

公益財団法人 日本海事センター
第29回海事立国フォーラム in 東京 2021
令和3年（2021年）10月19日（火）
海運ビル2階 国際ホール

「流動化する国際情勢等の中での今後の外航海運 の展望」

日本海事センターTrang Tran専門調査員の 調査研究報告「ベトナム海事産業の動向」 に関連して

コメンテーター 羽原 敬二（ハバラ ケイジ）
神戸大学客員教授
関西大学名誉教授
一般財団法人 日本海事協会理事

目次

1. ASEAN・インドシナ経済圏の窓口となる
ベトナムとのパートナーシップ強化への取組み
2. アジア太平洋地域における海事システムネットワークの構築
3. グローバルサプライチェーン強靱化の重要性と
安全・安心システムの展開
4. 今後のアジア太平洋地域における日本の海事戦略

1. ASEAN・インドシナ経済圏の 窓口となるベトナムとのパート ナーシップ強化への取組み

ベトナムにおける日本の物流支援事業の展開

一般社団法人海外運輸協力協会（JTCA : Japan Transport Cooperation Association）の事業事例

The 2nd International Workshop under the Project on Enhancing Competence of Japan-Mekong Regional Logistics Training Center in Viet Nam(JMLTC) - Stage2 with the Theme: Situation and Solutions to Develop the Logistics Connection network and Multimodal Transport in CLMV and the Region

Vietnam Maritime University (VMU)
Hai Phong, Vietnam, February 5-6, 2020
“Risk Management System on Logistics”

ベトナムとのパートナーシップによるロジスティクスの安定確保とアジアの平和

- ・ベトナムは、ASEANの中で、重要な生産拠点、有望な新興消費市場として、注目を集める地域
- ・2023年には、ベトナムと日本の外交関係樹立50周年を迎え、2008年に初の二国間FTA（Free Trade Agreement: 自由貿易協定）を日本と締結→「アジアの平和と繁栄のための広範な戦略的パートナーシップ」の強化
- ・日本は最大のODA供与国
- ・シーレーンとなる南シナ海に広い範囲で面し、港湾国家として重要。ASEANおよびインドシナ経済圏への進出における海の玄関口であり、東南アジアでの重要拠点としてアクセスしやすい地理的優位性を持つ
- ・アジア最古の民主国家である日本とアジア民主圏を共に創成すると同時に、海事産業基盤を強化する体制を構築
- ・洋上風力発電の分野での協力開発

International Shipping and Labours Joint Sock Company (ISALCO)

Registered on August 20, 2004. Function and Assignment:

- To provide shipping and maritime service; trading in maritime and shipbuilding equipment
- Recruiting, training and retraining seafarers pursuant to the conventions of the International Maritime Organization (IMO)
- To provide professional training courses and certification; dispatching Vietnamese labours to work overseas.
- Crew manning

Main partner: JX Shipping Co., Ltd (Ex-Nissho Shipping Co.,Ltd - Japan), Wisdom Marine Line (Taiwan), Panstar Shipping Co., Ltd and Samho Shipping Agent (Korea)

VINIC

The Company for Training, Labors Supply and Maritime Service Ltd.

VINIC was firstly founded as a joint venture company between the Vietnam Maritime University (70% charter capital) and the Nippon Steel Shipping Co., Ltd. (now as NS United Kaisha, Ltd) in September 1997, with the main business of training and improving the professions for the Vietnamese maritime officers and engineers as well as recruiting and manning seafarers for working on board Japanese and other foreign ship-owners.

Until now, with full supports and assistance given by the Vietnam Maritime University and Japanese partners, VINIC has been improved and developed to an independent and professional company and successfully focused on manning international-standard seafarers. The number of qualified maritime officers, engineers and ratings of VINIC is gradually increased year by year and especially all of them are highly appreciated by NS United Kaiun Kaisha, Ltd., Nissen Kaiun Co., Ltd. and other foreign ship-owners. The management and quality assurance system of VINIC has been being strictly applied to all departments and staff concerned for guaranteeing the following compulsory criteria of all seafarers for meeting with all requirements of the ship-owners; well-educated, high competence, hardworking, good English, good attitude, good discipline, healthy and high loyalty.

