

令和元年 8 月 22 日
海事局 総務課
国際企画調整室

第 5 回日米海事協議の開催結果について

～ 海事分野における公正な競争条件の確保や航行安全・環境問題等の解決に向けて、
日米連携を強化～

令和元年 8 月 15 日（木）、日本及び米国の海事関係当局による「第 5 回日米海事協議」を以下のとおり開催しました。

【ポイント】

- 海運における自由で公正な競争条件の確保、パナマ運河の円滑な利用、マラッカ・シンガポール海峡等における安全確保等について情報・意見交換を実施し、共通認識の醸成を図るとともに、日米協力・連携の重要性等について確認。
- 自動運航船について、安全性・効率性・信頼性の向上を目的として推進していく重要性について共通認識が得られ、今後更なる情報交換・連携していくことで合意。
- 環境分野においては、①国際海事機関（IMO）における合理的な温室効果ガス（GHG）排出削減対策の策定に向け、日米が連携強化していくこと等を合意、②米国が独自基準を設けているバラスト水管理規制や S0x スクラバーからの排水規制等について、技術的見地からの検証により、国際基準への整合化が図られる方向であることを確認、③2020 年 S0x 規制の円滑な実施、不正防止対策に向けた国際連携の強化の重要性を確認。

記

1. 日 時： 令和元年 8 月 15 日（木）9:00～16:30
2. 場 所： 米国運輸省海事局（ワシントン D. C.）
3. 出席者
 - ・ 日本側 国土交通省海事局 大坪新一郎局長
外航課、安全政策課、海洋・環境政策課、総務課国際企画調整室
 - ・ 米国側 運輸省海事局（MARAD）マーク・バズビー長官
連邦海事委員会（FMC）、沿岸警備隊（USCG）、国務省
4. 主な協議結果（別紙参照）

【問い合わせ先】

海事局総務課国際企画調整室 上田、長坂
代表：03-5253-8111（内線 45-601、45-623）
直通：03-5253-8656
F A X：03-5253-1642



第5回日米海事協議の主な協議結果

1. 外航海運における最近の動向

- (1) 日本から、エネルギー資源輸送に関する自国籍船・自国船社優遇等の保護主義的措置が近年広まっていることに懸念を示し、米国と理解の共有を図った。
- (2) パナマ運河の円滑な利用に向けて、2020年1月からのパナマ運河通航料金改定に関する状況や対応、通航における技術課題等について情報交換を行い、パナマ運河の円滑な利用に向けて日米が継続的に意見交換することの重要性について認識を共有した。
- (3) S0x規制とデジタル化の進展による海運の競争への影響について、米国から、米国荷主企業の負担するコスト及びサービスへの効果と影響を注視している旨の見解が示された。日本は、それぞれの対応の成果が企業の競争力を左右しうるものとなること、デジタル化に関する企業間の連携には、運賃に関する内容は含まれないと認識するものの、海運企業の動向を注視し、企業間で必要な協力が進むよう支援していくとした。
外航定期船業界のアライアンス再編後の状況については、同じアライアンスの中でも企業間で競争が働いているという認識で一致した。
- (4) EUの競争法適用除外規則の見直しについて、日本より、EUコンソーシアム適用除外規則が廃止された場合の海上輸送サービスへの影響について言及し、当該見直し作業に関し、米国と問題意識の共有を図った。

2. 自動運航船関係

- (1) 米国から、官民コンソーシアムの設立及び油濁発生時の緊急対応に用いる遠隔操縦船舶の開発・実証への支援について紹介があった。日本からは、小型の無人遠隔操縦船について、船舶安全法及び船舶職員及び小型船舶操縦者法の枠組みの下で安全ガイドラインが策定済みであることを紹介したところ、先方の要請により、当該ガイドラインについて情報提供することで合意した。また、日本が2025年の実用化を目指し進めている、船員支援のための自動運航技術（遠隔操船、自動操船、自動着棧等）の実証事業についても紹介した。
- (2) 自動運航船の将来的な拡大の範囲や船員の負担軽減への効果について意見交換を行い、必ずしも無人化を目指すものではなく、船舶運航の安全性・効率性・信頼性の向上を図ることを目的としたものであるとの認識で一致し、今後更なる情報交換・連携していくことで合意した。

