

第4章 国際的課題への対応

1. IMO 関係の動向

国際海事機関（IMO）は海上の安全、船舶からの海洋汚染防止等、海事問題に関する政府間の協力を推進するために 1958 年に設立された国連の専門機関であり、2011 年 3 月現在で加盟国 169 カ国、香港等の 3 つの地域が準加盟国となっている。IMO で採択された主な条約には、船舶の構造設備の基準・船舶保安の確保等を定めた「海上人命安全（SOLAS）条約」、船舶からの有害物質による汚染の防止を目的とした「海洋汚染防止（MARPOL）条約」等がある。

最近では、従来の海上安全や海洋環境の保護分野のみならず、海賊対策や海事テロ対策等にまで拡がりを見せており、国連気



候変動枠組条約からの委託により船舶から排出される温室効果ガス（GHQ）の削減に関する検討やソマリア沖海賊問題に関するジブチ会合の開催やジブチ行動指針の策定等の海賊対策でも重要な役割を果たしている。特に海賊問題は国際的な課題となっており、IMO は 2011 年の「世界海の記念日」のテーマを「Piracy: Orchestrating the response（海賊行為：その対応の調整）」と定め積極的に解決へ取り組んでいる。

予算面に関しては、我が国の IMO 加盟国 2011 年分担金は全加盟國中 10 位（前年 9 位）となり、全体の 3.3%を負担している。

2011 年 3 月 11 日に発生した東日本大震災では、IMO は複数回にわたりプレスリリースを行なうとともにホームページ上においても我が国への渡航制限がない旨や航行区域の制限等について各締約国へ情報提供を行なっている。また、世界保健機構（WHO）や国際原子力機関（IAEA）等の国連機関と協力し我が国の放射線レベル等について監視作業を行っている。

2011 年 6 月に開催された第 106 回理事会では、8 年ぶりに IMO 事務局長選挙が行われた。これは理事国（40 カ国）による秘密投票で選ぶものであり、我が国からの候補者（関水康司：現 IMO 海上安全部長）を含め 6 名（韓国、キプロス、スペイン、フィリピン、米国）が立候補し、厳しい選挙戦となった。選挙は過半数を獲得する候補が出るまで最下位の候補を落として投票を続ける方式で実施された。これまで歴代事務局長は欧米出身者がほとんどで

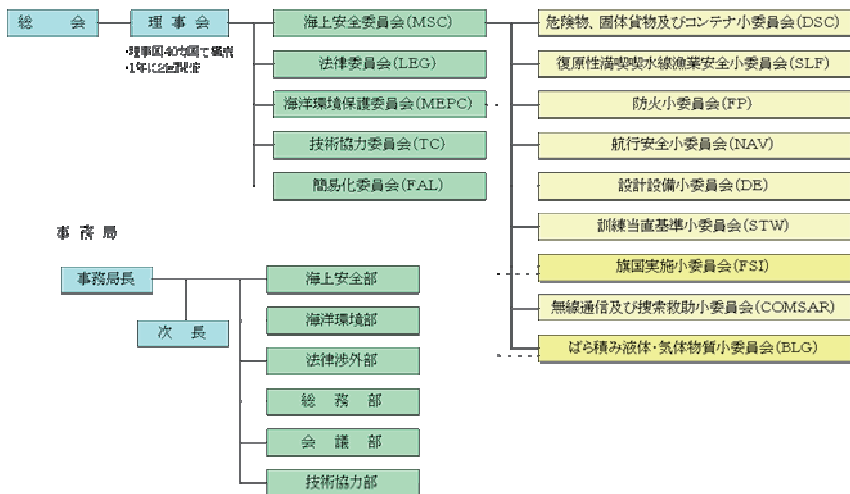
あったが、今般、我が国が擁立した関水候補が当選を果たした。新事務局長は2011年11月のIMO第27回総会でIMO事務局長に任命され、2012年1月より事務局長に就任し、任期は1期4年で2期までとなっている。

また、IMOにおける国際的発言力を強化するための一環として、2010年2月28日から3月2日までの間、中米のIMO理事国(3カ国)の海事当局を招聘した「中米海事フォーラム」を開催し、意見交換等を行なった。



中米海事フォーラム集合写真

図表Ⅱ-4-1 IMOの組織図



2. 官民の協力によるアジア人船員の養成の強化

世界的な船員不足が懸念されている中、我が国商船隊に乗り組む船員の97%は外国人船員であり、優秀な外国人船員を確保・育成することは、我が国外航海運の安全性、安定輸送を確保するうえで、喫緊の課題である。しかし、アジア諸国の船員教育機関では、優秀な教官が不足しているとともに、施設整備の遅れや乗船訓練機会の不足等のため、十分な教育を行うことができないのが現状である。

こうした状況から、第6回日ASEAN交通大臣会合（2008年11月、フィリピン・マニラ）において、我が国が提唱した「日ASEAN船員共同養成プログラム」が承認され、我が国が中心となって関係国との間で官民が連携したアジア人船員教育の取組みを行っていくこととなった。

その施策の一つとして、我が国の主たる船員供給国であるフィリピンとの間に、フィリピンが所有する練習船（オカ号）を活用した乗船訓練環境を整備することにより、優秀な船員を育成し日本商船隊に受け入れていくことを目的とした「アジア人船員国際共同養成プロジェクト」を推進していくこととし、その実施に向けた協力関係強化のための覚書（Memorandum）を締結（2009年3月12日、東京）した。

具体的な実施計画については、日本-フィリピン両国における官労使の関係団体により構成される日比船員政策実行委員会において協議される体制が整えられ、平成22年6月に日比船員政策三者会合をフィリピン（マニラ）にて開催した。

