

国際会議参加報告

佐世保重工業株式会社

IMO 会議におけるアジア造船業界の立ち位置

小畑 英郎*

Obata Hideo



2020年2月17日から21日まで、英国・ロンドンの国際海事機関（IMO）本部にて、第7回汚染防止・対応小委員会（PPR7）が開催され、アジア造船業界団体の代表として参加した。

IMOにて議論されている新規規則化の実態、そこにかかわる関係者、業界の活動内容について紹介しつつ、IMO会議におけるアジア造船業界の立ち位置について考えてみる。

1. IMO PPR7 とは？

IMO（国際海事機関）は、海事に関する国連の専門機関として、船舶の安全、海洋汚染防止等の観点から、船舶の構造や設備などの安全基準、積載限度に係る技術要件、船舶からの油、排ガス等の排出規制（地球温暖化対策を含む）等に関する国際条約、基準等の作成や改訂を行っている。

（写真1、写真2）

これまでに作成された主な国際条約では、1912年に発生したタイタニック号の沈没事故を契機に作成された1914SOLAS条約の流れを汲んだ、船の構造、救命設備、無

線設備などの基準を定めた「1974年海上人命安全条約（SOLAS条約）」、貨物の積載限度に関する「1966年満載喫水線条約（LL条約）」、船舶の運航に起因する汚染防止のための「海洋汚染防止条約（MARPOL73/78条約）」等がお馴染みである。¹⁾

IMO PPR7とは、第7回汚染防止小委員会（Sub-Committee on Pollution Prevention and Response - 7th session）の略であり、船舶を起因とする海洋・大気汚染の防止に係る事案等に関連する条約、規則及びこれらを実行するための手法を検討し、その結果をPPRの上部委員会である海洋



写真1 IMO本部外観



写真2 IMO本部前の船首部のオブジェ

環境保護委員会 (MEPC: Marine Environment Pollution Committee) に上程するために設置されている。

つまり、海洋・大気汚染の防止に関連する国際条約作成に関わる国際会議である。

2. 13年振りの IMO

実は IMO 会議への出席は、今回で 4 回目である。前の 3 回は、2007 年から 2008 年にかけて行われた、塗装性能要件 (PSPC-COT, PSPC-Void space) の議論に、日本代表団の一員として出席した。⁴⁾ 当時は、ロンドンにある IMO 本部が長期の改修工事中で、IMO に関わる全ての会議は、欧州各国で開催された。当方が出席した 3 つの会議も、それぞれ、ロンドンの別会議場 (第 50 回設計設備小委員会: DE50)、デンマーク・コペンハーゲン (第 83 回海上安全委員会: MSC83)、ドイツ・ボン (第 51 回設計設備小委員会第: DE51) で開催され、毎回違う国を訪れることができ、なかなか面白かった。

