

ジュネーブ国際機関

(運輸関係調査)

I. 世界気象機関

(World Meteorological Organization)

II. 国際労働機関(船員労働)

(International Labour Organization)

III. 国連欧州経済委員会

(United Nations Economic Commission for Europe)

IV. バーゼル条約(船舶リサイクル)

(Basel Convention)

V. 国連貿易開発会議

(United Nations Conference on Trade and Development)

I. 世界気象機関(WMO)

1.沿革

地球をめぐる大気を対象とする気象業務においては、様々な分野での国際協力が不可欠である。そもそも、気象そのものの性格として、自国領域内の気象の諸現象のみを対象とした各国独自の業務遂行は意味を持たず、他国と自国との間での情報やデータのやりとり等を通じて、より正確で完全な気象等業務を遂行できるからである。

気象に関する国際協力の発端は、前世紀の1853年にブラッセルで開催された「海運気象会議」までさかのぼることができる。この会議の席上、船舶の気象データの収集に関する国際協力についての話し合いが持たれた。また、陸上の気象観測データの収集・交換については、1872年にライプチヒで関係者の最初の集まりがもたれ、1873年には各国の気象台長(トップ)を構成員とする国際気象機関(IMO)がウィーンで設立された。しかしながら、IMOは各国気象台長の個人的な集まりであることから、政府間協定に基づく国際機関への移行の機運が次第に高まった。また航空、海運、産業の発展により、更に高度の国際気象協力が要求され、気象情報の迅速円滑な交換、観測法の統一が強く望まれた。

第2次世界大戦後の1950年、世界気象機関条約により、世界気象機関(WMO)が設立され、翌年に国際連合の専門機関のひとつとなった。我が国は1953年にWMOへの加盟が認められた。WMOには現在182国及び6領域(英領カリブ、仏領ポリネシア、香港、マカオ、蘭領アンテュールーバ、ニューカレドニア)が構成員として加盟している。

2.業務概要

従来より、国際気象観測ネットワークの充実、途上国気象業務の質の向上等に取り組んできた。WMOは、事務局が業務の主体ではなく、各構成員(各国気象庁)が組織の一部をなして業務を行っていることが特徴。すなわち各構成員等の気象機関又は水文気象機関(我が国にあっては気象庁)がその業務の主体となって、ネットワークを組んでおり、事務局は主として調整・標準化・改善等の業務を行っている。