In the near future, VINIC will intentionally expand its businesses in shipping agency, ship management, manning shore skillful labors.

VINIC would highly appreciate all great supports and kind assistance extended by all partners and authorities concerned for its successful achievement and do believe to continuously receive their cooperation and supports now and many years to come.

VMSK

The Center for Training and Improvement Ship Design

VMSK - Joint Venture Company between Vietnam Maritime University with 55% charter capital and Japanese Partners including MITSUI Co., Ltd., KANAX Corp. and SHIN KURUSHIMA Dockyard Co., Ltd. operates in designing and providing ship design outsourcing services to the domestic and foreign shipyards. With competent engineers who joined 3-year on job training at shipyards in Japan, the Company has its full competence for principal design and 2D production design combining 3D model formation of whole marine equipment and piping systems, especially of specialized vessels required high technique such as pure car carriers, chemical tankers and product tankers up to 150,000DWT.

The typical designing projects are Chemical tanker 35,200DWT, 34,100DWT, 26,000DWT, Product tanker 53,000DWT, 45,800DWT, Pure car carrier 6,250units, 4,600units, Bulk carrier 33,000DWT, Cement carrier 14,000DWT for Nghi Son Cement Corporation

IMET (International Maritime Education and Training Joint Stock Company)

IMET, a member of Vietnam Maritime University with its charter capital of 80%, was established on 5th December 2009 with main purposes to:

- Promote collaborating programs, association with partners in regular training, distance learning and training on demand
- Implement collaborating training/education programs between VMU and local/overseas partners, higher education, master and post-graduate programs

IMET's scope of activities:

- Overseas Study Consultation
- Domestic labor supply and management

NSユナイテッド海運の取組み

ベトナム北部最大の港湾都市ハイフオンの国立ベトナム海事大学（VMU）構内に、日本の企業として唯一駐在員事務所を設立してベトナム人船員の育成と採用に取り組んでいる。

現在ベトナムの法改正により資本関係は解決されているが、船員の継続的な配乗や教育訓練を展開している。

VINIC社は同大学が傘下に複数持つ直轄のマンニング会社の一つで、1997年9月にベトナム海事大学と日鉄海運（現NSユナイテッド海運）の合併会社として設立。船員の教育訓練と配乗が主な業務。

2007年に、海外人材派遣業に対して外国企業の参入を規制する法改正が行われたため、資本関係は解消されたが、両社は強いパートナーシップで結ばれている。

（2015年3月11日『海上の友』）

2. アジア太平洋地域における 海事システムネットワーク の構築

アジア海技教育のネットワークの構築

世界の商船隊の乗組員の多くがアジア地域の船員で占められており、世界の海上輸送の安全性を高めるためには、アジア地域の海技者の質を向上させることが不可欠。

アジア諸国は、船員の教育訓練の質的向上に関する支援を求めており、日本が主導してアジア各国に対する教育訓練のネットワークを形成することにより、EUに対する国際的発言権を確立し、海事の標準化を欧州諸国の主導とせず、アジア諸国に適した国際標準の発信・普及を実現。

自由で開かれたインド太平洋 (FOIP: Free and Open Indo-Pacific)に向けた 取組みの促進

・海上安全基盤の強化

国際社会の安定と繁栄の基盤として、インド太平洋を介してアジアとアフリカの連結性を向上させ、地域の平和と安定の確保を目指すFOIP実現への寄与

・インド太平洋地域における海上法執行能力の構築

東南アジア諸国および太平洋島嶼国に対する海上保安能力の向上に資する海上保安機関の人材育成や官公庁船の輸出（供与を含む）

・高い潜在性を有するアフリカ諸国への連結性向上 に向けた取組みへの発展

3. グローバルサプライチェーン 強靱化の重要性と安全・安心 システムの展開

グローバル・サプライチェーンの強靱化

- サプライチェーン途絶のリスクの顕在化
→ サプライチェーンの脆弱性排除
- 産業用製品や部素材から日常生活用品まで多くの物資を海外に依拠している構造
- 全世界的規模の緊急時にサプライチェーンが寸断し、物資が日本に供給されない危機管理上の問題に対応するため、国内外の多元化投資を図り、リスク分散を実施

