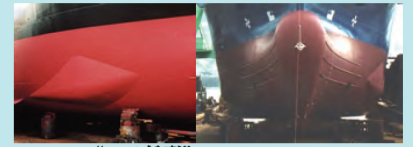




“エラ船型”で10%の省エネを!!

従来、拡大したボックス型のホールドを採用する場合には、船首部分が必然的に肥満型となり、大きな抵抗増加となっていました。しかし、“エラ船型”は抵抗増加を防止することにより、10%以上の省エネ効果が得られます。



“エラ船型” 特許第 2841171 号

中山造船株式会社

〒799-2110 愛媛県今治市波方町大浦甲 1531 番地の 1
事務所 TEL 0898-41-9114 (代表) FAX 0898-41-6176
設計・工務 TEL 0898-41-9888 (代表) FAX 0898-41-8999

この頁は、内航海運に関わる関係官庁・団体等の発表資料を掲載しています。

全国規模の規制改革要望／内閣府まとめ 経団連の内航暫定措置早期解消要望に国交省第2次回答

内閣府の規制改革会議はこのほど、先に関係各業界から提出された全国規模の規制改革要望について、所管官庁に検討要請した内容についての第2回答をまとめた。内航海運に対する規制改革要望とそれに対する所轄官庁の回答は大要次の通り。

中でも、日本経済団体連合会から今回も「内航海運暫定措置事業の早期解消」が提起されたが、国土交通省ではこれに対し、次のように回答していることが注目される。

(1) 暫定措置事業は、納付金と交付金の収支のタイムラグが発生するため、その不足分を借入金によって補うものであることから、事業収支が相償い終了するまでには相当程度の期間を要するものと考えている。

(2) 平成10年度の事業開始以来、これまでに船腹量が約2割減少して船腹需給は均衡してきており、今後は老朽船の代替建造を中心とした船舶の建造の増加が見込まれ、平成18年度にあっては、建造申請が100隻を超え大幅増となるなど、中期的には事業の収支状況は安定していくものと考えている。

(3) 暫定措置事業の円滑かつ着実な実施のためには、納付金の安定的な確保が肝要で、内航船舶の代替建造促進を図ることが不可欠。現在、代替建造推進アクションプランに基づき、内航海運のビジネスモデルの推進をはじめ、内航海運に関わる幅広い関係者と連携・協力して関係施策を推進し、代替建造促進を強力に進めているが、さらに、同事業に必要な資金の一部に対して政府保証を行い、資金面においても事業が円滑かつ着実に実施するよう支援している。

内航海運に関する規制緩和と要望事項

内航海運に関する関係業界の要望と国土交通省の回答は次の通り。

石油化学工業協会の要望 1

「内航船の「沿海区域」の拡張」

沿海区域の拡張、拡大により港から港までの航海を最短距離で効率的な航行ができるよう、規制緩和を要望する。

現行は、沿海区域の航行により最短距離での航行が認められていない。最短距離での航行が可能となれば輸送の効率化、船舶の燃料/省エネ化の期待ができる。

迂回例

東京湾から道東(釧路港)へ航行する場合は現行三陸沖を航行する必要がある。

足摺沖 室戸沖を通過する場合、一度土佐湾側に迂回が必要

室戸沖 潮岬沖を通過する場合、一度鳴門側に迂回が必要

潮岬沖 御前崎沖を通過する場合一度大王側に迂回が必要。

「この間更なる規制緩和を認めうる顕著な船舶性能向上等は認められない」とのことであるが、平成8年の沿海区域拡大から既に10年以上が経過しており、最新の科学的知見に基づき気象海象等を検証することも有用と考えられる。このような観点から、沿海区域の拡大について再度御検討いただきたい。

【制度の現状】

船舶安全法では、航行区域として平水区域、沿海区域、近海区域等の航行区域を定め、かつ、航行区域に応じた船舶の構造、設備基準を定めている。

国土交通省の回答

【措置の概要(対応策)】

1. 船舶安全法体系においては、海域の気象海象状況や陸岸からの距離等を考慮した航行区域を設定し、当該航行区域を安全に航行するための必要最低限の安全基準を課すこととしている。このうち沿海区域については、原則、陸から20海里までの陸、灯台等を視認した航法が可能な海域を定め、当該区域を安全に航行するための必要最低限の安全基準を設けている。

2. しかしながら、規制緩和の一環として内航船の輸送効率化等を図る観点から沿海

区域の範囲を全国的に見直すため、学識経験者、造船所、船主等の関係者からなる検討会を立ち上げ検討を行い、気象海象等の状況等を考慮して安全上問題のない海域については平成 8 年に拡大を実施している。

3. 迂回例として挙げられている海域については、いずれも上記検討会により安全上問題のないと確認された範囲で既に沿海区域の拡大措置を図っており、当該検討以降更なる規制緩和を認めうる顕著な船舶の性能向上等は認められないことから、一層の沿海区域拡大は船舶の安全上不可能である。

航行区域の設定について

航行区域は、海域の気象海象状況のみならず、荒天時の避難の容易性、他船からの救助の期待度等の観点から陸岸からの距離等も考慮して定めている。これらは平成 8 年当時と条件が変わるものではないため、航行区域そのものの設定に関する再検証を行う必要性は認められない。

限定近海船の技術要件について

沿海区域を超えて航行する限定近海船の技術要件については、平成 7 年の限定近海区域の設定以降、平成 13 年に掛けて複数回に分けて検討し緩和を行っている。

このうち限定近海区域の気象海象条件に係る技術要件の緩和については、平成 13 年の満載喫水線規則等の改正の際に検討を行ったが、この検討を行うにあたっては、(財)日本気象協会が提供している局地波浪推算データベースを用いた精緻な気象海象の分析を経て、緩和しうる要件を定めたものである。