3.体制について

(1)事務局長

M. JARRAUD(仏)

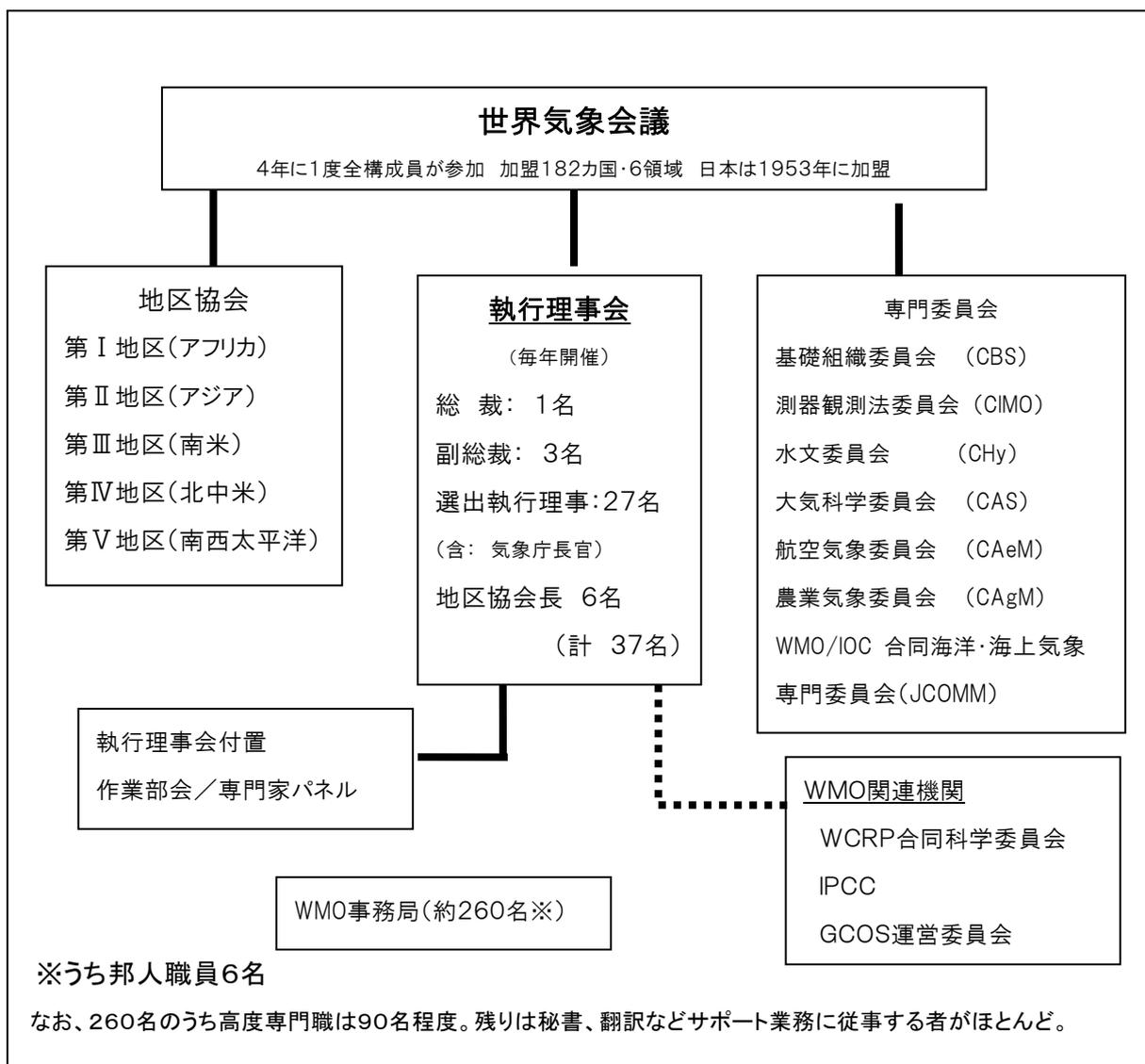
※ フランス気象局出身(数値予報の専門家)。WMO事務局次長を経て事務局長。5期20年にわたり事務局長の座にあった前任のOBASI(ナイジェリア)に代わり、第14回総会(2003年5月)で選出され、第15回総会(2007年5月)にて再選、現在2期目。

※ 現事務局次長は、Yan- HON(中国)。

(2) 意志決定機関(総会・執行理事会)

4年に1度の総会で役員・事務局長等を選出し、当該財政期(4年)の予算・事業計画等を決定。予算・事業計画の細目等については、更に、毎年の執行理事会で決定。

執行理事会は、総裁(ロシア)、第一副総裁(イラン)、第二副総裁(英領カリブ)、第三副総裁(ブラジル)を含めた計37名の執行理事で構成。1968年以降、我が国歴代気象庁長官が執行理事に選出されており、第15回総会の選挙を経て、現在は平木気象庁長官。



4. 最近の動向

(1) 取り組み

昨年5月の総会(4年に1度)でWMO条約の前文を改正し、①気象のみならず、水文、環境、気候関連も担当すること②人命財産の保護、持続可能な発展、環境保護への支援等を明確に打ち出した。近年、台風、津波等の自然災害による甚大な被害、また昨今の気候変動への関心の高まりから、WMOにおいては、さらに気象観測システムの充実・高度化や途上国への技術協力を進め、気象予報・警報、気候予測・評価の精度の向上により、災害の被害の防止・軽減や気候変動対策決定への支援(情報提供)を実施しているところ。

(2) 予算・組織

我が国の2006年度予算分担率は19.15%。我が国同年度分担金は11.96百万スイスフラン(約11億円)。なお、分担金1位は米国(21.64%)でそれに続く第2位の拠出国。続いて独、仏、英、伊、国連分担金率の低下により、我が国の2008年からの3年間の分担率は16.35%に低下。

次期第15財政期で、WMOとして初めて、11の達成すべき目標を掲げたRBB(成果主義予算)を作成。

国際機関の運営の効率化の観点等から、加盟国や監査委員会から、事務局改革の必要性が叫ばれていたことを受けて、2008年1月に大幅な事務局の組織改編を行った。「教育研修部」の「開発・地区活動部」への統合、会議印刷部と通訳翻訳出版部の2部の合併(支援サービス部)が図られたほか、RBBの目標に合わせた組織の統廃合がなされた。また、組織の監査体制強化のため、事務局長直轄として、内部監査室が設置された。

