

1. 国際機関への対応

海事に係る国際機関としては国際海事機関（IMO）、国際労働機関（ILO）、経済協力開発機構（OECD）、気候変動枠組条約（UNFCCC）、国際水路機関（IHO）、大陸棚の限界に関する委員会（CLCS）等がある。ここでは、主に3つの機関（IMO、ILO、OECD）について紹介する。

①IMO（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、2013年3月現在で加盟国170カ国、香港等の3つの地域が準加盟国となっている（前年度と同数）。我が国は設立以来継続して理事国となっており、その活動に積極的に参加している。また、2013年の分担金においては全加盟国中10位（全体の3.4%。前年度は10位、3.3%）を負担している。

IMOではこれまで、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保護分野を中心に活動してきているが、最近では海賊対策や海事テロ対策等にも活動範囲を広げてきている。

2011年6月に開催された第106回理事会で行われたIMO事務局長選挙では、我が国が擁立した関水康司候補が当選を果たし、2012年1月より事務局長に就任した（任期は1期4年で最長2期8年まで）。

②ILO（国際労働機関）

ILO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最初の専門機関であり、2013年3月現在で185カ国（前年度同時点183カ国）が加盟している。ILOでは、設立当時から海上労働の特殊性に着目し、一般の国際労働総会とは別に、船員労働のみを議題とし、海上労働に関する条約・勧告などを採択する海事総会が約10年に1度、開催されている。2006年2月に開催された第94回海事総会では、船員労働に関する国際的基準を定める「2006年の海上の労働に関する条約」が採択された（同条約は、2013年8月20日に発効する予定。）。

③OECD（経済協力開発機構）

OECDに設けられている造船部会は、造船に関する唯一の政府レベルの多国間フォーラムとして、世界造船市場の公正な競争条件の確保を目指し、主要国間の造船政策の調整（公的融資条件の規定等）や相互監視（各国の補助金や造船施策のレビュー等）を行っている。本部会は1963年に設立され、現在19カ国が加盟している。昨年度は、我が国より低環境負荷船の普及促進のための公的輸出金融のルールの緩和について提案し、今後、対象となる船舶や具体的金融条件についての検討を進めてゆくことが合意された。

2. 国際協力の推進

（1）途上国支援

①官民の協力によるアジア人船員の養成の強化

現在、我が国商船隊に乗り組む船員の98%は外国人船員であり、また、世界的な船員不足が懸念されている中、優秀な外国人船員を確保・育成することは、我が国海外航海運の安全性、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ていないのが現状であり、我が国としては優秀な外国人船員の確保に積極的に関与する事が急務であった事から、第6回日・ASEAN交通大臣会合（平成20年11月、フィリピン・マニラ）において、我が国が中心となって関係国との間で連携しアジア人船員教育に取り組む「アジア人船員国際共同養成プログラム」を提唱し、これが承認された。

同承認に基づき、我が国はフィリピンへの船員養成事業を展開しており、同事業の継続的な実施を目的として両国の官労使で船員養成に関する訓練体制の強化改善について議論する会合の場を設けているが、今年度中にも第4回会合をフィリピン・マニラにて開催予定である。

（フィリピンへの船員養成事業の詳細は第Ⅱ部第3章4. 船員分野における国際協力を参照）

②インドネシアにおける内航海運振興プロジェクト

ASEAN 最大の人口（約2億4千万人：世界第4位）や豊富な天然資源を擁するインドネシアは、近年、著しい経済成長（2012年：6.2%）を遂げており、我が国企業も多く進出している。約17,000の島々からなる島嶼国である同国においては、海運が人・物の輸送手段として重要な役割を果たしているが、海事産業の振興政策及び制度、船舶調達の経済力、技術力等の欠如により、安全性や経済性及び環境等の点について多くの問題を抱えたまま船舶を運航している場合が多いのが現状である。

このため、同国からの要請に基づき、2002年より我が国主導で「内航海運及び海事産業マスタープラン」策定調査を行い、これを受けて、2006年からは長期専門家の派遣を含む技術協力として「海運振興プロジェクト」を実施した。

こうした取組は、資金調達が困難な中小零細船主に対し低利の融資を行うための「公的船舶金融制度」と、安全性の確保によりして船舶の経済的価値を維持するための「船舶管理制度」をセットで提供する形で成果を挙げつつあり、派遣された専門家の助言等を踏まえて、現在同国政府内で制度の構築が進められているところである。

我が国の援助を原資としている「公的船舶金融制度」は、船舶の調達のみならず同国の造船所の設備の更新・増強にも活用されることになっており、海事産業全体の振興が図られるとともに、物流の近代化、効率化を通じて同国の経済発展にも大きく寄与するものである。

（2）二国間海事政策対話

①日韓海運協議

日韓海運協議は、日本及び韓国の海事関係者が両国の関心のある海事政策に関する事項について、情報及び意見の交換を行うことを目的として、2012年から毎年開催される局長級の会談である。