3. ASEF として出席

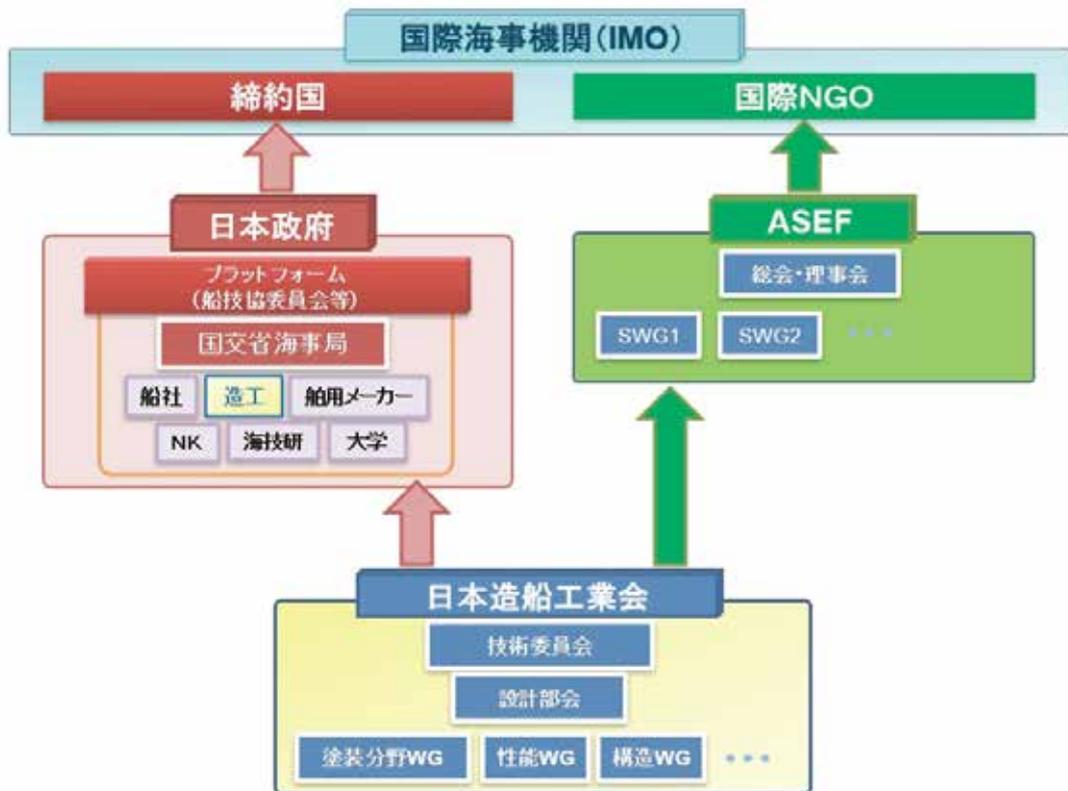
今回は、ASEF (Active Shipbuilding Expert's Federation) の代表として出席した。ASEF とは、世界の造船産業界をけん引する日本、韓国、中国を含め、世界新造船建造量の 90%

以上を占めるアジア 9 ヶ国の造船工業会等が加盟するアジア造船業界団体である。ASEF は、約 10 年間に渡る地道な活動の結果、2017 年 11 月に、IMO NGO ステータス (コンサルタティブステータス) を取得し、造船業界として IMO への提案文書の提出、IMO 会議への出席と発言ができるようになった。第 1 図に ASEF の組織構造を示す。

それまでの日本造船業界は、関連するテーマの議論に対し、国内での調整会議、対処方針の決定を経て、基本的に日本政府関係者を通じて、意見を発信してもらっていた。必要に応じて、技術専門家として日本代表団に同道し、IMO 会議に参加することもある。



第 1 図 ASEF の組織構造²⁾



第 2 図 IMO 会議へのルート³⁾

4. IMO 会議への道

前述の通り、ASEF が IMO NGO ステータス（コンサルタティブステータス）を取得したことにより、日本造船業界としての IMO 会議参加へのチャンネルが2つ（場合によっては3つ）になった。（第2図）

- 1) 日本政府チャンネル: IMO 国内協議の場として、大学、役所、各海事業界代表から構成される日本船舶技術研究協会の委員会があり、テーマの内容、重要度により、そこから IMO 出席メンバーが選出される。
- 2) ASEF チャンネル: ASEF 内には、専門分野毎に6つの SWG(小作業部会)がある。該当テーマの SWG メンバーの IMO への派遣が、ASEF Council (理事会) の承認を経て決定される。
- 3) NACE チャンネル: 2017 年から、ASEF は、米国ヒューストンに本部を持つ国際的な防食技術者団体である NACE インターナショナルと協力協定 (Global Cooperation Agreement) を締結している。NACE も IMO NGO ステータスをもっているため、塗装に関するテーマによっては、NACE として IMO への参加も可能。