アフリカでの海事産業育成への取組み (SDGs への貢献)

アンゴラとナイジェリアでLNGプロジェクトにかかわる船舶に配乗するアンゴラ人とナイジェリア人船員の養成と技術移転に取り組む日本郵船

(<https://www.nyk.com/esg/>)

『NYKレポート2021』

EMSA (European Maritime Safety Agency : 欧州海洋安全庁)

- 欧州域内の共通の船舶通航監視体制と情報システムの構築を掲げたEU (European Union) 指令の実施機関として、2002年に設立された海事機関。EUおよびEU加盟国に対し、海上安全、船舶からの油排出、油およびガス施設ならびに海上セキュリティに関する法律の施行および策定のため、技術面、運用面での支援を実施するEUの専門機関。欧州における海事関連データの一元管理、油排出船舶等についての関係機関への情報提供を主な業務とし、海上保安、海洋汚染防止および対応、船舶のセキュリティ、船舶通航管制の分野で活動
- 業務の中心となるシステムにおいては、EU指令を受けてSSN (Safe Sea Net: 陸上AISを用いたEU域内の船舶動静監視システム), CSN (Clean Sea Net: SAR衛星を用いた海洋汚染監視システム), THETIS (The Inspection Regime System: EU域内でのPSC業務の円滑な実施のためのシステム)を整備
- 2013年に、EMSAで、SSN, CSN, LRITおよびTHETISの4システムの統合を完了し、IMDatE (Integrated Maritime Data Environment: 統合海洋データ環境)として運用を開始

EMSAの目的

- 海上安全管理，船舶起因の汚染防止，および船舶安全管理に関する主要な問題への対処
- EU加盟国によるEU海事法の適正な実施の確保
- 技術協力，技術開発の促進，技術革新の普及啓発
- EU委員会および加盟国に対する技術的助言の提供
- EU加盟国の海洋油濁対応能力の向上支援

ASEAN諸国に対する海事分野の取組みとODAによる国際協力

- 2015年末に経済共同体（AEC）を発足させたASEAN諸国で、今後、域内海上輸送の連結性を高めることを目指し、海上輸送量の拡大へ対応
- 国土交通省海事局は、ASEAN諸国の海上交通の安全性および環境負荷の低減のため、さまざまな支援を実施
- 海上保安能力の向上や海上交通輸送の改善を目的として、外務省、国際協力機構（JICA）と連携し、海事分野における政府開発援助（ODA）を推進
- フィリピン、ベトナム、スリランカ、ミャンマーなどの東南アジア各国を中心に、造船技術を活かした船舶の建造・供与や技術協力の促進

- 世界の商船隊には、アジア地域の船員が多く乗組んでいる。アジア地域で優秀な船員を養成することは、船員の出身国だけではなく、わが国海運の発展に大きく寄与するとともに、世界の海域で、船舶の安全航行および海上安全の確保ならびに海洋環境の保全にも効果的に影響
- 国土交通省海事局は、海運先進国として、わが国がもつ船員に関する知見を広く国際協力に活用し、開発途上国の船員養成の発展に貢献することにより、船員分野の国際協力を積極的実施
- 2002年、日本ASEAN包括的経済連携構想を受けて国土交通省では日本ASEAN連携強化の取組みを行ってきた。第6回日本ASEAN交通大臣会合（2008年11月）で、わが国が中心となって関係国との間で官民が連携し、アジア人船員教育に取り組む日本ASEAN船員共同養成プログラムを提唱し、承認

- その施策の一つとして、2010年より、フィリピン人船員養成に関する訓練体制の強化改善について議論するため、日比船員政策三者会合を設け、過去4回開催
- 開発途上国船員教育養成者養成事業
2010年度から、アジア地域の船員を効果的かつ効率的に養成する観点から、主にフィリピン、インドネシア、ベトナム、ミャンマーを対象として、船員養成機関の教育者を日本に招待し、乗船研修機関および座学研修機関において実務内容に即した研修を行い、教育者の技能向上を図るとともに、各国教育機関の水準向上を目指したプロジェクトを開始
- 日本のEEZ海洋開発
オールジャパン体制で実施
周辺国との協調

