

講演録

「今日における EU の重点的な海事政策課題について」

EU 海事政策・海事安全局次長 ジャック・ミヨー 氏

平成 16 年 9 月

今日における EU の重点的な海事政策課題について

EU 海事政策・海上安全局次長
ジャック・ミショー氏

《司会》

皆様、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、本日司会進行を勤めさせていただきます、国土交通省海事局外航課の中川でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

本講演会は、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ございます。

本日は、EU 海事政策・海上安全局よりジャック・ミショー氏をお招きしており、その国際的な海事政策に対する幅広い見識から、「今日における EU の重点的な海事政策課題について」との演題でご講演をいただきます。

ジャック・ミショー氏は、EU におけます外航海事行政の全般をご担当されております。

また、WTO、GATS 及び OECD 海運委員会に、EU 委員会代表として出席されておりますほか、2 国間海運問題や、EU 域内の海上安全、海運振興政策の責任者としてもご活躍されております。

なお、講演は約 2 時間を予定しておりますけれども、途中 10 分程度の休憩を入れる予定でございます。

また、ジャック・ミショー氏の講演終了後、時間が許します限り質疑応答の時間を設けさせていただきますので、ご質問等がございます方はその際によりしくお願いいたします。

なお、会議室は禁煙とさせていただきます。

それでは、ジャック・ミショー氏よろしくをお願いいたします。

《ジャック・ミショー氏》

ご紹介ありがとうございます。

国交省のご招待により、このように東京に参って皆様に EU の海事政策について講演する機会を与えてくれたことは、大変な光栄かつ喜びでございます。

私の今回の訪日のタイミングは絶好であったといえます。

まず第 1 に、海運業にとって今は大変好調な時期であるということで、今朝

インターナショナル・ヘラルドトリビューン紙のビジネスセクションを読んでいたならば、日本のマーケットにおきましては、船主の株が上昇しているということで、これは日本に限らず世界各国で見られる状況です。

海運業にとっても絶好なタイミングであるのみならず、日本も景気の回復の道についているということで、EUとしてもそのことを大変喜んでおります。と同時に EU にとりまして、2004年はすばらしい年となり、多くの変革が起きております。

多くの変革が起きていると申しましたけれども、まず第1に、今年の5月をもって、EUが25ヶ国に拡大いたしました。

人口、成功のキャパシティー、GDP、そして対外的な貿易ポテンシャルいずれをとっても、これは一大貿易圏、ブロックになったといえます。

また、6月には各加盟国元首によりまして、欧州憲法草案が調印されまして、向こう何年間にわたって全ての加盟国が批准した暁には、EUの意思決定過程が大幅に改革されることとなります。

また、6月には新しく欧州議会の選挙も行われ、初めて25ヶ国の加盟国からの代表が選出されましたので、欧州議会もまた新しくなったといえます。

また、11月1日までには欧州委員会のメンバーも刷新されることになっておりまして、現在の委員たちは10月末には退任されることになっております。そして、今度の新しい欧州委員長は、パロゾ元ポルトガル首相ということになっております。

従いまして、その運輸総局の方でも現在のミセスロイヤルパロシヨの代わりに、フランスの大使になったジャック・バロール氏が、新しく運輸担当委員ということになります。

従いまして、EU、日本、双方の状況をとってみても、このタイミングで会合を開けることは最適であったといえます。

過去の色々な動向について協議するのみならず、将来に向かって、特に海運の分野においてどうやって新しく環境を構築していったらいいのかということについて、是非お話していきたいと思っております。

私は運輸エネルギー総局の一員でありますけれども、その中の運輸総局というのは3つの部局によって構成されておりまして、そのうちの1番目が海事政策・海上安全局として、私が次長を勤めております。2番目が、港湾および近海海運業、そして3番目がインターモーダルを担当しております。

過去の年月にわたって、EUはこの海運業における職権というのを大幅に拡充してまいりました。以前はこういった職権というのは、かなり加盟国に残されていたのですけれども、今日はその職権のかなりの部分、つまり海運業にかかわる法律、そして関連の政策はEUレベルで取り扱われるようになっておりま

す。

日本は大海運国でいらっしゃいますので、こういった海事の政策に関しては EU 全体のレベルで検討していただくほうがより効率的かつ、実際の政策との関連がつけやすくなるというふうに思っております。

それでは、EU の海事政策の重点的な課題といったテーマに取り組む前に、ごく簡単に EU の政策決定のプロセス、機構についてなかなか理解しがたい部分というのがございますので、全体の意思決定過程をどのように捉えていただいたらいいかというご参考のためにご説明させていただきたいと思っております。

政策決定には、4つのプレイヤーがあります。

第1に欧州委員会、第2に閣僚理事会、第3に欧州議会、そして第4に欧州司法裁判所ということで監視機能を持っております。

私は欧州委員会を代表しましてこちらにやってきましたが、欧州委員会はまさに政策を定義して、そして仕事の概念化を図り、提案を作成して、その提案を閣僚理事会、欧州議会に提示することを責任としております。

欧州委員会は2重の役割を持っております、まず第1に政策を形成すること、そして第2に執行ということで、モニタリングを行うことです。

従いまして、私も欧州委員会の一員として、政策形成、そしてその政策を提案する過程にもかわり、同時に政策が実施に移された後にはそのモニタリングも行っております。

またこの執行を果たす上では、欧州司法裁判所の支援を要請することがあります。例えば、ある加盟国がその義務を履行していなかった場合には、その案件を裁判所に持ち込み、裁判所のほうでもし必要であれば、制裁措置を決定するというような運びになりますので、欧州委員会と欧州司法裁判所の間には機密な関係が存在しています。