現在提供されている局地波浪推算データベースも、上記の検討にあたって用いたデータと同様の方法で算定されており、同検討以降に気象海象の推算方法に著しい進歩は認められないことから、限定近海区域を航行する船舶の技術要件について再検証を行う必要性は認められない。

石油化学工業協会の要望 2

「内航ケミカルタンカーに従事する船員の国籍フリー化」

内航海運に従事する船員の国籍を日本人に限定せず、フリー化するように規制の緩和を要望する。安全航行のためのコミュニケーションの対応策として、外航船員の語学研修などを実施し、日本語のライセンスを義務化、更に一定期間の教育を経て乗船する。また、操船に関する技術的なライセンスは、日本人と同様とする。

本要望は過去にも提出しているが、H17年6月の要望に対する回答として、求人倍率が 0.57 と低い事、国として船員育成に取り組んでいる事、船員間のコミュニケ

ーションに問題がある事を理由に拒否されている。

内航船員の高齢化、人員確保難といった船員不足問題は、抜本的な改善策が無いまま現在に至っている。船員の配乗手配ができないことに起因し、停船するケミカルタンカー船もここにきて顕著となってきた。

更に、内航船の老朽化、IMO 対応による船型要件の格上げ等による船腹不足の予想もあり、輸送環境が悪化しないような可能性を考えるべき時期にある。

既に、外航船では外国船員が主流であり、安全面、航海技術面でも問題の無い水準に達している。2008年問題を嚆矢とした今後の労働人口減少を踏まえて、ぜひ前向きにご検討いただきたい。

【制度の現状】

我が国において就労しようとする外国人は、出入国管理及び難民認定法別表第一の一の表又は二の表の下欄に掲げる活動に該当し、また、一部の在留資格については、法務省令で定める基準に適合する必要がある。

外国人が我が国の内航船の乗員として就労(乗船)する活動は同法別表第一の一及び二の表の下欄に掲げる活動のいずれにも該当しないため、外国人が内航船の乗員として乗船することは認められない。

国土交通省の回答

【措置の概要(対応策)】

本要望は過去にも提出しているが、H17年6月の要望に対する回答として、求人倍率が0.57と低い事、国として船員育成に取り組んでいる事、船員間のコミュニケーションに問題がある事を理由に拒否されている。

内航船員の高齢化、人員確保難といった船員不足問題は、抜本的な改善策が無いまま現在に至っている。船員の配乗手配ができないことに起因し、停船するケミカルタンカー船もここにきて顕著となってきた。

更に、内航船の老朽化、IMO 対応による船型要件の格上げ等による船腹不足の予想もあり、輸送環境が悪化しないような可能性を考えるべき時期にある。

既に、外航船では外国船員が主流であり、安全面、航海技術面でも問題の無い水準に達している。2008年問題を嚆矢とした今後の労働人口減少を踏まえて、ぜひ前向きにご検討いただきたい。

全国の船員の有効求人倍率は、依然として0.85(平成19年5月)と、日本人船員の求職を充足する雇用情勢に無いため、外国人労働者の受入れで無く、まず日本人船員の雇用のミスマッチを解消することで対応すべきと考えている。

内航海運業界では、近年、安価なサービスを求める荷主志向等の結果、サービス価格が低水準で推移し、経営基盤が不安定となり、陸上との賃金格差の縮小による船員希望者の減少や若年船員の不採用による船員の後継者不足・高齢化が顕著となっている。

このような状況を踏まえ、今後労働人口がさらに減少する中で、人材育成は一朝一夕には成し得ず、一旦途絶すれば、再確立には極めて大きな時間・労力・費用が必要であることや国内貨物輸送の安定性の確保に鑑みて、船員の確保・育成を喫緊の課題と位置付け、今般、内航海運業界も交えた交通政策審議会が、その対策として日本人船員の確保・育成のための政策を取りまとめ、まさに実施していくところであり、このような政策に沿って、船員の雇用環境を整備し、船員教育機関卒業生の海上就職率向上や退職海上自衛官・女子船員など潜在的に船員を志向している者の活用をも図っていくべきと考えている。

このような流れに相反する安直な外国人労働者の受入れは、将来にわたり、日本人船員の雇用を奪うだけでなく、若年船員の育成を阻害するなど労働市場の固定化を生むだけであり、さらに外航海運と異なり、国内の港を結ぶ内航海運で働く労働者は、国内社会・国民生活と密接な関係を持つことになるため、その受入れにあたっては極めて慎重に判断すべきと考えてる。

また、航行の安全確保に着目すると、外航船と異なる点として、内航船は、狭隘で輻輳した内水域をパイロットも要請せず日常的に航行するため、豊富な経験に基づき当該水域に熟知することのほか、当該水域では船内及び船舶間において十分なコミュニケーションを取り交わさなければならないところ、一般に内航船に乗り組む日本人船員の多くは日本語以外の言語を解さないため、日本語によるコミュニケーションが求められる。特に緊急時、コミュニケーションの遅れが、狭隘で輻輳した内水域では、船舶の性能と相俟って、避航活動や緊急通信に致命的な結果をもたらしかねないことから、内航船員には、日本人と差し支えなくコミュニケーションできる高度な日本語能力が求められる。

さらに、日本人船員であれば、その優秀性は、日本船の事故発生率の低さから証明されているところ、ケミカルタンカーのような有害且つ引火性を有する貨物船は、一旦事故が起これば、我が国が全面的に主権を有し国民生活に密接した内水域に深刻な海洋汚染等をもたらすのみでなく、水域閉鎖による物流の停滞をも招くことから、事故が起こり得ない高度な安全管理が求められており、操船に関するライセンスについて、日本人と同様のものが求められるのは最低限のことである。このように、単に船員経験があるだ

