

第4章 海上安全・保安の確保と環境保全

1. 国際海事機関 (IMO)

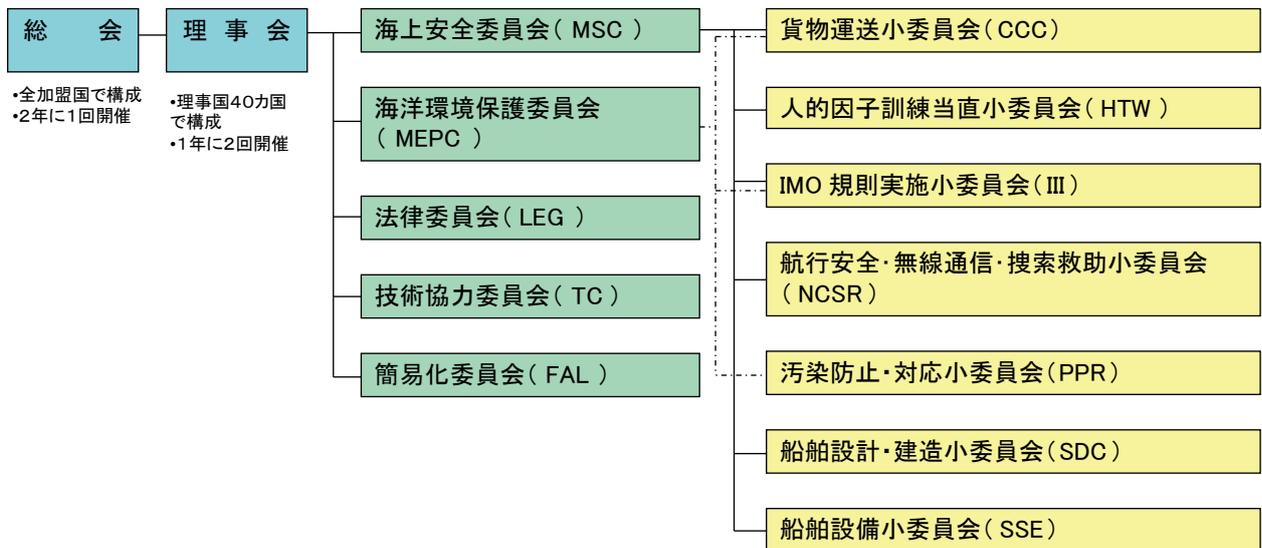
国際海事機関 (International Maritime Organization) は、海上の安全、船舶からの海洋汚染防止等、海事分野の諸問題についての政府間の協力を推進するために 1958 年に設立された国連の専門機関であり、1 年を通じ様々な委員会・小委員会が開催され、専門分野の国際ルールについて議論が行われている。