従いまして、欧州委員会のほうで提案を出し、それに対して欧州閣僚理事会と欧州議会のほうが政策の決定を行うといった分担になっております。

本日の私のプレゼンテーションにおきましても、時にはこの欧州委員会の政策形成の立場からお話することもあれば、その政策の執行機関としての観点からお話しすることもあります。

私のプレゼンテーションは次の8つのセクションに分けてお話ししたいと思いますけれども、これはもちろん8つのセクションより数を多くすることも出来れば、少なくすることも出来たわけですが、現在我々が検討している主な分野の例としてあえて8つ挙げさせていただきました。

まず第1セクションにおいては、EUにおける海運産業の重要性ということで、これはEUにとっては経済的・商業的な視点から見て重要であるわけですが、同時に海運産業全体のなかで、EUが大変強力なプレゼンスを維持してい

るということにも付随するものです。

まず EU の 25ヶ国への拡大前の時点で、すでに EU 籍船の船体が世界の 1 / 3 以上誇っておりまして。

そして、これは船舶のカテゴリー別の内訳でありますけれども、5月1日をもちまして EU 拡大によって、特にマルタとキプロスが加盟したことによって、この視野が大幅に拡大しておりまして、現在 EU 籍船の船体のシェアというのは全体の 70% を越えております。

その 70% 以上ということで、世界の船体の中での 40% 以上のコントロールを EU の船舶が持っているということになります。

日本と EU それぞれの海運国の船体を合わせますと、世界全体の船体のおよそ 50% 以上を越えているということになります。

従いまして、日本、EU 双方の企業が海運に対して投資をして、コントロールしている、シェア全体をあわせて考えますと、世界の船体の 50% を超えているといった構成になっています。

そして、船籍ということを考えますと、世界の船体全体の 1 / 3 以上が EU の加盟国と日本の船籍を有しているということになります。

そしてまた船員でありますけれども、日本も EU も船員の人材ということに関しては不足しておりまして、世界の労働市場から、不足している部分について調達しているという形になっています。

そして、EU と日本の双方の船舶において働いている船員の EU、日本の国籍以外の船員の人数というのが、双方とも上昇しているということで、そういう意味で言うと日本の状況というのは大変似通っていて質の高い船員の労働力というのを世界市場に求めています。

以上を申し上げた上で、こういった海運業界につきましては世界経済全体に統合化されているという視点から捉えなければいけないということで、例えば、政府の当局等に海運業の重要性などについて説得する際には、付加価値そして経済、そして雇用全ての意味で貢献しているということを訴えなければなりません。

最近の調査によりますと、これは欧州委員会の企業総局が行った調査でございますけれども、ヨーロッパの海運業のクラスターの売り上げは、1600億ユーロに上っていて EU 域内において 150 万人の人を雇用しているということで、それに関連した雇用、間接的な雇用も加えると、合計で 300 万人以上を雇用しているということであり、当局に対して海運業については特別なアテンションが必要だということを訴える際には、こういった調査結果を強く訴えることが重要であります。

それでは 2 番目のセクションに移りたいと思いますけれども、これは対外的

な海事に関する関係ということで、EUの経済に占める主要なセクターであることを鑑み、上位10社の企業の中には、特にコンテナセクターの企業の中には、EUの企業が複数含まれていることは当然であり、それに日本の企業が加わると、マーケットにおいて非常に大きなプレゼンスとなっております。

EUにとりましては対外貿易の90%近くが海上輸送されているということを考えますと、海事政策における対外的な関係ということは非常に重視していかなくてはならないと考えています。

我々の船体というのは2国間の貿易に関する航路、および三国間航路に従事しているということで、このマーケットの発展はあくまでもグローバルな視点で捉えていかなくてはならないと考えております。経済的にも政治的にも対立するような力が国際的な海運業の環境には働いてきているということで、常にグローバル、包括的かつ、全体的な視点からマーケットを捉えていかなくてはならないと考えております。

また、規制上のアクションをとるにあたっては、EUの船主が世界中で平等な処遇を受けているかどうか、待遇を受けているかどうかということをお求めいかなくてはなりません。

そういう意味では、何が起きているかということについての的確な情報を我々は必要としておりまして、その意味での業界からのサポートが必要です。我々ECのヨーロッパの船主協会とも大変緊密な連絡を取り合っておりますし、個別の船主との連絡も緊密なものをもって、貿易障壁、保護主義的な措置ないしは差別的な処遇があるときには情報が入ってくるようになっていきます。また船主と個別にも話し合いを持っておりまして、業界のイメージ全体を一般市民、政府、議会そして政府当局全般に対して改善していく必要性というのを訴えております。従いまして、対外的な海事政策の中でのイメージ作りというのは非常に重要な部分だと考えております。それ以外にも共通のプラクティスであるとか、セキュリティを確保する意味での要件などを扱っております。

それではここ数年来、業界の活動にとって適切な環境を確保しようという目的のためにとってきた具体的な行動についてご説明いたします。

こういった環境を整備するにあたって協定を締結するというのもひとつのやり方があります。軍事行動等に訴えたくない、あくまでも国際関係では平和的なアプローチをとりたいと考えておりますので、こういった協定を交渉するというのもひとつの手段です。

そのために我々は、海運協定について中国と協議をした結果締結しておりますし、現在インドとも交渉中であります。

また、ロシアやウクライナと海運に限定されない経済提携協定を交渉する際に、海運についても明確な条文が含まれるよう担保しております。

OECD のパートナー諸国とは国際貿易等に関して同じ価値観、同じアプローチを共有しておりますので、現在に至るまでにはそれほど海運協定を締結する必要性というのを感じられませんでした。これは今後変わりうるかもしれませんが、しかし今のところ、そのプロセスというのも主に協議中心ということになっております。またアメリカ、それから EU の加盟国ではありませんが、関係が大変等しいノルウェーとも定期的な協議を行っております。日本とは、EU といたしましては、今後もっと定期的な形での協議のプロセスをしっかりとしたストラクチャーというのを作っていききたいというふうに考えておりますけれども、これは、後刻また相談したいと思えます。