けの外国人では、内航海運において即戦力と成り得ず、日本語能力の修得や操船に関するライセンスの取得等、外国人船員育成のためのコストが発生することとなる。

従って、国土交通省としては、外国人労働者の受入れで無く、まずは優秀な日本人船員の確保・育成のための取り組みを強化すべきと考えている。

石油化学工業協会の要望 3

「汚染分類X類及び高粘性・凝固性Y類の荷役後のケミカル船タンクの予備洗浄&廃液回収検査の自主検査化

汚染分類X類の船舶ハッチ内一次洗浄作業は、海洋汚染防止法に従ってサーベイヤー（国土交通省の委託を受けた第三者機関）が当該船舶に乗船し、作業開始から一次洗浄水の陸揚げ回収迄の全工程立会で行われている。

保安関連法では優良事業者については保安検査の自主検査が認められており、保安確保の向上に大いに寄与してきた。同様に優良な船舶運行者にはこれら一連の確認業務を自主的に行う自主検査制度を導入できるよう、規制の緩和をお願いしたい。

サーベイヤーの乗船立会による洗浄工程・洗浄数量証明は、船舶停泊場所（洗浄作業を行う海域）へのチャーター船による移動コスト、サーベイヤーコスト等、船舶の拘束による効率の阻害及び荷主の経済的負担は大きいものとなっている。優良な船舶運行者については洗浄作業及び廃液数量確認を自主的に行い、確認報告書の提出を行うという自主検査制度の導入により、船舶運行の効率化及びコスト競争力の向上が図れる。

要望者が要望しているのは優良な船舶運航者についてであり、一定の要件の下で優良な事業者に対しては確認の簡素化ができる余地があるのではないかと考えるところ。については、優良な事業者に対する確認作業の簡素化について御検討いただきたい。また、マルポール 73 / 78 条約附属書 第 16 規則 16.2 では予備洗浄の免除についても規定しているところであり、予備洗浄の免除措置の活用による事業者負担の軽減についても併せて御検討いただきたい。

【制度の現状】

海防法は、海洋において船舶から有害液体物質の排出を原則禁止しつつ、事前処理の方法、排出海域及び排出方法に関し、基準に適合するものについては排出できるとしている。このうち、特定の有害液体物質（X類物質等）については、事前処理の基準適合性について、海上保安庁長官又は海上保安庁長官の登録を受けた者（登録確認機関）の確認を受けなければならないとしている。

国土交通省の回答

マルポール 73 / 78 条約附属書 第 16 規則 16.2 では、「締約国の政府により任命又は認可された検査員が、手引書の要件に適合して作業が実施されたことを確認し、(中略)、検査員は貨物記録簿に適当な記載をする」と規定されており、現行制度は、条約の要請に対応したものである。同条約は、船舶からの有害物質等の故意若しくは過失等による流出が海洋汚染の重大な原因となりうることから、有害物質等による意図的な海洋環境の汚染を完全になくすこと、及び、事故による有害物質等の排出を最小にすること等を目的としており、これを達成するためには厳格な運用が求められているものである。それ故、確認業務については、一定の要件を満たし、海上保安庁長官の登録を受けた登録確認機関が行うこととしており、当該機関については、確認業務規程を定め海上保安庁長官の認可を受けなければならないこと、更に同機関の事業実施計画、技術的能力や公正さ等について、定期的に海上保安庁の立入検査を受ける等、厳格な運用を行っているものである。このため船舶運航者自ら実施することとした場合、こうした厳格な運用が担保できなくなることから適切でないとする。

海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律(昭和 45 年法律第 136 号。以下「海防法」という。)に基づく有害液体物質(X類)の事前処理確認については、マルポール 73 / 78 条約において、検査員は「締結国の政府による任命又は認可された」者であることが求められており、それを法制化したものである。

これは、条約上求められている厳格な運用を担保すること、また、一度、有害液体物質の排出による海洋汚染が発生した場合の国民への安全・安心に与える影響を踏まえたものであり、「優良な船舶運航者」という点のみをもって「締結国の政府による任命又は認可された」者と認めてしまうと、条約の厳格な運用や国民の安全・安心を確保することができないと考えている。

なお、公平性の担保のため、海防法では、船舶所有者は自船に対し有利に動きかけるおそれがあることから、登録確認機関として登録することはできないこととなっている。

また、事前処理確認が必要であるX類物質について、マルポール 73 / 78 条約上予備洗浄が免除される場合には、海防法上も予備洗浄することを求めているところであり、ご指摘の免除措置の活用は事業者負担の軽減につながるものにはなり得ないとする。

石油化学工業協会の要望 4

「汚染分類X類及び高粘性・凝固性Y類の荷役後のケミカル船タンクの予備洗浄 & 廃液回収作業の規制緩和」

海防法及び危規則が改正され、“X類”及び“高粘性・凝固性のY類”の予備洗浄廃液は陸上処理が義務付けられた。今回の改正で当該品目が大幅に増加したが、この中には港則法の危険物に該当しない品目も多く含まれている。

ケミカルのバルク輸送は専用棧橋で行う事が多く、港則法指定以外の品目については、専用棧橋での荷役終了後引続き接岸したまま予備洗浄作業及び洗浄廃液の回収を行えるよう規制緩和していただきたい。

現在、廃液の陸上処理が必要な品目について、揚荷後一旦バースを離れ沖合いの指定場所まで移動し、海上で予備洗浄作業を行い、その後陸上回収するバースまで移動し着棧後、陸上回収を行っている。このため、離着棧頻度の増加等船舶航行面で船員の作業負荷が増大している。国内のケミカル船会社はケミカル船不足や船員不足の問題を抱え、抜本的対策が無く、近い将来必要とされるケミカル船輸送量が確保出来ない状況となっている。