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。

第4章

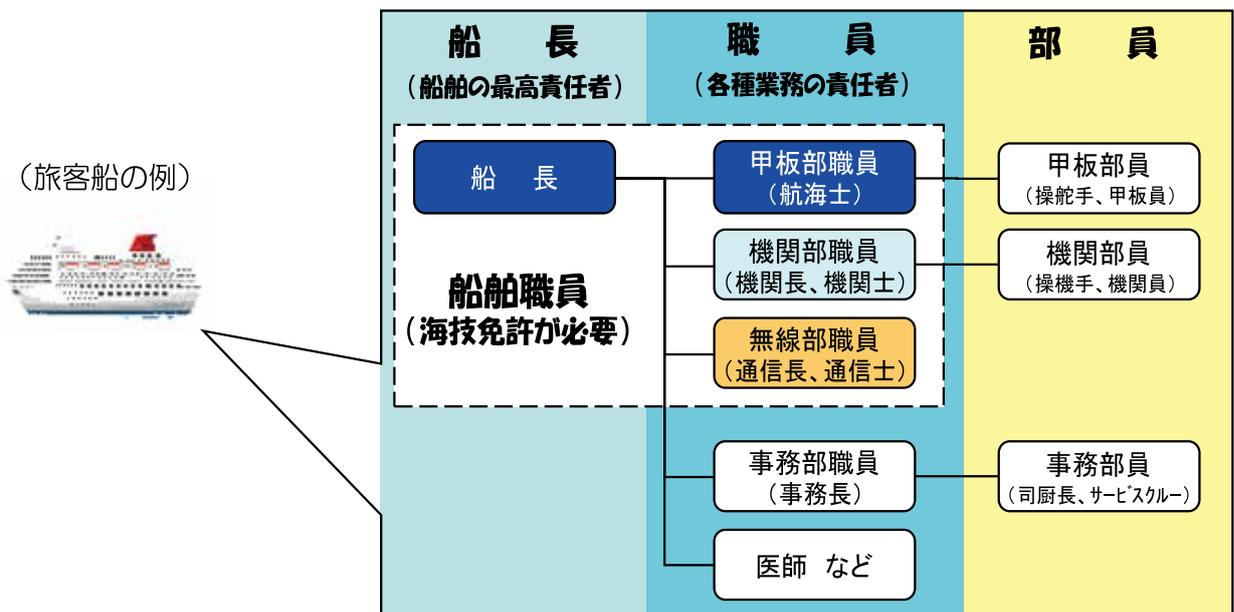
海上安全・保安の確保と環境保全

図表 4-1 IMO の組織図



2. 安全確保の柱としての資格制度

図表 4-2 船員の乗組み体制



船舶職員とは、乗組員のうち、船長、機関長、航海士、機関士など船内における各種の業務の責任者をいい、船舶所有者は、船舶の大きさや航行区域などに応じた乗組み基準に従って海技免状を受有する船舶職員を乗り組ませることとなっている。

図表 4-3 海技免許有効者数

資格区分	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度
航海	42,173	42,286	42,893	42,753	41,969
機関	30,244	30,115	30,439	30,400	29,919
通信	1,007	977	914	774	725
電子通信※	5,241	5,824	6,582	7,049	7,102
合計	78,665	79,202	80,828	80,976	79,715

※ 電子通信とは、GMDSS無線設備（従来のモールス設備を主体とする通信システムに代わるテレックスや無線電話を主体とする通信システム等）を有する船舶に乗り組むための資格。

図表 4-4 小型船舶操縦免許有効者数

資格区分	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度
一級	478,956	480,066	481,572	480,730	471,454
二級	932,520	911,613	888,665	869,684	850,891
特殊	1,241,915	1,212,022	1,178,153	1,145,532	1,104,260

※ 複数資格を有する者は各区分の操縦免許証有効者数へ計上している。

小型船舶においても、航行の安全を確保するため、船長（小型船舶操縦者）には小型船舶操縦士の免許が必要であり、船舶所有者は、船舶の航行区域や構造などに応じた乗船基準に従って小型船舶操縦士を乗船させることとなっている。

図表 4-5 締約国資格受有者承認証有効者数

区分	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度
航海	4,211	4,805	5,619	6,136	6,286
機関	3,884	4,480	5,213	5,702	5,996
合計	8,095	9,285	10,832	11,838	12,282

※1 我が国では、これまでに、日本籍船に乗り組む外国人船員の資格証明書を日本政府側が承認する二国間の約束を18か国※2と、外国籍船に乗り組む日本人船員の資格証明書を外国政府側が承認する二国間の約束を15か国※3と、それぞれ締結している（2020年3月現在）。

