

神戸大学海事科学部創立 10 周年記念式典
国際海事機関事務局長 関水康司氏 基調講演要旨

題目：Sustainable Maritime Transportation

神戸大学海事科学部創立 10 周年記念おめでとうございます。心よりお喜び申し上げます。この式典にご招待をいただきましたことを大変光栄に思います。この度は、私の大学時代の同窓生である小林先生にお誘いをいただき、お受けすることにいたしました。私は昨年国際海事機関（IMO）の事務局長に就任致しました。年間 60 本以上の講演があるため、通常は職員が作成した英語の原稿を読み上げるのですが、本日は、IMO が何を目指しているのか、日本語でお話しさせていただきます。

「持続的な開発」というのは、国連の大きなテーマであり、長い歴史があります。1970 年には、ローマクラブが「成長の限界」というレポートを発表しました。当時、日本経済は高度成長の時代でしたので、高校生だった私には、「限界がある」ということが考えられませんでした。70 年代には、国連において「環境」を取り上げていく気運が高まりました。1972 年には、国連で初めて、人間と環境の調和をどのようにしていくかについての国際会議がストックホルムで開かれました。この 72 年から、この後 10 年おきに環境関係の大きなイベントが行われました。1982 年には、国連の海洋法条約が採択されました。1992 年には、リオデジャネイロで国際会議が開催され、環境関係の仕事をする上での基本文書となる「Agenda21」が作成されました。2002 年には、ヨハネスブルグにおいて「持続的な開発」という会議が開かれました。昨年の 2012 年には、今後の環境問題に関する重要な文書「The Future We Want」が発表されました。ここでは、単に環境の持続性だけではなく、経済と社会との調和とバランスが重要であると謳われています。現在、国連では持続的な開発を実現するためのプログラムとして「Sustainable Development Goals」を作り上げる努力が成されています。

これらを受け、IMO では、海事を持続的に維持するための「Sustainable Maritime Development」を提唱しています。今年の IMO のテーマは「Sustainability」です。本年 9 月 26 日には、IMO でシンポジウムが開かれ、「Sustainable Maritime Transportation System」という文書を発表しました。この文書は、IMO のウェブサイトダウンロード可能ですので、是非ご覧いただき、将来の海事の持続性をどのように確保していくかの議論の契機にしたいと思っています。ここで提案している内容には、いくつかの要点があります。

まず、海運というのは、海運自体だけでなく、造船、船員、海事教育、港湾、管制、Coast Guard、海図の提供、捜索・救助の体制、船の登録、各国の海事安全当局など様々な要素があります。IMO としては、これら全てを国際的な輸送体制としてとらえ、これらの持続性をどのように確保していくかの議論が大事であると提案しています。また、造船や港湾については、各国の異なる政策があります。しかし、海運については各国の政策がまちまち

であっても、国際海運に適用される政策は単一でグローバルなものでなければなりません。その政策の調整が重要であることを提案しています。

その上で、10 の領域について具体的なアクションプログラムを提案しています。一つ目は、海上安全、海洋環境の保護です。次に船員育成です。現在、全世界には 150 万人程度の船員がいます。そのうちオフィサーと呼ばれるのは 50 万人です。2050 年には、海上輸送量は少なく見積もっても現在の 2 倍になりますので、オフィサーも 100 万人にしないと国際輸送を維持できません。そのためには、毎年 2 万 5 千人の優秀なオフィサーを全世界で育てていかなければなりません。神戸大学海事科学部は、その一翼を担っているわけです。現在、日本籍船は 120 隻程度ですが、実質的な日本の支配船腹量は 15%程度で、2 千数百隻となり世界一です。私が運輸省に入省した昭和 50 年には、3 万 5 千人ほどのオフィサーがいたと思いますが、今は 2 千名で激減しています。優秀なオフィサーの確保は、海運の持続性を考える上で最も重要なポイントになりますので、今後の持続的な検討が必要です。

この他にも、エネルギーの効率運用、エネルギー供給の問題が挙げられます。例えば、LNG などのクリーンなエネルギーの確保、低硫黄燃料油の提供などです。IMO でもルールが設定されていますが、これらの安定供給が大きな問題になっています。低硫黄燃料油の提供については、その費用負担について海運業界と石油業界との間での議論が必要であると提案しています。また、海上交通のサポートシステムの近代化、海賊問題、技術協力と援助、技術開発とイノベーション、オーシャンガバナンスといったものが必要な要素です。IMO は、これらのフィールドで独自のアクションプログラムを提案しています。

次に、今後 IMO が何を目標しているのかについてお話しさせていただきます。IMO は、世界基準を設定していく機関です。また単にルールを作るだけでなく、ルールの実施状況をモニターしていきます。この IMO のシステムを維持していくためには、今後は発展途上国の役割が重要になります。将来の国際海運は、IMO のシステムによって維持していく必要がありますので、IMO では、今後、発展途上国への技術協力に力を注いでいきたいと考えています。

また、IMO は、安全と環境の面で多くの問題を抱えています。環境関係では、バラストの条約を実施するための作業が進んでいます。それ以外にも、北極海航路が挙げられます。私が 8 月にロシアの原子力砕氷船に乗った際には、全航程 1 千 7 百マイルのうち 90%は全く氷がありませんでした。夏の間は、北極海航路が現実のものとなりつつあります。ロシアは、国策として北極海航路の開発を進めています。IMO においても、国際ルールとして「Polar Code」の 2014 年末の採択を目指しています。

現在、国際海運は大変苦しい状況です。2008 年以降の不況からまだ立ち直っていません。1970 年台のオイルショック後、海運界は大きな不況を経験し、不況から脱するのに 15 年かかりました。70 年代の不況と現在の不況の大きな違いは、環境に対する規制です。エコ船や新しい技術を導入した新鋭船の投入が必要になります。

最後に、日本の船員・海事教育に期待をするということで、日本の海事教育に携わる皆

様に、良い船員、良い海事エキスパートを育てていただきたいと思います。日本には、海事を守るという政府の強いポリシーが必要であると思います。海事に従事する人々を育て、海事立国である日本を盛り立ていくためには、国民全体、政治に携わる人、行政府の人に、海事の大切さを認識してもらうことが重要であると思います。

質疑応答

質問：IMO は、各国に対する勧告等の実施状況について、今後監査や検証を行う予定はありますか。

回答：IMO はルール of the 制定が役割で、実施については各国に委ねられています。実施状況を確認する制度は確立されていますので、その制度の維持が重要になります。ただし、今後は、現在行っている IMO の監査を強制的なものにしていく可能性があります。

質問：発展途上国の船員をハードウェアで監視するような状況が見受けられますが、発展途上国の意見を十分に吸い上げられるようなシステムが IMO に構築されているのでしょうか。

回答：IMO の議論の中に、発展途上国の人たちに入っていただくことは重要なことです。しかし、現在の IMO の先端的な議論の中には入りにくい状況にあると思います。今後、発展途上国への技術協力の中で、将来の海事関係のポリシーを作る発展途上国の人たちを育てていくことが大切と考えています。

(海事科学部創立 10 周年式典実行委員会)