

日・ノルウェー局長級海事協議の主な協議結果

1. 海事産業における新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の影響

- (1) 日・ノルウェーの両国から、COVID-19 の感染拡大により自国の海運・造船業が受けた影響や、これに対して両国政府が実施した支援措置等の取組に関する情報を共有した。
- (2) COVID-19 の感染拡大状況下における船員交代を円滑化するため、日・ノルウェーの両国が、それぞれ関係省庁間で連携した取組を実施していることを確認した。

2. 国際海運からの温室効果ガス（GHG）削減対策

- (1) 日・ノルウェーが主導して策定・共同提案し、本年 11 月の国際海事機関（IMO）第 75 回海洋環境保護委員会（MEPC 75）で承認された、既存船への新たな CO₂ 排出規制について、両国の協力関係に基づくこれまでの成果を歓迎するとともに、引き続き、条約採択や関連規則の最終化に向けて緊密に連携することを確認した。

さらに、国際海運の抜本的な脱炭素化を進めるための中長期対策についても、引き続き、国際的に合意可能な枠組みを両国が連携して検討を進めることを確認した。

- (2) 日・ノルウェーが IMO に共同提案中の、国際海運の脱炭素化に必要となる低・脱炭素代替燃料の評価手法に関する国際ルール案について、両国が連携して他の主要 IMO 諸国への支持の呼びかけ等に取り組み、その早期国際合意を図ることで一致した。
- (3) GHG 排出削減に向けた研究開発については、両国から国内の取組を紹介し、今後も日・ノルウェー間での情報交換を継続していくことで一致した。
- (4) ゼロエミッション船舶の導入には、水素やアンモニアなど新燃料の使用に関する安全基準の策定が必要不可欠であるとの認識を共有し、IMO での基準策定に向けた議論で今後協力していくことで一致した。

3. 自動運航船

- (1) 自動運航船の安全基準に関する IMO での検討の方向性について意見交換するとともに、両国の内航船に関する国内基準や指針に関して情報交換した。我が国からは最近「自動運航船の安全設計ガイドライン」を策定した旨紹介し、ノルウェーからは、遠隔操船と通常の操船のギャップを踏まえた船員の資格付与の要件等について検討中である旨説明があった。
- (2) 日本側の求めに応じ、ノルウェーから、YARA プロジェクト[※]の進捗状況について、「現在、内航船として有人で試験中、今後徐々に自律運航の度合いを上げていきたい」との説明があった。

[※]2017 年にノルウェーの化学肥料メーカー Yara が発表した、世界初の無人電動自律運航コンテナ船の実用化プロジェクト

4. 造船分野における公正な競争条件の確保

韓国、中国等が実施しているような造船市場における市場歪曲的な公的助成は排除すべきとの認識の下、経済協力開発機構の造船部会（OECD WP6）における、各国支援措置の透明性確保に向けた効果的な仕組み作りや将来の造船需要予測及び船価モニタリングの早期実施の重要性を確認し、協力関係を強化していくことで一致した。

5. シップ・リサイクル

シップ・リサイクル条約の早期発効の重要性を改めて確認の上、主要解撤国であるバングラデシュの早期条約締結が必要であるという点について、認識を共有し、今後、同国の条約締結を後押しすべく、日・ノルウェーで協力を強化していくことで一致した。

6. その他

先方からノルウェー政府が発行した「海事政策白書」及び「北極政策白書」に関する情報提供があり、日本側からは海事局が毎年発行している「海事レポート」を紹介した。日・ノルウェーの海事当局による定期的な会合を開催することの重要性を再度確認し、来年も協議を開催することで合意した。

（協議及びフォトセッションの様子）