荷役後、同バース着棧状態での予備洗浄作業と陸揚げ回収が可能となれば、離着棧頻度の低減による事故防止、船輸送の効率化及び船員の作業軽減にも大きく貢献する。

【制度の現状】

特定港においては、危険物を積載した船舶は、港長の指定した場所に停泊又は停留することとされている。

国土交通省の回答

「求める措置の具体的内容」について、補足説明等を求めたところ、要望者から「港則法の危険物以外のばら積み液体化学品については、港長への届出が必要ですが、荷役後のタンク洗浄作業は港区外に移動することを指導されるケースがある。この指導の根拠が何なのか。もしあればこれを緩和して頂きたい」との回答があった。

社団法人日本船主協会の要望 1

「船舶の建造許可に当たっての手続きの一層の簡素化」

船舶の建造許可申請手続きの簡素化については、現在検討が進められているOECD造船協定が発効した際に、臨時船舶建造調整法の改廃を含む建造許可制度の抜本的見直しを行うとのことであるので、同協定発効後速やかな見直しをお願いし

たい。

当該規制は、「我が国の国際海運の健全な発展に資することを目的とした臨時船舶建造調整法(昭和28年)法に基づき、造船事業者が総トン数2,500トン以上又は長さ90m以上で、遠洋区域又は近海区域を航行区域とする鋼製の船舶を建造しようとするときは、その建造の着手前に国土交通大臣の許可を受けなければならない。」とされているものである。本法制定時には意義があったものと思われるが、近年の近隣諸国の造船所の発展もあり、わが国においてのみ本法に基づき需給調整を行うことの意義は、もはやないものと思われる。

【制度の現状】

我が国海運の健全な発展に資することを目的として、造船事業者が総トン数2,500トン以上又は長さ90メートル以上の船舶であって、遠洋区域又は近海区域を航行できる構造を有するものを建造しようとするときは、その建造の着手前に国土交通大臣の許可を受けなければならないとされている。

国土交通省の回答

商業的造船業における正常な競争条件に関する協定の発効後、可及的速やかに臨時船舶建造調整法の改廃を含む建造許可制度の抜本的な見直しを行う。

社団法人日本船主協会の要望2

「内航輸送用トレーラー・シャーシの車検制度の緩和」

モーダルシフトに資する海上輸送用のトレーラー・シャーシに対する車検の点検項目および車検証の有効期限を見直す。

モーダルシフトに資する海上輸送用のトレーラー・シャーシに対する自動車検査証の有効期限は、毎日陸上輸送している一般のトラック同様1年である。主に海上輸送用であるトレーラー・シャーシは、本船船内または港頭地区駐車場に停車している状態が長く、陸上走行距離が短いものとなっている。また、シャーシ自体は動力を持たず、トレーラー(ヘッド)に牽引されるだけである。昨年、国土交通省が発表した「シャーシに係る物流効率化等に関する検討会・中間報告」において、シャーシの走行距離が乗用車と比較すると1.8倍となっており、車検証の有効期間の見直しを妥当とするほどではないとの指摘等があった。しかし、自主点検の体制等から事業用貨物車と比較すべきであり、それとの比較では1/3.5である。京都議定書批准国であるわが国が、モーダルシフトを推進していく上で、海陸を利用した複合一環輸送体制の法的整備という観点から、対象とするシャーシを海上輸送専用とし、欧州で導入事例のある海上

輸送用のトレーラー・シャーシをナンバープレート等により陸上輸送用と区別した上で、車検の点検項目及び車検証の有効期限を見直すべきである。

「自動車の劣化は単に走行距離によって決まるものではなく、自動車は、時間に応じて劣化する部分があることや、海岸近くで使用される場合には腐食のスピードが速いこと等の使用環境の影響を受けることも考慮する必要がある。」とのことであるが、この理由はトレーラー等のみならず、自家用自動車にも該当するものである。したがって、使用環境の影響は自動車検査証の有効期間延長を考える上での一要因ではあるものの、原則は走行距離によるべきものと思慮される。事業用貨物車とシャーシでは走行距離に厳然たる差があるのは事実であり、再度このような観点から、海上輸送用トレーラー・シャーシの自動車検査証の有効期間の延長について御検討いただきたい。

【制度の現状】

貨物自動車(車両総重量8トン以上)の定期点検は3月ごとであり、自動車検査証の有効期間は1年である。

国土交通省の回答

貨物車については、車両総重量が大きく、事故時の加害性が高いことに加え、車輪脱落等による事故など車両欠陥に起因する事故が依然として問題であること等から、その自動車検査証の有効期間の延長には、特に慎重な検討が必要である。なお、「規制改革・民間開放推進3か年計画(改定)」(平成17年3月25日付)において、「検査対象車種全般に亘り総合的に検討を行った結果、小型二輪車の自動車の自動車検査証の有効期間については、初回2年を3年に延長が可能」と結論付けられ、これを受けて改正された道路運送車両法が、本年4月1日より施行されたところである。

また、「シャーシに係る物流効率化等に関する検討会」の中間報告にもあるように、自動車の劣化は単に走行距離によって決まるものではなく、自動車は、時間に応じて劣化する部分があることや、海岸近くで使用される場合には腐食のスピードが速いこと等の使用環境の影響を受けることも考慮する必要がある。

以上のことから、トレーラー等について自動車検査証の有効期間を延長することは困難である。

シャーシの点検項目については、「自動車の検査・点検整備に関する基礎調査検討会」の報告(平成17年3月9日付)を受けて見直しを行った結果、シャーシの車両構造の特殊性を踏まえ、シャーシに係る点検項目を規定する別表を新設する等所要の改正を行い、本年4月1日より施行したところである。

自動車検査証の有効期間については、走行距離のみを重視するのではなく、時間に

応じて劣化する部分があること、使用環境の影響を受けること、事故を起こした場合の加害性を含めて総合的に勘案する必要があり、「自動車の検査・点検整備に関する基礎調査検討会」において総合的に勘案した結果、現行のシャーシの自動車検査証の有効期間は妥当との結論を得ている。