また、日本と同様 EU といたしまして、途上国向けには技術協力プログラムをやっておりまして、これは体系的にというのでは無いのですけれども、時々途上国向けに海運分野における協力、そして支援プログラムを含めて行っております。

そして、ブラックアフリカにつきましては、安全性、セキュリティー、インフラ訓練などの部分で遅れを取っているという状況にありますので、近い将来このブラックアフリカ向けのプログラムに関しては、かなり、もう少し注意を注いでやりたいと考えています。

次は、マルチですけれども、マルチは我々にとって非常に重要であります。一方では、パイのほうも直接的な結果に結びつくのと、プロセスを正しい方向に導く上でのキャパシティーがより担保できるといったことで重視はしておりますけれども、他方、海運業というのはそもそもグローバルで国際的な性格をもっておりますので、マルチの方面の活動というのも今後積極的に追求していかなければいけないと感じています。

このマルチは一方では WTO、他方では IMO・ILO の関連という二つのブロックに分けることが出来ますけれども、両ブロックにまたがって我々は積極的な役割を果たしておりますけれども、WTO のほうがそうかもしれません。というのは、WTO のほうが貿易ということで、我々の職権、職能もクリアになっているからであります。

WTO におきましては日本と同様我々は、フレンズ・オブ・マリタイムグループ、フレンズ会合に属しております。同アジェンダのもとで今後海運サービスの交渉が進展を遂げることを望んでおります。

EU は EU として WTO のメンバーでありますので、EU の加盟国の立場を代弁することが可能です。しかし、ILO と IMO については、そうになっておりません。EU のステータスというのはおのずから違ってはいますが、水面下では、大きな会合の前の加盟国間のポジションのコーディネーションという重要な役割を担っております。ILO に関しては現在私の上司がジュネーブに出張し

ておりまして、EU の加盟国のポジションのコーディネーションにあっております。

EU が国連ベースの国際機関でありますところの IMO や ILO にたいして、こういう形でのメンバーシップになっているということは、いずれかは対処していかなければいけない問題だと見ておりましてそのタイミングも近い将来になるであろうと、私はみています。

それでは、次に中国は明日に回すということ、それから EU と中国の協定についても明日、それから GATS に対するコミットについても後ほどということにしたいと考えております。GATS についてはご存知かと思えますけれども昨年海運に関してのオファーを提出しておりまして、それをまたさらに変えていくということを検討したいと考えています。

中国のマーケットというのは日本も同様だと思いますけれども、EU としましても高い関心を持っておりまして、これは中国との海運協定を締結する前ですけども、90年代以来 EU と中国の海運の関係というのは大幅な改善を遂げてきました。

加盟国15ヶ国のうち11カ国が中国と2国間の海運協定をすでに締結しております。

しかし、ずっと以前に交渉した内容であるということで、マーケットのその後の進展に中身的についていけていませんでした。

90年代後半のウルグアイラウンドの交渉も妥結しなかった、失敗してしまったということで、EU の各加盟国、そして欧州委員会は、EU と中国の海運の関係については再検討することが適切であると感じました。

従いまして EU のほうから中国に対して加盟国が中国と結んでいた2国間の協定を置き換えるための、それらでカバーされている分野を取り込むような形の新しい協定の交渉に入ろうと提案しました。

この新しい協定というのは、既存のものを改善する関係のプロセスを織り込んで、そしてさらに新しく関係を拡充するための手段というのを盛り込むと、そして両者の間での協議を今後行えるような形にしていくとこのことであります。

また、このプロセスを助けたのは、中国に進出しているヨーロッパの産業界がすでに欧州商業会議所の下で運輸ワーキンググループのフレーム枠を作っていたということで、このワーキンググループがすでに進捗が見られた分野などを明らかにし、そしてさらに中国の通信省とのいい関係というのを構築するための手段というのを検討していたことでもあります。

ご承知のことだと思いますけれども、同時に中国側の海運産業については国際的に拡充したいということで、ロジスティックスサービスなどを EU の加盟

国に対してどんどん進出したいということですが、そもそもすでに門戸は開放されておりますので、それをあえて要求することも無く自由に参入できる形になってはいるのですけれども、中国の業界のほうではEU、ヨーロッパに限らず世界中に将来そういった拡充を行うための法律的なストラクチャー、フレームワークを獲得したいというのが意向でありました。

この協定というのは、クロストレードももちろんカバーしているからであります。

従いまして中国、EU双方に交渉に入る意思がはっきりしていたということで、定期的な対話を経て協定を締結するというので、交渉のプロセスも大変迅速に、ビジネスライクに進みました。

交渉自体は2001年に終了したのですけれども、色々手続き的な準備があるということで、実際閣僚レベルで調印にいたったのは2002年12月でした。

協定の中身についてはご承知かどうかわかりませんが、これは周知の内容となっていて、もしご希望ならコピーをご提供することも出来ます。

協定の中のひとつのブロックというのは、コマーシャルクローズでありまして、例えばコマーシャルサービスのサプライであるとか、また、両地域で営業している企業のコマーシャルプレゼンスなどを扱っておりまして、また次のブロックというのは、海事協力に関する問題です。

EU、中国双方にとって重要であったのは、いわゆるドア・トゥ・ドアのサービスのコンセプト、つまり以前の海運協定には含まれていなかった、マルチモーダルの次元であります。

