

第11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

海運事業、造船事業、船員養成などの海事分野の取組は、船舶が国際的に活動することから、国際的な取組である。このため、船舶の安全や環境の基準、船員の教育水準などの海事分野の取組に関する様々なルールは、国際的に共通のルールとして定められることが多い。

国土を海に囲まれ、世界有数の海事産業が盛んな国である我が国は、国際的なルールを作成する国際機関の場で積極的に活動し、ルール作りに貢献している。

また、世界の多くの国では海事分野を所掌する政府当局が存在していることから、我が国は、国際機関での活動の他に特定の利害を有する国との間で海事当局間の意見交換を実施し、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。

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、2015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。

平成26年度には、船舶からの温室効果ガス排出削減対策についての議論、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」の発効に向けた議論をリードした。また、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や近年開発が進んでいる低環境負荷で経済性に優れたガス燃料船に関する国際ルール作りに積極的に貢献した。

このような取組みにより、我が国は国際海運の安全確保や船舶からの環境汚染の防止に貢献している。

(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年に創設された専門機関であり、2015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、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」及び同条約の規範(コード)が採択され、2013年8月20日に発効したところ、日本では、2014年8月5日に発効した。我が国は、船員の労働環境などが適切なものとなるよう、ILOでの議論に積極的に参画しており、2014年4月に同条約の船員の送還に関する規範(コード)改正等が採択された(2017年発効予定)。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。なお、現在、世界の船腹量の80%を占める65カ国が同条約を批准している。

(3) 国際油濁補償基金 (IOPCF)

国際油濁補償基金 (International Oil Pollution Compensation Funds) は、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、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、2015年3月現在で114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、基金加盟国に対する関係条約の履行の徹底、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、石油業界、海運業界等の関係者とともに会合に参加し、基金へ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。

2014年は、国際油濁補償基金を構成する3基金(1971年基金、1992年基金及び2003年追加基金)のうち、2002年に失効して失効前の事故への補償を行っていた1971年基金について、その清算の是非が主要な論点として議論された。議論による加盟国間の合意は見いだすことはできず、最終的には投票により同基金の清算が決定し、2014年末に清算された。

第2節 日本企業の海外展開支援

(1) (株)海外交通・都市開発事業支援機構 (JOIN)

近年、我が国の海運業、造船業、舶用工業等を行う海事関係企業は、今後急速な需要拡大が見込まれる、ブラジル・北海沿岸諸国等の海洋開発市場、ASEAN諸国等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、事業を開始するまで長い年月を要する場合が多く、事業開始前に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、我が国事業者のみによる新市場への進出は困難な場合がある。そこで、我が国事業者の新市場への進出を支援するため、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。



(株)海外交通・都市開発事業支援機構の事業スキーム

第3節 海事当局間の意見交換

(1) 第1回日米海事協議

日米海事協議は、日米両国の海事当局が、互に関心のある海事政策について情報及び意見の交換を行うため、米国の運輸省海事局、沿岸警備隊及び連邦海事委員会との間で創設された局長級会議であり、2014年8月15日に第1回会合が開催された。

第1回会合では、米国における自国(米国)隻LNG船を優遇する法案、パナマ運河拡張が両国に及ぼす影響や、温室効果ガス及びNO_x排出規制に関するIMOにおける両国の協力、ソマリア沖・アデン湾における海賊対策等について意見交換を行ったほか、日本側より、コンテナ物流情報サービスや2015年に我が国で開催予定の世界海の日パラレルイベントについて紹介を行った。

このうち、米国における自国(米国)隻LNG船を優遇する法案については、本会合や本会合後の様々な会議等の場において海運自由の原則に反するとして日本側より懸念を表明してきたが、2014年12月に米国議会において上記法案の内容が規定された予算法案が成立した。現在、我が国企業が参画する米国シェールガスプロジェクトは本法案の対象外であり、我が国に影響はないが、関連の動向を引き続き注視していく必要がある。

(2) 第3回日韓海運協議

日韓海運協議は、2012年から毎年開催されている韓国の海洋水産部海運物流局との間で行われている局長級の会談であり、2014年11月3日に第3回会合が開催された。

第3回会合では、2014年4月に発生した内航旅客船セウォル号事故を受けて、韓国側からは自国の内航旅客船安全対策の現状・問題点、問題点への対応策等について説明があり、日本側からは我が国の海難事故の発生状況に関する説明、我が国の安全対策の取組の具体事例の紹介や助言を行った。その他、クルーズ産業振興政策、パナマ運河及びスエズ運河の通航料政策に関する運河当局間との政策対話の重要性、マラッカ・シンガポール海峡における航行安全の維持、米国における自国(米国)籍LNG船の優遇法案等について意見交換を行った。



