

～はじめに～



ただいまご紹介をいただきました
IMO の関水でございます。本日は選挙
演説ではないということで、「今後の
IMO の方向性」というタイトルを頂い
ておりますが、私のこれからの IMO の
運営、マネジメントに関する所感の
一端を申し述べさせて頂いて、その中

で現在の課題等について、私なりの考え方を申し上げたいと思います。ロンドンには 22 年前に行きまして、以来ずっと IMO の職員として活動してまいりました。先ほど松尾会長のほうからご紹介がありましたが、日本語でもって講演をするというのは、極めて数が少なく、若干戸惑っているところもあるんですが、日本人でもありますし、事務所でも英語ですが、時々スペイン語とかありますけれど、家では家内と日本語で生活をしておりますので、一応日本語で喋ることはできると思います。

～IMO 事務局長として～

事務局長に就任をしてなんですけれども、この 2 年間、私としてはやはり大変充実した実りある期間であったと思います。やはり当時の前原国土交通大臣、岡田外務大臣、皆様のご支援を得て、加えて菅総理の本当に熱いご支援を得て、選挙戦を戦うことができました。先ほど森さんにご紹介頂きましたけれど、何とか選挙に勝つことができました。私も今年、私ごとで恐縮ですが、還暦を迎えます。辰年ですけれども、5 回のサイクルが終わって、新しい辰年の年に事務局長に就任をして、仕事を始めるということで、非常に意気高いものがありますが、冒頭から色々と鳴り物があるようで、コスタ・コンコルディアの事故は、本当に私なりに、最初の危機管理ということだったと思います。

先ほどお話にありましたけれど、後ほど若干触れたいと思いますが、私の職業人生ということ振り返ると、現在の国土交通省、旧運輸省ですけれど、12 年間奉職させて頂いて、その後 IMO に移りました。IMO に移ったときには、最終的に自分なりに決断をして、国際社会でやっていこうということで移りましたが、18 年

前ですけれども、そのとき「これから先にどこまでいくんだらうな」ということを正直なところ考えていたこともあります。よもや自分自身が事務局長としてこの国際機関をリードしていくなんていうことは、とても実のところ考えが及ばなかったのが事実であります。1997年に、海洋環境部の次長に抜擢されまして、これは国連の世界ではクラスが色々ありますが、D1というポストで、それから私ども国連で勤める職員にとっては、D2というのが、いわば各国の政府で言えば局長クラスですが、これが最終ポストなんですね。

それで2000年、今から12年前になりますが、D2の海洋環境部長に指名されまして、以来12年間、いわばD2ということで、仕事をさせて頂きました。IMOの中ではやはり一番若い部長ということで、現在もそのタイトルは実は維持をしております、そのようなことで振り返ってみますと、色々なことがありましたが、やはり国土交通省の皆さんに助けて頂いたり、激励をして頂いたり、それで本当に自分自身が事務局長を目指そうというふうに考えたのはですね、やはり5、6年前ということだろうと思います。お名前を挙げるのは何なので、控えさせて頂きたいんですけれども、やはり国土交通省の、今はOBの方ですけれども、「ぜひやろうじゃないか」ということで、意を強くしまして、事務局長に向けて邁進しました。

当時も本当になれるかどうかなんていうのは、まるっきり分からないですね。非常に政治的な問題でもありますし、本日はそれがテーマではありませんので、このぐらいにしたいと思うんですけれども、私は事務局長に就任をして、やはり一番大事だと思っておりますのは、22年間国連の中で仕事をさせて頂いて、私なりに加盟国の中から信頼を築きあげてきていることだと思えます。その信頼は何かというと、やはり国際機関で働いている人達は、みんなバックグラウンドがあって、国を背負っているんですが、それはそれとして、「この人ならば本当にフェアにやってくれる」と。これが本当に大事だろうと思います。それが分かってくれているというのが、私としては付き合っていると分かるんですね。この信頼、これが私にとっては、何よりも大事であります。したがって、日本のために活躍をしたい、日本人として国際社会の中で仕事をしたい。その通りであります。ただ私が仕事をするのは、あくまでもフェアに、日本のためだけではなく、やはり国際海運のため、それから国際社会のため、加盟国の皆さんのために働く。この点に関する皆様のご期待、これがやはり皆さんに期待に応える、これに尽きるんだらうと思うんですね。