この協定の内容をさらに改善するために、定期的な会合を中国側と開いておりまして、私ブリュッセルに帰国いたしまして、金曜日に中国との協議が予定されておりまして、これはハンブルグで12月に開催される会合の準備を行うことになっております。

これはEUと中国側双方の官民の代表が出席するというので、協定の実施状況をレビューすることによって、さらにその内容を改善しようという試みであります。

EU、中国の海運協定についてご関心があるということでしたが、これでお答えになりましたでしょうか？

先程申し上げましたように、我々はインドともこのプロセスを立ち上げようとしているところでありまして、もちろんインドは海運のセクターにおいては中国と全く違っておりますので、その違いに対応していかなくてはいけない、しかし両当事者が裨益するような状況を満たさなければいけないと思っております。

また、GATS についてもご関心があれば後ほど質疑で扱うということにします。

では、次にセキュリティーでありますけれども、このセキュリティー分野というのは政府・業界双方の関係者が、今大変注目している領域であります。対外的な海運の関係において、セキュリティーというのは無視することが出来ないものということで、特に我々海運を担当している部署の主要な目的というのは、セキュリティー目的のためにとられる全ての措置は、出来る限り国際的に捉えられなければならない、つまり貿易歪曲とか市場歪曲とかを作らせないような平等な競争条件を担保するようなものでなければいけないということで、一方的な措置というのは避けなければいけないことを念頭におきたいと思いません。

また、欧州委員会の場合、運輸総局の中で、特別なセキュリティー担当の局というのを創設いたしました。これはもちろん、海運に限らず、航空、鉄道、そして内陸水運を全て網羅しているということで、欧州委員会内にセキュリティーに専任する特別な局というのが設けられております。

これが我々の取ってきた行動の順序でありまして、2002年の12月に、まずIMOの決定がございました。そして、このIMOの決定というのをECの規則にいたしました。

EUには2つの法律のレベルがありまして、1つが指令でありますけれども、これは目標を定めるものであり、各加盟国はその実施手段については自由に行ってよいとされております。しかし、それに対して、この規則ということになりますと、加盟国レベルでも即時に適用されるので、あえて規則を選んだというのは、加盟国レベルで即時に適用されるというメリットを生かしたものです。規則のメリットというのは、共通の法律的な根拠法というのを、全ての加盟国に適用することが出来るということで、解釈に情の問題とかアプローチが異なったりする問題というのを避けることが出来、単一の一貫性のある法律の裏づけがあるということです。またレギュレーションに関しては執行可能、エンフォースすることが出来るということですが、ILO、IMOの弱みのひとつというのは、この執行エンフォーシビリティーが担保されていないということです。個々の国がそれを適用しなかったとしても、制裁の対象にならないということで、エンフォースが出来ないわけです。しかしEUの場合は司法裁判所があるので、加盟国が義務を履行しなかった場合には裁判所に持ち込むことが可能です。

また、EUはIMOよりさらに1歩踏み込んでISPSコードのパートBの一部の要素については義務付けています。つまりISPSコードというのは主に国際的なトレードに関するものなのですが、我々EUレベルにおきましては、ナ

ショナルのレベルもカバーするというので、同じセキュリティーの対策をある程度適用するようにしています。ですから EU は IMO の先を行っているということです。

もう一つ EU が IMO の先を行っているのは、検査機関というのを作りまして、これは独立した検査機関ということで、欧州委員会がこのセキュリティー措置が適用されることを担保しようということで、この検査官が加盟国で検査を行ってセキュリティー措置がきちんと尊重されていることを確保しようとしています。

また平等な競争条件、そして市場貿易歪曲性なしといった、EU が世界に発信するメッセージが信頼をおけるものにするためには、EU 域内においてそういった平等な競争条件、貿易歪曲性が無いということについての基準というのが、EU 域内の全ての港によって尊重されなければいけないということで、EU 域内で南北、東西どこに行ってもきちんと規則が尊重されていることを確保しなければいけません。

また ISPS コードにつきましては、ご存知のように港湾の施設に限定されておりますけれども、我々港湾の指令も策定していきたいということで、港湾エリア全体をカバーするセキュリティー対策によってカバーしたいと考えています。同時にインターモーダルの指令も策定したいということで、インターモーダルということになりますと、より困難かつ複雑になりますけれども、それでもセキュリティー対策の範囲に入れていきたいということで指令を策定する予定です。

このポートセキュリティーに関する指令ですけれども、閣僚理事会の正式な承認は得ております。第1段階クリアということで、今テキストは欧州議会に送られておりまして、欧州議会が審議した後再び閣僚理事会に戻されて、最終的な承認を得るということで、年末前には得ることが出来るのではないかと考えています。

次にインターモーダルの使用でありますけれども、ホームページで協議のプロセスをやっておりますので、全ての当事者が意見を表明しております。年末ないしは来年の初めには提案をまとめたいと考えております。そして各パートナーそして各当事者の関心というのをさらに募っていきたく思います。

ではセキュリティーパッケージに含まれる争点につきまして、いくつかここに列挙しております。

この中では、おそらく国際的な見地からは船員の海上のセキュリティー、船員のステータスという問題が一番困難なものの一つかと思っております。

アメリカが、ほかの ILO の加盟国とは異なるアプローチをとることを表明して

いることはEUとしては遺憾に思っております。

ILO 条約185号はバランスの取れたもので、促進されなければならないと思っています。従いましてアメリカがそのポジションを再検討することを我々は望んでいますが、アメリカ側との対話というのは今後継続する必要性を感じております。