ASEFの設立と機能

ASEF（Active Shipbuilding Experts' Federation）は、造船業界の意見を直接IMOに発信することを目的として、2015年11月に設立された団体。

- 世界の新造船建造量の90%以上を占める10か国の造船産業団体が参加。（日本，中国，韓国，インド，インドネシア，マレーシア，タイ，スリランカ，ベトナム，トルコ）
- 本部，会長，事務局長は，日本，韓国，中国の持ち回りで，1年交代
- IMOのオブザーバーステータス取得（NGOステータス）
- IMOの重要課題に関わる議論に参加し，会合での発言，会合への提案文書の提出などの権利を持つ。加盟国政府と異なり，投票権なし

AMSSO (Asian Maritime Safety and Security Organization)の創設

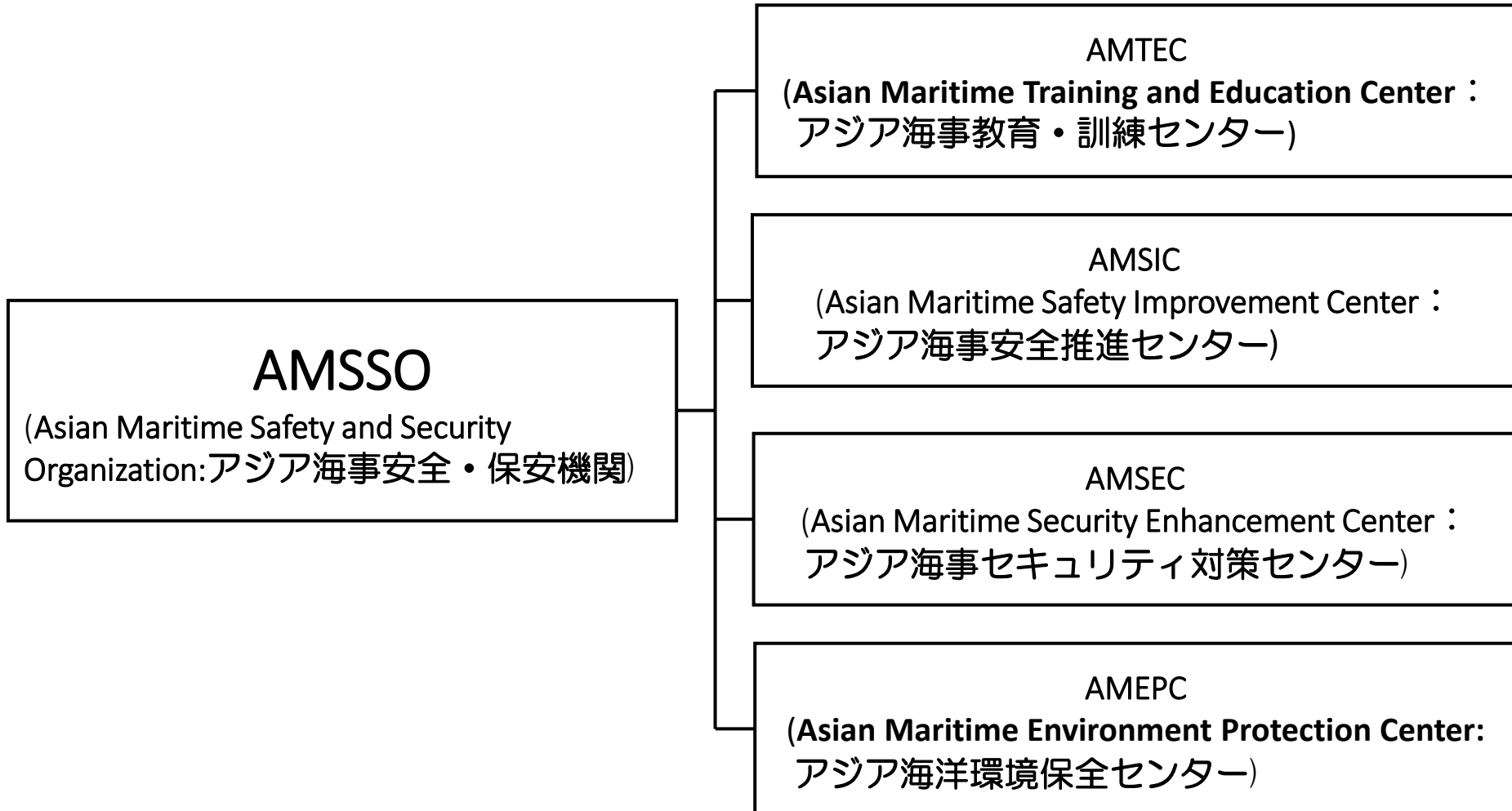
EUが主導して海事に関する世界標準を作ることが一般的になりつつあるが、日本の主導により、アジア諸国が一体となってEMSA (European Maritime Safety Agency:欧州海上安全庁) に対し、アジアに適した独自の海事安全・保安システムを推進する国際的な機関 (AMSSO) を構築する必要がある。

