

IMO/MEPCの仕組み -政府間交渉を国際競争に活用するには-



2015年11月13日
(一財)日本船舶技術研究協会 基準・規格グループ長
(IMO/MEPC副議長)
齋藤 英明

目次

1. IMO/MEPCの枠組み
2. 近年の日本の取組み方針
3. IMO/MEPCの主要交渉課題
4. まとめ

1. IMO/MEPCの枠組み



国際海事機関 (IMO)

- 海事分野に関する国連の専門機関
- 1958 年設立。本部ロンドン
- 加盟国170、準加盟国（地域）3、IGO（政府間機関）63、NGO（民間諮問機関）78が参加
- 設立以来、59条約を採択



我が国とIMOの関係

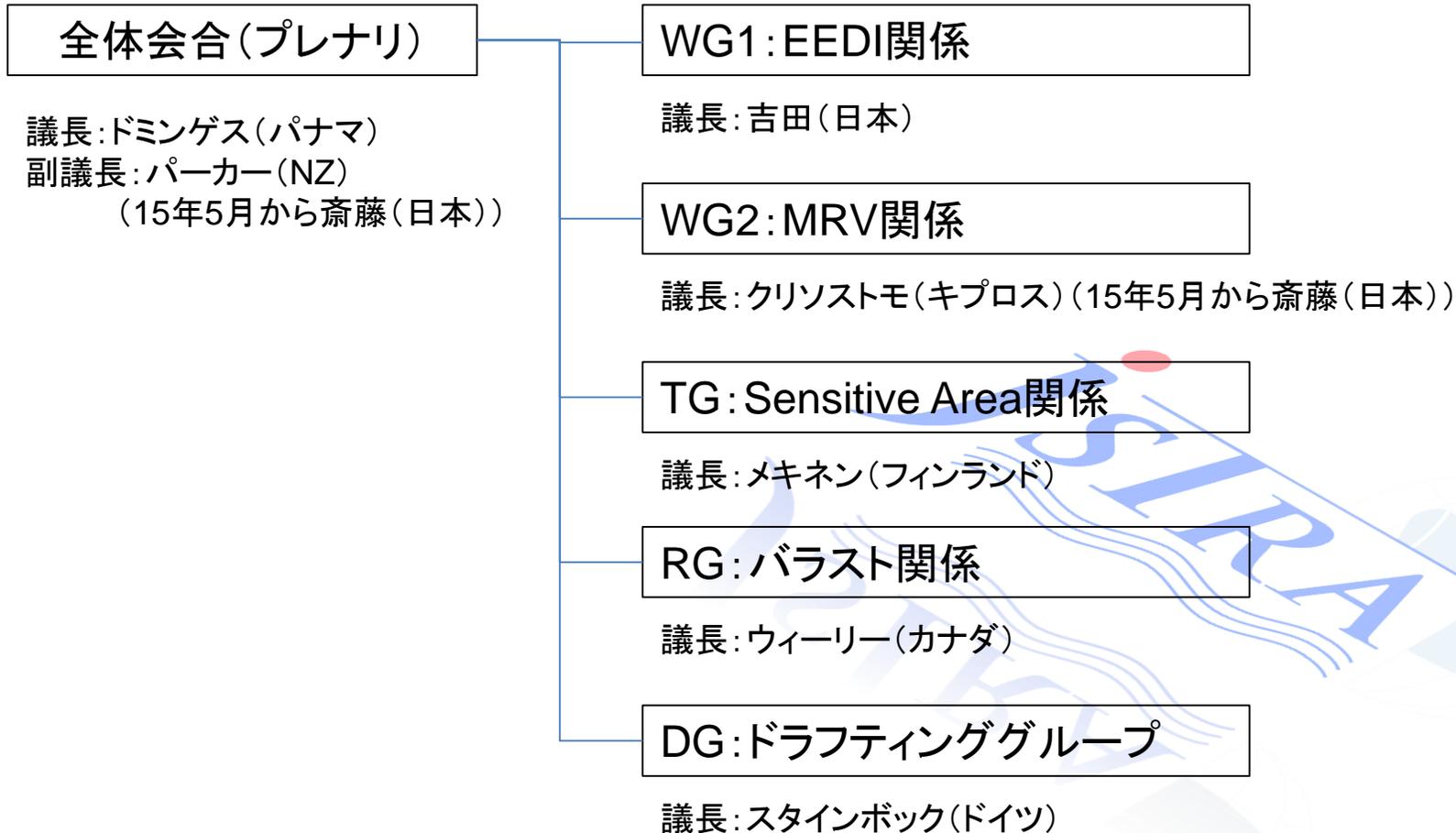
- 我が国はIMO設立以来理事国の地位を維持
- 日本の分担金：全加盟国中第10位
 - ※ 上位はパナマ、リベリア等の便宜置籍国
 - ※ 日本は先進国ではトップグループの分担
- 主要な海運・造船国である我が国は、IMO条約策定等の議論をリード
 - ※ 日本はギリシャと世界第1位、第2位を争う実質船主国（両国共に世界の約16%の船腹量を有する）であり、かつ、中国、韓国に次ぐ世界第3位の船舶を供給する造船国
 - ※ IMOにおける日本の提案件数は世界一（2008年～2013年の約5年間で372本の提案文書を提出）