5. IMO PPR7 での対応内容

今回の PPR7 では、SOx 排出ガス洗浄装置ガイドライン (EGCS ガイドライン) の見直しをはじめとする、海洋・大気汚染の防止に係る約 20 の審議事案が取り扱われた。

我々は、以下の3つの審議事案の議論に参画した。

- 1) 議題6: 外板防汚塗料に関する国際条約 (AFS 条約) の強化
- 2) 議題7: 船体付着物 (Biofouling) 管理ガイドラインのレビュー
- 3) 議題12: BWTS コミッショニングテスト方法



写真3 IMO PPR7 プレナリーの案内表示

IMO PPR7 会期中のスケジュールと対応内容は、以下の通りである。（写真3, 4）

1日目: 2020年2月17日 (月)

- プレナリー (全体会合) にて Opening session.
- TG (Technical Group) 開始. 議題7 (Biofouling) に関し、ASEF として発言. 盤木配置についての重要性和 key element への取り込みを提案.

2日目: 2020年2月18日 (火)

- プレナリー (議題6: AFS 条約) にて、ASEF コメントを発言. 日本他との共同提案者として、十分な議論が必要であることを意見.
- プレナリー (議題12: BWTS コミッショニングテスト) にて、ASEF として発言する予定であったが、発言希望者が多く、時間切れで当てられず発言できなかった.

3日目: 2020年2月19日 (水)

- TG (議題6: AFS 条約) にて、ASEF としてコメント発言. 外板の一番外側の層へシフトリン含有の AF を塗布されているものを対象とすべきと意見.
- 夕方から約4時間かけて、プレナリーに報告する各議題の TG レポート文書の読み合わせ. TG は閉会.

4日目: 2020年2月20日 (木)

休日

5日目: 2020年2月21日 (金)

- プレナリーにて、TG 議長による TG 作業結果の報告.



写真4 プレナリーが開催されるメインホール

6. IMO 会議の様子、流儀

前章の難しい議論の内容はともかく、IMO 会議の様子や発言時の流儀等を紹介したい。

6. 1 IMO 本部の様子

IMO 本部は、ロンドン中心部の南側に位置し、テムズ川を挟んで対岸には、ロンドンの象徴ともいべきビッグベンやウェストミンスター宮殿を眺めることができる。正面玄関に鎮座する船首部のオブジェが目を引く。1 階に総会やプレナリー（全体会合）が開催される、約 750 名を収容できるメインホールがあり、2 階以上に、各 WG (Working Group) や、TG (Technical Group) の会議が開催できる大小の会議場がある。4 階にカフェテリア形式のレストランがあり、£5 程度でランチを頂ける。ただ非常に混むので、IMO 常連の人達は、近隣のパブまで足を運び、パブ飯を食べるようだ。また、IMO マニア垂涎の IMO グッズを揃えるオフィシャルショップがあり、私もお上りさんの気分で、マグカップとネクタイピンを購入した。（写真 5、6）



写真 5 IMO 本部から望むウェストミンスター宮殿



写真 6 マニア垂涎の IMO グッズ

6. 2 プレナリーと TG (Technical Group)

プレナリー（plenary）とは、全体会合の事であり、会期中に傘下に、TG、または WG (Working Group) を設置し、条約の案文作成等の具体的な作業、議論を指示する。TG、または WG での議論による成果物が、最終日にプレナリーに報告され、承認されるという流れである。

プレナリーにおける各国、及び各 NGO 代表の席は決まっている。メインホールの最前列左側から、アルファベット順に各国代表団の席が並び、後方に各 NGO の席が設けられている。2017 年に IMO NGO ステータスを取得したばかりの我々 ASEF の席は、残念ながら最後列であり、議長団席ははるか彼方に見える。（写真 7）