～IMO:加盟国、産業界及び事務局の共同作業～

IMO というのは、一体何かということなのですが、IMO というのは加盟国であり、また産業界であり、それから事務局であると。この加盟国と産業界と事務局、このいわば共同作業だということなんですね。これを私どもは、事務局の職員に何度も言っています。したがって、事務局だけでやるのではない。かといって加盟国の考え方だけでやるのではない。産業界の考え方も反映しつつ、いわば共同作業なんだと。そしてその共同作業の中で、私としては、これは加盟国の皆さんについてもそうなんですけども、特に IMO の職員について言っているのは、ぜひ専門家として創造的な仕事をしてもらいたいと。クリエイティブな仕事をしてもらいたいということを、私としては口を酸っぱくして言っております。私自身運輸省に奉職して以来、こういうことで色々な機会を頂いているんですけども、やはり振り返ってみると、仕事をどうしてもこれをやらなければいけないということがありますが、その中で自分なりにクリエイティブな新しいものを出していくんだと、そういうふうに考えると、それが原動力にもなるし、そういうものがストレスを超えて、やはり皆で新しいものを作り出していくんだという大きな力になってきていると思うんです。それで私は職員について、特にクリエイティブな仕事をしてもらいたいと。単に事務局として、加盟国の考えるものを単にフォローしていくということではなくて、創り出して行くんだと、これがやはり共同作業なんだということを言っています。

～IMO:未来志向かつコストコンシャスな国際機関、安全規制のオーソリティ、国連の専門機関～

今年、事務局長になりまして、加盟国についてもそうなんですけども、職員につきましても、私なりの考え方を説明する機会がいくつかあります。それでいくつかの私なりに大事だというような点を、皆さんに申し上げているんですけど、4つばかりありまして、1つは、やはり何と言っても IMO という立派な機関なんですけれども、まだまだ改善すべきところもあり、やはり再活性化された、しかも将来、未来志向の国際機関、こういうものを皆で作って行こうということを言っています。

それから第2点目に、やはり IMO というのは、安全規制のオーソリティである、権威であると。安全規制だけではなく、環境基準の設定でもあるんですけども、これの世界的な権威であると。こういう自負を持って、仕事をしようじゃないかとい

うことを言っています。これはコスタ・コンコルディアの事故のある前でした。もう、いの一番に、我々はセーフティのオーソリティであると、これをとにかく肝に銘じて仕事をしようじゃないかということを行っています。

それから第3点目に、やはり効率のよい、それからコストコンシャスな国際機関にしたいということを行っています。これは昨今の財政的な非常に難しい状況の中にあって、将来的に恐らくIMOの予算はもう伸びないと思うんですね。事務局長としては、予算を伸ばしてもらって、新しい人も出してもらって、というのが当然のことなんですけれども、とは言っても、やはり昨今のヨーロッパの **Sovereign debt crisis** であるとか、イギリス政府の中の、それこそ何十パーセントにもわたる支出のカットであるとか、現在の海運界で抱えられているような非常に困難な状況、そういうようなことを考えると、やはりこれから先、予算というのはあまり伸びないというのが基本的なラインだろうと思うんです。そうなってくると、どうしても効率のよい、コストコンシャスな国際機関にしていく。そうでなければ例えば海賊問題であるとか山積みする難問にこれから挑戦していくわけなんですけれども、これらはとても解決できないんですね。したがって効率の良いコストコンシャスな国際機関にしようというふうに言っています。

