

講演録

「海運政策に関する国際的な取組みとその必要性について」

英国運輸省海事局長

ブライアン・ワズワース 氏

同局海運政策課国際室長

デビッド・ミロイ 氏

平成 16 年 6 月

海運政策に関する国際的な取組みとその必要性について

英国運輸省海事局長 ブライアン・ワーズワース 氏
同局海運政策課国際室長 デビット・ミルロイ 氏

司会者：

皆さん、大変長らくお待たせいたしました。これより講演会を開催いたします。

私は本日司会を勤めさせていただきます国土交通省外航課の中川と申します。どうぞよろしくお願いたします。

本日の講演会は、財団法人日本海運振興会のご協力を得て開催するものであります。

本日は英国運輸省海事局長 ブライアン・ワーズワース氏および同国海運政策課国際室長 デビット・ミルロイ氏をお招きし、その国際的な海事法令に対する幅広いご見識から『海運政策に関する国際的な取組みとその必要性について』との演題でご講演をいただくことになっております。

ブライアン・ワーズワース海事局長は、英国における海運、港湾、道路運送を含めた総合物流政策をご担当されております。また、先進 14 ヶ国海運協議、いわゆる CSG の議長をお勤めになられているほか、2003年1月からは欧州海事安全庁の議長にも選任されております。

デビット・ミルロイ国際室長は、OECD 海運委員会の英国代表でもあり、また EU 競争政策見直しに関する英国側の責任者の一人としてご活躍されております。

講演は約 2 時間を予定いたしておりますが、途中 10 分程度の休憩を入れる予定であります。

なお、当会議室は禁煙とさせていただきますので、ご了承くださいませ。ワーズワース海事局長の講演終了後、時間の許す限り質疑応答の時間を設けさせていただきますので、ご質問のある方はそのときにお願いたします。

それではワーズワース局長、よろしくお願いたします。

ブライアン・ワーズワース局長：

ご紹介ありがとうございます。

本日は再び東京にすることが出来まして、大変喜ばしく思っているところであります。

前回東京に参ってからしばらくの時が経っておりますが、この度は日本側の同僚の皆様がこのようすばらしいアレンジをしてくださったことに対して、心より御礼申し上げたいと思います。

特に今回のプログラムの中では、トヨタメガウェブを訪問する機会を楽しみにしております。日本に今日存在するものがいずれイギリスに設立されることを願っておりますので、明日の午後予定されているツアーを楽しみにしているところです。

本来はもう少し早い時期に訪問する予定だったのですが、妻の体調が優れず、延期せざるをえなくなってしまったことを心よりお詫び申し上げます。

ただ今回は、私が雨をイギリスから持ってきてしまったようでありますので、次回はもう少しよいお土産をと思っております。

日英両国間の海事にかかわる政策対話を、ロンドンと東京と交互に行うという努力を継続しております。これが長く続くことを願っておりますし、そのように信じており、実り多い対話が出来ると確信しております。

すでに両国間に存在するすばらしい関係を、この一連の政策対話が強化してくれることと信じております。両国とも島国であるということ、貿易国であるということから海運の歴史は長く、そして共通の目的を有しております。つまりそれは、より安全性を高めていきたい、よりきれいな海を確保していきたい、そして現在の世代、そして未来の世代のために世界の海洋環境の持続的な管理をしていきたいと思っております。

ぜひ、これからも協力を強化することによりまして、インパクトを強めていきたいと思っております。現在日本の国土交通省から長谷さんが研修でイギリスにいらしてらっしゃいまして、私どもで迎えることが出来まして大変喜ばしく思っているところであります。

本日は、皆様に対して海洋問題について講演できる機会を喜ばしく、かつ光栄に思います。

私の記憶が正しければ、前回は『グローバル貿易と開発』というテーマについてお話したと思っております。

今回は海洋安全策、及び環境保護の点についてお話申し上げたいと思っております。先程述べたとおり、これは両国の関係者にとって非常に密接に注目していかなくてはならない問題ですので。