写真 7 プレナリーにて発言機会を待つ

6. 3 発言時の流儀

プレナリーでも TG でも、勝手に発言していいわけではなく、ルールが存在する。発言を求める場合は、席にある団体名が表示されたネームプレート縦にして立てる。そうすると、議長団席に座っている事務局メンバーがそれに気が付いてくれ、発言を求めていることを議長に伝えてくれる。基本的に、ネームプレート縦にした順番に発言機会が回ってくるが、議論内容によっては、十数人の順番待ちとなる場合もあり、時間切れで回って来ないということもある。議長から、発言の許可を与えられたら、マイクのスイッチを入れ、“Thank you, Chair.”と言ってから（女性議長の場合は、“Thank you, Madam Chair.”という場合もある）、発言を始める。発言内容は、IMO 公用語のフランス語、スペイン語、ロシア語、中国語に同時通訳される。発言時は、議場内のカメラが発言者をとらえ、正面のスクリーンに映し出される。当然、発言者の周囲の席の者も映さ

れるので、発言していないときでも、油断は禁物である。発言が終わると、再び“Thank you, Chair.”と言い、マイクのスイッチを切り、ネームプレートを元に戻す。

プレナリーでの発言内容は、事前に ASEF として文書起草され、ASEF Council で承認された公式なものである。基本的にそのまま読むだけである。しかしながら、ネームプレートを立て、議長から当てられるまでの時間が長いと、その間に議論の流れも変わってしまう場合もあり、そのまま読むと議論の流れにそぐわない場合もあり、その都度、自分の発言内容を微調整しないとイケない。(写真8,9)

一方、TG や WG は、技術的な議論を自由に活発に行う場であるので、比較的、好きなタイミングで言いたいことを何度でも言える。我々業界関係者が IMO 会議で存在感を示せるのは、主にこのような TG や WG の場である。



写真8 プレナリーにて発言中の筆者



写真9 メインスクリーンに映し出される発言中の筆者

6. 4 国際会議での振舞い

このような国際会議の場で発言し、うまく主張を伝えるのは簡単な事ではないが、なにより手を挙げ発言しないことには何も始まらない。私の心がけとして、会議の早い段階で、極々簡単な事でもよいので、まずは議長に発言を求め、コイツはいろいろ言う奴なのだな、と認知してもらうように努めている。そうすると、会議中、議長がこちらを見てくれるようになるので、発言を求める間が取りやすくなり、スムーズに議論に参加できる。当然ながら、過去に、流れに乗れず、活発な議論の輪に入れず悔しい思いを何度も経験しているのは言うまでもない。また、非常に高度な対応であり、私にはそのようなスキルは無いのだが、単に自分の言いたいことだけを頑なに主張し続けるのではなく、議論の流れを見極めながら、議論を纏める方向に誘導する発言を心掛けることも大事だと思う。そうすることで、議長にも一目置かれ、議長と共に議論をつくっていくという雰囲気になるように感じた。シビリアな国際交渉の場であると同時に、議論をつくっていくという意識、振舞いも大事であると思う。

7. 日本政府関係者の存在感

今回も日本政府関係者の方々の存在感の高さが光っていた。議場での発言、議論はもちろんの事、必要に応じて、議場外でのステークホルダーとの水面下の交渉、下打ち合わせも積極的に行われていた。各国が自国の主張を繰り返す中、日本政府関係者は、どうやったら自国の利益を損なうことなく、議論はうまく収束させることができるかという視点に立ち、時には議長をサポート、誘導するような巧みな発言により、常に議論の中心にあった。日本政府の担当の方々は、若いのに非常に優秀で、堂々と欧米諸国の議論巧者と渡り合っていた。このような方々が、これからの日本の海事産業政策をリードしていくのだなと感服した。

普段なかなか拝見することのない霞が関の方々の仕事ぶりであるが、IMO において、MEPC (海洋環境保護委員会) 議長、各 WG 議長等の重要ポストを務められる等、その国際的な存在感、貢献度は非常に高く、IMO での日本政府のプレゼンスはかなり高い。