それから第4点目に、やはりIMOというのはロンドンにありまして、ロンドンというのは海運のいわば中心地ですね。ただ海運のためだけに働いている単なる国際機関ではないと。IMOというのは、国連の一部であると、国連の専門機関であると、我々は国連として働いているんだと、こういう気概を持って仕事をしてもらいたいと。このように職員には言っています。やはり国際連合というもののの中で、現在の社会が抱えている色々な問題を解決していくと。その中でIMOも貢献をしていくんだと、この視点は非常に大きいと思うんです。そうでなければ、例えば海賊問題。海賊問題は、IMOだけで、または海運界だけで解決できる問題ではないですね。これは国連全体が、国際社会が抱える大きな問題として捉えて、その中で解決を図っていくと。解決の本当に根本的な糸口というのは、IMOや海運界の中にあるのではなくて、その他にあるものだろうと思うんですね。特に海賊問題なんかは、そうだろうと思います。したがってIMOというのは国連なんだと。国連の一部として皆で協力して仕事をしていくんだという視点は、非常に大きいと思うんです。職員にはそのことを強く求めています。

～IMO の Review and Reform～

以上が、私が就任して一番最初に職員のアセンブリーの会議がありましたけれども、そこで申し上げて協力を求めたところでもあります。これからのマネージメントということなんですが、先ほど申し上げましたように、やはり財政的に非常に難しい。コストコンシャスなエフィシエントな国際機関に作り上げていく必要がある。ということになると、どうしても絶えざるレビュー、絶えざるリフォームということが、不可欠になってくるわけです。それで私としましては、就任早々私ども事務局の中に、レビュー・アンド・リフォーム（Review and Reform）という、いわば内部の組織を作りまして、筆頭の職員であるアンディー・ウィンボウ（Andy Winbow）という人ですが、事務局長補をやってもらっていますけれども、彼に旗を振ってもらって、改革をやっていくのだということを言っています。これはもう加盟国にも既に連絡をしていまして、大方の支持を得ているんですけれども、いくつかの点がありまして、1つは、やはり支出と予算、これが何と言ってもその運営上大きいですね。

IMO の総会は、事務局長に対して長期的にフィナンシャルサステナビリティ、財政的な維持可能性というのでしょうか、そういったものを中心としたスタディをしると、そのレポートを出すべし、ということを事務局長に対して求めています。今年の秋の理事会に向けて、そのレポートを作るべく、仕事を開始しました。したがって支出面、予算の面、これをどのように取り扱っていくか。これがレビュー・アンド・リフォーム（Review and Reform）の中で、一番大きな点だろうと思います。2つ目は、やはり人的資源の管理。これを何としても改善したいと。やはりIMO として、組織としての人事政策、これをより良いものにしていくと。それから職員については、やはり職員の一生涯を、IMO のために尽くしてくれる人が多々いるわけですから、そういう人達の生涯にわたるキャリアパスというのでしょうか、そういった人的資源の開発、これを事務局としてバックアップするんだというふうに言っています。望ましい組織がどうあるべきかということ、これから勉強していきたいと思っています。

さらには会議のサポートシステム。現在コミティー、それからサブコミティー、そういった組織がありますけれども、それと例えば会議はワーキングランゲージというのがありまして、英語とフランス語とスペイン語。大きな会議になると、同時

通訳がさらに中国語であるとか、アラビア語であるとか入るわけですが、そういった1つの国連としての作業メソッドがあります。それは動かさないんだけど、やはり財政的に厳しい情勢の中で、やはり合理化された作業方法を作っていく必要があると。これは事務局だけではなくて、加盟国に大きな負担がかかりますから、これも加盟国の皆さんと協力してやっていきたいと。さらには技術協力ですね。IMOの技術協力というのは、えてしていわばお仕着せのような技術協力が実は多かった。これをやはり発展途上国の各々の国のニーズに基づいた技術協力をやっていくんだということで、技術協力部に新しい技術協力の方策を作るように言っています。