IMOの委員会等の構成



MEPCの枠組み(第68回会合時)

- WG等下部会合の設置は原則、最大5つ。→少人数の代表団への配慮。
- 全体会合で総論議論がなされる一方、重要課題についてはWG等が設置され、複数の会議が同時並行的に進められる。→全部を詳細・精緻にフォローすることは不可能。各国とも、毎日早朝等に団内会議を開催し情報シェアに腐心。



	全体会合 (プレナリールーム)	WG1 (ルーム9)	WG2 (ルーム11~13)	WG3 (ルーム6)	RG (ルーム10)	DG (ルーム14)
月曜日	<ul style="list-style-type: none"> •開会 •事務局長挨拶 •WG1関係議題の議論→WG1設置 •RG関係議題の議論→RG設置 •WG2関係議題の議論→WG2設置 	WG1設置→関係文書の詳細議論開始				
火曜日	<ul style="list-style-type: none"> •DG関係議題の議論→DG設置 •WG3関係議題の議論→WG3設置 		WG2設置→関係文書の詳細議論開始	WG3設置→関係文書の詳細議論開始	RG設置→関係文書の詳細議論開始	DG設置→関係文書の詳細議論開始
水曜日	その他の議題の審議	夕方: 関係文書の詳細審議終了 夜: レポートの一読→合意		夕方: 関係文書の詳細審議終了 夜: レポートの一読→合意	夕方: 関係文書の詳細審議終了 夜: レポートの一読→合意	夕方: 関係文書の詳細審議終了 夜: レポートの一読→合意
木曜日	その他の議題の審議		午前: 関係文書の詳細審議終了 午後: レポートの一読→合意			
金曜日	<ul style="list-style-type: none"> •各WGからのレポート審議 •全体会合のレポート審議 •条約改正・決議等の採択 •閉会 					

IMOでの各国ポジション

ヨーロッパ諸国

統一ポジション形成を志向
原則的に規制推進派(北欧中心)
南欧船主国は堅牢な船舶を志向

米国

議論に積極的に関与する一方、独自規制も実施

日本

世界随一の海事クラスター規模をベースに、論理的・合理的な規制を提案・議論をリード

中国・韓国

自国産業(特に造船業)の意向大

船主国

船主負担となる規制強化には消極的

海運団体

案件ごとに賛否が複雑に絡みあう構図
造船より海運の声が大きい

IMO交渉での行動原則

- IMOの意思決定:最終的には単純多数決
⇒問題意識を共有できる国々との共同戦線構築
⇒利害関係の無い国々への多数派工作

- 参加国の行動支配要因となるキーワード
「安全性能・環境保護性能は向上するか？」
「合理性が十分、かつrobustな規制か？」
「提案に乗って自国は損か得か？」

- 我が国は...
世界随一の海事産業の技術力を結集し、これまでの日本に対する評価に裏打ちされた合理的・robustな提案を地道に続けつつ、他国とも積極的に対話していくことが大事！

2. 近年の日本の取り組み方針



我が国のIMO交渉戦略（受身から先手へ）

- ・ 国際海事機関(IMO)において**国際統一基準を策定**
- ・ 世界単一市場である船舶分野では、**基準策定の戦略が産業競争力を左右**

従来の対応

欧米から、新しい安全・環境基準の提案

- ・ わが国は、世界有数の海運・造船大国でありながら、**受け身の対応**
- ・ 海運・造船業界への不合理な負担を回避するための、**後手に回った対応**

基本方針の 転換

世界有数の海運・造船大国として**積極的な貢献**を果たす。
国際基準作りをリードすることで、我が国**海事産業の国際競争力の向上**を図る。

基準作りへの産業の参画の強化

- **産学官が連携した戦略的対応（船技協の活用）**

技術力を根拠とした合理的な基準の提案

- 安全・環境に関する**産業界の技術開発の推進**（補助金による支援）
- （国研）海上技術安全研究所の活用

近年の具体的成果

地球温暖化対策

- ・ 船舶の**燃費規制の議論を主導**。
- ・ 日本提案の燃費規制案が国際基準化。
- ・ 船舶の大幅な省エネ(CO₂の30%削減)を実現する**産業界の技術開発を支援**。