これらのテーマを取り上げるにあたりまして、わが国イギリスは、3つの大原則を掲げております。

まず1点目が、既存の規則については実施して効果的に施行していかなくてはならないということでありまして、守られないルールは存在意義がありません。

2点目は、海運業は当然のことながらグローバルな業界でありますので、可能な限りにおいて規制もグローバルレベルで行っていくことが望ましい。

そして3つ目は、業界と協力することによって、世論及び政治指導者の間でわが業界のパフォーマンスに対して、そしてイメージに対してよりよい印象を持ってもらうようにしなくてはならないということです。

しばしばその例を見るのですが、海運はグローバル化の縮図のようなものであります。

ある国の船長、または船員が他国船籍で働く、そしていろいろな国籍の船が世界中で行き来し、寄航し、別の国の海域を航海します。

あらゆる部門がこの業界に依存していながら、事故などが発生しない限りにおいて、オペレーションは大かたの一般人にはほとんど見えず、隠れています。

安全性、環境保護を担保し、そして自由貿易を促進するためには、船籍にかかわらずあらゆる船舶が安全性、環境保全、そして職場環境の基準を満たすことが重要であります。

IMO 事務局長の就任演説におきましてミトロポロス事務局長は、IMO の国際貿易にかかわる海事関係の標準の策定、採択する機関として唯一の存在であるということ念頭に置かなくてはならないということを強調されました。

一般論としまして、既存の IMO の基準でも、安全性及び海洋環境を保護するに十分といえましょう。

ただ、そういった標準が存在するというだけでは不十分であります。批准が進まないということによりまして IMO 及び ILO のルールが十分に効果を発揮していない場面があります。

従いまして、政府は国際的な合意の早期批准、そして実施を進めていかなくてはならない。そして発効を促進していかなくてはならないと考えます。いったん条約が発効したらその要件を全世界的に効果的に実施していかなくてはなりません。

2002年1月、多くの国々の海事担当大臣がここ日本で一同に会し、クオリティ・ SHIPPING のアクションプランに合意しました。

私自身も会議に参加することが出来て非常に満足したところであります。

そのアクションプランにおきましては、IMO において旗国の実施計画を提案しようということがうたわれました。

その目的は、旗国パフォーマンスをさらに向上させるための動機付けという

ことでありまして、日本におかれては非常に重要なイニシアティブを提案してくださったことに心より感謝申し上げます。

その後 IMO でも進展がありまして、任意の IMO 加盟国監査スキームということになりました。そして昨年 11 月の IMO 総会におきまして原則採択されまして、2005 年 11 月に開催される次期総会におきまして導入の予定となっております。

ここで再び IMO は、世論及び政治の懸念に対応する行動を取るという能力があるかどうかを証明することが出来ました。

イギリスとしましては、スキーム導入を心より歓迎し、支持するところであり、また初期の問題が全て解決され次第、強制化されるべきだと考えているところでもあります。

IMO におきましては、加盟国の主権に対しまして十分な敬意が払われており、それはそれで正しいことです。強制的な監査にすることによりまして、主権が損なわれるところではありません。主権が、主権国によりましてその旗国としての特権に見合うだけの責任を十分に満たしていくことの支援策となるでしょう。

対外的にも、IMO 加盟国が、世界的にいかにか真剣にルールを守るつもりかという姿勢を表明できますし、また IMO が組織として、また加盟国がそれぞれ非常に専門的知識のあることを証明できるでしょう。

あらゆる加盟国が監査を歓迎すべきであり、パフォーマンス向上の機会ととらえるべきだと考えます。おそらく改善されるべき点というのが指摘されましようから、そういった改善点が指摘された暁には、監査の対象となった加盟国が、もし途上国であれば、IMO の技術協力委員会へ、救済措置については是正措置に関して申請するという運びとなりましよう。