社団法人日本船主協会の要望 3

「内航船の航行区域拡大の検討」

内航船の航行の自由度が向上するよう、沿海区域の拡大についての見直しの検討。現在、内航船(沿海資格船)の航行区域は海岸から20海里の沿海に沿って航行せざるを得ないことから、航海時間、燃料消費等の面から物流効率化ならびに省エネルギー対策の妨げになっている。通信設備はじめ航海機器の発達と船舶の堪航能力及び航海速力の向上を勘案しても20海里以遠の海域の航海は充分可能と判断される。ついでに沿海区域、限定近海の線引きを含めた制度の見直しを検討いただきたい。

「この間更なる規制緩和を認めうる顕著な船舶性能向上等は認められない」とのことであるが、平成8年の沿海区域拡大から既に10年以上が経過しており、最新の科学的知見に基づき気象海象等を検証することも有用と考えられる。このような観点から、沿海区域の拡大について御検討いただきたい。

【制度の現状】

船舶安全法では、航行区域として平水区域、沿海区域、近海区域等の航行区域を定め、かつ、航行区域に応じた船舶の構造、設備基準を定めている。

国土交通省の回答

1. 船舶安全法体系においては、海域の気象海象状況や陸岸からの距離等を考慮した航行区域を設定し、当該航行区域を安全に航行するための必要最低限の安全基準を課すこととしている。このうち沿海区域については、原則、陸から20海里までの陸、灯台等を視認した航法が可能な海域を定め、当該区域を安全に航行するための必要最低限の安全基準を設けている。

2. しかしながら、内航船舶の大型化、航海設備の進歩等によって、ある程度沿岸から離れて航行しても比較的容易に船舶の安全性を確保することができるようになったことから、輸送時間及び輸送コストを削減するため、主要内航航路を含む区域(距岸100海里程度)を限定近海区域として新たに設定し、当該区域を航行する船舶について、必要最低限の安全規制とするべく、平成7年から平成13年にかけて、構造・設備に関する以下のような各種規制の緩和を行ったところ。

- ・ 貨物船を対象とした、船舶設備規程、船舶救命設備規則、船舶消防設備規則及び船舶防火構造規則の緩和(平成 7 年)
- ・ 旅客船を対象とした、船舶救命設備規則及び船舶防火構造規則の緩和(平成 10 年)
- ・ 満載喫水線規則及び船舶構造規則の緩和(平成 13 年)

3. これらの緩和は、当該海域の波浪発現頻度、平均波浪といった気象・海象条件の調査、試験水槽における模型船を用いた実験や数値シミュレーションを実施し、学識経験者、造船所、船主等の関係者による検討会を行う等、厳格に調査・検討した上で行っており、限定近海船として必要最低限の安全基準が設定されたものである。この限定近海船の安全基準の検討時以降、更なる規制緩和を認めうる顕著な船舶の性能向上等は認められないことから、限定近海船の安全基準を一層緩和することは、船舶の安全上不可能である。

4. 以上のことから、限定近海船としての船舶安全法上の必要最低限の要件に合致していない船舶については、船舶の堪航性及び海上における人命の安全の確保を図る観点から、沿海区域を超えて限定近海区域を航行することを認めることはできない。なお、沿海資格船であっても、限定近海船としての船舶安全法体系の要件を満たしているならば、限定近海船として検査を受け、その船舶検査証書を受有することにより、限定近海区域を航行することが可能である。

航行区域の設定について

航行区域は、海域の気象海象状況のみならず、荒天時の避難の容易性、他船からの救助の期待度等の観点から陸岸からの距離等も考慮して定めている。これらは平成 8 年当時と条件が変わるものではないため、航行区域そのものの設定に関する再検証を行う必要性は認められない。

限定近海船の技術要件について

沿海区域を超えて航行する限定近海船の技術要件については、平成 7 年の限定近海区域の設定以降、平成 13 年に掛けて複数回に分けて検討し緩和を行っている。

このうち限定近海区域の気象海象条件に係る技術要件の緩和については、平成 13 年の満載喫水線規則等の改正の際に検討を行ったが、この検討を行うにあたっては、(財)日本気象協会が提供している局地波浪推算データベースを用いた精緻な気象海象の分析を経て、緩和しうる要件を定めたものである。

現在提供されている局地波浪推算データベースも、上記の検討にあたって用いたデータと同様の方法で算定されており、同検討以降に気象海象の推算方法に著しい進

歩は認められないことから、限定近海区域を航行する船舶の技術要件について再検証を行う必要性は認められない。

社団法人日本経済団体連合会の要望 1

「船舶の検査内容の簡素化及び弾力的運用」

「機関長受検」および開放検査を伴わない「現状検査」を実施すべきである。

船舶検査官の判断基準を明確化すべきである。

船舶検査の一週間前申請の受付について柔軟化すべきである。

本船機関長による「機関長受検」(開放検査)について、計画検査日以前に本船による開放検査の写真・資料等を検査する海事局(JG)の検査官に事前に持参、相談すると、検査官が認めた場合に限り「機関長受検」が認められるというように、検査官の個人裁量によるところが大きい。また、そもそも日本海事協会(NK)の船体検査では「機関長受検」が認められているが、JGでは原則認められていない。

「現状検査」(開放検査を伴わない)については、JGでは全て開放検査となっており、船主が計画保全を行い現状運転状況が良好な状況でも開放検査を要求される。他方、NKでは「現状検査」として、機関の運転記録、状態が良好な場合、無開放の現状受検が認められている。

以上のことから、NKと同様、「機関長受検」及び「現状検査」を可能とすべきである。また、検査官の主観により対応が異なることがないよう、統一見解を明確に提示すべきである。