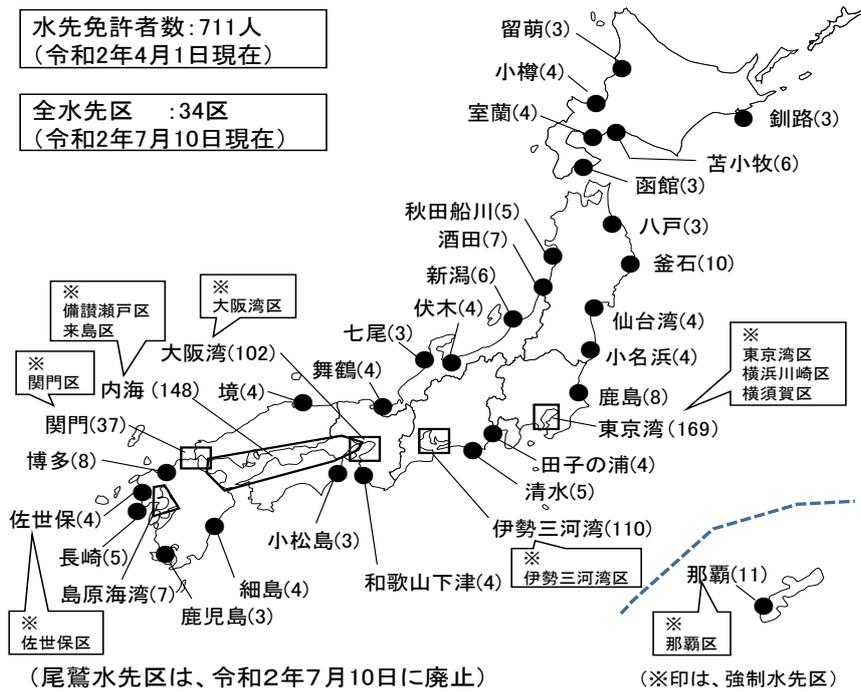
※2 フィリピン、トルコ、ベトナム、インドネシア、インド、マレーシア、クロアチア、ルーマニア、ブルガリア、ミャンマー、スリランカ、モンテネグロ、バングラデシュ、韓国、英国、パキスタン、ロシア、ポーランド

※3 パナマ、シンガポール、パナマ、バハマ、マルタ、リベリア、マーシャル諸島、キプロス、マレーシア、ツバル、セントビンセント及びグレナディーン諸島、モンゴル、韓国、キリバス、ロシア

STCW条約に基づき相手国の船員の資格を承認する旨の二国間の約束をしている締約国の資格証明書を有する外国人船員について、国土交通大臣の承認を受ければ、日本の海技資格を有しなくても外航日本籍船の船舶職員として乗り組むことができる制度。

3. 航行を支える水先業務

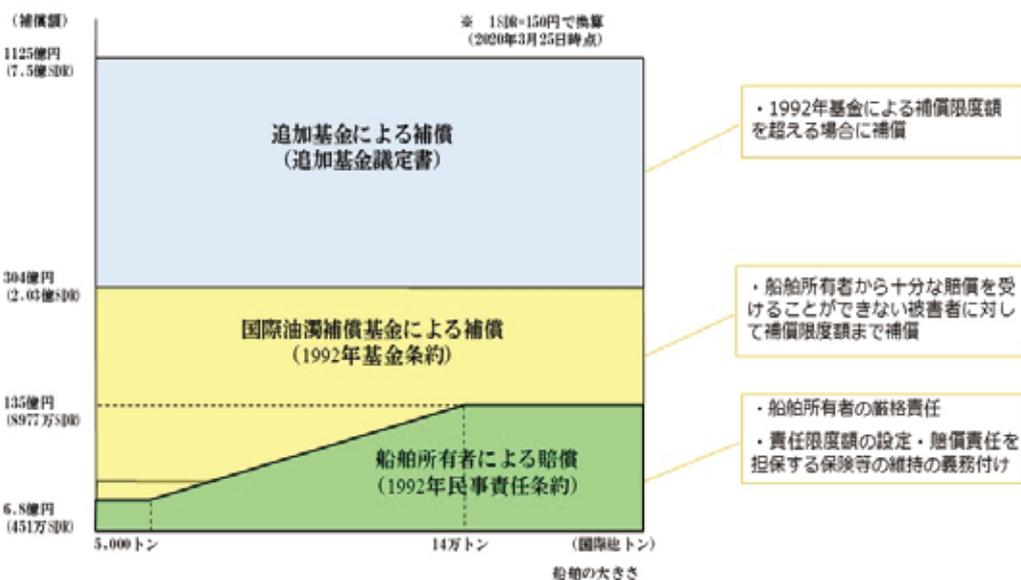
図表 4-6 水先区及び水先人数



我が国においては、全国で 35 の水先区が設定されており、そのうち、特に厳しい船舶交通の難所とされる 10 の水域では、当該水域を航行する一定の船舶に対し、水先人の乗船が義務付けられている（強制水先）。