～コスタ・コンコルディアの事故の対応と危機管理～

このようなところが、私が考えている改革の基本ラインなんですね。時間もないものですから、そういったマネジメントということではなくて、これからの課題、特に今年の課題は、どんなところにあるかということのお話に進めさせていただきたいと思うのですが、2012年の課題ですがやはり何と言っても、いの一番は安全だろうと思います。先ほど森さんが言われましたけれど、今年はタイタニック100年ということで、色々な行事を実は予定をしていたんですが、コスタ・コンコルディアの事故は、それらの私どもが考えていた大方のプログラムを一切見直すようなことになりました。

前の事務局長は、いつも私どもに言っていたんですけども、「この100年間、IMOは色んなことをやってきた」と。IMOは生まれてから50数年ですが、それ以前についても、やはり安全基準というのは、この100年間でうんと向上している。これは我々が誇りにしていい。これをやってきた人達については、我々は感謝しなきゃいけない。そういった意味での色々なプログラムがあったんです。ただコスタ・コンコルディアというのは、やはりタイタニックがまた来たんじゃないかというくらいの大きなインパクトがある事故だろうと思うんです。

したがって、私としてはこのタイタニック以来の大きな事故、というふうに言ってもいいかもしれない、この事故を何としてでも早く、英語でいうと「settle」したいと、解決したいということなんです。私は毎朝5時45分に目が覚めます。これはBBCのワールドニュースをかけているんですけども、それでそのときに世

界のニュースが入るんですね。1月14日、これは土曜日ですが、やはりいつもの通り、土曜日ですけれども、目覚まして、世界のニュースが入ってきました。最初にイタリアでこの事故があって、何千人も救助されているということで飛び起きました。土曜日、日曜日、職員をやはりIMOの本部に呼びまして、数度会議を開催して、イタリアからもやはりコーストガードの人に来てもらって、状況を逐次モニターすると。私にとっては最初の危機管理であったわけです。

翌月曜日、これはIMOの復原性、スタビリティの会議の初日でございます、私がやはり加盟国に対して、オープニングの最初のアドレスをする大事な日だったわけです。当然のことながら、そのスピーチももう既に職員は2週間も前に立派なものを作って、それを単にデリバリーするだけかなということであったんですが、このコスタ・コンコルディアの件で、そのスピーチは完ぺきにワイプアウトされました。全てその土曜日、日曜日に考えたことで、スピーチを構成したんですけれども、まずSLF（復原性・満載喫水線・漁船安全小委員会）で申し上げたのは、まず何と言っても犠牲者に対する哀悼の意の表示ですね。それから救助されたイタリアのコーストガードに対する謝意。そして一番大きな点は、やはりこの事故を受けて、ああでもない、こうでもない、こういうことがあったんではないかという、いわばスペキュレーションですね。事故の原因も分からないままに、色々なことを憶測の中で言っていくと。これは止めようじゃないかということをお願いしました。そしてまず事故原因の調査を早期に徹底してこれをやるべきだということで、コスタ・コンコルディアは、イタリアの船ですけれども、事故原因の究明のためのカジュアルティ・インベスティゲーションを早急にやってもらいたいとこのように申し上げました。

さらには、これは大事なことだろうと思ったんですけれども、このイタリアの事故は、イタリアの船で、イタリアの乗組員で、イタリアの海で、イタリアのコーストガード。全てイタリアなんですね。したがって国際法から言えばイタリアに全て責任があるし、国際機関としても、今までそういったカジュアルティ・インベスティゲーションの中で、いわばインタービーンと言うんでしょうか、口を挟んだりということはないんです。ところが全てこれはイタリアの事故ではあるが、1つだけ非常に大事な点があって、それは乗組員のリストを取り寄せた。そうしますと、乗組員と旅客ですね、パッセンジャーのリスト、4千数百名のリストですけれども、