5. 我が国の取り組み

我が国として、従来より、WMOが進める世界気象監視(World Weather Watch)の一環として、気象観測データや予測情報を各国に広く提供するとともに、途上国への技術協力等を積極的に実施してきた。今後とも、我が国気象庁(Meteorological Agency)は、アジア・太平洋地域における先進的気象センターとして、静止気象衛星(geostationary meteorological satellite)の活用による気象監視を行うとともに、各国の要請に応えたデータの提供に努めるほか、途上国の気象業務の質の向上に貢献。

Ⅱ. 国際労働機関(ILO)(船員労働)

1. 概要

ILOは、第1次対戦が終結した1919年に誕生(1920年にジュネーブに本部が設置)、国際労働基準の設置、その適用確保など、数々の条約・勧告を通じて、幅広く労働問題を取り扱ってきた。国際機関で唯一政労使三者構成(半数が政府の代表、4分の1が労働者の代表、4分の1が雇用者の代表)の組織であることが特徴。事務局長はファン・ソマビア(元チリ国連大使)。現在2期目(任期5年)

2. 船員労働の特殊性

船員労働については、労働の場が一般の社会共同体から離れた船舶内にあり、同時にそれが生活の場にもなっているという船員労働自体の特殊性とともに、船籍、所有者の国籍、船員の国籍、船員雇用者の国籍等が一致しないのが通例であるという労使関係の特殊性にも鑑み、従来より陸上労働者とは異なる規律が必要とされ、もっぱら船員労働を対象として、数々の条約が採択されてきた。

3. 海事労働条約(MLC2006)の策定及び採択

(1) 背景

船員の労働基準に関する条約については、以前より50以上の条約、勧告、ガイドライン等が採択されてきたが、時が経過して現状の社会情勢や技術の進展に合わなくなったものや、発効したものの批准状況が悪く、実効性のない条約、そもそも未発効の条約等が混在する状況であった。これらの条約は批准ないし改正手続きが煩雑で多大な時間を要するものであり、それらの各々を改正しても旧条約と新条約が併存する状況が続き、さらに混乱状況は深まるものと容易に想定された。

この現状に対して、「船員の労働環境の適正な保護」が保証されていないばかりでなく、各国によって適用される条約等が違うことから、海運企業の「公正かつ適切な競争の場」を提供できていないとの問題点が指摘されてきた。また海難事故の8割が人的要因に起因していることから、船員の適正な労働条件に関する国際基準を確立し、これらの基準を達成していない船舶(サブスタンダード船)を排除すれば、海難事故の減少につながるものと期待された。

このような状況の下、船員の国際労働環境基準を確立し、船員の労働環境の向上を図るとともに、海運企業にとって公正な競争条件の確保を目的として、50本以上にわたる既存の条約、勧告等を統合化し、新しい条約として蘇らせた。同条約は、統合化により、本問題に係る全体像をよりシンプルに明解にするとともに、寄港国による検査(ポートステートコントロールPSC)を導入することによって、その実効性を格段に高めることができる構造とした点が画期的である。これにより、IMO(国際海事機関)の諸条約である、SOLAS(船舶安全)、MARPOL(海

洋環境)、STCW(訓練資格)条約と並ぶ4つ目の柱として国際的に広く受け入れられる国際基準が確立されることが期待できる。

(2) 策定作業について

本条約の作成にあたっては、2001年ILOにて、使用者(船主)、政府、労働者(船員)の三者からなる政労使三者構成ハイレベルWGが設立され、2004年まで計8回にわたる会合を開催し、緊密な意見交換と調整を行いながら、案の検討がなされた。その後、2005年4月の海事総会準備会合を経て、2006年2月のILO海事総会(10年に1度開催)で採択された。

このように、長期にわたって政労使の三者間の丁寧な調整を行った結果、条約の採択会議では、4つの棄権(財政的な理由)を除き、反対なく、満場一致(賛成314)で採択されることとなった。

我が国は、上述のハイレベルWG会合及び海事総会準備会合の副議長国(当時の海事局船員労働課長)として、積極的に検討に加わった。採択までの長期(4年)にわたって、右副議長が継続して会合に出席し、全体のオフィサー(役員)として重要事項の調整に大きく関与するとともに、アジア太平洋を代表する海運国としての我が国の主張のみならず、同地域諸国を含む幅広い国の批准を確保できるよう、文化・社会的な慣行についての西欧との違い等を強調し、アジアの立場を発信する役割を担った。このため、ILO事務局等からも大きな信頼を得て、HLWGから総会にわたって、副議長国に選出され続け、条約作成にあたって議論を大いにリードした。

