

## 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係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貿易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合意に至らず交渉は中断された。

\*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分野につき自国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。

### サービス交渉の開始

平成11年（1999年）11月シアトルにおいて行われた第3回WTO閣僚会合では、農業等で意見の対立が大きかったこと等により包括交渉（ラウンド）は立ち上がらなかったが、サービスについては、農業と同様、GATS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、平成12年（2000年）初めよりジュネーブのWTOサービス貿易理事会において交渉が開始されている。我が国は、同年10月にEC、ノルウェー等海運に関心の高いメンバーと共に海運交渉に関する共同声明を提出し、海運交渉再開の機運を高めるなど、積極的に対応している。また、同年末に提出した我が国のサービス交渉に関する提案では海運交渉についての我が国の基本的な考え方を示している。平成13年（2001年）3月のサービス貿易理事会特別会合においては、交渉の第1段階のとりまとめが行われ、交渉の進め方等を示した「交渉ガイドライン」が採択された。

### 今後の見通し

サービス貿易交渉は現在第2段階に入り、各国が提出した提案についての審議が行われており、海運分野についても我が国他数力国から提出されている提案を基に、掘り下げた議論が展開される見込みである。

平成13年（2001年）11月にカタルで予定の第4回閣僚会合において新たな包括交渉（ラウンド）が立ち上がることにより、サービス交渉及び海運交渉の本格化が期待される。我が国としては、海運自由の原則を基本に真に意味のある自由化約束の合意を形成することを目的として臨んでおり、海運関心国とも協力しながら積極的に交渉を推進していく。

## （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いる。

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、中南米諸国等域外国との政策対話にも積極的に取り組んでいる。

### （3）アジア太平洋経済協力（APEC）

APECにおいては、運輸ワーキンググループの中に海運専門家会合（マリタイム・イニシアティブ、議長国は我が国）が設けられ、10数カ国参加のもと海運自由化に向けた議論が進められている。これまで9回の会合が開かれ（平成12年（2000年）10月宮崎、平成13年（2001年）4月ブルネイで開催）、政策目標文書\*に従い、海運政策についての相互理解を深めるため、各国の海運に関する制度を質問票により調査し分析結果を取りまとめる等の成果を上げている。

（結果はインターネットに掲載（[http://www.iot.gov.tw/apec\\_tptwg/](http://www.iot.gov.tw/apec_tptwg/)））

また、WTO海運交渉に関しても意見交換を行い、同交渉の促進を図っている。今後は、平成13年（2001年）10月にペルーで開催予定の運輸大臣会合に活動を報告し、海運自由化に向けた議論を更に進めていく。

\* 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で、平成10年（1998年）4月に作成。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制裁措置問題

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\*\*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、平成11年（1999年）5月になって、制裁措置を根拠づけた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いる。我が国としては、米国の動向を

注視するとともに、日米二国間協議において制裁措置発動の違法性を主張している。

\* 1 連邦海事委員会（FMC）

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における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）末に終了したが、新たに10年間にわたって実施するための制度が平成8年（1996年）に創設された。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、LASH船5隻及び自動車専用船2隻の計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正な競争を歪めるおそれがあることから、日米二国間協議等を通じて米国に撤回を申し入れている。

### アラスカ原油輸出禁止解除法

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にあたっては米国人が乗り組む米国籍船でなければならない旨規定しており、従来の軍及び政府貨物についての貨物留保措置に止まらず、原油という一般商業貨物に対してまで貨物留保措置を導入しようとするものであることから、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自国商船隊保護政策は、海運自由の原則に反するとともに、交渉期間中は新たな保護主義的措置を導入しないことを定めた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。

### 1998年外航海運改革法

1984年米国海運法\*の改正法として平成11年（1999年）5月より施行された外航海運改革法は、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まで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。

\* 1984年米国海運法

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、海運協定の発効手続きの簡素化・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、より競争促進的な内容となっている。

## (2) EU

### EUの海運競争政策

EUは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EU競争法包括的適用除外を認めている。

しかしながら、平成10年（1998年）9月に「大西洋航路同盟協定」加入15船社（うち我が国1社含む）による運賃共同設定等の行為を同法違反としたケース、平成12年（2000年）5月に欧州同盟に加盟している船社（我が国3社を含む）と盟外船社との間で平成3年（1991年）に締結した各種料金に関する協定が、競争制限的な行為としたケース等があり、海運会社に対して罰金の支払いを求めていることから、いずれも欧州裁判所において係争中である。

我が国としてはこれらの動きに対し、注意深く見守っていく。

### 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」を公表した。

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注視していく。

### (3) 韓国

従来、韓国は自国発貨物については、自国船による輸送を優先させる政策をとっていたため、日韓間の貨物定期航路は韓国船社が輸送をほぼ独占してきた。その後、韓国の経済発展に伴い、韓国は自国船優先政策を改め平成8年（1996年）12月にはOECDに加盟し、最後まで自国船への積取を留保していた石炭、鉄鉱石及び液化天然ガスの3品目についても平成8年（1996年）12月に撤廃した。