2012年11月に行われた第1回会合では、両国の海運政策の現状等について情報交換が行われたほか、北極海航路の利用、EUによるイラン産原油の輸送にかかる再保険禁止措置、2006年の海上の労働に関する条約、海賊問題に関して、両国における取り組みの状況について情報共有が行われた。

また、パナマ運河通航料については、これまでの両国の協調した対応を評価するとと

もに今後の対応方針について議論が行われた。

加えて、マラッカ・シンガポール海峡における協力については、協力スキームに対する両国の貢献を評価するとともに、我が国から韓国に対し、更なる拠出を求めた。

②日英海事政策対話

日英海事政策対話は、日本と英国の海事当局間で双方の海事政策について意見交換し、相互理解と連携強化を図ることを目的として、2003年から開催されている局長級の会談である。

2013年2月に東京で開催された第7回会合では、パナマ運河やスエズ運河における通航料の問題、マラッカ・シンガポール海峡協力メカニズム、船舶からの温室効果ガス排出削減、バラスト水処理条約の搭載義務の期日の変更等について意見交換が行われた。

また、日本から通常国会提出予定法案として、日本籍船に武器を所持した民間武装警備員を乗船させる法案を策定中であることを説明し、検討にあたり英国からの情報提供に謝意を表明するとともに、更なる協力を要請した。英国からは、民間武装警備会社の認定等にかかる英国の制度の説明があり、両国間で協力を継続するが確認された。

加えて、国際海事機関（IMO）で検討されている旅客船の安全対策の見直しに関して、我が国からは運航上の対策の検討も重要であることを指摘し、英国からは今後IMO提出を予定している技術的要件の見直し等の提案を行う旨情報提供があった。

3. 国際ルールへの取組

（1）海洋汚染防止条約（MARPOL 条約）

MARPOL条約は船舶による汚染の防止を目的として1973年にIMOにおいて採択された。2011年には、船舶からの温室効果ガスの排出削減を目的として、我が国が主導的な立場で作成した同条約の附属書VI改正案がIMOにおいて採択され、2013年1月1日に発効された。本改正案により、国際海運分野に初めてCO₂排出規制が導入されることとなった。

現在IMOでは、本改正案の実施に必要な各種ガイドライン、船舶の省エネ対策にさらなるインセンティブを与える仕組み（経済的手法）の導入等に関する議論が行われている。

(2) バラスト水管理条約

船舶のバラスト水の移動に伴う有害水生生物の越境移動の防止を目的として、バラスト水管理の義務化等について定めるバラスト水管理条約が2004年2月にIMOにおいて採択された。

本条約の発効要件は、批准国30カ国以上かつ船腹量35%以上となっている。2013年5月時点では、批准国は36カ国で、国数に関しては発効要件を満たしているものの、船腹量が約29%であるため発効していない。

IMOでは、円滑な条約実施のための課題として、現行条約によるバラスト水処理装置搭載期限では搭載工事が過度に集中する懸念が示されてきたが、我が国が主導し、搭載工事の平滑化を目的とした搭載期限の見直しについて議論を進めてきたところ、2013年5月のMEPC65において見直し案が原則合意され、2013年11月末開催の第28回IMO総会において採択される予定となっている。

また、PSCにおけるバラスト水サンプルの採取に関し、試行版サンプリングガイドライン案がMEPC65で承認されており、条約発効後、同ガイドラインに基づき試行(2~3年)が行われることとなっている。

(※バラスト水については、第5章 3. 環境の保全対策も参照)

(3) 海上労働条約

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、既存の条約等を整理・統合し、世界的に統一された基準として船員の労働条件を定めた「2006年の海上の労働に関する条約」が採択された。本条約には、船員の労働条件等に関する基準に実効性を付与するための旗国及び寄港国による検査制度を創設する条項もあり、国際海運分野において平等な競争条件を確保しつつ、船員の労働環境を改善することを目的としている。また、本条約の発効要件については、批准国の商船船腹量の合計が総トン数で世界の33パーセント以上であることを21年2月6日に、批准国数が30カ国以上であることを24年8月20日にそれぞれ充足しており、本条約は25年8月20日に発効することとなる。25年4月末までに批准した国の数及びその商船船腹量の合計は、それぞれ36カ国、約69パーセントとなっている。

我が国では、条約の採択を受けて18年9月に官労使による「ILO海事労働条約国内法

化勉強会」を立ち上げ、22年7月に本条約の批准のための国内法化の方針を整理した最終とりまとめを行った。これに沿って策定した船員法の一部改正法は24年9月に公布され、25年3月1日にこのうち労働条件に関する部分、25年5月1日に旗国による検査制度に関する部分の一部が施行された。

今後は、我が国の条約批准に向けた準備を進めるとともに、25年8月20日以降の条約発効国における寄港国検査(PSC)に適切に対応するため、国際航海に従事する日本船舶に対し、船員の労働条件に関する海上労働検査を実施し、条約に適合する船舶に対する海上労働証書の交付を行うこととしている。