現状では急な運航スケジュール変更等が都度発生することから、船舶検査の一週間前申請は実質困難であり、閉庁日を避けた検査となっている。運航スケジュール変更への対応のため、あらかじめ多めの入渠日数を確保しておく必要から入渠日数の増加等が生じコストアップとなっている。また、やむを得ず閉庁日検査となった場合には、その必要性等を記載した、「閉庁日検査申請書」の提出が義務付けられているが、運輸局により、船主に対して説明をするよう運輸局まで呼び求める場合がある。入渠検査を船主所在地の遠隔地の造船所で行う場合は、時間・費用負担が生じる。閉庁日検査は避けるべきと承知しているが、不可避免的に発生するものもある。郵送にて受付ける運輸局もあることから、受検者の利便向上の観点に立ち、全ての運輸局で郵送受付を可能とするようにすべきである。

船舶は5年に1回定期検査を、また定期検査と定期検査の間に中間検査を行うことが義務付けられている。

「船体計画保全検査制度」において、船舶所有者の保守管理体制が優良適切であり、かつ、船舶の機関について機関保全計画に基づき、船舶所有者が適切な運転・保守管理(機関の開放を含む)を行うことにより、技術基準への適合性が推定可能なものにあつては、定期的検査時において船舶検査官が点検記録等により適切に保守されていることを確認することによって、機関開放時の船舶検査官の立会いを省略することが可能となっている。

2002年7月より閉庁日における検査が可能となったが、検査日の一週間前申請が義務付けられている。

【制度の現状】

船舶は定期的に船舶検査を受検することが義務付けられている。当該検査において、国は船舶の主機関の解放検査を含む検査を実施している。

国土交通省の回答

(1)「機関長受検」、「現状検査」及び検査官の判断基準について

船舶検査では、保守管理体制の優れた船舶所有者が予め定めた保全計画に従って保守管理を行った機関について、検査を省略する制度(機関計画保全検査制度)を設けている。

具体的には、船舶所有者の保守管理体制が優良適切であり、かつ、機関保全計画に基づき、船舶の機関について適切な運転・保守管理を行うことにより、技術基準への適合性が確保されていると判断できるものにあつては、船舶検査官が点検記録等により適切に保守されていることを確認することによって、解放検査を省略することが可能となる。

ご要望の「機関長受検」及び「現状検査」については、上記機関計画保全検査制度を活用することにより実現可能である。

なお、指摘のあった検査官の個人裁量については、「機関長受検」制度自体をIGは運用していないが、機関計画保全検査制度については運用方法を「船舶検査の方法」に明記し、客観的な基準により運用がなされるよう措置している。

(2) 閉庁日検査の申請について

行政機関の休日に関する法律により、土日祝日の行政機関の執務は原則として行わないものとされているところであるが、船舶所有者等受検者からの閉庁日における船舶検査の実施についての強い要望に応え、運航スケジュール等の都合の他やむを得ない場合は閉庁日検査を実施しているところである。

本来ならば休日である日に船舶検査官を検査に派遣させる必要があるため、閉庁日

検査の日程、派遣する船舶検査官、検査項目等を前広に確定させることが不可欠であることから、原則として閉庁日検査実施の1週間前までに事前の打ち合わせを行うこととしている。

検査受検時に外板の切替え等の大規模な修理等が予定されている場合には、運輸局において図面等資料をもとに詳細に検査内容を打ち合わせることが必要であることから、通常の検査或いは閉庁日検査にかかわらず、事前の打ち合わせを運輸局で行う場合があるが、検査の内容によっては、電話、FAX 等により事前の打ち合わせを行っている。

なお、船舶検査申請書及び閉庁日検査申込書の提出は、検査の実施日の前日までとなっており、「1週間前申請」は事実誤認である。また、郵送での検査申請も可能であり、これについても事実誤認である。

社団法人日本経済団体連合会の要望 2

「船舶職員法と船員法における定員基準の緩和」

下記設備の設置等を条件に、機関部の職員を推進機関の出力 750kw 2000kw の場合、5級海技士(機関)1名とすべきである。

操舵室からの主機関の回転数・逆転制御、非常停止装置

主機関重大異常時の自動停止装置(過速度、潤滑油圧力低下)

機関室監視警報盤

各部位自動温度調節弁(主機冷却清水出口、主機関潤滑油入口、発電機関冷却清水出口等)

断続運転を要する補機の自動発停装置(主空気圧圧縮機、A重油移送ポンプ)

2006年4月より、緩和措置として甲板部職員との兼務が認められたが、甲板部と機関部の資格を両方保有する職員は少ないのが実態であり、緩和措置によるメリットを享受し得る状況にない。

また、定員を1名削減することにより、物流コストが削減できる。

750kw未満(G/T199クラス)と750kw以上2000kw未満(G/T499・699クラス)では機関操作上の差異はない。また、750kw以上の機関であっても、1000馬力(750kw)以下の負荷では機関部1名での運航が可能であり、負荷率の変化による機関操作上の差異はほとんどない。

【制度の現状】

機関部の職員は推進機関の出力 750kw 1500kw の場合、5級及び6級海技士(機関)

2名の乗員が義務付けられている。

国土交通省の回答

機関出力750kw未満の船舶に比し、750kw以上の船舶は、その出力の増大に応じ、構造が複雑化し、かつ補機類が装備されているのが一般的な傾向であり、機器の高度化や補機類の運転・保守・整備に対応できるような機関部職員の乗り組みが必要であるので、要望理由に掲げる「機関操作上の差はない」とは言い難い。

また、船舶における機関部職員の作業内容は、機関の始動、出入港作業、通常当直業務、保守整備作業、その他作業等多岐にわたるが、要望理由に掲げる の設備は、当直業務における機関の監視及び運転操作を軽減するにすぎないものであり、通常当直業務以外の作業を軽減又は省略させる効果を有するものではない。よって、仮に の設置を条件とする場合でも、そのみで機関部職員の配乗基準を緩和することは困難である。