もちろんイタリアも多いし、アメリカも多い。それから日本もありますね。4、50名いたと思います。70カ国以上の方が乗っているんですね。

したがって、本当にこれは国際的なインターナショナルな事故であると。従ってIMOとしてはですね、この事故究明のためのカジュアルティ・インベスティゲーションの中に、どうしても関与せざるを得ないと。関与したいということで、私は職員にどうしても私自身のシート、席をですね、カジュアルティ・インベスティゲーションの中に設けてもらいたい。これでイタリアのコストガードと、調整を図ってもらいたいと言いました。幸いなことに、イタリアのコストガードにもよく分かってもらいまして、結局オブザーバステイタスということになったんですけれども、この事故原因の解明の手続きの中に、IMOがどっぷりと入ることになりました。

さらに、やはりクルーズ業界とのコンタクト、これが非常に大事だったものですから、事故の翌々日だったと思いますね。確か月曜日だったと思います。やはりクルーズインダストリーの代表者に連絡をするように申しまして、もちろん連絡があったんですけれども、そのときに申し上げたのは、公式的なカジュアルティ・インベスティゲーションが始まるけれども、業界としてそれを待たないで、独自に自分たちで調査をしてもらいたいと。自分たちで何か悪いところはなかったか調査をして、その結果をIMOに連絡をしてもらいたいということでもあります。もう既に先週第1回目の業界とのそういった会議を開催しまして、今後その事故原因が究明された中では、やはり業界と一体になってこの事故に対応していこうということを行っています。

そのようなことで、私なりの危機管理をやってきたんですけれども、これからの先行きということでも、春の海上安全委員会の中で、新しく「旅客船の安全」ということについて、議題を設けることにしました。これは事務局長の権限で、新しい議題を作ることができるんですけれども、私の記憶している限りでは、私が存じ上げている中で20年間ありません。私としてはやはりこの事故を何としても早期に解決したいと。事故原因の解明を待って、それでなすべきことをしっかりと、しかもスピーディにやりたいと。私としては1年間をかけて、最終的な結果を出したいと思っているんですね。この事故を受けての何らかの教訓も恐らくあると思います。これを実施するのに、1年間の猶予の中で、とにかく解決したいという

のが、現在の私の考えであります。

この事故は非常に大きいものですから、単に事故原因をベースにしたルールの改正だけに留まらないかもしれません。これを契機に、大きな旅客船の安全基準の在り方、といった大きな議論に展開するかもしれません。これは現時点で私も全く予断を許さないというか、分からないところであります。業界もある、それからクルーズコミュニティですね。クルーズコミュニティというのは、2千万人位の方が毎年乗ります。それからクルーズインダストリーというのも、大変大きな業界ですね。皆さん心配をしている。心配をしているけれども、やはり安全というのは、これは何と言っても一番大事なものでもあるし、この IMO というのが、やはり安全をハンドリングして安全を確保していくんだというところを、やはり再確認する意味でも、IMO の中で全ての問題を掌握して、必要な措置をとっていくということが極めて大事だと思います。

ヨーロッパの中では、EU の EC のバイスプレジデントのカラスさん。この人は運輸のコミッショナーですけれども、やはり色々心配をされて、EU としてもアクションをとっていくんだというふうに言っておられます。2日前だと思いますが、いや2日前ではないですね。先週の木曜日にカラスさんと電話でもって話をしまして、この問題は IMO の中でやっていきたいと思います。ヨーロッパとしてもやらざるを得ないようなものもあると思う。ただ協力して EU と IMO と協力して、この問題をとにかく処理をしていこうというふうに合意しています。

～海賊問題と GHG への対応～

安全のことを考えると、時間がいくらあっても足りないんですけれども、ソマリアの海賊の件とグリーンハウスガス（GHG）のことについて、ちょっと残った短い時間の中で要点だけ申し上げておきたいと思います。ソマリアの海賊ですけれども、ご案内の通り、私ども IMO でももう5年以上取り扱っていますけれども、なかなか解決の糸口が見えないと。海軍が非常に大きな力を出して防衛をしていますけれども、海軍のキャパシティというのも、極めて大きな限界がある。したがって、やはり一般商船の中での防衛力の強化。これをせざるを得ないという局面になっているかと思えます。これはまあ皆さんもご案内の通りだと思いますが、ただ私としては一般商船を武装化するという、この極めて大きな課題は、国際社会の中で未だ国際