2003年に活動を開始したEMSAはEUの機構とは別に独自の法人格を有するEUの専門機関の一つで、海難事故、海洋汚染、捜索救助などの事態に関するEU法の執行を監視することにより、加盟国およびEU委員会を支援している。さらに、EU加盟国に海事情報を提供し、海上の安全および海洋環境の保全を統一かつ効果的に確保する役割を担っている。

AMSSO (Asian Maritime Safety and Security Organization) の役割は、アジア太平洋において海事安全と海洋安全保障、および海洋環境保全に関する基準や問題解決のための地域的な協力組織として機能することである。

The Structure of the AMSSO

(Asian Maritime Safety and Security Organization :
アジア海事安全・保安機関)



AMTEC (Asian Maritime Training and Education Center: アジア海事教育・訓練センター)

AMTECの事業目的は、船員、水先人、船舶管理監督者(SI)、ドックマスター（船渠長）、バースマスターなどの海事専門知識と技能を向上させることである。

JMETS (Japan agency of Maritime Education and Training for Seafarers : 海事教育機構)は、アジア海事教育・訓練センター (AMTEC) の主要な役割を担う組織となりえる。

AMTECには、海事安全管理システムの効果を最大化し航行安全の質を向上させるために、船員の育成を目指した技術的協力と共に船員教育機関に必須の教育・訓練を実施することを目指す。

特に、アジア太平洋地域の船員問題に関する取り組みを主導し、産官学の国際的な連携による船員の教育訓練に基づく施策の実施

- アジア人船員国際共同育成スキーム構想の実現
(Asian Seafarers' International Cooperative Education Training Scheme)**
- アジア太平洋地域の船員の資質向上による競争力の強化**
- 国際海事社会に対する発言力を高める体制整備**

AMEPC (Asian Maritime Environment Protection Center : アジア海洋環境保全センター)

海上保安庁 (JCG: Japan Coast Guard) は、海洋環境を保全するための総合的な取組みを実施している。

OPRC条約 (International convention on Oil Pollution Preparedness, Response and cooperation: 1990年の油による汚染に係る準備, 対応及び協力に関する国際条約) の採択後、わが国は、大型タンカーの重要航路であるアセアン諸国の海域で事故が発生すると、周辺諸国に深刻な被害を及ぼすことから、当該海域における大規模な油流出事故が発生した場合の国際的な地域緊急防除体制の整備を図るため、アセアン海域における大規模な油流出事故への準備および対応に関する国際協力計画 (OSPAR: Co-Operative Project on Oil Spill Preparedness and Response in Asia) を推進してきた。現在、船舶からのCO2排出削減措置とNOX排出削減措置、バラスト水管理、およびシップリサイクル規制への対応などの海洋環境保全に取り組む必要がある。

AMSEC (Asian Maritime Security Enhancement Center : アジア海事セキュリティ対策センター)