アメリカ行政府とは、すでにセキュリティーワーキンググループを立ち上げておりまして、向こうの本土安全保障省と沿岸警備隊との協議というのをやっていきますけれども、この問題につきましては、アメリカの議会筋も多大な影響力を持っているということで、アメリカに対して政治的な働きかけをさらに行う取り組みが必要かと思っております。

さらに注意深く検討しなければいけないもう一つの要素というのはコストでありまして、この2年間かなりのセキュリティー対策というのが決定されましたけれども、それが全てどのくらいのコストがあるのか、そして業界に対してどれくらいインパクトがあるのか、コストがどのような形に分担されるのかというのがまだ誰もわかっていません。

果して歪曲降下効果があるのか、そして港においても問題を消失させるのか、あるいは航路の迂回なども今後あるのかといったことがまだわかりません。このコストがどのくらいかかるのかという問題について、今後さらに検討が必要だと感じております。

実際の数字を挙げるべきかというのを躊躇いたします。というのは、コンサルタントが出した数字なのですが、こういった前提条件の下に出した数字なのがわかりませんので。しかしいずれにせよ ISPS コードの実施に伴い、船舶そして港の施設、そして人件費の増大と行政府に対しても多大なコストがかかるということは確かでありまして、保険コストや遅延と言った意味でのインパクトもあるということで、こういった対策導入にあたってはかなりの経済的なコストがかかるということが予想されます。

まだ、それぞれのレベルにおいてどの程度コストがかかり、それが積算すると総額でいくらになるかということが十分検討されておられません。

コストの分担については、1ボックスあたり10～23ユーロといわれておりますこのコストを誰が支払うかということについて、ターミナルオペレーター、荷主、そして船主の間での紛争が生じつつあるということで、我々官僚はこういった状況になりますとすぐ、調査を開始するというので、この調査結果が出ましたらそれを基に関係者が一堂に会して客観的かつ、プロフェッショナルに問題を協議したいと考えています。

それでは、セキュリティーに関しては以上といたしまして、競争政策、これ

も皆様のご関心が非常に高いと思いますけれども、についてお話ししたいと思います。

ご承知だと思いますけれども、欧州委員会は現在1986年の規則4056についてのレビューに着手しておりまして、この4056というのは独占禁止法に対する適用除外を定期船に関して行ってありますが、これをレビューしております。

この規則4056、これはヨーロッパの条約のうち海運に対する競争政策について盛り込んであります81条と、82条を適用したものでありまして、原文について私はフランス語版をどこかに持ってありますけれども、これは2重の機能を持っております。

まず、手続きに関して定めた条文であり、欧州委員会に対してECの海運に関する競争政策の規則に関する事実のファクトファインディングと、執行エンフォースメントを効果的に行うためのプラクティカルなツールを提供していません。

2番目が海運セクターに対して包括的な適用除外を与えている条文ということで、これは定期船同盟の禁止が条約の81条にうたわれておりますけれども、それに対する包括的な適用除外です。

まず、この理事会規則4056の最初の機能については、2004年5月1日をもってほかの規則によって重複的に行われるようになってしまいました。これはちょっとテクニカルですが、2003年の理事会規則の1が適用されるようになったので、海運を含めて全てのセクターに対して競争政策を執行する規則がそれによって設けられたからです。

ですから、これは手続き的な進展でありましたけれども、そういった状況がまずあります。

そこで争点となるのは、この規則4056が一つの機能、要素というのをすでに失っていることを考えると、その規則の残りの部分についてまだ有効なのか、内容が適切なのかどうかということです。

ですから、この規則の一部につきましては、手続き的に見て別の規則によって置き換えられているということで、海運を含んだ全業種向けのその新しい規則というのは、以前よりももっと分権化したアプローチというのをとっていて、こういった反独占禁止法に関するプロセスについては、個々の加盟国の競争政策担当局が取り扱い手続きを定めております。

これをEU全体の観点から捉えてみますと、リスボンで行われたEUの首脳会議、首脳理事会におきまして、欧州委員会はガス、電力、郵便や運輸などの分野における自由化のスピードというのを早めるよう要請されました。

一部の方々のご存知かと思いますが、OECDは2002年4月にこの同

盟に関する報告書を発表しています。

そしてその中では、独占禁止法の適用除外については廃止するよう勧告を盛り込んでおります。

現在この規則がレビューされておりますけれども、そこでの主な課題となっておりますのは、定期船同盟が行っているプライスフィクシングであるとか、サブライレギュレーションといった特定の制限的な措置に対する包括的な適用除外、これを一つ中心的課題として取り上げております。

また、検討の対象となっております別の領域といたしましては、トランプサービスに対する適用除外ということで、この適用除外が競争政策上正当化するのかどうかということが現在再び検討されております。

規則4056が採択されて以降、定期船の市場というのがかなり大きく変わってきております。

盟外船社が果たす役割というのがより重要になってきておりますし、また船社同士のコンソーシアムとかアライアンスとかの違った形での協力関係がより重要な役割を果たすようになっております。

従いまして、こういった市場の動向を受けて、プライスフィクシングでありますとかキャパシティーレギュレーションに対する包括的な適用除外が、条約の81条の3に照らして、はたして正当化されるものかどうかという問題が提起されております。

EUの各加盟国とはこのレビューのプロセスにつきまして次の3つのステップに応じて行うことが合意済みであります。

まず第1に、マーケットの動向についての分析、事実調査を行うということ、それから第2に欧州委員会のペーパーということで、これはコンサルテーションペーパーをすでに出しましたけれども、例えばグリーンペーパー、ホワイトペーパーなど色々な形がありますけれども、それによって各当事者からのインプットを募るということ、そしてそれを受けて第3ステップとしては、欧州委員会から理事会に対して提案を出すということで、その提案は既存の規則を改定する、ないしは廃止するという内容であるかもしれませんが、全く新しい違った法律的な措置を提言するものかもしれません。