社会としてどのように取り扱っていったらいいかという議論が行われていない。

それでこれは1月20日に国連事務総長の潘さんのところに私が伺って、実は海賊問題については、IMOと国連とタイアップして、特に地域のキャパシティブUILDINGなんかも含めて、取り扱っていかうということで、潘さんの賛同を得ているんですけど、春の海上安全委員会の中では、武装の問題を国際社会としてどう取り扱ったらいいかということ、議論する大きな場所にしたいと。これももしかしたらハイレベルの議論が必要だろうと思います。武装をやむを得ないというふうで考える国もあれば、それはなかなか受け入れられないという国もあります。仮に武装している船が、武装を認めない国の沿岸を通航するとき、例えば領海の中に入ったら、それはイノセントパッセージになるのかどうか。それからガンを持った船が港に入るとき、武器をどのように処理したらいいのか。法的な問題、それから実際上の問題、様々な問題があります。特に、例えば恐らく我が国のことを考えても、その武装というようなことを許すような法律の改正はそう簡単にできるわけないと思うんです。そもそもそんなことをすべきかどうかという議論もあると思うんです。なかなか難しい状況の中で、それでも国際社会としては、この問題をハンドルせざるを得ないと、こういう難しい状況の中にあるものですから、潘さんには、どうか海上安全委員会に時間を作って出席をしてもらいたいと。それで国連も含めて、この武装の問題を検討していきたいというふうに言っています。5月の海上安全委員会、5月16日にありますけれども、日本政府に対しても、なるべく高いクラスの代表を出してもらいたいというふうに申し上げます。

それからGHGの問題ですが、かいつまんで申し上げると、やはりエネルギー効率設計指標（EEDI）は、これは本当に画期的なIMOとしてのルール設定だったと思うんですね。森さんが先ほど言われましたように、これは私も内部でそのプロセスをよく知っているからよく分かっているんですけど、日本の貢献がなければ、これはものにならなかったですね。それでこれだけ大きなものを、日本の職員が作って、これはもちろん日本の造船業界であるとか、海運業界の全面的なバックアップがあって、皆さんのお力ということなんですけれども、こういった大きなものを日本人がリードして作り上げたというのは、本当に画期的だったと思うし、私もIMOというのは、1980年、30年前に出ましたけれども、それ以来ずっと対応していますけれども、日本も随分大きくなったなという感じがします。要するに技術

関係では、日本のプレゼンスが非常に大きいですね。これは本当に誇りに思っていると思うし、私は日本人の事務局長として、日本の貢献については本当に誇りに思っています。

～GHG 対策のこれから～

これからどうするかということなんですけれども、やはりマーケットベースメジャーですね。これは IMO としても、現在の国際政治の中で、これは進めざるを得ないと思うんです。IMO が継続をして、マーケットベースメジャーをやっていくということが、やはり現時点では最も大事なことだと思います。EEDI は非常に有効でしょう。3割ぐらい減るんでしょうか。何もしないことに比べてですね。ところがやはり海運というのは、長い目で見ればやはり伸びて行くわけですね。過去40年間で、海運のボリュームは約4倍になっています。20年間で倍、20年間で倍で、40年間で4倍になりました。ただ、これがこれから40年間、2050年のときに4倍になるかということ、そこまでいかないかもしれない。だけど倍にはなるんじゃないかと思うんです。倍になるということは、今は100としたらば、200%ですね。200%の3割が減るとなると、140%ですから、結局それであっても、やはり4割は排出量が増えるというわけですね。これをどう捉えるかというのが、現在の問題なんだろうと思うんです。