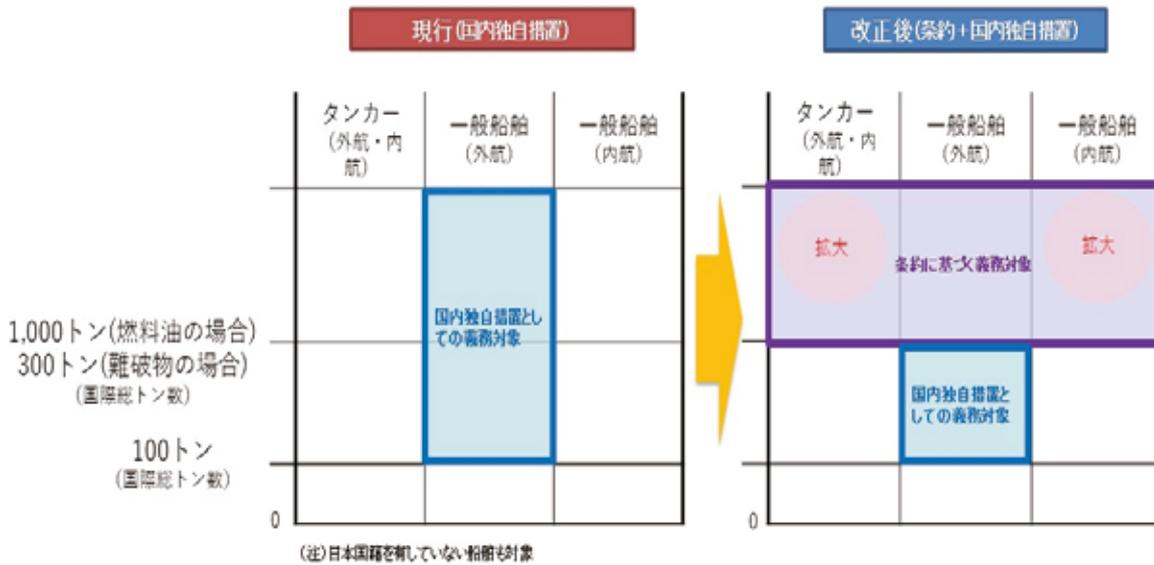
4. 船舶による油濁問題への取組

図表 4-7 油による汚染損害の賠償・補償制度の概要（持続性油タンカーが対象）



油タンカーによる油流出事故等が起こった場合、地方自治体及び漁業関係者等が大きな損害を被ることになる。そうした事故損害に際し、適切な賠償や補償がなされるような国際的な制度が、上記の条約・議定書によって確立されている。

図表 4-8 燃料油による汚染損害及び難破物除去損害に係る保険契約締結の義務付け対象を拡大



燃料油による汚染損害及び座礁船等の除去費用を賠償するための保険加入を義務付けるため、二つの国際条約（燃料油条約及びナイロビ条約）の国内法制化として、令和元年5月に改正油賠法が改正され、保険契約の義務付け対象は、内外航問わず一定国際総トン数以上の船舶に拡大された。

5. ポートステートコントロール

航行の安全の確保及び海洋環境の保全等の目的のためには、国際条約の基準に適合していないサブスタンダード船を排除することが必要がある。このため、我が国に寄港する外国船舶に対し、寄港国による監督（ポートステートコントロール（以下「PSC」という。））を行っている。また、日本を含め、アジア太平洋地域では、1993年に東京において締結された「アジア太平洋地域におけるPSCの協力体制に関する覚書（東京MOU）」（現在21当局）の枠組みのもと、効率的なPSCを実施するため、意見交換や訓練等を実施している。