

IMOにおけるGBSレジームの予備的検討

—船舶構造規制をめぐるパブリック・プライベート間のつなひき—

坂井 伸行 東京大学公共政策大学院博士課程, 日本学術振興会特別研究員(DC1), コンタクト; sykyi.n@gmail.com
柳本 史教 東京大学大学院工学系研究科博士課程, 日本学術振興会特別研究員(DC1)

[1] 研究背景・目的

外航船を対象とした船舶の安全管理は従来、船級協会を中心とした私的ガバナンスが中心であり、主権国家の関与は限られたものだった。船舶技術領域では伝統的に民間主体の相互基準チェックにより外部圧力に対応してきたが、近年では、大型船舶事故を契機にして国際海事機関(IMO)が船舶構造の安全性について直接関与する制度(GBS)の検討が進められてきた。このような官民アプローチは船舶構造基準に限らず、ほかの分野にも表れるようになっており、その変化を整理することはガバナンスの在り方を検討するうえで重要である。

そこで、本研究では、以上のような船舶構造基準の国際ガバナンスをPrivate standardに注目して分析を行い、GBSレジームを中心とした規制権限の変化を検討した。本発表では、その予備的検討として、Private standard概念のレビューを行ったうえで、船舶構造基準の国際技術ガバナンスにおける官民の役割がどのように変化してきたのか概観する。

[2] Private standard概念の整理

Private Standardの定義 (Green&Auld, 2016を基に定義)

「特定の技術の社会・経済影響を考慮して、非政府アクター(企業、NGO、専門家ネットワークなど)が作成したルール・基準で、他の主体が採用したもの。定義の要素として、1.他の主体の行動を変えるために非政府のアクターが作成したルールで、2. そのルールの採用・実施によって他の主体になんらかの行動変化を生むもの」