ジェニヘン運輸省海事局長官(右)と森重局長(2014年8月15日)



第3回日韓海運協議(2014年11月3日)

(3) 第1回目・パナマ海事政策対話

2014年6月の野上国土交通副大臣（当時）のパナマ訪問の結果を踏まえ、2014年11月21日に、パナマのキハーノ運河庁長官、モレノ海事庁副長官等を招聘し、両国における海事政策やパナマ運河に関する事項について幅広く情報・意見を交換することを目的とした「日・パナマ海事政策対話」を創設した。

本対話では、対話の体制を確認するとともに、運河拡張工事の進捗状況、運河の利用条件（通航料金等）に関する情報交換が行われ、パナマ側より、同運河は決して唯一の輸送ルートではないことから、競争力のある料金体系としたい旨説明があり、2015年1月に公表された新通航料金案においては、コンテナ船の大口割引や新たに料金区分が設けられたLNG船の往復割引の導入が提案されている。

また、政策対話の同日には西村国土交通副大臣への表敬も実施し、両国間で友好な関係を深化させ、協力を進めていくことを改めて確認した。



第1回目パナマ海事政策対話
(2014年11月21日)



キハーノ運河庁長官・モレノ海事庁副長官
による西村副大臣への表敬訪問
(2014年11月21日)

(4) ノル SHIPPING 2015

ノル SHIPPING は、2年に1度ノルウェーで開催される、各国の造船・船用工業事業者が出展する世界有数の海事展であり、本年は2015年6月2日から5日にかけて開催された。

ノル SHIPPING に先だって開催されたオスロ海事ハイレベル会合には、日本からは武藤国土交通審議官が出席し、「持続可能な海事産業」の実現のためにはイノベーションが必要であり、そのためには産官学連携による人材育成への投資が重要であることを強調した。また、同期間中に武藤国土交通審議官とノルウェーのアイハン貿易産業漁業副大臣との会談も設けられ、日ノルウェーの両政府及び民間の良好なパートナーシップを更に深めていくことに合意した。



オスロ海事ハイレベル会合で
発言する武藤国土交通審議官



アイハン貿易産業漁業副大臣（右）
と武藤国土交通審議官

(5) デンマーク海事フォーラム

デンマークは、欧州最古の海洋貿易立国であり、また世界最大のコンテナ船運航会社「マースク」を有する海運主要国である。そのデンマークにおいて、世界の海事関係者が集まり、海事分野の中長期的な課題について解決策を検討することを目的とした、デンマーク海事フォーラムが、2014年10月に初めて開催された。同フォーラムには、30以上の国から200以上の官民関係者が出席し、我が国からは武藤国土交通審議官が出席した。

全体会合では、世界経済の拡大が進む中、将来倍増が予想される海上輸送量に対応していくための諸問題について、官民の海事関係者全体で認識を共有し、解決策を検討、実施していくことの重要性が強調され、我が国も議論に積極的に参画していく決意を表明した。

その後の閣僚級会合では、将来の世界の海事産業のビジョン等について意見交換が行われ、海事人材の育成、環境対策の強化、技術革新の推進、資金の確保、公正な競争の確保といった海事産業の課題について、世界の官民関係者が認識を共有し、解決に向けて国際的に協力していくことが確認された。武藤国土交通審議官からは、人的資源を含む海事インフラの需要が増大することを強調し、最も重要な課題として、海事人材に育成の必要性を提起した。



全体会合における
武藤国土交通審議官のスピーチ



閣僚級ラウンドテーブルで発言する
武藤国土交通審議官

(6) 各国要人の表敬訪問

2015年3月、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、自国船員の確保、海運分野の温室効果ガス排出削減に向けたIMOの取組、日本におけるシップリサイクル（船舶の解撤）に関する取組等について意見交換を行ったほか、2015年10月にデンマークで開催予定のデンマーク海事フォーラムへの招待を受けた。また、日本側より、2015年7月に日本で開催予定の世界海の日パレルイベントへの招待を行った。