4. 条約採択後のフォローアップについて

条約採択後、ILOは行動計画を2006年に策定し、理想としては2010年頃の発効要件(30加盟国及び全世界の船腹量の三分の一が批准)に達し、2011年頃に発効することを目指し、広報活動を行ってきた。その流れに沿って、アジア地区での条約の理解及び批准促進を目指して、我が国は、2006年秋にはILOを招聘して、MLCセミナーを東京にて開催し、大きな成果を上げたところ。そのほか、ブルガリア、アルゼンチン等でのセミナーが開催されている。また、条約採択の際に同時に採択された決議に従い、本条約の実施担保に重要となる寄港国検査及び旗国検査のためのガイドラインを、少数の主要関係国及び関係機関の参加を得て、ワーキンググループレベルで作成中。我が国も積極的に参加しているところ。これらガイドラインは2008年9月に各国の参加する三者構成専門家会合で審議され、その後、11月のILO理事会で採択される予定。これらガイドラインが完成すれば、条約の批准に向けた動きが加速することが予想されている。

Ⅲ. 国連欧州経済委員会 (UN/ECE)

1. 概要

欧州経済委員会は 1947 年に国連経済社会委員会 (ECOSOC) により設立された 5 つの地域経済委員会の一つである(※)。元来、第 2 次世界大戦後のヨーロッパの経済復興と統合を目的に設立され、現在 56 メンバーが参加している。なお、経済協力、エネルギー、環境、貿易、統計、運輸など、多くのフォーラムが開催されているが、他の国連加盟国も関心があれば、その作業に加わることができることとなっており、以下の WP29、CEFACT も我が国として関心が高いことから参加しているものである。

(※)同様な地域委員会として、アジアにおいては ESCAP アジア太平洋経済社会委員会がタイのバンコクに設立され、現在 53 カ国のメンバーが参加している)

2. 自動車基準調和世界フォーラム (WP29)

(1) 会議の概要

自動車基準調和世界フォーラム (WP29) は、元々は車両構造作業部会として国連欧州経済委員会 (UN/ECE) の下に設けられた作業部会として「車両並びに車両への取付け又は車両における使用が可能な装置及び部品に係る統一的な技術上の要件の採択並びにこれらの要件に基づいて行われる認定の相互承認のための条件に関する協定」(1958 年協定) に基づく作業を行っていたものだが、自動車基準の国際調和等に係る 3 協定 (1958 年協定、1997 年協定および 1998 年協定及び付属する規則について議論を行う場として、日本からの提案により 2000 年 3 月に「自動車基準調和世界フォーラム」の名称に変更され、名実ともに ECE 域外国にオープンなものとなった。(協定詳細については、UNECE 発行の WP29-How it works - How to join it (通称ブルーブック) を参照)

WP29 は、各国で異なる安全・公害に関する自動車基準を国際的に調和することや、認証を輸出入国あるいは地域間でお互いに認め合う相互承認の導入を図ること等を目的としている。主に「車両等の型式認証相互承認協定 (略称)」(1958 年協定) 及び「車両等の世界技術規則協定 (略称)」(1998 年協定) に基づく規則の制定・改正作業を行うとともに、それぞれの協定の管理・運営を行っている。具体的には、傘下の 6 つの専門分科会 (GR) で技術的、専門的検討をそれぞれ年 2 回ずつ行い、検討を経た基準案の審議・採決を毎年 3 回 (3, 6, 11 月) 行う運営委員会にて行っている。

WP29 の構成メンバーは、欧州 36 カ国、EC、日本、米国、カナダ、豪、南アフリカ、印、中国、韓国、タイ等の政府機関のほか、非政府機関として OICA (国際自動車工業会)、ISO (国際規格委員会) 等も含まれており、官民一体となって作業を実施している。

(2) 我が国の取り組み状況

日本は、WP29における、自動車の安全等の基準に関する国際調和や認証の相互承認を進める活動に継続的に参加し、技術的なデータの提供などの国際調和活動に積極的に貢献している。WP29の作業部会、専門家会合については、毎回国交省自動車交通局職員を中心に、独立行政法人交通安全研究所、JASIC(注)などから職員等が出席している。

(注: JASIC「自動車基準認証国際化研究センター」は、国が行う自動車の基準・認証制度などの国際化推進活動を支援することを目的として設立された組織。日本の官民が協力して、WP29での調和活動の推進、アジア地域での基準調和、認証の相互承認の推進等の事業を行っている。)

