

# IMO等の国際機関における基準策定の主導

## 国際海事機関(IMO)において日本が国際基準策定等を主導した事例

### 燃費 (CO<sub>2</sub>) 基準策定

- 世界初となる途上国を含めた燃費 (CO<sub>2</sub>) 性能基準

※規制は段階的に強化

性能基準であり基準達成方法は各社の相違工夫次第

プロペラ角最適制御 低摩擦船底塗料

### シップリサイクル条約策定

- 解体時の海上への油流出などの環境汚染や劣悪な労働環境を改善
- 海外での解撤を禁止する動きがある中、現実的な枠組みを構築

### バラスト水規制管理条約※見直し

- バラスト水処理設備の搭載工事の過度な集中への対応

装置搭載時期の見直し

※バラスト水中の生物の移動による生態系破壊等を防止するための条約。処理装置の搭載等を要求。

課題： 全体に受け身とならないようにしつつ、**主導的立場で対応すべき規制案件を長期戦略として選択し、資源を重点配分することが必要。**

対応の考え方：「4つの力」を発揮するうえでの基礎的条件としての観点

- 重点的に対応が必要な基準案を考える上で、以下の2つの切り口がある。
  - (1) 創意工夫の余地があり、製品・サービスの差別化が可能な基準(性能基準)であるか。→ 「努力が報われる」規制か
  - (2) 社会的便益(※)が大きいか
    - ※安全性、環境保全のみならず、運航事業の効率化など、事業主体やサービス受益者も含めて広く社会に経済的利益をもたらすものを含む
- 双方を満たすような案件は主導的立場で対応することが必要
- 規制の制度設計にあたっては、**公平性に配慮** → 基準達成度が客観的に評価・検証できること、「ズル」がされにくいこと
- 他国メーカーの利害を背景とする他国主導の仕様基準案(搭載義務のかかる装置のスペックが細かく決められるものは要注意)、科学的根拠に基づかない基準は、廃案(又は継続審議)にする、あるいは、適切な内容に変更することを目指し、関係国と連携した早めの対応が必要