現在、日本-フィリピン共同事業として、官民連携のもとに、練習船（オカ号）の設備を整備し、（独）航海訓練所の教官を派遣し、乗船訓練プログラム構築を目指した技術協力を実施している（平成22年度は3回実施）。

平成22年度は、平成21年度に航海訓練所教官の指導のもとに仮構築した乗船訓練プログラムの実施状況の確認及び不具合な点の反映状況の確認を行った。

23年度も引き続き、これらの事業を実施し、乗船訓練プログラム構築のための技術協力、乗船訓練環境の整備を促進していく予定である。

また、アジア太平洋海事大学：MAAP（Maritime Academy of Asia and the Pacific）の学生39名を、学術協定のもとに、航海訓練所練習船に受け入れ、乗船訓練を行った（同年4～5月）。



写真：日比船員政策三者会合（平成 22 年 6 月 23 日・フィリピン、マニラ）

3. 海上労働条約の批准に向けた取り組み

（１）海上労働条約の採択

平成 18 年 2 月に開催された国際労働機関（ILO）第 94 回（海事）総会において、ILO が 1919 年の発足以来これまで採択してきた海上労働に関する 60 に及ぶ条約等を整理・統合し、その内容を時代に即したものとするとともに、実効性を高めた海上労働条約（Maritime Labour Convention, 2006）が採択された。この条約の策定過程において、我が国は、国際労働機関（ILO）第 94 回（海事）総会において、副議長国となってリーダーシップをとるなど、条約の採択に積極的に貢献してきた。

（２）海上労働条約の意義

本条約は、雇用条件、居住設備、医療・福祉、社会保障等に係るグローバルスタンダードを確立することにより、船員の労働環境の向上及び国際海上輸送における公正な競争条件の確保を図るものである。また、旗国が自国籍

船に対して検査を行い、本条約に適合しているものに証書を発給し、寄港国は、当該証書に基づきポートステートコントロール（以下「PSC」という。）を実施できる仕組みを導入することとしている。これは、旗国検査に加え PSC を行うことで本条約の基準が遵守されているかどうかを加盟各国が確認するものである。合わせて、No more favourable treatment（未批准国籍船が批准国籍船より有利な扱いを受けないとした概念）を導入することとされており、この制度によって、本条約未批准国の船舶に対しても PSC を実施することが可能となるため、未批准国のサブスタンダード船の排除につながるものと期待されている。

（３）現在までの批准に向けた取組み

海事局では、本条約の批准及び国内法化に向けて検討を進めるため、平成 18 年 9 月に「ILO 海事労働条約国内法化勉強会」（公労使による検討の場）を立ち上げた。本勉強会では本条約の国内法化に向けた主要論点についての議論を行い、平成 22 年 7 月に、国内法化の方針を整理した最終とりまとめを行った。

本条約批准のため、本条約が求める基準に即して国内法を改正する必要がある。今後予定される船員法の主要な改正事項は以下の通りである。

① 船員の労働条件等に関する規定の改正

- （i）海員の労働時間等に関する規制を船長等にも適用することとする。
- （ii）船員の休息時間の分割に関する規制等について、一定の要件を満たす場合には労使協定に基づく例外を認めることとする。
- （iii）船舶所有者は、雇入契約を締結しようとするときは、労働条件等に関する一定の事項について船員になろうとする者に対し書面を交付して説明し、雇入契約が成立したときは、これらの事項について書面に記載して船員に交付しなければならないこととする。
- （iv）船員の最低年齢を 15 歳から 16 歳に引き上げることとする。
- （v）船舶所有者は、船内苦情処理手続を定め、船員法等に定める事項等に関し船員が航海中において申し立てた苦情について、当該手続に従い処理しなければならないこととする。
- （vi）その他、船員の労働条件等に関する規制について、本条約に対応

した所要の改正を行う。

② 国際航海等に従事する一定の日本船舶に対する船員の労働条件等についての検査

(i) 国際航海等に従事する一定の日本船舶の船舶所有者は、当該船舶を初めて又は(ii)の海上労働証書の有効期間の満了後において国際航海等に従事させようとするときにおいて、当該船舶に係る船員の労働条件等について国土交通大臣又は登録検査機関の行う定期検査を受けなければならないこととする。

(ii) (i)の定期検査の結果一定の要件に適合すると認められたときは、国土交通大臣は、海上労働証書を交付するものとする。

(iii) (i)の日本船舶に対する中間検査の実施、臨時海上労働証書の交付、登録検査機関の登録及び監督等について所要の規定を設ける。

③ 我が国に寄港する一定の外国船舶に対する船員の労働条件等についての検査

(i) 国土交通大臣は、一定の外国船舶が国内の港にある間、船員の労働条件等に関し、本条約に定める要件に適合しているかどうかについて、その職員に検査を行わせることができることとする。

(ii) 国土交通大臣は、(i)の検査の結果、一定の要件に適合していないと認めるときは、当該船舶の船長に対する当該要件に適合するために必要な措置をとるべき旨の通告及び当該船舶の航行の停止命令又は差止めを行うことができることとする。

④ その他所要の規定を整備する。

(4) 今後の取り組みについて

本条約は、30以上の加盟国であって、その商船船腹量の合計が総トン数で世界の商船船腹量の33パーセントに相当する商船船腹量以上となる国の批准が登録された日の後12箇月で効力を生じることとされている。平成23年6月20日現在の批准国数は13か国、商船船腹量の合計は要件充足済みの約46%である。このため、諸外国の動向を注視しつつ、条約発効に遺漏なきよう、引き続き条約批准及び国内法制化作業を進めていくこととしている。