NO_x排出規制（マルポール条約）

- ・ わが国の**先行的な技術に基づいた**厳しい規制値を提案し、日本案が採用。

シップリサイクル条約

- ・ わが国が主導して条約を作成し、2009年5月採択。

戦略を実現するための対内外戦術

国内における検討

- 我が国は世界有数の造船国・海運国
 - 世界トップレベルの技術・知識が集約
 - ・技術的・学術的検討：学術機関、海技研
 - ・造船への影響等検討：造船工業会、鉄鋼連盟等
 - ・設備への影響等検討：船用工業会、電波産業会、救命・消防メーカー等
 - ・海運への影響等検討：船主協会等
 - ・適合判断基準：日本海事協会(NK)等
- ➡
 - ・**具体的かつ先進的な基準提案検討**
 - ・**他国提案基準案の具体的・詳細検証**
- 様々な部署との協力体制が重要
 - ・日本船舶技術研究協会(JSTRA)
 - ・日本船舶品質管理協会
 - ・外務省(+在英国日本国大使館)
 - ・水産庁

対外国・対IMO交渉

- IMOの委員会は多国間会議
 - 我が国は「1票」しか持っていない！
 - ➡
 - 意見を共有する国との協力が不可欠
 - 意見が異なる国との相互理解も不可欠！
 - 会議時間外や場外でも交渉は進む
(非公式、早朝・夜間、テレコン、CG等)
 - ➡
 - 常に積極的な意見発信が必要不可欠！
 - 調整役も買って出よう！
 - 国際調整は「情報」「連携」が命！
 - ➡
 - 外国の担当者・IMO事務局との常時の連絡・連携が極めて重要！
- ↓
- 常にアンテナを高く、かつ積極的に！**

国際交渉に勝つための作戦例（NOx3次規制関係）

1. 提案文書でロシア提案への技術的反論と規制開始時期の2016年維持を主張：理詰めのサブスタンス

ロシアが指摘したSCRの技術的問題点	指摘された問題点への反論
アンモニアスリップの発生、尿素の利用	投入される尿素を調整することで、アンモニアスリップの発生を抑えることが可能である。
排ガス温度が250°C～400°Cでしか反応しないこと	排ガスの温度はコントロール可能であるため、反応に必要な温度の維持が可能である。
SCRの使用による二酸化炭素の発生	SCRから発生するCO2は、エンジンから排出されるCO2と較べて、1%以下である。



- ・SCRは技術面に関して問題は無く、既に実用可能である。
- ・3次規制の開始時期は現行の条約規定どおり、2016年維持を主張。

2. 他国・事務局等への働きかけ、現場での対応：ありとあらゆる戦術を網羅的に展開

- ◆ 関係国、事務局と継続的に電話会議、非公式会合等を実施。首脳級合意でも言及。
 - ◆ 在外公館を通して、任国政府の外務省又は運輸省に支持要請を実施。（デマルシェ）
 - ◆ 在京の各国大使館（40以上）に出向き、東京ベースでも支持要請を実施。
 - ◆ 島しょ国籠絡作戦（旅費負担、フルアテンド、発言要領作成、バックシート監視等）。
 - ◆ 事務局とゲームルールの確認。→「負けない」シナリオ作り（初歩的ゲーム理論の適用）。
 - ◆ 長時間発言するとともに、非公式調整役も担う。プレゼンも実施。→交渉の”インナー”で居座る。
 - ◆ 国内外業界紙を使ったメディア作戦の展開→マスコミも活用した世論形成。
- 約60の参加国と
コンタクト
(前例にない規模)



JUL 7 2014



Hideaki SAITO
Director
International Negotiations Office
Ocean Development and Environment Policy Division
Maritime Bureau
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism (MLIT)
2-1-3 Kasumigaseki, Chiyoda-ku
Tokyo 100-8918 JAPAN

Dear Mr. Saito,

The Coast Guard and the Environmental Protection Agency of the United States thank you for your outstanding leadership of the informal group of countries that urged the Parties to Annex VI to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships to retain the 2016 effective date for the Tier III NOx limits.

Your commitment to the success of Annex VI is inspirational. You gathered our group, provided direction, consolidated supporting positions, and strengthened our arguments in favor of reducing ship emissions. Your efforts were rewarded at the International Maritime Organization, and now the emission reductions that are so important for air quality improvements in both the United States and Canada will be achieved as originally anticipated.

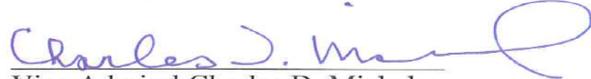
We are very grateful to you on behalf of the millions of our citizens who will breathe cleaner air, enjoy a cleaner environment, and lead healthier lives as a result of your work.

It is truly a pleasure to work with you and the Japanese delegation on this and other issues at the International Maritime Organization, and we look forward to many more years of close and friendly cooperation.