したがって、他のセクターも努力して削減しようという中であって、やはり海運も継続してマーケットベースメジャーをやっていくというのは、現在の政治的な状況の中で、私は最善の道だろうと思います。もし仮に IMO がやらないということになると、他のところでやるということになるかもしれない。IMO がやるということになると、海運の皆さんの意見なり、現状なりを反映した IMO としてのマーケットベースメジャーを作ることが可能だろうと思うんです。その中で、私として実現したいのは、やはりグローバルなものにしたい。それからマーケットベースメジャーの中で、やっていく効果というんでしょうか。それは海運が排出する絶対量についての、プロポーショナルなものであるべきだろうと思うんです。したがって、例えば海運の寄与率が3%もしくは4%であれば、これは全体の中でそれなりの寄与を出していくような、そういったプロポーショナルなメジャーを作っていく。これが必要だろうと思うんです。

それから3点目に、これは新規立法だと思います。この新規立法だということで、国際的な立法をIMOの中でやっていく。さらには、この新規立法を実施するとき、やはり他のセクターの様子もよく見て、皆さんがやっている状況の中で、海運もやっていくと。そういったアプローチが私としては必要だろうと思うんです。特に例えばヨーロッパのように、早くやるべきだと。IMOでの動向が遅い場合は、場合によると地域でやるかもしれないというような政治家の皆さん、そういった方々を抱えている地域の方もいるわけです。その中で、今一番大事なものは私としては、この月末にある海洋環境保護委員会（MEPC）の中で、しっかりとしたロードマップを作る、これが本当に大事だと思います。そのロードマップを作ることによって、世界中に対して、IMOはIMOベースのマーケットベースメジャーを真剣に作ると、そのためのロードマップを作ったんだということを、明確に提示していく必要があると思うんです。

グローバルなものを作るということですから、やはり色々な案があるんでしょうけれども、それを適用したときに、発展途上国にどういう影響があるかということ、インパクトをアセスメント、というんでしょうか、スタディする必要がある。そのインパクトアセスメントは、私は2年間で完了させたいと思うんです。これから2年間でインパクトアセスメントをやり終えて、その後の2年間で新規立法、これができれば、2015年にIMOとしてのソリューションを提示できると思うんです。これはちょっと短兵急というか、本当にそこまでできるんだろうかというご意見もあるかもしれない。ただ私とすれば、IMOの事務局長として、ゴールポストを立てる責任がある。特に気候変動枠組条約（UNFCCC）の中で、やはり2015年を目標になんらかのものを作って行こうという機運にある。さらにIMOも遅ければ、自分たちでリージョナルにやるんだという意見もある。その中で、現実的なそのロードマップとしては、やはりこれから4年間かけて、一定の成果を出していくというのが、明確な形で出していく。それでその通りに実施をしていく。これはIMOにとって、私はベストの選択だろうと思っているわけです。

これはポリティカルな議論もあるかもしれない。ただそういうことを議論する中で、やはりIMO、それから国際海運はそのクライメートチェンジということもあるけれども、私としては本当にサブスタンスとして大事なものは、エネルギーエフィシエンスだと思うんです。その石油燃料は長期的には難しくなってくるかもしれ

ない。色々な状況の中で、やはり海運はエネルギーエフィシエンシーということを目指して、実際的なことを実施していくんだということ、やはり全世界に対してアピールしていきたいと思うんですね。以上 GHG の関係です。

～政策協調の場としての IMO～



もう少しお時間を頂きたいんですけども、あと5分位いいですか。あと5分位いただいて、2つ申し上げたいんですけども、1つは、今年は国連の中で非常に大事な年なんです。それはリオプラス20という大きな会議が、リオデジャネイロであります。今年は