1958協定に関しては、1998年11月24日に欧州域外国として初めて協定加盟し、現在では同協定中36規則を採用・調和しているところであり、今後も、日本の安全・環境基準のレベルを低下させることなく、国内外からの要望や基準調和による経済的効果等を考慮し、協定規則の段階的な採用と規則の改正提案を積極的に進めている。また近年、アジアの諸国においてもWP29活動に対する関心が高まり、参加国が増えており、日本はこれまでの経験を生かしアジアの国としてその中心的役割を担っている。(1958協定加盟のアジアの国は韓国、マレーシア、タイなど。)

1998年協定は、欧州各国や日本が用いている型式認証制度ではない米国なども参加して、世界統一基準(gtr)を策定することを目的として2000年8月25日に発効され、ECを中心とした欧州諸国、日本、米国、ならびに中国、インドなどの自動車関連の重要な国が全世界的に含まれる多国間協定(2007年9月現在29の国と地域)として、その作業をWP29の元で行っている。日本は同協定執行委員会(AC3)の議長を2005~2007年までの間務め、その間に現在ある5つのgtrのうちの4つの成立を成功させ、現在もgtr策定のために設立した10以上あるインフォーマルグループにおいても議長やテクニカルスポンサーを務めるなど積極的に寄与している。

3. UN/CEFACT(簡易化及び電子ビジネスのための国連センター)

(1) CEFACT(Center for facilitation of procedures and practices for administration, commerce and transport: 行政・商業・運輸に関する実務／手続簡易化センター; 旧WP4)は、主に欧州諸国間における貿易手続に係るデータ交換の自動か並びに貿易に必要な書類・書式の簡易化及び標準化を行うことを目的として設置されたECEの貿易手続簡易化作業委員会(WP4)が、電子データ交換が世界的に浸透してきたことに伴い、これを拡充・強化する目的で1997年2月に改組、設置されたものである。会議は年2回開催され、我が国を含む関係各国・機関が共同で検討を進めている。

(2) EDIFACT(行政、商業及び運輸のための電子データ交換規則)

旧WP4において策定されたEDIFACTは、貿易関係データ交換ルールの国際標準として位置づけられているところであるが、EU諸国においては既に標準として採択されており、環太平洋地域においても、豪州、シンガポール、韓国、台湾等において、EDIFACTの導入が促進（一部においては強制化）され、APECにおいて貿易手続に関するEDIFACTの導入の導入促進が重要テーマとなる中、我が国主導で設立されたアジア地域のDEDIFACTに関する協議の場である「アジアEDIFACTボード」における活動も加速しているところである。

IV. バーゼル条約(船舶リサイクルとの関連)

1. 概要

OECD 及び国連環境計画(UNEP)での検討が行われた後、1989年スイスのバーゼルにおいて、一定の有害廃棄物の国境を越える移動等の規制について、国際的な枠組み及び手続き等を規定した「有害廃棄物の国境を越える移動及びその処分の規制に関するバーゼル条約」、いわゆるバーゼル条約が作成された(1992年に発効、2007年現在締約国数は170カ国・機関。我が国では1993年12月に発効)。事務局はジュネーブ。2007年5月よりクマーペイリー(スイス)が事務局長。

2. 船舶リサイクルについて

(1) 経緯

船舶はバーゼル条約で規定される有害廃棄物を含む場合があるとして、リサイクル目的での船舶の輸出は、同条約の適用を受けるべきという指摘から、1999年12月の第5回バーゼル条約締約国会議(COP5)において、本問題について技術的観点と法的観点から具体的な検討を行うこととした。続いて、技術的な側面では、環境面及び安全面に配慮された船舶の解撤を行う指針となる「船舶解撤(リサイクル)技術ガイドライン」(非強制)が、2002年12月のCOP6で採択された。

(2) 船舶リサイクルとバーゼル条約の適用について

船舶はその重量の95%以上がリサイクル可能といわれており、寿命を迎えた船舶は有用なリサイクル資源として広く認知されている。他方、近年、船舶のリサイクルは主に南アジアの発展途上国で行われており、一部のリサイクルヤードでは安全や環境の面での問題が指摘されている。