ここには一応ホワイトペーパーと載せてありますけれども、グリーンペーパーと両方になるのか、グリーンペーパーだけになるのかは、私がブリュッセルを出発するまでにはまだ決まっておりました。しかし近々わかるでありましょう。

グリーンペーパーとホワイトペーパーの違いでありますけれども、我々の専門用語ではグリーンペーパーといいますと単に課題を明確にしてそれに対して意見を求めるといった質問事項という形なのですが、ホワイトペーパーの場合

にはそれと同時に結論も引き出しているということで、欧州委員会の提案としてはこの方向でやりたいということを明らかにしているということで、ホワイトペーパーのほうが将来の方向性を打ち出しているということで、グリーンペーパーよりもコミットのレベルが高いという状況になっております。

規則 4056 で検討されております課題は次のようなものであります。

まず第 1 に、定期船同盟が、はたしてプライスフィクシングとかキャパステイレーギュレーションに対して、条約 81 条の 3 からの包括的な適用除外を受けることが、また現在の市況のもとで正当化し得るものかどうか、それに対しての YES・NO で、もし NO であるとすれば、次にこういった EU の定期船のサービスについて新しい法律のフレームワークが必要かどうかということをお問いただければいけません。

つまり、違った形での協力の形態が出てきているということで、コンソーシアムとかアライアンスとか、先程挙げましたけれども、これが全く異なるビジネスでのフレームワーク、そして法律的なフレームワークを必要としているのかどうかということをお考えを見なければなりません。

こういった、業界内でのアレンジメントのためのビジネスフレームワークを必要と考えるか、それとも法律的なフレームワークを必要と考えるか、これは二つの別々のオプションと捉えることも出来ますし、あるいはビジネスのフレームワークの裏づけとして法律が必要と考えられるかもしれません。先程言及いたしました 2003 年の新しい競争規則から、トランプサービスについて適用除外にすることははたして正当化されるのか。

もちろん業界のほうでも、これらの点についてはよく承知していて、当初から検討しております。ブラッセルを本拠地とする ELAA というのがございまして、それがこの規則 4056 のレビューについて欧州委員会に対して必要な支援を提供しております。この ELAA には日本の船社も加盟しています。

ELAA はテクニカルプロポーサルを出しました。

しかしこのプロポーサルというのは、規則 4056 を廃止するよう提案しているというふうに受け止められるべきではないというのが、彼らの意見です。

もし、規則 4056 が廃止されるのであれば、現在のビジネスのフレームワークを維持する代替的な方法というのが提示されなければならないとされています。

ELAA の提案の内容というのは情報交換システムでありまして、定期船を運航している船社が情報データを独立した機関に提出して、そこでまとめたデータをアベイルにしていって、そしてそれをもとにディスカッションを行うと、こういった趣旨の提案であります。

業界の方でさらに敷衍していただける方がいらっしゃるかもしれませんし、

また欧州委員会のほうでも、こういった提案されたデータをテイクノートいたしまして、現在担当部局で検討中であります。

現在の段階では欧州委員会の関係部局がどのように前に進めるかどうかということの決定を行いつつありますが、すなわちグリーンペーパーの道をとるか、ホワイトペーパーの道をとるか言うことです。競争総局のほうでも一定の見解を持っているということで、より迅速に進めたいという意思がありますけれども、しかし私が所属しております運輸総局はより慎重なアプローチを取りたいと考えています。

いずれにせよ、それぞれのシナリオのもとでどのような影響が出るかということについて、しっかりと評価していかななくてはならないということで、今日の段階ではどちらの方向に進むかということは、私自身はわからないのですけども、近々判明するでありましょう。

安全性についてですけれども、これは今までの話とは全く違っていますが、伝統的に海運の分野で話し合われてきた問題です。

EU といましては、近年、エリカ号やプレステージ号などの大々的な海難事故があったということを受けて、この安全性の問題については大変に重視しております。

ここ数年来 EU としましては、海上の安全を確保し、海難事故を防止するため大きな努力を払ってきました。そしてこういった大々的な取り組みというのは、EU そして各加盟国レベルの船体に要請されていますけれども、しかし国際的な状況というのはまだ到底満足に至らない状況が残っていると思います。我々が体系的に訴えてきたのは、全ての旗国が海上の安全、そしてよりクリーンな環境を確保するために国際条約上の義務を履行するよう呼びかけてきました。

EU に関する限り、今 IMO そして ILO の条約について厳密に遵守することによって、その船舶の質を担保していくということに、固い決意を持っております。

そしてまた EU レベルの法律を、旗国の義務そしてポートステートコントロールに関しては、守るよう訴えてきております。

近々、いわゆるエリカ3のパッケージというのを打ち出したいと思っております。以前エリカ1、エリカ2のパッケージというのはありました。しかし、我々は必ずしもエリカ3という名前は出来ればやめたいということで、“エリカ”はもう忘れたいと思っておりますので、今後新しい名称というのを応募するかもしれませんが、こういった新しいイニシアティブをとろうという政治的な意思が存在しています。

この旗国については、EUとしてはIMOの決定を義務付けることを提案することを考えています。

EUはしばしばIMOを弱体化させている、IMOとは別の方向を目指しているといった批判を受けますけれども、EUは実際にはIMOなどのマルチのアプローチをサポートしています。

従いましてIMOの決定を履行していく、実施していくということが、ベストのやり方だと思っております。つまり、IMOの決定の執行可能性、エンフォーシビリティというのが大事だと思っております。だからこそ我々はIMOの決定自体をECの域内法に反映させる必要があると思えます。