この結果、日韓間の海上輸送活動については、OECDの枠組みによる海運自由の原則が適用されることとなった。

日韓の海運当局者間で定期的開催されている「日韓海運当局間会議」は、当初は、韓国の自国船優先政策の是正を求めるために開催されたが、韓国のOECD加盟に伴い、現在ではもっぱら海運政策に関する意見交換、二国間の協力関係の促進を目的とする場となっている。

平成12年（2000年）11月に韓国で開催された海運当局者協議では、日韓共同開催による「2002年ワールド・カップ・サッカー大会」においては、試合の組み合わせや展開如何によっては、日韓間において、大量の旅客輸送需要が一時的に集中するおそれがあるとの共通の認識に立ち、同大会を成功させるため、日韓双方の海運当局が、海上輸送についても前向きに検討を進めると共に、連絡を密にして互いに協力していくことで意見の一致を見た。

また、平成13年（2001年）3月に東京で開催された海運当局者協議では、近年における日韓の人的交流の進展により、日韓間の海上旅客輸送量の増強が必要であるとの認識に基づき、日韓双方の事業者による博多・釜山航路への高速船1隻ずつの投入計画や韓国事業者による大阪・釜山航路のカーフェリーの開設計画等について話し合いが行われた。

## 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、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。

### 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	
買換え資産の課税の特例	圧縮記帳* <sup>1</sup> (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* <sup>2</sup> 1 / 10

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一定額を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)財政投融资

日本政策投資銀行による外航船舶建造融資（平成12年度実績 309億円）

- ・ 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おそれがあるため、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（1996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を拡大し、さらに、平成11年（1999年）5月には外国船員資格の受有者を国土交通大臣（当時、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。

（外国人船員承認制度については85ページ参照）

今後も国際船舶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。



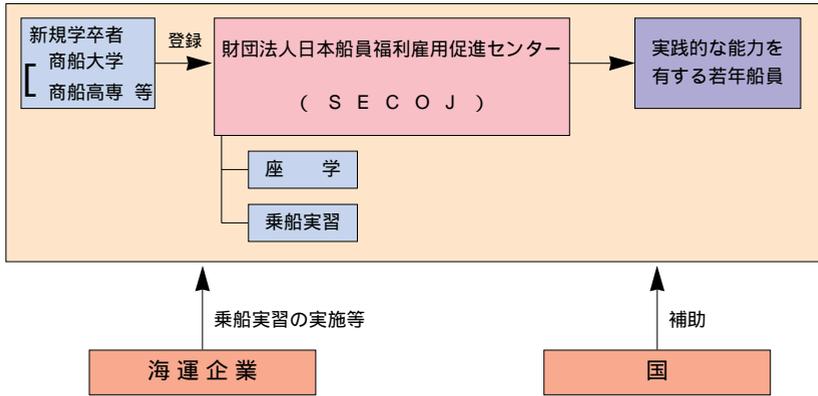
日本人船長・機関長2名配乗体制で運航する  
コンテナ船「加賀」(右)と「まきなっくぶりっじ」(左)

## (2)若年船員養成プロジェクト

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、シミュレータ訓練、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。

図表1-2-1 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

海賊及び船舶に対する武装強盗、窃盗事件等（いわゆる「海賊行為」）は、全世界で発生している。国土交通省が、平成13年（2001年）4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7年以降の我が国関係船舶の被害件数\*は合計126件となっており、平成11年（1999年）は39件、平成12年（2000年）は31件と減少している。

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。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、全体の約7割に当たる22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沖待中の船舶が被害を受けるケースが、全体の8割以上を占めており、当該地域管轄する港湾当局、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7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全体の5割以下となっている。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り、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。

図表1-2-2 日本関係船舶にかかる海賊及び船舶に対する武装強盗・窃盗事件等被害発生地点（1994～2000年）



図表1-2-3 最近の海賊及び船舶に対する武装強盗・窃盗事件等の発生状況

年	1996年 (H8年)	1997年 (H9年)	1998年 (H10年)	1999年 (H11年)	2000年 (H12年)
東アジア	133 (10)	109 (12)	100 (14)	173 (28)	257 (22)
インド洋	30 (0)	41 (1)	25 (1)	51 (6)	109 (5)
アフリカ	28 (1)	41 (2)	41 (4)	52 (1)	62 (0)
南アメリカ	32 (0)	45 (0)	38 (0)	29 (1)	41 (3)
その他	5 (0)	16 (3)	6 (0)	4 (3)	2 (1)
合計	228 (11)	252 (18)	210 (19)	309 (39)	471 (31)

注) 数字は、上段：全船舶数の件数（国際海事機関の資料による。）

（下段）：日本関係船舶（日本籍船及び日本の船会社が運行する外国船舶）の件数（国土交通省海事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、まず国際レベルではIMOにおいて、平成5年（1993年）当時海賊事件が頻発した際に海上安全委員会（MSC）において作成した海賊及び船舶に対する武装強盗の予防と