機関出力750kw未満の船舶に比し、750kw以上の船舶は、その出力の増大に応じ、構造が複雑化し、かつ補機類が装備されているのが一般的な傾向であり、機器の高度化や補機類の運転・保守・整備に対応できるような機関部職員の乗り組みが必要である。

また、要望理由にある設備を追加すると、当直業務における機関の監視及び運転操作を軽減する効果はあるものの、より高度な知識・能力が要求されることとなる。

このため、資格要件の緩和は、困難である。

社団法人日本経済団体連合会の要望 3

「限定近海区域における内航船の航行基準の緩和」

科学的な実証実験を行ったうえで、限定近海区域においても、一定の基準を満たした沿海資格船の航行を認めるよう検討すべきである。

内航船の航行自由度が向上するよう、船舶に係る基準について、沿海基準と限定近海基準の格差縮小を図るべきである。

現行の規制では、海岸から20海里以内の沿海に沿って航行せざるを得ないことから、多くの時間と燃料が費消されており、物流効率化が阻害されている。通信設備のインフラ整備が進むなど、航海機器の発達と船舶の堪航能力の向上により、沿海資格船においても近海区域の航海は十分可能と判断されるため、早期に実証実験を行い、要件緩和を図るべきである。

船舶はその船舶が保有する資格により航海できる海域が制限されており、「沿海資格

船」は沿岸から 20 海里までを線で囲んだ海域より遠い海域を航海することはできない。ただし、1996 年 12 月に、内浦湾沖、石巻湾沖、伊勢湾沖、紀伊水道、土佐湾沖、豊後水道沖、若狭湾沖の 7 沿海区域の境界については規制が緩和され、20 海里を超える海域を含めて直線で航行することが可能となっている。しかし、本州 沖縄間の一部の海域については、近海区域が存在することから、沿海船での航海はできない。

また、国際航海に従事しない船舶として 1996 年 7 月に「限界近海船」が導入され、沖縄、八丈島、宮古 襟裳岬間(青森県東岸沖)については内航船による運航が可能となっている。

「この間更なる規制緩和を認めうる顕著な船舶性能向上等は認められない」とのことであるが、平成 8 年の沿海区域拡大から既に 10 年以上が経過しており、最新の科学的知見に基づき気象海象等を検証することも有用と考えられる。このような観点から、沿海区域の拡大について御検討いただきたい。

【制度の現状】

船舶安全法では、航行区域として平水区域、沿海区域、近海区域等の航行区域を定め、かつ、航行区域に応じた船舶の構造、設備基準を定めている。

国土交通省の回答

1. 船舶安全法体系においては、海域の気象海象状況や陸岸からの距離等を考慮した航行区域を設定し、当該航行区域を安全に航行するための必要最低限の安全基準を課すこととしている。このうち沿海区域については、原則、陸から 20 海里までの陸灯台等を視認した航法が可能な海域を定め、当該区域を安全に航行するための必要最低限の安全基準を設けている。

2. しかしながら、内航船舶の大型化、航海設備の進歩等によって、ある程度沿岸から離れて航行しても比較的容易に船舶の安全性を確保することができるようになったことから、輸送時間及び輸送コストを削減するため、主要内航航路を含む区域(距岸 100 海里程度)を限定近海区域として新たに設定し、当該区域を航行する船舶について、必要最低限の安全規制とするべく、平成 7 年から平成 13 年にかけて、構造・設備に関する以下のような各種規制の緩和を行ったところ。

・ 貨物船を対象とした、船舶設備規程、船舶救命設備規則、船舶消防設備規則及び船舶防火構造規則の緩和(平成 7 年)

・ 旅客船を対象とした、船舶救命設備規則及び船舶防火構造規則の緩和(平成 10 年)

・満載喫水線規則及び船舶構造規則の緩和(平成13年)

3. これらの緩和は、当該海域の波浪発現頻度、平均波浪といった気象・海象条件の調査、試験水槽における模型船を用いた実験や数値シミュレーションを実施し、学識経験者、造船所、船主等の関係者による検討会を行う等、厳格に調査・検討した上で行っており、限定近海船として必要最低限の安全基準が設定されたものである。この限定近海船の安全基準の検討時以降、更なる規制緩和を認めうる顕著な船舶の性能向上等は認められないことから、限定近海船の安全基準を一層緩和することは、船舶の安全上不可能である。

4. 以上のことから、限定近海船としての船舶安全法上の必要最低限の要件に合致していない船舶については、船舶の堪航性及び海上における人命の安全の確保を図る観点から、沿海区域を超えて限定近海区域を航行することを認めることはできない。なお、沿海資格船であっても、限定近海船としての船舶安全法体系の要件を満たしているならば、限定近海船として検査を受け、その船舶検査証書を受有することにより、限定近海区域を航行することが可能である。

航行区域の設定について

航行区域は、海域の気象海象状況のみならず、荒天時の避難の容易性、他船からの救助の期待度等の観点から陸岸からの距離等も考慮して定めている。これらは平成8年当時と条件が変わるものではないため、航行区域そのものの設定に関する再検証を行う必要性は認められない。

限定近海船の技術要件について

沿海区域を超えて航行する限定近海船の技術要件については、平成7年の限定近海区域の設定以降、平成13年に掛けて複数回に分けて検討し緩和を行っている。

このうち限定近海区域の気象海象条件に関係する技術要件の緩和については、平成13年の満載喫水線規則等の改正の際に検討を行ったが、この検討を行うにあたっては、(財)日本気象協会が提供している局地波浪推算データベースを用いた精緻な気象海象の分析を経て、緩和しうる要件を定めたものである。

現在提供されている局地波浪推算データベースも、上記の検討にあたって用いたデータと同様の方法で算定されており、同検討以降に気象海象の推算方法に著しい進歩は認められないことから、限定近海区域を航行する船舶の技術要件について再検証を行う必要性は認められない。