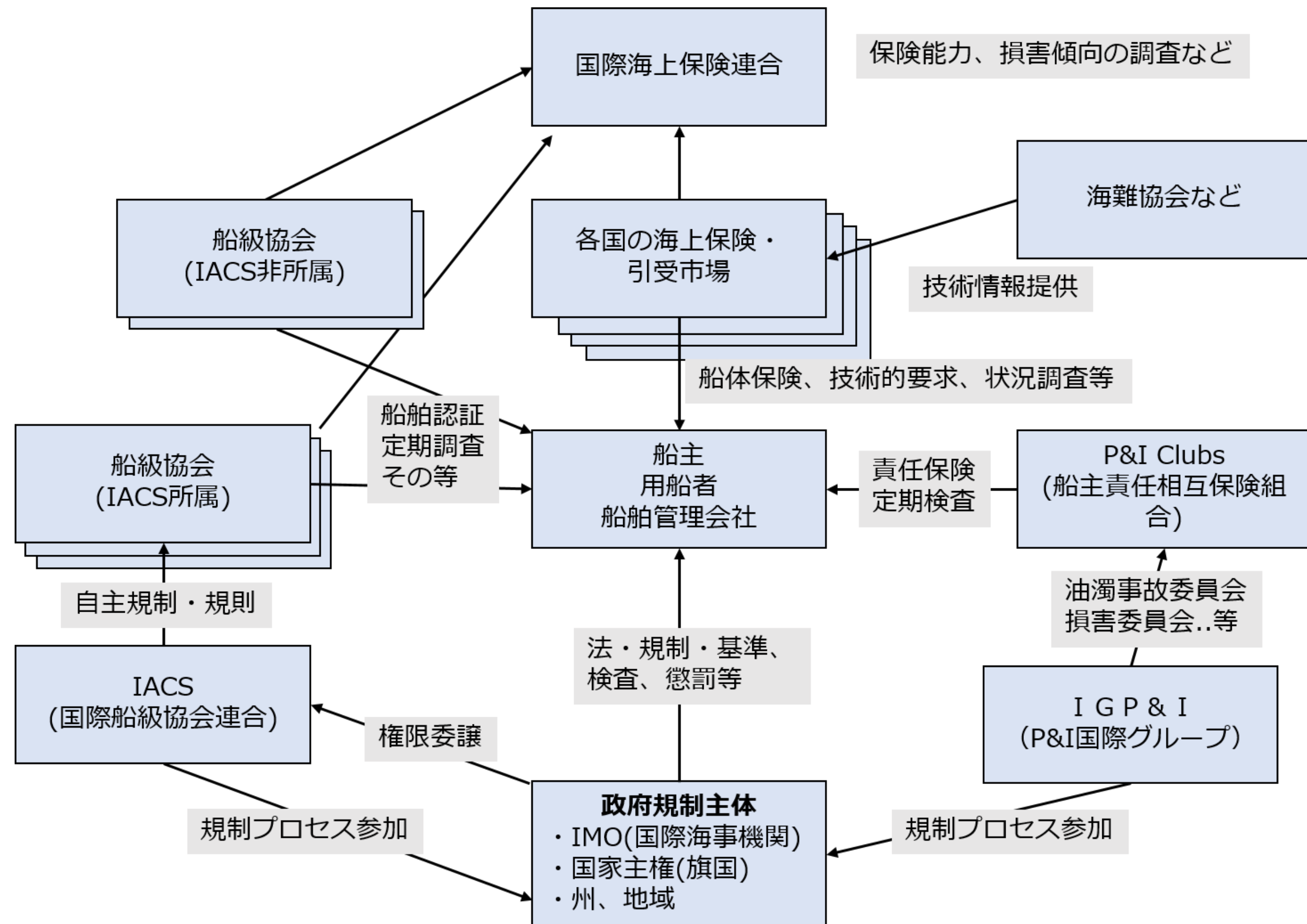
Private Standardの分類と要因

		社会的圧力	
		強い	弱い
情報の非対称性	民間に集中	例：船舶安全基準	例：一般工業規格
	政府に集中	例：行政データ管理	
技術流動性	高い	例：ICTのプライバシー保護基準	
	低い	例：農業適正基準(GAP)	例：自動車部品の共通規格化
技術のグローバル化の度合い	高い	例：航空安全基準	
	低い	例：建築・設計基準	

※Vogel (2008), Cafaggi ら(2013), 生貝(2011)をもとに作成

[3] 国際船舶技術ガバナンスのステークホルダー

ステークホルダー関係図(Furger, 1998を参考に著者ら作成)



国際船舶ガバナンスの特徴

各船級協会ごとに船級規則が存在し、保険会社やP&Iが保険要件に船級取得を含めることで技術標準の正当性を担保。船主は船級協会を自由に選択でき、主体の相互監視の下、競争的な環境でガバナンスが維持されている。一方、メンバーの同一性やビジネスサイクル等の制度的欠陥が存在

[4] 国際船舶構造規制の歴史的展開

1958 IMCO設立
1960 SOLAS条約改正
1966 国際満載喫水線条約(LLC)会議
1967 トリーキャニオン号事件
1968 国際船級協会連合(IACS)設立→翌年IMOのオブザーバー資格付与
1977 アルゴマーチャント号事件
1981 ポートステートコントロール(PSC)の監督手続き決議がIMOで採択
1989 エクソンバルディーズ号事件
1997 ナホトカ号事件
1999 エリカ号事件→EU議会は個別的地域規制を開始
2000 リーダー・L事件→ポーランド船級がIACSから追放
2002 プレステージ号事件
2002 IMOにて構造規則を決定するべきという提案がIMO理事会にて提案
2003 GBSがIMOの長期計画として採択
2003 IACSが共通構造規則(CSR)策定開始

構造規制の展開とアクターの反応

1970年代 IMOによる規制強化開始
1990年頃 IACSによる信頼回復イニシアティブの実施(ISO活用, CSR策定)
1990年代 PSCの体系化・旗国による監督強化
→事故を契機とした主権国家による監督権限強化と船級協会による自浄作用の綱引き&環境規制などのフレーミングの変化
※成毛(1977), 小川ら(2013), 岡田(2003), 嶋田(2005), Boisson (1994)をもとに作成