確か、東京の閣僚会議におきましてもアクションプランの 1 項目として途上国に対する技術支援が重要な項目として取り上げられました。監査スキームの導入は加盟国の中でパフォーマンスが不十分であるとの責任を問うことではなく、むしろそのパフォーマンス向上に対して支援するところに目的があります。透明性は非常に重要な側面でありまして、この監査強制化前の第 1 のステップとして、あらゆる旗国における透明性担保を確認する必要があると考えます。一方におきまして、海運業界に対して非常に厳しいルールを課しながら、旗国が望めば責任を逃れても問いただされずにすむということがあってはならないと考えております。

私は先日バンクーバーで開催されました PSC 閣僚会議のハイレベル準備会合に出席してまいりました。そこでは、透明性のある形で IMO の監査を促進する手段としまして、ポートステートコントロールを活用することが出来ないかと

ということが議論にあがりました。

イギリスとしましては、正式に採択される前のパイロット監査に対して自主的に監査することを意思表示しました。ほかの加盟国におかれても、ぜひ参加することを願います。

このスキームが、いったん軌道に乗り機能し始めれば、より多くの加盟国が監査対象になればなるほど、その恩恵は非常に大きくなります。その一環としまして、あらゆる旗国の利益となる全般的な問題も指摘されることになりましょう。

これは、全加盟国がパフォーマンスを向上するというすばらしい機会です。

この点に関しては、新任の IMO 事務局長も全く同じ意見をお持ちであり、事務局長ご自身がこのスキームの成功に対して非常に強いコミットをされております。

改めて、この新たなイニシアティブを提供してくださった日本に感謝したいと思います。

加えて、新任事務局長にとって非常に優先順位の高い問題が、海運業界のイメージ向上であります。

ナホトカ号及びエリカ号の事故によりまして世論は業界に対して非常に悪い印象を持っていたところに、2002 年 11 月プレステージ号の石油流出事故が発生しました。その結果、スペイン、ポルトガル、フランス沿岸に非常に深刻な油濁汚染が発生しました。

プレステージ号のような事故が発生してしまうと、政治と世論は新たな、より厳格なルールを要求します。そしてこのような事故によって注目されてしまうことで、近年海上安全の分野で果たしてきた成果が簡単に見逃されてしまいますし、またほかの輸送手段と比べて海上輸送の環境パフォーマンスが如何によいかということも見失われてしまいます。

しかし、新たな規制が適切である場合もあります。そして新たな規制を導入することによって、安全・保安・環境保護の面で具体的な改善を果たすことが出来る場合もあります。そういった時に、IMO は常に積極的に対応する準備があるということを証明してきました。

特定地域に限った解決案というのは、よくて部分的な解決にしかありません。グローバルなアクションが実施できない場合において、最後の手段としてしか検討されるべきでないと考えます。

言うまでもなく、船舶の安全の一時的責任は、船主及び旗国にあるところであります。

しかしながら、海運業界全般におきましては、基準が担保されているということで重要な役割を全体的に果たしているわけではありますが、IMO の事務局長

も認めているとおり、政府だけでは十分な役割を果たすことができないことは事実です。

サブスタンダード船は、船籍を付与する、あるいは用船者、資金を提供するあるいは付与する当事者がいなければ、貿易に携わることが出来ません。

日本とイギリス政府が支援しておりますエクアシスのおかげで、世界の各船体のクオリティーに関しての情報が提供されております。

この業界の責任の連鎖におけるあらゆる当事者が、もはやどこの当事者であればビジネスを行うべきか、どの取引相手は避けるべきかということについて、十分情報を得た上で選択できるようになりました。もはや知らなかったということは言い訳になりません。

ただ当然ながら、あらゆる主要 MOU からポートステートコントロールに関するデータを十分に、そして迅速な形で提供されることを、われわれはモニタリングしていく必要があります。

旗国パフォーマンスガイドラインが、ビムコ、インターカーゴ、ICS、ISF、インタータンコによって、共同で策定されました。これは非常にすばらしい進捗であります。

つまり、ある旗国を船籍として使う前に、オペレーターは十分にその旗国が実質船籍を提供しているかということを確認するように奨励しております。また船主におきましては、改善が必要な場合においては、その旗国の政府当局に対して圧力をかけるよう奨励しております。

