

第8章 海に関する国際ルール作りや国際プレゼンス向上への貢献

第1節 国際機関への対応

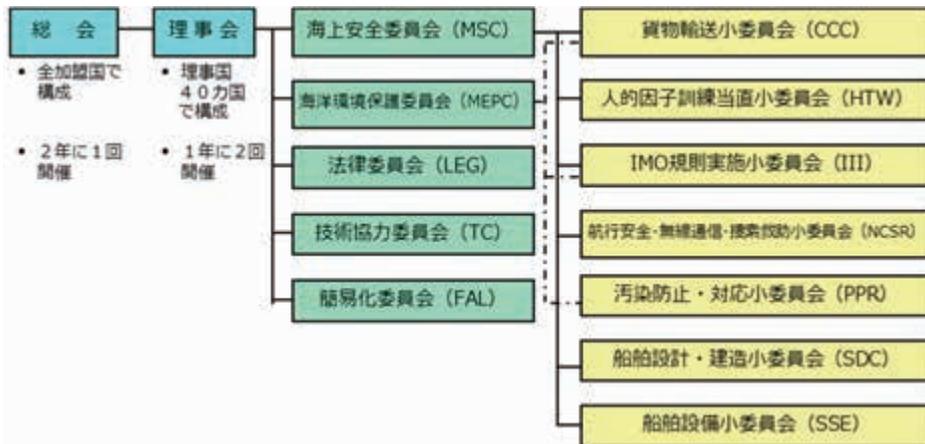
(1) 国際海事機関 (IMO)

国際海事機関 (International Maritime Organization) は、海上の安全、船舶からの海洋汚染防止等、海事分野の諸問題についての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、2016年3月現在で171カ国が加盟国、香港等の3の地域が準加盟となっている。

IMOはこれまで、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」等に代表される海上安全や海洋環境分野を中心に活動しており、最近では海賊対策、海事テロ対策、混合移民問題等にも活動範囲を広げている。

IMOでは、1年を通じ様々な委員会・小委員会(図表I-8-1参照)が開催され、専門分野の国際ルールについて議論が行われている。我が国は、世界の主要海運・造船国として各会合に積極的に参画し、国際的な議論をリードしている。

図表 I-8-1 IMOの組織図



2015年度には、船舶からの温室効果ガス排出削減対策及び船舶バラスト水規制管理条約発効に向けた議論、新規航路として注目されている北極海等の極海を航行する船舶に対する基準の策定及び乗船する船員の訓練要件の策定、低環境負荷で経済性に優れた天然ガスを燃料とする船舶の安全基準の策定等に積極的に貢献した。

2015年7月、国土交通省はIMOと共催でIMO「世界海の日」パラレルイベントを開催し、世界60か国からの約160名を含む400名が参加した。「海事の教育及び訓練」をテーマとした国際シンポジウムを行い、結果を「横浜宣言」として取りまとめた。

【IMO「世界海の日」パラレルイベント2015の様子】



開会の挨拶をする太田大臣(当時)



国際シンポジウム



次期開催国トルコに開催国旗の引継ぎをする西村副大臣(当時)

2015年11月～12月のIMO総会(第29回)において、我が国は理事国に再選された。総会初日には、我が国を代表して江島政務官が一般演説を行い、今後ともIMOに貢献していく決意を表明した。また、2015年末をもって退任の関水康司事務局長に対し、指導力を称賛し離任を惜しむ発言が多数あり、その実績をたたえ、同氏を名誉事務局長に任ずる決議が総会最終日に採択された。加えて、総会初日の議事終了後には笹川陽平日本財団会長への国際海事賞授賞式が行われた。同賞はIMOの活動及び目的に多大な貢献をした個人等に与えられるもので、笹川氏の同賞受賞はIMO事務局関係者を除き日本人として初である。(篠村義夫氏(元IMO事務局次長)が1992年に受賞)

退任した関水氏の後を受け、2016年1月より韓国のイム・ギテク氏が事務局長を務めている。



IMO総会で演説する江島政務官



関水事務局長(当時)とイム・ギテク次期事務局長(当時)



国際海事賞授賞式で演説する笹川氏

(2) 国際労働機関 (ILO)

国際労働機関 (International Labour Organization) は、世界の労働者の労働条件と生活水準の改善を目的として1919年に創設された国連の専門機関であり、2016年3月現在で187カ国が加盟している。ILOは設立当時から海上労働の特殊性に着目しており、船員を含めた全労働者を対象とした条約・勧告に加え、船員労働のみを対象とした海上労働に関する条約なども多く採択してきている。2006年2月、海上労働に関する条約を整理・統合し、「2006年の海上の労働に関する条約」を採択した。同条約は、2013年8月 (日本では2014年8月) に発効し、2016年6月現在、世界の船腹量の91%を占める77カ国が批准している。