「内航海運暫定措置事業の早期解消」

暫定措置事業の現状に対応し、早期解消に向けた施策を講ずるべきである。

船腹調整事業の解消に伴い、1998年5月に暫定措置事業が認可された。これにより、内航総連は船舶を解撤する船主に解撤交付金を支払い、新規に建造する船主は内航総連に建造納付金を納付することとなった。同事業は、納交付金の収支が相償った時点で解消することとなっているが、多数の解撤に対して建造が少なく、事業解消時期の目処が立っていない。

【制度の現状】

内航総連において内航海運暫定措置事業規程を定め、国土交通大臣の認可を受け実施。

国土交通省からの回答

暫定措置事業は、交付金を先に交付し、後から納付金で収支を相償わせるという事業構造であり、納付金と交付金の収支のタイムラグが発生するため、その不足分を借入金によって補うものであることから、事業収支が相償い終了するまでには相当程度の期間を要するものと考えている。今後の見通しについては、平成10年度の事業開始以来、これまでに船腹量が約2割減少して船腹需給は均衡してきており、今後は老朽船の代替建造を中心とした船舶の建造の増加が見込まれ、平成18年度にあっては、建造申請が100隻を超え大幅増となるなど、中期的には事業の収支状況は安定していくものと考えている。

また、暫定措置事業の円滑かつ着実に実施するためには、納付金の安定的な確保が肝要であり、内航船舶の代替建造促進を図ることが不可欠であると考えている。このため、現在進めている内航船舶の代替建造推進アクションプランに基づき、内航海運のビジネスモデルの推進をはじめ、内航海運に関わる幅広い関係者と連携・協力して関係施策を推進し、代替建造促進を強力に進めている。さらに、同事業に必要な資金の一部に対して政府保証を行い、資金面においても事業が円滑かつ着実に実施するよう支援している。

社団法人日本経済団体連合会の要望5

「錨地における警戒船配備の緩和」

ダブルハル船について、警戒船の配備を不要とするよう措置すべきである。

ダブルハル船は構造上漏洩による火災事故は起こりにくく、安全性は向上している。

2000年に第三管区では、「15万総トン以上の巨大船に対する浦賀水道航路の運航

時間帯制限の緩和」が成され、ダブルハル船のラッシュ時間帯の運航が認められた背景がある。すなわち、ダブルハル船についてはすでに安全性が認識されていると考えられる。

現在、VLCCが入港後、錨地にて着棧まで待機する場合は、消防能力を持った警戒船を配備することになっており、当該費用(約 50 万円 / 一晚)を削減するために入港時間を調整している。

【制度の現状】

危険物積載船は、特定港に入域しようとするときは、港の境界外で港長の指揮を受けなければならない。

国土交通省の回答

ダブルハル船であっても、他船との衝突により危険物による爆発、火災等の災害が発生する危険性があること等から、その防止のため、警戒船を配備することとしている。

なお、船舶交通が非常に輻輳する東京湾においては、VLCC、LNG船(液化天然ガスタンカー)等大型危険物積載船の安全対策の一環として、湾内において錨泊することなく直接着棧する運航が確立されており、漁業者を含む水域利用者に広く認知されているところである。

社団法人日本経済団体連合会の要望 6

「休祭日における危険物荷役許可の変更等手続の対応」

危険物荷役許可にかかわる荷役の追加、棧橋の変更、油種・数量変更、船名変更、荷役内容が変わる場合の再着棧について、休祭日での変更手続を受付けるべきである。

特に、船名・油種・棧橋の変更については「新規申請」となり、休祭日の受付けを行わない事例があることから、「新規申請」についても、全国的に休祭日でも受付けるようにすべきである。

港湾の24時間フルオープン化に向けて、各所轄官庁では整備が進められているが、休日の対応が限定的で不慮の変更に完全には応じられない状況である。特に、年末年始等、長期休暇においては、長期スケジュールの確定の困難さに加え、気象等の影響によっては計画通りの配船ができない状況もあり、棧橋や船舶の効率低下や石油の安定供給への支障をきたす恐れがある。

本件については、変更が発生する毎に都度申請することになるが、各港では状況が異なり、許可権限者が不在であるという理由で月曜まで待たざるを得ない場合もある。

現行制度下で、休日でも保安部への「電話連絡のみ」で処理できるのであれば、その旨平成19年度中に各港長宛てに書面にて周知頂きたい。

【制度の現状】

危険物荷役許可にかかわる船名・油種・棧橋などの変更において、平日は変更可能となっているが、休祭日においては変更手続の受付が限定的である。

危険物荷役、移動、輸送許可については、1件毎に港長の許可が必要であり、一度許可された荷役許可でも数量増加、船名変更、荷役日変更等が発生すると、再度許可が必要となっている。現在休祭日等の閉庁時に、荷役許可変更の手続きが発生した場合、申請はできることになっている。ただし、船名・油種・棧橋の変更などについては「変更」ではなく「新規申請」として扱われることから、休祭日の受付が行われない事例がある。

船舶は、特定港において危険物の積込、積替又は荷卸をするには、港長の許可を受けなければならない。

国土交通省の回答

年末年始等の長期休暇時を含め、休祭日における危険物荷役許可の新規申請、パス、船名及び数量の変更申請等については、それぞれの港の状況等に応じて可能な範囲にて柔軟に対応している。

なお、危険物専用岸壁において、荷役の回数が多く、危険が少ないと認められる等の一定の要件を満たす場合には、包括許可を認めており、危険物荷役許可に関わるパス、船名及び数量の変更についても、包括的に許可された内容の範囲内での変更であれば、土日・祝祭日でも保安部への電話連絡のみで簡単に処理できるようにしている。

既に各港長宛て周知しているところである。

なお、「電話連絡のみ」で変更できるものは、包括的に許可された内容の範囲内の場合である。