同時にEUの業界そしてEU船籍の船体に対して、ほかの国の業界がきちんとルールを守っていない中で、コスト負担を生じるような義務を課すということは出来ないわけなので、なんらかのインセンティブを供与しなければならぬと考えています。

少なくともすべてのOECD加盟国は、旗国の義務としてIMOの決定の実施ということは考えていただけると思いますがけれども、しかし、そういったことを実施する見返りになんらかのインセンティブを業界に与えなければいけないのではと考えています。

また、ポートステートコントロールのほうは、柔軟性のあるモダリティとしていいインストラメントになると考えております。

しかしそれに伴うインセンティブということについては、今後さらに協議していかなくてはならないと思っております。

これは国際協力に適した分野だと思っております。責任を持っているプレイヤー同士の協力が必要だということで、これは相互信頼の問題です。相互に信頼をしているその相手国が、旗国としての義務を尊重してくれると信じていることができれば、という状況ですので、どうにか互恵的に総合的にこういったインセンティブ等の導入を考えていきたいと思っております。

また、港の受け入れ施設ということに関しては、そのスラッジ、ドイツについては1%のスラッジというのがかかるということで、ドイツが受け入れ施設に関しては特別な料金、ちょっと違った料金を付加しているということが後で判明したのですけれども、これは欧州海事安全庁の注意を引くところにありましたので、近々こういった港の受け入れ施設の料金に関してのハーモナイゼーションを考えていきたいと思っております。

また、グリーンシップを取り上げていらっしゃるということで、日本ではこういった省エネルギー、エネルギー消費の合理性が高い燃費がいいような船舶を追求していらっしゃるということで、それに伴い我々もこれらを考慮に入れていかなければならないと考えています。

船舶の通航に関するモニタリングに関しましては、セーフシーネットプログラムというのを作っておりまして、これは加盟国の行政府、そして沿岸でトラフィックモニタリングにあたっている部局と、ローカルオペレーターの間的情報システムであります。

これは沿岸諸国、バルト海・北海沿岸諸国、そしてまた大西洋沿岸諸国でまずセーフシーネットということを導入することになっておりまして、当局が活用できる情報量を飛躍的に伸ばす効果が見込まれます。

このプロジェクトで FS はすでに完了しておりまして、欧州海事安全庁がこのシステムのオペレーションを向こう数週間以内に引き継いで担当することになると思います。

これはその船舶のトラフィックを改善する上で非常に有効な手段となるということで、海上安全にも寄与すると考えております。

VDR についてのご質問もありました。

そしてまた 2002 年の EU 指令と、12月の MAC で行われる IMO 決定の間の関係についてもご質問がなされておりました。

この指令というのは、現在運航している貨物船の VDR に関する要件だったのですけれども、この指令が起草されているときには IMO でその後決まった日付というのがまだ決まっていなかったということで、入っておりません。

従いまして、この指令が EU においていつ発効されるかという期日につきましては、今後 IMO で合意される期日と定められております。

IMO で決定が行われなかった場合においてのみ EU といたしましては、この VDR を特定の期日までに要件とするということで、それは重量トン数、船腹量に応じて 2007 年 1 月 1 日から 2008 年 1 月 1 日までと定められます。

しかしその後 IMO においては、妥当な期日であるということで、合意されております。

従いまして方針としては、今後そういった妥当な期日を設けるということで決着しておりますけれども、この EU の指令の要件というのは、SOLAS 条約にのっとって、その期日をもって適用されるということであります。

そして MSC において IMO の新しい期日というのが最終的に決定された段階で、EU と IMO の間で矛盾が無いようにするために、EU の指令のほうは改定されるということになります。

欧州海事安全庁については皆様よくご承知の通りであると思っておりますけれども、欧州委員会にとっては重要な一つ的手段となっております。そしてエムサというのは全てのテクニカルな指令が完全に実施されることを担保するための手段となっております。各国の国内法と EU の指令の間で、法律的な整合性があることも含めて検討が行われております。

エムサは来年リスボンに立地することになっておりまして、現在まだブリュッセルにあります。人員の規模は100名程度ということ、そして予算は2000万ユーロの規模ということで、今後職務が拡大するにしたがって組織の規模も拡大することになるでしょう。

エムサは2年前に創設されて以来、新たに2つの職務を遂行することが決まっております。

まず第1が汚染対策でありまして、汚染事故が発生したときには用船を調達して実際のオペレーションを行うキャパシティーを新たに獲得しております。そして2番目には今までは安全対策に限定されておりましたけれども、今後はエムサとしてセキュリティ対策の分野にも乗り出していくということで、こういった形でエムサの活動領域というのを拡大しております。

次に既存の国際法 STCW 条約の実施に関する指令ということで、これは EU 域外で発行された船員の証明書に関して EU 全体で承認するための制度を設けています。

この指令の主な要素としましてはまず、第3国が発給した証明書で、STCW 条約を完全に遵守しているものについては、EU 全域にわたって承認されるという、EU 全体の統一された制度を設けるということで、つまり、外国籍の船員で EU の船舶に乗っている船員について、EU のクオリティーをクリアしているというラベルを提供しているという指令であります。

この指令は、また証明書の発給を行っている国については、5年ごと定期的な再評価を行うことになっていきます。

エムサがこのことを担当することになりますので、エムサのほうでは証明書の発給国を訪問して船員の訓練の質を向上することになります。

この点につきまして日本側からいつも質問が出ていましたけれども、EU と日本の間の船員の証明書に関する取り決めということで、本指令に関しては、EU ではなく個々の加盟国が第3国の承認についての手続きのイニシアティブをとるということになっております。

