

海運事業、船舶の安全・環境の確保、船員の養成など海事分野の各取組は、船舶が国際的に行き来することから容易に分かるとおり、国際的な取組となることが多い。

海事分野のルールは、このような性質を背景に国際機関において全世界的なものとして定めることが多い。国土を海に囲まれ、世界の主要な海運国である我が国は、国際機関の場で積極的に活動を行い、世界の海事分野のルール作りに積極的に貢献している。

また、世界には海事分野を所掌する政府当局が多く存在していることから、我が国は、国際機関での活動と併せて、我が国と特定の利害を有する国との間で意見交換を実施し、利害調整を行うなどの取組を実施している。

本章では、これらの取組の主なものについて説明する。

# 1 国際機関への対応

## (1) 国際海事機関 (IMO)

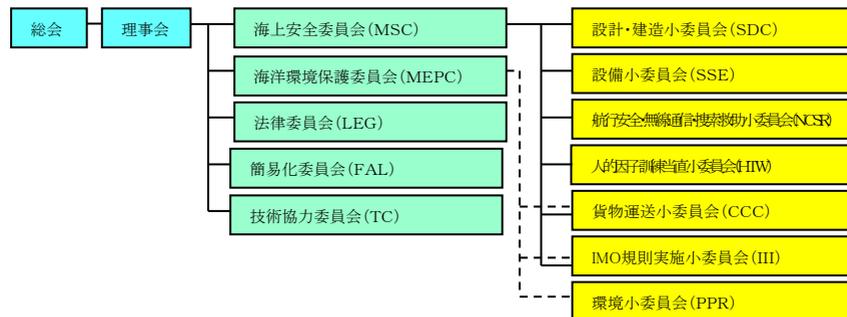
国際海事機関 (International Maritime Organization, IMO) は、海上の安全、船舶からの海洋汚染防止等、海事分野の諸問題についての政府間の協力を推進するために1958年に設立された国連の専門機関であり、2014年3月現在で加盟国170カ国、香港等の3つの地域が準加盟国となっている。

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保護分野を中心に活動しており、最近では海賊対策や海事テロ対策等にもその活動範囲を広げている。

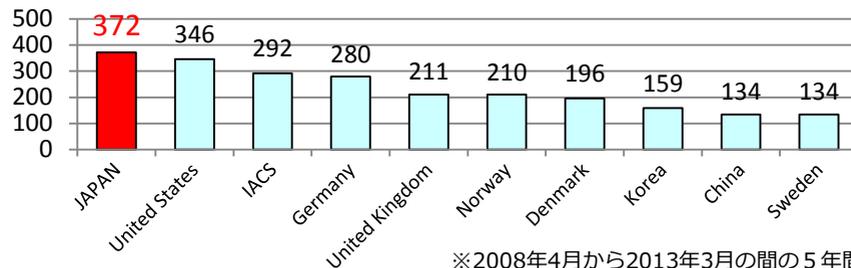
IMOでは、1年を通じ様々な委員会・小委員会が開催され、各会合において専門分野の国際ルールについて議論が行われている。我が国は、政府・関係団体等が協力してこれら各会合に積極的に参画し、国際的な議論をリードしている (我が国の主要委員会への提案文書数は加盟国中第1位)。

近年、我が国が主導した取組としては、船舶からの温室効果ガスや窒素酸化物 (Nox) の排出に関する条約改正の提案、有害水生生物の越境移動の防止と目的とした「船舶バラスト水規制管理条約」の施行に関する提案、アフリカ・ソマリア沖をはじめとする海賊対策への積極的貢献などが挙げられる。

図表 I - 11 - 1 IMOの組織



図表 I - 11 - 2 主要委員会への提案文書数上位10カ国(団体を含む)



※2008年4月から2013年3月の間の5年間

また、2012年からはIMOの事務局長に関水康司氏が就任した (任期は1期4年で最長2期8年まで)。関水事務局長は、事務局長就任以降、財政が悪化しているIMOの「見直しと改革 (review and reform)」として、委員会構造の見直し (小委員会の整理統合 (9 → 7) に伴う会議コストの削減、事務局ポストの削減等) を実施。人件費の自然増と加盟国からの分担金増加を軽減する2014~2015年次予算を実現するなど、着実に成果を上げ、多くの加盟国からその取組が評価されている。



関水事務局長

一方で、北極海航路の開発に伴う船舶安全等のルール作り、旅客船安全規則の見直し、西・中央アフリカ海賊対策など新しい動きにも対応し、IMOの審議をリードしている。

我が国は、IMO設立以来の理事国としてその組織運営に責任を有してきたところであるが、事務局長を輩出国としての国際的な責任を果たすべく、更に積極的な対応を行っているところ。

2013年11月に開催された第28回総会は、関水事務局長の就任後最初の総会であり、関水事務局長に対する我が国の強い支援を各加盟国に示すとともに事務局長輩出国としての責務を果たすため、野上国土交通副大臣が我が国を代表して出席し、一般演説を行った。



IMO本部(ロンドン)で開催された総会において演説する野上副大臣  
(2013年11月25日)

### (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最初の専門機関であり、2014年3月現在で185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日発効。日本においては、2014年8月5日発効予定)。

### (3) 国際油濁補償基金 (IOPCF)

国際油濁補償基金 (International Oil Pollution Compensation Funds) は、石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、油濁損害の被害者を救済する観点から創設されており、2014年3月現在で113カ国が加盟している。

石油タンカーの事故において、船舶所有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回の会合が開催され、我が国は、基金の適切な運営が図られるよう、積極的に議論に参画しているところである。