Sincerely,



Janet G. McCabe
Acting Assistant Administrator
Office of Air and Radiation
U.S. Environmental Protection Agency



Vice Admiral Charles D. Michel
Deputy Commandant for Operations
U.S. Coast Guard

3. IMO/MEPCの主要交渉課題



IMO/MEPCの今後の主要交渉テーマ

- MRV(燃費報告制度)

- 収集報告されるデータは船舶ビックデータの一部

- 経済的手法(一定基準の達成可否による経済的差別化)への布石

- バラスト条約の発効と円滑な実施に向けて

- SOx規制強化→2020年又は2025年？

- ブラックカーボン

- 船体付着

- 水中騒音

- その他

→いずれのテーマとも、技術開発と直結。環境基準は世界のトップランナー技術をベースにする流れ。

→日本はこれらの分野でトップを走っているのか？？

→また、日本のオンリーワン技術により解決可能な環境問題はないのか？？

IMO燃費報告制度中間会合結果とMEPC69の論点

MEPC68 (2015年5月)での合意概要

Ship



- SEEMPを改定し、データ収集方法等を記載
- 以下のデータを収集 (B.1,2)
 - 燃料種毎の年間燃料消費量
 - IMO番号
 - 船舶の諸元 (船種、GT、NT、DWT、エンジン出力、EEDI値、アイスクラス)
 - [transport work (航海距離、稼働時間、貨物量/容量)]
- 年間データを計算し、旗国政府に提出 (B.3)

年間データを提出(B.3)

Flag State or RO

- 自国籍船舶から年間データ報告を受領し、データを認証。(C)
- Statement of Complianceの発行。(B.5)

Statement of Complianceの発行(B.5)

報告 (ROは不可)

IMO

Ship fuel consumption database

- 報告された年間データを集計し、MEPCに報告(B.7)



SEEMP検査

Ship

SEEMP改定

データ収集 12ヶ月

データ収集 12ヶ月

データ計算
3ヶ月以内

データ収集 12ヶ月

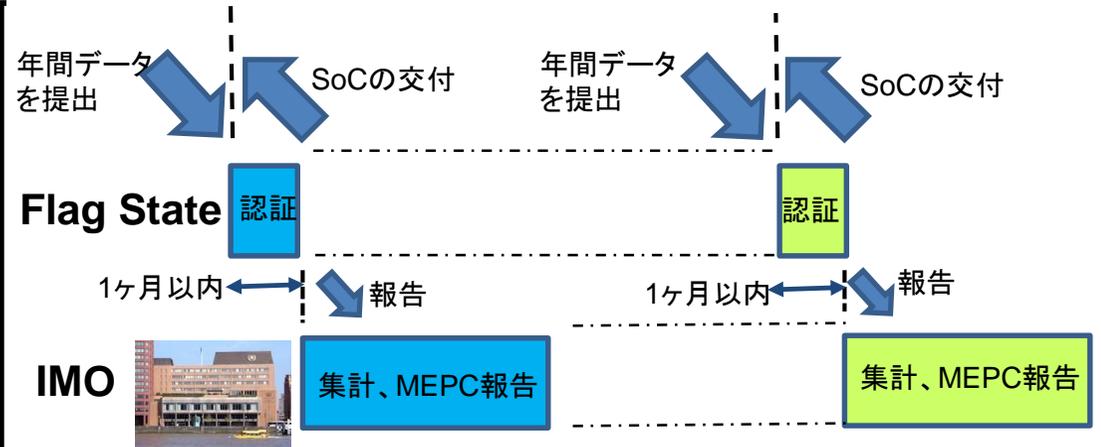
データ計算
3ヶ月以内

中間会合合意事項(2015年9月)

- Transport work: 年間航海距離、年間離岸時間、DWT
- Flag StateからIMOへの報告データ: 加工なし
- IMOから加盟国へのデータ開示: 今後さらに検討

MEPC69の論点(2016年4月)

- 中間会合合意事項の承認 (特にTransport work関係)
- 義務/非義務 → EU-MRV制度開始との兼ね合い
- IMOから加盟国へのデータ開示の秘匿性確保方策
- 所要のガイドラインの作成



(国土交通省資料を基に加工)

4. まとめ

- IMOでは、数多くの環境問題を取り扱っている。そこで制定される環境基準は、世界のトップランナー技術をベース。
- トップクラスの環境基準を達成できないメーカーや、そのような船用機器・船舶を保有できない海運事業者は限界供給者とならざるを得ない。
- 裏を返せば、我が国造船所、メーカーが保有する技術をIMOの環境基準に反映できれば、それを梃子にして我が国海事産業の競争力も強化可能。
- 日本政府も、「環境保全」と「市場競争力強化」の同時達成を目指している。
- ぜひ、「トップランナー」や「オンリーワン」技術の国際基準化を通じた競争力強化も視野に入れ、IMO基準（やISO規格）を活用いただきたい。

ご静聴ありがとうございました