私どもは、当局者として、このような取組みに関しては賞賛すべきであり、そしてオペレーター及び船主に、それらの勧告に従うよう奨励すべきであります。またより大きな図式におきましては、かつて導入されましたクオリティ・ SHIPPING を復活させるべきであります。もともとクオリティ・ SHIPPING は、国際機関、各国の当局、そして業界との間の協力というのが基本的な精神として存在していました。

国際規制を迂回することによりまして、ならず者のオペレーターあるいは旗国が、安全及び海洋環境に対する脅威となるのみならず、価格的に不公平な競争優位性を確保してしまいます。もちろんこの業界におきまして競争は歓迎されるべきではありませんけれども、競争は公平でなくてはならない、そしてサブスタンダードの船舶及びオペレーターが排除されることが、私どもにとって商業的利益をもたらします。

ここで言うところのサブスタンダードというのは、国際的に合意された条約における最低限の要件をも満たさない船舶を指します。

ある船舶が非常に近代的であり、十分に担保されていたとしても、そのクルーに対する訓練が不十分であったり、あるいは働きすぎであったり、または管理者が人員削減にしか目がいていない場合、安全を犠牲にしてまで切り詰め、コスト節約のために海洋環境を脅威にさらすような人であったならば、サブスタンダードになってしまいます。

最近、イギリス及びほかの欧州諸国におきまして、小型の沿岸船で現地の港湾を行き来する船舶に、少人数のクルーしか乗せない船が数多く存在しております。従って、あまりに少人数のために過剰労働を強いられ疲労しており、事故発生率が非常に高くなっているという問題に直面しております。

また、このような問題がバルト海におきましても発生しているため、イギリスとしましてはスウェーデンの当局とも話し合っているところです。

近代的そして効率的な海運業を担保するためには、人に対する投資と訓練を十分に行っていかななくてはなりません。若者にとって魅力的な仕事、やりがいのある仕事として映らなくてはならない、そして、特にイギリスにとって重要なのは、陸上の海運業界をも念頭に入れることであります。

訓練、教育、そして高い基準を設けるということによりまして、持続的に優秀な人材をひきつけることが出来ましょう。そしてそういった点で、若い有望な人たちに対して業界自身を売り込んでいかななくてはなりません。この業界のイメージが、仕事をしたとしても、それが報いられることがない、生活条件、あるいは職場の環境が悪い、労働時間が長い、疲労するということでありますと、魅力ある人材をひきつけることは出来ません。

ILO の加盟国は、新たに統合される海事条約の策定に積極的に携わるべきであり、ポートステートコントロールにつきましては、クルーの能力、そして船上における生活環境、職場環境も考慮に入れる必要があります。

先日私が出席いたしました、バンクーバーで開催されました準備会合におきましても、この話題が取り上げられました。

人材は非常に大切です。そしてよいトレーニングと、よいキャリアの展望も非常に大切です。そして船上における職場環境もきわめて大切ですし、報酬も大切です。これはつまり、人のファクターであり、海上における多くの事故の原因となっているところであります。

現時点におきまして、IMO には、国際的な合意を取り付けた条約の基準に対して、遵守を強制する手段、権限は与えられておりません。ただ、その目標に向けた非常に重要な一歩として監査スキームを高く評価しているところであります。

将来におきましては IMO に対して、制裁の権限が与えられ、責任を果たしていない加盟国、あるいは責任を果たす意思が見られない加盟国に対して、制裁

を課せられる日が来るかもしれません。その間、ポートステートコントロールは必要なセイフティーネットとしての役割を果たしていきましょう。

ポートステートコントロールは、ある程度平らな土俵を提供するという点に関して貢献しております。そして検査結果を公表する、エクアシスのデータベースでも公表されるということから、用船者、そのほかの業界関係者が特定の船舶との契約を結ぼうとしているときに、情報提供の役割を果たしてくれます。そして、いずれこの海運業界に関連しているあらゆる当事者、つまり用船者や保険会社などの特定の具体的な名前が公表されることを願います。ポートステートコントロール検査におきまして、出港差し止めにした場合におきましては、その名称が載ることを願っております。この点についてもバンクーバーでの準備会合で話し合いが行われました。

