実施されており、我が国として、今回新たに整備された18基の航路標識について、そのうち9基（新規1基、改良8基）の整備について必要な協力を行ったところである。

*1 分離運航方式（Traffic Separation Schemes）

航路指定方法の1つ。通行路を設定することによって対面する交通の流れを分離して安全性を高めることを目的としたもの。

*2 船舶通報制度

SOLAS条約第V章第8-1規則に基づき、適用海域を航行する船舶が位置情報等を沿岸国の当局に通報することにより、航路内の通航監視を行い、航行の安全や環境保護等を図る制度。



マ・シ海峡の航路標識「バツベルハンディ灯標」

3 . 油濁損害賠償保障制度

(1) 制度の概要

油濁損害賠償保障制度は、タンカー輸送の健全な発展のため、タンカー等から流出した油により発生した汚染損害について、船舶所有者及び石油会社等の荷主がお互いに補完しつつ、被害者の救済を図ることを目的として、「油による汚染損害について民事責任に関する国際条約（以下「民事責任条約」という。）」及び「油による汚染損害の保障のための国際基金設立に関する国際条約（以下「国際基金条約」という。）」のいわゆる油濁二条約に基づき創設された国際制度である。

油濁損害賠償保障制度の基本的な仕組み

(A) 「民事責任条約」に基づく損害賠償保障制度

- ・船舶所有者は、タンカーに積載されている原油等の流排出等による油濁損害について、原則として無過失責任を追う。
- ・船舶所有者は、故意等がない限り、船舶の大きさ等により定まる責任限度額(最大約100億円)を限度としてその賠償責任を制限することができる。
- ・被害者に対する損害賠償の確実な履行を担保するため、一定量を超える油(2000トン以上)を輸送する船舶の所有者は、当該船舶の責任限度額をカバーする保障契約の締結を義務付けられる。

(B) 「国際基金条約」に基づく補償制度

- ・船舶所有者お責任限度額を超える油濁損害に対して、国際油濁補償基金(IOPCF)は、一定金額(約225億円)を限度として補償を行う。
- ・年間15万トンを超える油を受け取った者(石油会社等)は、その受取料に応じた拠出金を国際基金に納付する。

(2) 条約改正に向けた動き

民事責任条約及び国際基金条約が平成 8 年 8 (1 9 9 6 年) に発効して以来、平成 9 年 (1 9 9 7 年) に我が国で発生したナホトカ号事故、昨年末フランス・ビスケー湾で発生したエリカ号事故といった大規模な事故が発生した。これらの事故の経験を踏まえ、船主責任限度額と基金の補償限度額を引き上げるべきとの主張がエリカ号事故の被害国であるフランスを中心になされており、今後 1 0 月の I M O 法律委員会の場で討議されることになっている。また、これとは別に、フランスや E C が油濁 2 条約の抜本的な改正の必要を表明している。

ナホトカ号事故については、補償請求額が補償限度額を超えたため被害者に十分な補償が受けられないのではないかとお懸念がある。また、補償作業が必ずしも順調に進んでいなかったため、我が国政府が基金等に対して種々の働きかけを行い、その結果被害者救済の迅速化、充実が図られたところである。

このようなナホトカ号事故の経験に鑑み、被害者救済制度の一層の充実が適当と考えられるところ、フランス等の提案については、我が国としても積極的に検討することとしている。なお、条約改正の検討に当たっては、制度改革に伴う拋出者等の負担の適正・公平を確保する必要があることから、この点にも十分配慮しつつ被害者補償の実現を図るおの考えの下に、I M O 等に臨むこととしている。

<コラム> 「アロンドラ・レインボウ号」の襲撃状況

本編でも記述していますが、平成11年(1999年)10月、日本人船長、機関長2名を乗せた日本船社運航の「アロンドラ・レインボウ号」(パナマ籍貨物船、総トン数7,762トン)が、インドネシアのクアラタンジュン港を出航後海賊に襲われた事件は、皆様記憶に新しいところだと思います。

この事件は、出港直後から船舶との連絡がつかなくなり、何らかの異常が発生する恐れがある旨、船会社から運輸省、海上保安庁に対して連絡があったのは出航後約5日後のことでした。船舶と乗組員の消息が全く全くなかったため、直ちに海上保安庁が巡視船及び航空機を現場海域に派遣して、捜索を実施した他、周辺国に対し外交ルートを通じて、捜索の要請を行い、これを受けて、タイ、マレーシア等の関係機関が捜索に当たりましたが、手掛かりが掴めない状況が続きました。そして、事件発生18日後(11月8日)になって、タイ・プーケット沖において、タイの漁船によって発見され、乗組員全員が無事保護されました。発見されるまでの間、乗組員13名は救命ボートの上で非常用食料と水を分け合いながら、10日間漂流していました。

また、海賊に乗っ取られた船舶は、事件発生26日後(11月16日)、インド沿岸警備隊及び海軍により、インド・ゴア沖で捕縛されました。その時には、船体の塗装は塗り替えられ、船名は「メガ・ラマ」号と変えられており、積荷のアルミニウム7,000万トンのうち、約300万トン(3億5千万円相当)は既になくなっていました。なお、海賊であるインドネシア人15名は、全員逮捕されており、インド捜査当局による取調べが続けられています。

今回の事件は、幸い乗組員の人命は救われましたが、日本関係船舶に係る98年に発生した他の事件では、乗組員が未だ行方不明のままのものもあります。この「アロンドラ・レインボウ号」事件を教訓に、運輸省としてはシージャック事件等も視野に入れて、船舶の動静監視体制の整備、国際的な連携強化等海賊対策の充実に努めてきたところですが、今後も対策の一層の充実に努めていくこととしています。