1972年ストックホルムで環境会議が開かれて40年目です。今年は1982年、海洋法条約が採択されて、環境の規制が国際的に設立されてから30年目です。今年はリオでアジェンダ21を作ったアースサミットから20年目です。今年は10年前のワールドサミット・オン・サステイナブルディベロップメントから10年目なんですね。この極めて大きな年に、やはりIMOとしてもサステイナブルディベロップメントということの中で、海運それから海上輸送、さらには国際輸送がどういう役割を占めているんだと。これから将来に向かって、サステイナブルディベロップメントの中で、国際輸送としてどのような展開をしていったらいいのかと、そういうことを考える大きな契機になる年だろうと思うんです。

私としては、やはり国際輸送、海運がなければ世界の発展はありません。経済の発展もありません。海運なくして、世界の持続的な発展はないんですね。持続的なトランスポーティションポリシーというんでしょうか。海上輸送に対するグローバルなポリシーというものを、IMOとして打ち立てたいと思っているんです。それが打ち立てられたときには、これは恐らく各国の皆さんの、それぞれの輸送ポリシーを総合化して調整してハーモナイズしたものだろうと思うんですね。そういうものを作って行きたいと。そういうものができたときに、将来、IMOはやはり政策の協調の場として、そういった活動を展開していきたいと思うんです。一番最後になりますけれども、IMOの将来ということなんですが、IMOは冒頭に申し上げま

したけども、やはりセーフティのオーソリティです。これはコアですね。セーフティスタンダードとそれから環境のスタンダードを作る権威です。これが将来に渡って揺るぎないものだろうと思うんです。

ただ、それに加えて私は、将来 IMO は各国の政策の協調の場だろうと思うんです。政策の協調をしていかないといけない。海賊問題がそうですね。それからサステイナブルディベロップメントというようなことで、海運は単に海運業だけじゃなくて、造船もあれば、シップリペアもある、それから海上保安もあれば、港もあって、それから海域のコントロールなんかもある。それからインターモーダルのコネクションなんかもありますね。そういったもの全てを包含したような、非常に大きな国際輸送システムだろうと思うんです。この大きな輸送システムを作っていくのは、各国の貢献でもあるし、したがって各国のポリシーをどのように調整していくかというのが、将来この海上輸送、それから国際的な輸送を安定的に発展させていく上で、鍵だと思うんですね。キーポイントだろうと思うんです。したがって IMO としては、単にそのセーフティのオーソリティということから、政策の協調の場にしていきたいと。その政策の協調をするということによって、場合によると発展途上国に対しては、支援ができるかもしれない。

～「海事の政策フォーラム」～

したがって IMO の技術協力も、そのような形に展開をしていきたいと思うんです。本当に最後になりますけれども、私としては「海事の政策フォーラム」、こういったものを IMO の中に作っていきたくて思っているんですね。それで特に海事政策に関する研究、海事政策研究所というんでしょうか。そういったものを作っていく中で、発展途上国の中での発展途上国の皆さんの海事政策をプロモートしていくと。ひいては将来的にはそれを全世界的な協調された1つのポリシーに仕立て上げていくと。そういう活動をしていきたいと思うんです。したがって日本のことを考えると、例えば松尾会長が主催になっておられるような日本海事センターがありますね。それから日本の中では、海事の運輸経済の研究所なんかもあります。日本はそういった形で、本当に先進的に動いておられる。こういうものをコアにして、各国の中で皆さんとの意見交換の機会を作るとか、さらには発展途上国の人達をやはりそういった政策の議論の中に巻き込んでいくと、そういうような展開を、私は

したいと思うし、そういうようなことで手助けをして頂けると大変ありがたいと思うんですね。

ちょっと短い時間の中で、かいつまんで最後走ってお話をしましたものですから、十分でなかったかと思うんですけども、私の事務局長就任とそれからこれからの運営に関する所感の一端。大きな点は大体触れたと思います。またパネルディスカッション等で、さらに色々な点についてご説明差し上げる機会もあろうかと思えますけれども、この場はこれで私の講演を終了させて頂きたいと思います。どうもご清聴ありがとうございました。