解撤される船舶については、以下の点においてバーゼル条約の適用を困難にしている。

- (イ)リサイクルヤードへ向かうまで自航しており、その限りで船舶の機能を発揮できるため、一般的な有害廃棄物と異なり、いつ廃棄物になるのか不明確。
- (ロ)船舶として使用されている限り安全確保及び環境保全のために満たすべき多くの海事関連条約の適用を受けており、船舶そのものが、バーゼル条約の規制対象となる有害廃棄物に相当するのか不明確。
- (ハ)「輸出国」及び「輸出者」に対応する概念が不明確。

このため、本件の検討を実効性ある結論に導くには、船舶の運航や取引の実態、各条約に関する専門的知見が必要であることから、バーゼル条約の検討において、2004年10月にCOP7にて、このような知見を有する唯一の機関である国際海事機関(IMO)に対し、上述リサイクルの強制化の検討を求める決議が採択された。これを受けて、IMOにおいては、現在、

新たな国際的枠組み(新条約)を2008年～2009年の間に採択することを目指して議論が行われているところである。

この結果、現在では、UNEPの下部機関である公開作業部会(OEWG)等においては、IMOで進む強制化の検討作業に対して、バーゼル条約の考え方や手続きに基づく提案を行う等という形での参画を行っている。

我が国としては、船舶の解撤に伴う環境・安全問題の解決には、船舶の一生を通じた包括的かつ国際的な枠組みを構築することが必要であると考えており、現在IMOで策定作業が進められている新条約の早期採択・発効が重要であるとして、IMOでの検討に積極的に参加・貢献しているところ。

V. 国連貿易開発会議 (UNCTAD)

1. 機関の概要

・スパチャイ事務局長(タイ)(元 WTO 事務局長) 職員数約400名

・設立の経緯

60年代より台頭した開発途上国の経済困難が国際協力によって解決されない限り世界の平和反映はあり得ないという認識、いわゆる「南北問題」を背景として、64年3月、第1回国連貿易開発会議が開催され、同年秋の第19回国連総会における決議によって、この会議は国連総会の1機関として常設されることとなった。全加盟国の参加する総会は少なくとも4年に一度開催されることとなっており、最近では、第10回総会が2000年にバンコクにて、第11回総会が2004年6月にブラジルで開催されている(2008年はアフリカ・ガーナ予定)。総会の間には、TDB(貿易開発理事会が毎年1回程度、開催されている(3回が上限))。

先進国・開発途上国間の厳しいイデオロギー対立から出発した UNCTAD も、冷戦の終焉、途上国の成長のばらつき、WTO における多角的自由貿易体制の進展等を背景に、その役割の見直しを余儀なくされており、これに伴う機構改革が行われてきている。92年の第8回総会における再編成によって、それまでの6つの常設委員会(その一つが海運委員会であった)が4つに統合され、その中の一つである「開発途上国競争サービス部門育成委員会」の分科会として海運をテーマとする会議が3回開催された。さらに96年の第9回総会において、委員会は「企業・ビジネス支援・開発委員会」「投資・技術・関連金融委員会」「貿易・一次産品委員会」という横断的テーマを扱う3つの委員会のみを集約されている。

2. 定期船同盟行動規範条約

海運分野における最大の南北問題として、国連UNCTADにおいて、1964年に開催された UNCTAD 第1回総会で「定期船同盟問題」が取り上げられたのが発端で、その後、10年余の歳月をかけて、1974年4月によりやく採択され、1983年10月に正式発効した。2006年現在、締約国81カ国(日本は未加入)。しかしながら主要先進国の不参加(米、加、豪、NZ)や亜や伯といった途上国の非加盟宣言により、次第に形骸化してきており、現在はほとんど機能していない。

同盟コード条約の骨子

採択されたコード条約の主要点は以下の通り

- ・ 貿易両当事国船社に定期船同盟への参加権を保証すること
- ・ 定期船同盟内で貨物横取比率に関する協定(プール協定等)を結ぶ場合、国別貨物横取比率 に関するガイドライン(いわゆる 40:40:20 の原則)を設定すること
- ・ 定期船同盟の運営に関する定期船同盟と荷主との関係にルールを設けること
- ・ 紛争解決の手段として国際強制調停手続きを採用すること

3. 同条約に関する最近の動向

本条約第52条において、条約発効後5年後及びその後5年毎に条約の運用に関するレビューを実施することが定められており、1988年と1991年に第1回目のレビュー会合が開催された。しかしながら、第2回レビュー会合を開催すべく1996年にUNCTAD事務局より各締約国に話し合うべき議題を募ったところ、いずれの国からも具体的な提案がなく4年間の延期が決まり、その後、レビュー会合は開催されていない。