アジア太平洋の沿岸諸国は、海賊、テロリズム、海上災害、海上犯罪、密輸・密航、密漁、不審船・工作船、国際紛争などの多様な問題に対処する必要がある。そのため、アジア太平洋諸国における海上保安機関の相互理解の醸成と交流促進を通じて、海洋の安全確保に向けた各国の連携協力および海洋秩序の強化を推進する。

同時に、海上保安政策課程をはじめとする各種の枠組みに基づく国際ネットワーク確立のための主導的役割を担う。

IMOS (International Maritime Onboard Safety and Security: アイモス) の活用が考えられる。

AMSIC (Asian Maritime Safety Improvement Center : アジア海事安全推進センター)

AMSICは、アジア太平洋地域における海上交通の安全、海難事故の防止、海難救助など、航海の安全に必要な情報の提出と規則の制定を推進することに取り組む組織として機能する。船舶交通の安全と運航効率の向上を図るための活動を行う。

世界の海事拠点の形成とアジア人船員共同育成システムの構築

世界の海事の中心は、現在、デンマークとシンガポールといわれている。今や、これを海事都市神戸、今治、ハイフォン、マニラになるような取組みをなすべき時である。

港湾設備だけでなく、①海事専門知財の蓄積を生かした知識集約海事クラスターを構築することを推進できる海事経済特区の設置、②世界海事大学（World Maritime University: WMU）のアジア太平洋キャンパスの誘致など、神戸や今治をアジアの海事産業の中心地とし、海事関連情報の交流する都市に変遷させ、多様な海事人材育成の拠点とする構想は、産官学の連携によって実現可能なものとなりうる。海事都市の神戸や今治とハイフォンマニラにアジアを代表する海事クラスターの拠点を形成する戦略を実施する早急な対応が求められる。

日本の商船隊が国際競争力を有するに至った最大の要因は、長年にわたり、アジア人船員が国際競争力のある労働力として日本の商船隊に乗船し、安全運航に寄与したからであるといえる。したがって、今後ともわが国商船隊の安全運航を担うアジア人船員の教育と技能の向上は必須の課題である。フィリピンやベトナムが世界のマンニングの中心としての地位を維持していくための施策が重要である。さらに、両国にとどまらず、ヒューマンインフラストラクチャーとして船員の主要供給地域であるアジア全体において、優秀な船員を確保・育成することが不可欠な施策となる。そのためには、わが国は、アジア太平洋地域の船員問題に関する取組みを主導し、海事分野で世界的な貢献を果たしていかなばならない。具体的には、産官学の国際的な連携によって、船員の教育・訓練を目指し、アジア人船員国際共同育成システム（Asian Seafarers' International Cooperative Education and Training System）構想が考えられる。船員は船主の協力がなければ、資質の向上は困難である。アジア太平洋地域の船員の資質向上による質的競争力の強化とともに、国際海事社会に対する発言力を高める体制を整備することが必要である。

4. 今後のアジア太平洋地域に おける日本の海事戦略と連携

日本の海事戦略対応

海運は、極めて国際性の強い産業であり、海事分野の安全・環境基準を条約に基づき国際的共通基準として適用することについては、IMO（国際海事機関）を中心に、各国の連携・協力により決定される。

海運・造船先進国として高度の技術力を有するわが国から発信する次世代国際基準を提案することにより、国際海事社会での安全性向上と環境保全に貢献すると同時に、市場の獲得拡大を目指してリーダーシップを発揮することが強く求められる。

海洋立国としての海事総合力（maritime power）の機能強化と連携

◎海事産業基盤力

外航海運業

内航海運業

造船業

港湾管理

外洋資源開発

水産業

洋上エネルギー事業

◎海上安全・警備機能

領海警備

海上治安維持

海上航行安全

港湾安全・セキュリティ

密輸麻薬取締

海洋環境保全活動

◎海洋動静監視システム

海洋情報データ収集

海難救助・救援活動

海上テロリズム対処

海賊対処

船舶運航管理

◎海上防衛機能

国土防衛

領域防衛

離島防衛

シーレーン防衛

弾道ミサイル防衛

ゲリラ・コマンド対処

国際平和維持活動

掃海活動（機雷除去）

ご清聴ありがとうございました。