

経営トップ及び安全統括管理者等の経営管理部門へのインタビュー等を通じて、安全管理体制に関する基本的な理解及び実施状況の確認、安全管理体制の更なる改善等に向けた助言等を行う運輸安全マネジメント評価を行っている。

(5) 執行業務の効率的かつ効果的な実施体制の整備・強化

船舶の安全を確保するためには、海事分野の各種規制・基準適合性の確認をより効果的かつ効率的に実施することが求められ、船舶所有者等行政の受け手から見ても、一定水準・品質を確保した行政サービスを全国均一的かつ継続的に提供されることが重要である。我が国においては、海事執行部門のうち、船舶検査、船舶測度、ポートステートコントロール等について ISO9001 の認証を取得した品質管理システムを導入し、品質の安定した行政サービスの提供及び効率的な人材育成・技術伝承に取り組んでいる。

IMO においても、海事執行部門における PDCA サイクルの確立により行政サービス全体の品質を維持・向上させることを強く推奨しており、2007年2月に我が国に対し行われた IMO 加盟国監査において高い評価を得た。

また、2013年11月に行われた IMO 第28回総会において、加盟国監査スキームの条約による義務化（以下「強制監査スキーム」という）に係る決議が採択され、2015年には関連条約（SOLAS, MARPOL 等）の改正案採択を受けて、2016年1月より全締約国への強制監査スキームの運用が開始された。我が国においても、2019年頃に強制監査スキームによる IMO 加盟国監査の受入れが予定されている。

第3節 船舶・港湾に関する保安

(1) 国際船舶・港湾保安法

① 概要

海上人命安全条約（SOLAS 条約）附属書第 XI-2 章及び船舶及び港湾施設の保安に関する国際規則（ISPS コード）を国内法化した「国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律」（国際船舶・港湾保安法）が、2004年7月1日から施行されている。同法は、船舶及び港湾施設の保安の確保を目的として、条約の適用対象となる船舶（以下「国際航海船舶」という。）及び港湾施設（以下「国際港湾施設」という。）の保安の確保のために必要な措置並びに国際航海船舶の入港に係る規制に関する措置について規定するものである。

② 国際船舶・港湾保安法の施行の現況

2004年7月1日から2017年3月31日まで同法に基づき国土交通大臣が設定する国

際海上運送保安指標は、レベル1（平常時）が継続している。

同法は、国際航海船舶の船舶所有者に対し、保安の確保のために必要な事項について記載した船舶保安規程を作成し、国土交通大臣の承認を受けること及び承認を受けた場合に国土交通大臣より交付する船舶保安証書を船内に備え置くこと等を義務付けている。

港湾施設については、国際港湾施設の管理者に保安の確保のために必要な事項について記載した埠頭保安規程の作成等を義務付けた。2017年4月1日現在、全国の131の港湾について埠頭保安規程が作成されている。

我が国に寄港する国際航海外国船舶に立ち入り、保安の確保のために必要な措置が適確に講じられているかどうかについてその物件を検査し、又はその乗組員に質問した結果、2016年は、当該措置が適確に講じられていないとして指摘した事案は469件であった。

さらに、国際航海船舶が本邦の港に入港しようとするときは、船長は、船舶保安情報を海上保安庁長官に通報しなければならないこととされ、この船舶保安情報のみでは保安の確保のために必要な措置が適確に講じられているかどうか明らかでないときは、海上保安庁長官は、船長に対し、情報の提供を更に求め、又はその職員に立入検査をさせることができ、船長が情報の提供又は立入検査を拒否したときは、入港の禁止を命ずることができる。2016年は、同法に基づく立入検査の件数は2,623件であり、同法違反による検挙件数は7件である。また、入港禁止等の強制措置は0件である。

(2) 船舶の保安対策に関する検査

2004年7月から施行されている国際船舶・港湾保安法により、一定の国際航海船舶には、国土交通大臣により承認された船舶保安規程の備置、船舶警報通報装置の設置及び船舶保安管理者の選任等当該規程に定めた保安に係る措置を講じることが義務づけられている。船舶において当該保安に係る措置が適切に実施されていることを確認した場合には船舶保安証書を交付するとともに、その後においても保安措置が適切に維持されていることを定期的に検査している。

第4節 船舶による油濁問題への取組

(1) 国際油濁補償基金への的確な対応

油タンカーによる油濁損害の被害者の保護やタンカーによる油輸送の健全な発達のため、船舶所有者等の責任を定めた「1992年の油による汚染損害についての民事責任に関する国際条約（1992年民事責任条約）」（2017年3月14日現在の締結国：136カ

国)や石油会社等の荷主による基金の創設を定めた「1992年の油による汚染損害の補償のための 国際基金の設立に関する国際条約(1992年基金条約)」(2017年3月14日現在の締結国:114カ国)に基づき、賠償や補償を行う国際的な制度が確立されている。

この制度により、油タンカーによる油濁損害が発生した場合、船舶所有者は責任限度額までは原則として無過失責任を負うが、責任限度額を超える補償については、被害者が国際油濁補償基金に定められた補償限度額以内において求めることができる。