## 2 日本企業の海外展開支援

昨今、我が国の海運業、造船業、船用工業等の海事産業界は、経済成長が著しい東南アジア地域や、クルーズ産業の成長が見込まれる地域、オフショア海洋開発が見込まれる地域への進出を模索している。こうした海事産業界の海外進出は、高成長市場の需要取り込み・利益確保にとどまらず、人口の高齢化、減少を背景とする国内需要の縮小を受けた供給規模の適正化 (内航海運の過剰船腹の解消等) といった業界全体の課題の解消にもつながることから、海事政策上も取り組む意義が高い。このため、海事局では、政府間会合等における進出先の政府、業界団体等との調整や、政務レベルによる我が国の建造船舶や船用製品のトップセールス等により産業界の海外展開支援を図っている。

その一環として、2014年4月に野上国土交通副大臣はシンガポールを訪問し、リー・イーシャン国務大臣との会談において我が国の技術である大型洋上浮体石油貯蔵施設の売り込みを行ったほか、オフショア船の分野の市場獲得に向け、シンガポール造船業界と我が国造船、船用機器業界との協働プロジェクトの呼び掛けを行った。



リー・イーシャン貿易産業担当  
上級国務大臣との会談  
(2014年4月29日)

## 3 海事当局間の意見交換

IMO等の国際機関を通じた取り組みだけでなく、特定の国との関係において我が国が抱える課題、共有すべき認識については、二国間ベースで対応することが重要である。そのため、現在海事局では英国、EU、中国、インド、韓国との間で、定例の二国間対話 (海事政策対話) の場を設けているほか、主要海運国の海事当局の要人が来日する機会を捉えて政策協議を行っている。

本年は韓国及びEUとの海事政策対話を実施し、意見交換等を行った。また、ノルウェー貿易産業漁業省のアイハン副大臣やデンマーク経済成長省のノルセス海事局長などの主要海運国の要人の訪問を受け、二国間の政策課題について意見交換等を行った。

### (1) 日韓海運協議

日韓海運協議は、韓国の海洋水産部海運物流局と行われる局長級の会談であり、2012年から毎年開催されている。2013年9月26日に第2回会合が開催された。

第2回会合では、日韓間のクルーズ及び定期旅客航路の活性化対策を目的としたフォーラムの開催が合意され、第1回のフォーラムを2013年12月に日本（博多）で、第2回は韓国（済州島を予定）でそれぞれ開催されることが決定したほか、マラッカ・シンガポール海峡に対する両国の貢献、パナマ運河通航料金に関するパナマ政府への働きかけやIMOの活動に関する両国間の協力について確認した。



ジョン・キジョン局長（左）と森重局長（2013年9月26日）

### (2) 日EU海事政策対話

日EU海事政策対話は、欧州委員会運輸総局海事局と行われる局長級の会談であり、2005年から年一回程度開催されている。2013年10月15日に第8回会合が開催された。

第8回会合では、窒素酸化物排出削減、温室効果ガス排出削減等のIMOで審議中の環境対策についての日EU間の協力について確認したほか、船級協会の監督を強化するための海上人命安全条約等の改正が採択され2015年1月から義務化されることを受け、各条約の着実な履行（サブスタンダード船排除）の観点から船級協会を監督することの重要性についてのEU側及び日本側双方の認識について、意見交換を行った。



日EU海事政策対話 会議風景（2013年10月15日）

### (3) 各国要人の表敬訪問

2014年4月10日、シージャパン国際海事セミナーの講演のため来日した、ノルウェー王国のディレク・アイハン貿易産業漁業副大臣より野上国土交通副大臣が表敬を受けた。アイハン貿易産業漁業副大臣と野上国土交通副大臣は、オフショア分野における両国産業界の協働プロジェクトの推進、浮体式洋上風力発電に関する両国間の協力について意見交換を行った。

また、アイハン副大臣の訪日に同行したノルウェー王国貿易産業漁業省のイダ・スカード海事局長が森重海事局長を表敬し、「海事技術・産業分野における協力覚書」（2011年オスロ）や両国で開催される国際海事展への相互参加に代表される両国の友好関係を確認するとともに、世界貿易機関（WTO）の新サービス協定（Trade in Services Agreement: TISA）や公的輸出信用に係る船舶セクタールール策定に関する協力等について意見交換を行った。

2014年2月には、森重海事局長がデンマーク経済成長省のノルセス海事局長の表敬を受け、バラスト水管理条約の重要性や窒素酸化物排出削減、温室効果ガス排出削減等のIMOで審議中の環境対策についての両国間の協力やノルセス局長が議長を務める海運先進国当局間会合（Consultative Shipping Group: CSG）での協力について意見交換を行ったほか、2014年10月にデンマークで新たに開催予定のデンマーク海の日（Denmark Maritime Day）への招待を受けた。

同月、森重海事局長は、フィリピン運輸通信省海事産業庁のメヒア長官の表敬を受け、フィリピン内航船の安全基準整備に関する我が国の技術協力や安価ながら安全性が十分ではないフィリピンのバンカボート※代替の必要性等について意見交換を行った。



野上国土交通副大臣（左）とアイハン貿易産業漁業副大臣（2014年4月10日）



森重海事局長（左）とスカード海事局長（2014年4月10日）



森重海事局長（左）とノルセス海事局長（2014年2月26日）



森重局長とメヒア長官（2014年2月25日）



※東南アジア諸国において利用されている、現地特有の伝統的な木造の船舶。旅客・貨物の輸送に現在も使用されているが、復原性が十分でないため転覆の危険性が大きいなどの安全上の問題を有している。