パリ MOU そのほかにおきましても、ポートステートコントロール検査において、今までの検査履歴がよくない船舶、及び旗国がターゲットとなっております。こういったターゲティングをさらに改善することによりまして、パフォーマンスを十分に果たしていない旗国の改善を促進することになりましょう。また、出港差し止めを複数回、2回以上受けた船舶に関しては、禁止することについても検討すべきだと思います。すでに、パリ MOU おきましては、特定の型の船舶に関しては、このような措置が取られております。中には主権を言い訳に使うところも出てくるかもしれませんが、ここで対象としているのは、あくまでも国際的な合意を得たスタンダードに対する遵守であります。

SHIPPINGはグローバルレベルにおきまして規制されておりますが、ポートステートコントロールは地域的に実施されております。東京 MOU、パリ MOU、アメリカ沿岸警備隊などです。

東京の閣僚会議におきましてもあらゆる地域、国々におけるポートステートコントロール活動を統一化することが望ましいということが議論されました。ただ、統一化するのであれば、それはあらゆる MOU におきまして最も高い基準にあわせて、そして各 MOU におきまして、最も高い基準にあわせて統一化がなされなくてはなりません。

ただ、そうなりますと非常に多くの時間がかかりましょう。ですから、より協力を深めることによりまして、今まで以上に一貫性のある、そしてクオリティの高いポートステートコントロールの手続きを担保することが出来ます。11月に開催される予定となっておりますバンクーバーのポートステートコントロール会議も、その目標に向けた重要な一歩踏み出すことになりましょう。ポートステートコントロールは、現在ある鞭としましては最も効果的ではないかと私は思います。ただ、それと同時に飴としての機能も出すことが出来ます。

つまり、クオリティーというのは、それだけ報いのあるものだというふうに認識されなければなりません。そういった意味で、アメリカが導入いたしております、ポルシップ21というプログラムは、クオリティーの高い船舶に対して、それを評価しております。よってこのプログラムは、海上安全、海洋油濁汚染防止に大きく貢献しております。

私の理解するところでは、パリ MOU も似たような制度を導入することを検討中とのこと。バンクーバーでの準備会合におきましては、全 MOU に共通の新たな表彰制度の導入について検討していくことが合意されました。それを実施する手段というのはたくさんあると思います。

私は、個人的にはパスポート制度が有用でないかと考えております。もし PSC 検査におきまして、ある船舶がクリーンであるという判断が下された場合、つまり重大な欠点が見つからなかった場合、そのパスポートにスタンプを押しことによりまして、MOU 圏内において1年間は、PSC 検査なく来航して良いという許可を与えるということです。

そして、2回連続で PSC 検査に合格した船舶に関しては、18ヶ月間は検査に惑わされずに航海できるという権利を与えるというのもよいアイデアではないかと考えます。そうすることによりまして、クオリティーの高い船舶のコスト負担を軽減化できますし、サブスタンダードなオペレーターに関しては、負担を増加することが出来ます。

当然ながら、こういったパスポート制度の効果を極大化させることには、少なくともパリ MOU、東京 MOU、そしてアメリカ沿岸警備隊におきまして、共通のパスポートを使うことが必要であります。そうすることによりまして、主要貿易国で共通のパスポート認識となります。

このパスポート制度については、皆様におかれてもぜひご検討いただければと思います。このような提案に対しまして、もし日本が支持をした場合、利益があるかどうかということについてご検討いただければと思います。

もちろんクオリティ・ SHIPPING を全世界的に担保するという目的までは、まだ道のりが残っております。しかし IMO の事務局長の強いコミットメントをもって、そして加盟国の善意をもって、また寄港国の奨励をもって、そして業界のよるクオリティーの高いオペレーターの支持をもって、この目標は達成可能であり、そして努力する甲斐がある目標と感じます。

本日はご静聴ありがとうございました。