我が国はILOでの議論に積極的に参画しており、2016年2月には同条約の海上労働証書の有効期間に関する規範 (コード) 改正等が採択された。同条約においては、批准国はもとより、未批准国の船舶に対しても寄港国検査 (PSC) を実施することができることから、船員の労働条件や安全性等に問題のある船舶 (サブスタンダード船) の排除が期待されている。

(3) 国際油濁補償基金 (IOPCF)

国際油濁補償基金 (International Oil Pollution Compensation Funds) は、油タンカーの事故による油濁損害が一般的に膨大なものとなることに鑑み、船主または保険者による損害賠償が不十分な場合において、油濁損害の被害者への救済を図る観点から創設されており、2016年3月現在で115カ国が加盟している。

油タンカーの事故において、船舶所有者または保険者が負担することとなる責任制限額を超える油濁損害が発生した場合、基金は責任制限額を超える損害部分に対して補償を行う。基金は海上輸送によって油を受け取る者 (石油会社等) が受け取った油の量に応じて拠出する資金により運営されており、我が国の油受取人からの拠出金額の合計は加盟国中で最大となっている。

年に2回開催される会合においては、基金の補償対象となり得る事故への対応や、例えば基金加盟国に対する関係条約の履行の徹底等、その他基金の運営に関する各種の課題について議論しており、我が国は、基金の適切な運営が図られるよう、基金の最大拠出国として積極的に議論に参画しているところである。

なお、従来、国際油濁補償基金は1971年基金、1992年基金及び2003年追加基金の3基金から構成されていたが、1971年基金については、同基金に補償義務がある事故の処理が終了したことから、2014年末に清算されたため、現在は1992年基金及び2003年追加基金の2基金で構成されている。

第2節 日本企業の海外展開支援

(1) インフラシステム海外展開の促進

新興国を中心に拡大する世界のインフラ需要を巡り、受注獲得競争が一層激化する中、我が国の質の高いインフラを海外展開するため、「質の高いインフラパートナーシップ」 (2015年5月公表) 及び「インフラシステム輸出戦略」 (平成28年度改訂) (2016年5月経協インフラ戦略会議決定) に盛り込まれた施策を着実に効果的に実施・活用し、我が国企業のグローバル競争力強化を推進する必要がある。

国土交通省は2016年3月に「国土交通省インフラシステム海外展開行動計画」を策定した。本行動計画は、分野別ではなく、地域・国ごとに整理された分野横断的な計画であり、重点プロジェクトの明確化、取り組む時期の明確化等、より具体化・詳細化を行うとともに、国際標準化、人材育成・制度構築支援等のソフトインフラ支援、官民連携事業への参入促進、戦略的プロモーションの充実、中小企業の海外展開等の具体的施策も盛り込んだものである。

本行動計画には、海事分野として、フィリピンにおける内航タンカーの代替促進に関する協力、インドネシアにおけるパイオニア船建造・LNG燃料船化事業及び内航海運船の維持管理能力の向上、ブラジルにおける浮体式海洋石油・ガス生産貯蔵積出設備 (FPSO) 運営事業、IMOにおける船舶の燃費基準及び液化水素運搬船の安全基準、ASEAN諸国の内航船安全規則及び検査制度構築支援、造船や船員教育分野の人材育成支援、中小企業等の海洋資源開発関連技術の海外展開支援、等の記載が盛り込まれている。

今後、国土交通省として、本行動計画に沿って「質の高いインフラシステム海外展開」を効果的なタイミングで戦略的に行っていく。

(2) (株) 海外交通・都市開発事業支援機構 (JOIN)

我が国の海運業、造船業、船用工業等を行う海事関係企業の多くが、ブラジル・北海沿岸諸国等の海洋開発市場、ASEAN諸国の内航船市場といった新市場への進出を目指している。しかし、新市場に進出する場合、事業開始まで長い年月を要する 경우가多く、海洋資源や内航船の需要が低迷したり、現地政府の方針変更により事業実施に支障を来したりするリスクがあるため、事業者のみによる進出は困難な場合がある。そこで、新市場への進出支援のため、①我が国事業者と共同で事業に出資を行う、②政府と共に相手国と交渉を行うことで我が国事業者が事業を実施しやすくする、③専門家 (省庁職員や技術者等) を派遣する、等の支援を行う (株) 海外交通・都市開発事業支援機構 (JOIN) が2014年10月に設立された。今後、我が国海事関係企業が本機構を活用し、様々な新市場へ参入していくことが期待される。