その根拠として、長年国際的な信頼を得ている、すそ野の広い日本の海事クラスターの存在もあると思う。決まったことを確実に、そして誠実に実行する日本国内の各海事業界の実直さ、そして地道な企業活動が、国際舞台での存在感の高さ、信用度の高さの源泉ではないだろうか。

8. IMO 等、社外業界活動の意義

IMO は基本的に各国政府間協議の場である。それに各業界団体が加わっている。背後には、強大な国際的環境保護団体の影もチラつき、利害関係者間の激しいやり取りの場でもある。交渉のプロも多数関わっており、議論巧者であるが故に、議論が業界の実態、要望等からかけ離れた方向に進む場合も多々ある。故に、造船業界の最前線で働いている我々こそ、このような国際議論の場である IMO に積極的に参加し、直接意見を表明することに大いに意義がある。

9. アジア造船業界の立ち位置

商船における建造量（総トンベース）の90%以上は日韓中のアジア造船国で占める。それにも関わらず、これまでは IMO の場において、造船業界の意見を直接表明できるプラットフォームもなく、発信力、発言力も弱かった。今でも、百戦錬磨の国際的船社団体等と比べると、発信力はまだまだ弱いと感じる。故に、欧州で安全や環境に関する新規規制の動きが起こり、いつの間にか IMO での議論の遡上に乗せられ、アジア造船業界は防戦一方という構図が、未だに変わっていない。

ASEF が IMO の NGO ステータスを取得したといっても、IMO 加盟国（174 カ国）、NGO（80 団体）の中の1団体に過ぎず、数の論理では全く太刀打ちできない。

船主関係の IMO NGO 団体には、ICS（国際海運会議所）、BIMCO（ボルチック国際海運協議会）、INTERTANKO（国際独立タンカー船主協会）等の有力団体が多数あり、横のつながりも強く、場合によってはあたかも一つの巨大な団体として振舞い、発言力、政治力も強大である。一方、造船関係の NGO 団体は、客船が中心の CESA（欧州造船工業会）、大型ヨット関係の SYBAss（スーパーヨット造船協会）と、商船が中心の我々 ASEF の3団体のみで、そもそも関心事がズレており、協調するにも盛り上がりにくい。当然ながら、造船業界単独で議論を動かすことは難しく、他国、他団体との協調と連携が必須であることは言うまでもない。

造船は海事クラスターの一員である。造船だけが良ければいいという訳にはいかない。IMO の議論の場においても、各国政府、他の海事業界と協力、協調しつつ、アジア造船業界としてのプレゼンスを示していくべきであると考え。

謝辞

現在、議題7のBiofoulingに関しては、PPR7で立ち上がった通信部会（CG: Correspondence Group）において、

次回 PPR8 での最終化を目指し、メールベースでやり取りの最中です。新型コロナウイルス感染症の影響が見えませんが、次回 IMO PPR8（開催時期未定）にも出席予定です。

このような社外業界活動を行う場合、社業との両立は言うまでもありませんが、社内関係者の多大なご理解とご支援があつてこそ実現できているものであります。

株式会社名村造船所、及び所属先の佐世保重工業株式会社をはじめ、一般社団法人日本造船工業会の関係者の皆様の多大なご支援に感謝申し上げます。

参考文献

- 1) 外務省、国土交通省ホームページ：一部引用
- 2) 日本造船工業会：【ASEF 別添】 造工の基準規格対応について 塗装分野 WG 会議配布資料 1-2_資料 1-1_別添 2019 年 pp. 2
- 3) 日本造船工業会：【ASEF 別添】 造工の基準規格対応について 塗装分野 WG 会議配布資料 1-2_資料 1-1_別添 2019 年 pp. 3（一部引用）
- 4) 小畑英郎:PSPC 国際会議を通じて垣間見た IMO の現状 名村テクニカルレビュー第10号 2007年 pp. 118-129