しかし、2002年のプレステージ号事故などの大規模油濁事故において、国際油濁補償基金の補償限度額を超える油濁被害が生じたことから、追加的な補償を行う国際基金の設立を内容とする「1992年の油による汚染損害の補償のための国際基金の設立に関する国際条約の2003年の議定書(追加基金議定書)」が2003年5月に採択された。追加基金議定書を締結することは、汚染損害の被害者の保護を一層充実させるものであることから、我が国は2004年7月に同議定書を締結し、2005年3月に発効した(2017年3月14日現在の締結国:31カ国)。

これら油タンカーによる油濁損害に関する国際的な制度の内容は、「船舶油濁損害賠償保障法(油賠法)」で担保している。

2002年12月に茨城県日立港において外国籍の貨物船が座礁した事故において、船舶所有者等が責任ある対応を行わず、やむを得ず茨城県が油防除や船体撤去等を実施したが、それに要した費用が回収できないという事態が生じたことから、放置座礁船が大きな社会問題となった。

その背景には、船舶所有者等が事故による油濁損害や船体撤去等の費用に関し、十分な対応を果たすための保険に加入していないことや、船舶所有者等が海外に所在する為に責任追及が困難であることがあった。

このようなことから「油濁損害賠償保障法」を改正し、燃料油の油濁損害が発生した場合、原則として船舶所有者等に無過失責任を課すこと、油濁損害や船体撤去等の費用をてん補する有効な保険を持たない外航船舶の我が国への入港を禁止すること、我が国への入港前に保険契約情報を通報することの義務づけ等を内容とする「船舶油濁損害賠償保障法(油賠法)」を2005年3月から施行している。

なお、油賠法で加入を義務づけている保険の付保額は、「1996年の海事債権についての責任の制限に関する条約」を国内法制化した「船舶の所有者等の責任の制限に関する法律(船責法)」が定める責任の限度額を上回ることとしている。同条約の定める責任の限度額は、2015年6月8日より従前の1.51倍に引き上げられており、国内でも、船責法を改正し、同日より施行している。

一方、保険義務付けの法規制がかからない、我が国の港への入出港を行わない船舶等の事故により、船舶所有者等に代わりやむを得ず油防除等を行った地方公共団体に対しては、当該防除に要した費用について、一定の条件の下、国が予算の範囲内で補助を行う制度を設けている。

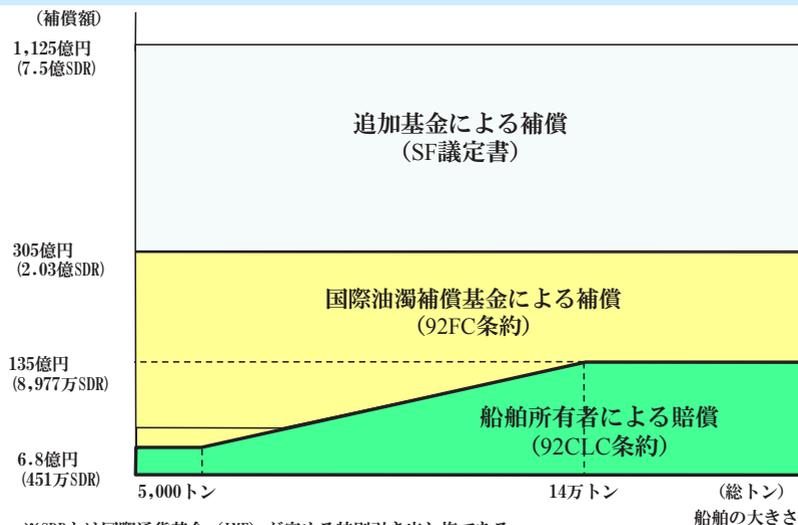
(3) イラン産原油輸送特別措置法

2012年7月1日以降、イラン産原油を輸送するタンカーへのEU域内の企業による再保険の引受が禁止されたことにより、対人・対物損害や油濁損害についての保険が機能しなくなることで、海運会社は運航を実質的にストップせざるを得ない事態となった。

イラン産原油は我が国の原油輸入量の8.8%(2011年)を占めており(第4位)、我が国はイラン産原油の輸入が即座に途絶することによる国民経済の円滑な運営への影響を回避する必要があった。

このため、イラン産原油を輸送するタンカーの運航に伴い生ずる損害の賠償について、損害保険契約でカバーされる金額を超える金額を、政府が保険会社等に対し交付する契約(特定保険者交付金交付契約)を締結すること等を内容とした「特定タンカーに係る特定賠償義務履行担保契約等に関する特別措置法」が制定され、2012年7月1日以降も引き続きイラン産原油の我が国への輸送が可能となった。本法に基づき、

図表Ⅱ-4-5 タンカー油濁損害に対する補償



※SDRとは国際通貨基金(IMF)が定める特別引き出し権である。
1SDR=150円で換算(2017年4月7日レート)