3. 海事保安について

- (1) マラッカ・シンガポール海峡の航行安全の確保に向けたこれまでの日本の取組について説明を行い、今後ともこのような取組を推進していくことの重要性を確認した。
- (2) 海賊問題について、これまで国際社会で取り組んできたソマリア沖・アデン湾にお

ける対策の継続の重要性や、ギニア湾周辺海域に広がっている海賊事案に対する懸念について認識の共有を図った。

4. 海事分野における環境問題

(1) 国際海事機関（IMO）で検討が進められている温室効果ガス（GHG）削減に関する新たな短期対策について、途上国等が求める「共通だが差異のある責任の原則（CBDR）」を排除しつつ、既存の IMO 関連条約の枠組みに組み込み可能で、かつ、技術的な見地に立脚した合理的なものになるよう、両国の連携を強化していくことを確認した。また、日本が IMO に提案している現存船に対する燃費性能規制（EEXI）について説明を行い、現在 IMO に提案されている複数の短期対策の中で、日本提案が最も技術的合理性が高いとの見解で一致した。加えて、クリーンな燃料として期待される LNG の普及促進を図るとともに、中長期的課題である GHG の大幅な排出削減、更にはゼロエミッションの実現に寄与することが期待される船上 CO₂ 回収技術などのイノベーションの推進について両国の協力の可能性を追求していくことを確認した。

(2) 米国で独自の規制を導入しているバラスト水管理やスクラバー（排気ガス洗浄装置）からの排水基準等について、海運業界に非合理的な負担をかけぬよう、国際基準と整合したものにすることを要請したところ、米国からは、2018 年 12 月に米国連邦法として成立した VIDA^{※1}に基づき 4 年後を目途に技術に立脚した基準作成を進めていく予定であり、国際基準への整合化が図られる方向である旨の説明があった。なお、スクラバー排水規制については、日本で実施した影響調査（海洋環境・生物への影響は極小との結果）を紹介し、IMO で策定した国際基準以上の規制は不要と日本の考えを説明した。

※1 VIDA (Vessel Incidental Discharge Act) : 船舶からの海洋への排水等を一元的に規制するための新たな米国連邦法として、2018 年 12 月に成立。但し、具体的な基準や実施規則が未整備のため、現時点では施行されていない。

また、バラスト水管理装置について、現行 USCG（米国沿岸警備隊）の規則に基づく型式承認審査手続きの遅れによって、IMO のバラスト水管理条約に従って他国政府により承認されたバラスト処理装置を適切に搭載した船舶であっても不利益を被る可能性がある点に海運業界が懸念を有していることを説明し、適切な措置を講じるよう要請した。米国からは、条約に従って承認を受けた装置に対して USCG 基準への適合期限を 5 年間猶予する措置について、現在 USCG が型式承認審査手続き中の装置を搭載している船舶についてはその猶予期間を延長する旨の説明があった。

(3) 2020 年から開始される SOx 規制強化について、規制に適合しない廉価な燃料油の不正使用に伴って、海運事業者間の競争条件に影響が生じないように、不正対策を連携して強化していく必要性について確認した。また、日本における船用燃料油の品質確保に向けた石油・海運・エンジン等の業界との取組（混合安定性試験や実船トライアル等）を紹介し、世界的な船用燃料油の品質確保に向けて国際的な協力が必要であることを確認した。

5. その他

先方から日米海事当局による定期的な会合の重要性について言及があるとともに、本会合の継続的開催及び次回協議は日本で開催することが合意された。



(協議の様子)



(左：大坪局長、右：バズビー長官)