第 3 節 海事当局間の意見交換

国土交通省は、IMOにおける世界的な議題への対応の他、局長級協議等を通じた二国間の議題への対応を行っている。

(1) 日印海運政策フォーラム (2010年～)

2015年9月10日、東京にて第4回を開催し、インドのシップリサイクル (船舶の解体) 施設の改善、船舶バラスト水規制管理条約の早期締結及び燃料消費実績報告制度の導入に向けたインドへの協力依頼、両国の海運政策の紹介等を実施した。



ミトラ海運局長 (左)

(2) 日米海事協議 (2014年～)

2015年9月24日、東京にて第2回を開催し、運輸省海事局 (MARAD) ジェニヘン長官及び連邦海事委員会 (FMC) コルデロ委員長らの出席を得て、外航海運における最近の動向、環境問題、油濁補償・船主責任制限制度、サイバーセキュリティ、海事分野への関心向上策、海事当局間の交流強化等を議論した。



第2回日米海事協議の出席者 (公益財団法人 日本海事広報協会より提供)

(3) 日EU海事政策対話 (2005年～)

2016年2月23日、ベルギー・ブリュッセルにて第9回を開催し、国際海運からの温室効果ガス排出削減対策について、船舶の燃料消費実績報告制度に係るMARPOL条約改正に向けて協力することで日EU海事当局が一致した。



カラミトス欧州委員会 運輸総局海事局長 (中央)

(4) 日韓海運協議 (2012年～)

2016年3月24日、東京にて第4回を開催し、海洋環境の保全について両国で政策協調することで一致した。



パク・ギョンチョル 海洋水産部海運物流局長 (左)

(5) 各国要人の表敬

2016年4月、江島政務官がノルウェーのアイハン貿易産業漁業副大臣の表敬を受け、これまでの日ノルウェー間の海事分野における緊密な友好関係を確認し、一層協力を強化することで一致した。あわせて、坂下海事局長がノルウェー・ロイラン海事局長の表敬を受けた。その他、同海事局長が、イラン・サイドネジャド港湾海運機構総裁 (2015年7月) や、インドネシア・ハリ海上交通局長 (2016年2月) の表敬等を受けた。



江島政務官と アイハン副大臣 (左) ロイラン 海事局長 (右)

(コラム) 海外で活躍する職員



浦野 靖弘
【国際海事機関 (IMO) (ロンドン)】

2004年入省。海事局 船舶産業課等を経て、2016年3月から現職。

- 1. 業務の目標**
円滑な委員会運営と、世界各国の支援ニーズへの的確な対応。
- 2. 業務の内容**
条約等の国際基準策定を行う委員会の運営や発展途上国の条約批准・実施に必要な技術協力を実施。
- 3. やりがい**
国際的な枠組み作りや世界各国の能力向上に貢献できること。



伊藤 慶
【経済協力開発機構 (OECD) (パリ)】

2009年入省。海事局 船舶産業課等を経て、2015年11月から現職。

- 1. 業務の目標**
造船市場の過剰供給問題に対する政策提言及び公平な競争環境の構築の推進。
- 2. 業務の内容**
造船市場の過剰供給の実態及び政府支援の影響分析等。
- 3. やりがい**
他国の政策等を中立的立場で評価し国際世論形成に関与できること。



福原 智幸
【JICA専門家 (フィリピン)】

1989年入省。海事局 外航課等を経て、2015年7月から現職。

- 1. 業務の目標**
内航船の安全性の向上及び船舶産業の活性化。
- 2. 業務の内容**
フィリピン政府に対し、船舶の安全性の向上及び造船業等の発展に関するアドバイスをを行う。
- 3. やりがい**
安全規則及び産業振興策の策定など、同国の海運政策の立案に深く関わることができること。



濱中 郁生
【DNV GL※ (ノルウェー)】

2006年入省。海事局 海洋・環境政策課等を経て、2014年4月から2016年3月まで在職。

- 1. 業務の目標**
大陸棚における海洋石油・ガス開発の現場であるノルウェーでの最前線の知見の獲得。
 - 2. 業務の内容**
石油・ガス開発等のプロジェクトに関する経済性・安全性・環境影響の評価や、それらに係るリスクの管理などについての技術コンサルティング業務。
 - 3. やりがい**
ノルウェーでは様々な分野の経験豊富な専門家が協働する体制が確立しているため、日本では貴重なノウハウを学べたこと。
- ※DNV GL:ノルウェー・オスロに本部を置く自主独立財団。石油・ガス分野や風力・電力分野のコンサルティング業務、船級業務、ISO等の第三者認証業務等を実施。