ですから手続きを最初するのは加盟国ですけれども、その結果の相互承認というのは EU レベルで行うことになり、最初に手続きをとった加盟国以外の加盟国においても自動的に承認されるということになりますので、これは第3国の証明書発給国にとってはインドであれ、フィリピンであれ大きなメリットとなります。

ILO といたしましては、IMO の統合化のプロセスというのを全面的にサポートしておりますので、これは世界中の船員の生活条件、勤務条件を大幅に向上させることになると思います。

それによって単に雇用条件の同質化を図るのみならず、競争条件の平等化も

図るということで、船主が船籍を移す決定を行う大きな要素となるのが、雇用のコスト、船員のコストということでありますので、世界中の船員にとって水準を向上させることによって、これは一般的な船員の労働条件を改善するのみならず、競争条件の平等化にもつながると考えています。

IMO と同様 ILO に関しても EU といたしましては、こういった条約の統合化が進むにしたがって、これを EU の域内法へ反映させていきたい、したがってその条約が単に書面のもので終わるのではなくて、実際にエンフォースされる状況というのを確保したいと考えています。法的な拘束力を持たせたいと考えております。

したがって、第 1 段階といたしましては、欧州委員会はコミュニケーションを理事会に出したいと、それから具体的な法案というのを出したいと考えています。

最後にお話したいのは、港運のサービスですけれども、先程リスボンプログラムということで、今まで自由化の対象外とされていた分野が積極的に自由化されたということで、今まで独占企業であったガス、電力の全面的な自由化が進んだ、同様に郵政事業に関しても今後進むということで、運輸に関しては、鉄道、航空、航空ではシングルスカイなどということで、そして海運などについても、ほとんど自由化されていてさらに自由化しようとしている領域というのは限定されていましたが、今まで手がつけられていなかったのは港運サービスです。

我々欧州委員会、そして欧州理事会、閣僚理事会ともに港運サービスに対するアクセスを確保するために、法律的な条文というのが必要だと感じています。これはそれ自体大事な目的だと思っておりますし、法律化にも寄与すると考えております。すなわち港運というのを EU 域内における近海の高運を振興したいという一般的な方針に沿った形で発展させていきたいと考えています。

ですから、これは国際的な高運といった意味での高運というものに着目しているだけではなく、EU 域内におきましては近海の高運ももっと振興したいということで、出来れば貨物の輸送というのを陸路から水路に変更したいと考えています。

道路の渋滞がひどいのと、EU においては一部の地域においてトラックの混雑が本当に困難な状態にまでなっておりますので、高運ということではモーター・オブ・ザ・シーというのを作っていきたいと考えています。

ですから今後 EU 域内での高運の振興策を講じていきたいわけです。

マルコポーロプログラムという名称も使ってございまして、その目標とするところは、高運の振興と関連した形でのロジスティックスの発展ということで、

全てのサプライチェーンに関しましては、この近海の水運振興に関連付けて発展させたいと思っております。

先程ご紹介いたしましたように、EUの海事総局の中には3つの局があるということで、そのうちの1つが私の海事政策・海上安全局ということだったので、すけれども、2つ目は港湾、そして3つ目がインターモーダルということで、インターモーダルはしかし海事政策とも関連があるということで、海事の中には内陸の水運も含まれておりますので、インターモーダルとも全て関係が出てくるわけです。

したがって、港運の自由化によって、実にフレキシブルなサプライチェーンを構築していきたいと考えております。

EU域内の40%が海上輸送されているということで、この比率をさらに引き上げたいと考えています。

そして、EU域内貿易の7%が内陸の水路を通じて輸送されているということで、このシェアも拡大したいと考えています。

ですから、あらゆる意味でサプライチェーンにおいてこういった水運の港関係については、積極的な役割を果たしてもらえるようにしたいと考えています。我々のほうでは、こういった港湾の自由化に関する指令の提案を出しております、その中には投資、インフラなどが含まれております。

また船舶のほうで貨物の自己取り扱いをもっと奨励していきたい、あるいはそのオプションとしてもってもらいたいと考えています。

港の、地元の業者を使うのではなくて、自己取り扱いというのを可能にしたいと考えています。

閣僚理事会のほうでは我々の提案に関する合意を取り付けることが出来たのですけれども、欧州議会では一部の加盟国の間ではまだ、港運業者の間でかなり抵抗があるということで、承認してもらうことが出来ませんでした。

一部のEUの加盟国、そして港におきましては、まだ港運業者の同盟の組合が非常に強いということで、支持してもらえなかったということで、しかしこうやって近海の水運を振興し、そして内陸の水運を振興すれば雇用機会も増えるということを説明したにもかかわらず、まだ欧州議会ではサポートを得ることが出来ませんでしたので、欧州委員会としては今後の進め方としては、再検討しなければなりません。

いま、新しい提案というのを起草いたしまして、これは欧州委員会の最終決定段階にあります。ですから、近々改正された新しい議会に提出されるということで、欧州委員会の担当委員のほうでも、議員が改選されているということで、前の議会よりも支持を取り付けることが出来るのではないかと期待しております。

いずれにせよ欧州委員会のほうでは、新しいドラフトを出すということで、これから閣僚理事会、議会に対し、近い将来提出する運びになるであります。

ありがとうございました。

これでプレゼンテーションを終了させていただきます。

私のプレゼンの内容が皆様のご関心にあったことであることを期待しておりますけれども、我々EUと欧州委員会におきましては、EUと日本の間ではさらに頻繁にこういった多くの問題についての議論を行うべき時期が到来していると感じておりますので、今後さらに突っ込んで検討する問題というのはどういうものかということを確認にしていかなければいけないと思っておりますけれども、両者の間に共通点も多いということで、今回1回限りではなく是非将来、より突っ込んだ形でこういった会合、意見交換の機会を持っていただきたいと思います。