制圧に関する勧告MSC回章622及び623を作成し、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つの地域に分けて、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、沿岸国関係国と船会社、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するとともに、平成12年（2000年）12月のMSCにおいて、捜査に関するコードに関する勧告MSC回章984を策定し、シージャックした船舶の不正な登録による「幽霊船」問題への対策とともに平成13年（2001年）12月の総会で決議する予定である。

一方、我が国国土交通省では、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（国土交通省）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間関係者により「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、逐次実施するという形で取組みの強化を行ってきた。

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ロンドラ・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月にマニラにおいて開催されたASEAN+1首脳会議における小淵総理大臣（当時）の提唱に基づき、平成12年（2000年）4月27日から29日の3日間、東京において東南アジア付近海域における海賊等事案の防止及び同事案発生時における関係国間の連携・協力体制の構築に資するため、「海賊対策国際会議」を開催した。この会議には、アジアの17の国及び地域の海事政策当局、海上警備機関、関係団体及び国際海事機関が参加した。

一連の会議の結果、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海事政策当局等の固い決意が「東京アピール」として表明された。また、海事政策当局及び船会社や船員等民間の海事関係者がそれぞれ取り組むべき具体的な行動指針を記した「海賊対策モデルアクションプラン」と、今後の海上警備機関による本件問題への取組みの強化及び国際的な連携・協力の推進のための指針となる「アジア海賊対策チャレンジ2000」が採択された。これらの成果を受け、海事政策当局及び海上警備機関双方が連携・協力して海賊及び武装強盗対策に取り組んで行くことを再認識して、本会議を閉会した。

また、平成12年（2000年）9月に、外務省、運輸省（国土交通省）、海上保安庁等により、海賊対策国際会議のフォローアップ等に関する海賊対策調査ミッションをインドネシア、マレーシア、シンガポール及びフィリピンに派遣し、関係国との情報交換等の連携強化、協力の推進について意見交換、調査を実施した。

さらに、海賊行為の実態を把握し、有効な対策を講じるために、外航海運事業者、学識経験者、機器メーカー等の協力を得て、海賊行為の対象となった船舶の航行環境や輸送状況、海賊行為に対する保険の実態、海賊対策に有効な機器等について調査を行うとともに、平成13年（2001年）3月にIMB及びインドネシアから海賊対策専門家を招き、国内の関係者による海賊対策検討委員会を開催した。

以上のような本会議における成果を踏まえ、国土交通省としては、今後とも国内外の海賊に係る機関と連携し、海賊対策の一層の充実を図っていく。

## 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。このため、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、水路調査の実施等の協力を行ってきており、平成10年（1998年）12月から実施された分離通航方式（TSS）\*1の拡張や船舶通報制度\*2の導入においても、必要な協力を行ってきた。

しかしながら、近年、アジア諸国の経済発展等による日本以外の国の同海峡利用の増大があり、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）においては、同海峡の航行安全対策及び海洋汚染防止対策の一層の充実強化を目指す動きもあり、沿岸国や我が国以外の海峡利用国も含め、今後の同海峡における国際協力のあり方についての検討が必要となってきた。

このため、運輸省（国土交通省）では、これらについて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こととし、平成8年（1996年）より4年間かけて、同海峡の1995年ベースでの通航量実態を調査した。これにより、各国の利用実態が明確になるとともに、我が国の利用については、我が国海運企業が運航する船舶の割合で見ても、通航船舶数で16.9%、通航船腹量で26.5%にとどまっていることが判明した。

我が国としては、これらの実態を踏まえ、今後の同海峡の航行安全対策及び海洋汚染防止対策のあり方や費用負担のあり方について、沿岸国や他の利用国も含め広く国際的な合意と協力のもとに検討していく必要があり、今後とも積極的に取り組んでいく。

\* 1 分離通航方式（Traffic Separation Schemes）

航路指定方式の1つ。通航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 4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。



マラッカ・シンガポール海峡の  
航路標識

### 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達のため、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の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ための国際基金創設に関する国際条約（以下「基金条約」という）」のいわゆる油濁2条約に基づき創設された国際制度である。

#### (2) 油濁損害賠償保障制度をめぐる最近の動き

民事責任条約及び基金条約が平成8年（1996年）に発効して以来、平成9年（1997年）に我が国で発生したナホトカ号事故、平成11年（1999年）にフランスの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、平成12年10月、ロンドンのIMO本部で開催されたIMO法律委員会において、民事責任条約及び基金条約に規定されている船主責任限度額と国際油濁補償基金の補償限度額を約50%引き上げ、2003年10月より適用することが決定された。

しかしながら、エリカ号事故により大きな被害を受けたフランスを中心とした欧州諸国においては、被害者に対する補償限度額を現行基金の限度額に比して大幅に引き上げること等を目的とした、欧州独自の油濁補償基金設立のための法案が欧州委員会に提出されるなど、油濁損害に対する賠償制度の更なる拡充を求める声が収まってはいない。これらの動きも踏まえ、国際油濁補償基金内部にその補償制度の抜本的な見直しを議論するための作業部会が設置され、我が国を始めとする基金加盟国による検討が鋭意進められている。