(2) 一般船舶の事故保障対策

実際に損害賠償が発生する場合の賠償義務の履行等を担保する際の上限額等は、タンカーに係る保険契約の保険金額の国際的な水準等を勘案して、同法施行令の改正（直近の改正は2017年3月24日公布、4月1日施行）により、毎年度見直すこととしている。

2016年度においては、国と海運会社との間で19隻のタンカーについて特定保険者交付金交付契約を締結した。

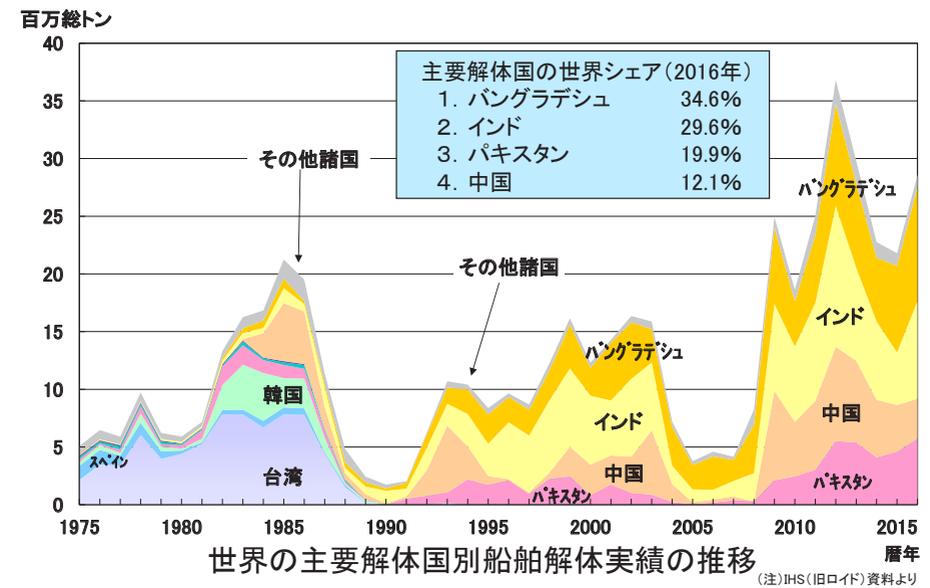
なお、2015年7月14日に欧米主要国等（英仏独米中露）とイランの間で合意されたJCPOA（包括的共同作業計画）に基づき、2016年1月16日にEU及び米国が対イラン制裁を解除したが、米国が制裁の一部継続をしたことを踏まえた民間保険市場の動向や、イランが合意事項に違反した場合に制裁を復活することができる旨が定められていることに鑑み、特別措置法による措置を継続することとした。

（4）その他の取組

有害危険物質（HNS物質）による汚染事故についても油濁事故の場合と同様の賠償及び補償制度を規定した「1996年の危険物質及び有害物質の海上輸送に関する損害についての責任並びに損害賠償及び補償に関する国際条約」（HNS条約）が採択された。その後、条約の締結が進まないことから、条約締結の障害を取り除き条約発効を促進するための改正議定書案が2007年から検討され、2010年4月のIMO外交会議において審議・採択された（2017年4月12日現在 未発効）。

また、国際総トン数300トンを超える船舶への船骸撤去費用等を担保する保険加入の義務付け、条約適用水域にある海難残骸物に関する締約国の義務等を内容とした「2007年の海難残骸物の除去に関するナイロビ国際条約」（レックリムーバル条約）が2007年5月に採択され、その後、発効要件である10カ国の締結が満たされたため、2015年4月に発効した（2017年3月14日現在の締結国：34カ国、日本は未締結）。

図表Ⅱ-4-6 世界におけるシップリサイクルの国別の実績推移



（2）シップリサイクル条約の採択

これらの問題を解決するため、2005年末の第24回国際海事機関（IMO）総会において新規条約の策定作業が開始された。日本は世界有数の海運・造船国として新規条約の起草作業を主導した結果、2009年5月に、「2009年の船舶の安全かつ環境上適正な再生利用のための香港国際条約（仮訳）」（通称、シップリサイクル条約）が採択された。

この条約では、船舶へのアスベストやPCB等の新規搭載の禁止、船舶に存在する各種有害物質の種別、所在場所及び概算量を記した一覧表（インベントリ）の作成・備置・更新、シップリサイクル施設の労働災害や環境汚染を最小化するための適正な運営等が求められており、船舶とシップリサイクル施設のそれぞれについて、船舶の旗国とリサイクル国による検査等が義務付けられている。

第5節 安全で環境に配慮したシップリサイクルの推進

（1）シップリサイクルをめぐる現状

船舶は寿命に達した後、解体され、その大部分は鉄材として再利用される（この仕組みをシップリサイクルという）が、大型の船舶は、主にインド、バングラデシュ等の開発途上国で実施されており、シップリサイクル施設における労働者の死傷事故や解体工事に伴う海洋環境汚染等が問題視されてきた。



開発途上国における船舶解体の様子