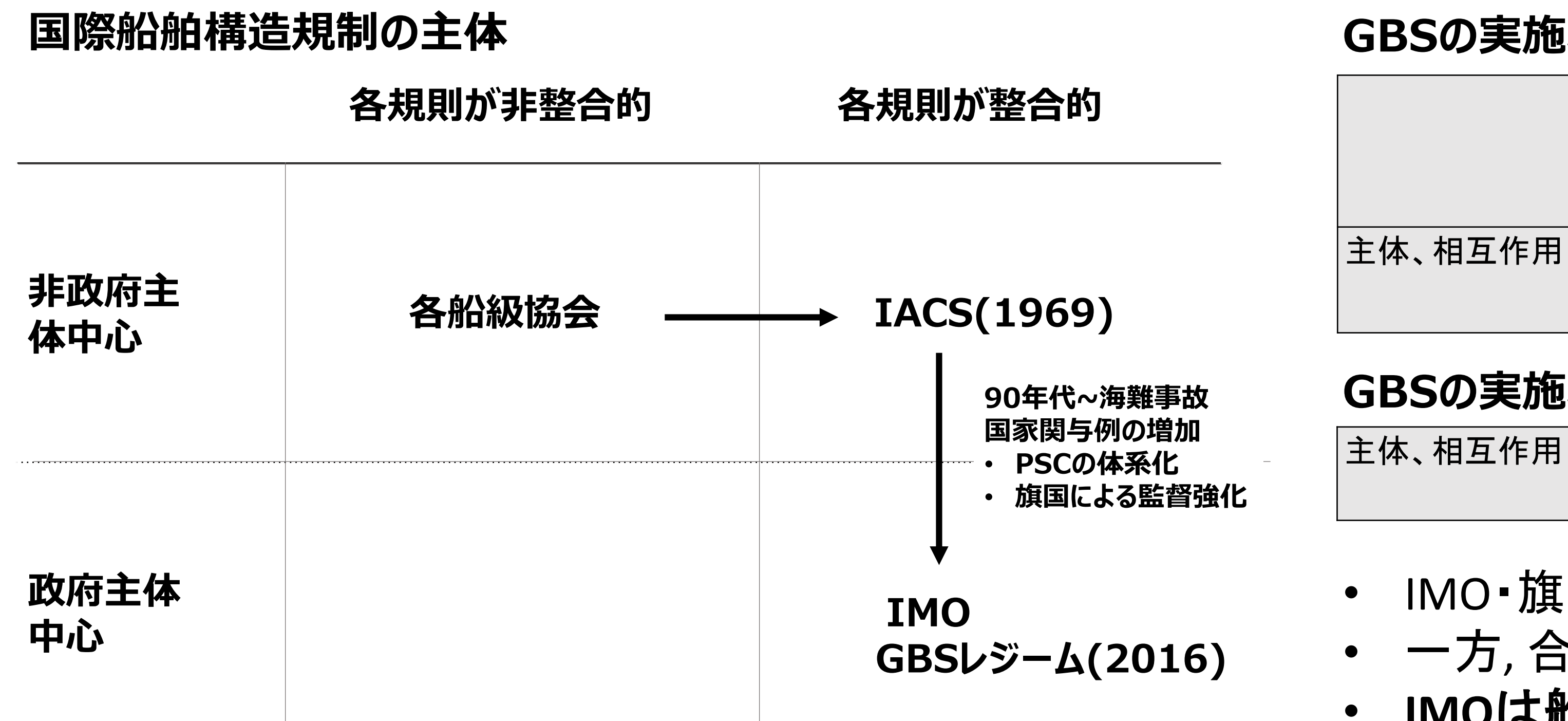
[5] GBSレジームの構造

	Tier 0 ミッション	Tier 1 目標	Tier 2 機能要件	Tier 3 適合検証	Tier 4 船級規則等	Tier 5 産業規則等
主体	IMO	IMO	IMO	IMO	IMO、旗国、船級協会	産業グループ

- リスクベースドアプローチに基づき、全体のゴール(Tier 1), 船級協会の規則が持つべき機能要件(Tier 2), 適合検証(Tier 3) までIMOが管理
- Tier 4以下は主に船級協会などが規則策定を行う

※IMO, 小川ら(2013), 吉田(2003), Yue (2014)

[6] 官民間の相互作用に注目した整理



GBSの実施以前

	規制ガバナンスの要素					
	ゴール設定	規則形成	実施	監視・情報収集	コンプライアンス	評価・レビュー
主体、相互作用	IMO, 旗国, 船級, P&I	IMO, 船級, P&I など	船級	旗国, P&I, 海上保険など	旗国	旗国, 船級, P&I 海上保険など

GBSの実施以後

主体、相互作用	IMO中心	IMOが方向策定 船級は具体規則	船級	IMO, 旗国, P&I, 海上保険など	旗国	IMO及び専門家グループ、旗国など
---------	-------	---------------------	----	----------------------	----	-------------------

- IMO・旗国が目標・規則・適合検証に関与し、規則の透明性・正当性を担保する仕組み
- 一方、合理的な船舶基準には船級協会などの私的アクターが必須であり役割維持
- IMOは船級プライベートスタンダードを方向付け、かつ裏書きを与える役割を担う

References

F. Furger, 1998, Accountability and Systems of Self-Governance: The Case of the Maritime Industry, Law&Policy, 19(4); 小川ら, 2013, 目標指向型新造船構造基準(GBS)策定とその動向について, 海上技術安全研究所報告, 12(4); 嶋田, 2005, 船級構造規則統一の波紋 - 漂流する船級協会の行方 -, Techno Marine, 884; 岡田, 2003, ポートステート・コントロールをめぐる世界の動き, 日本航海学会誌, 158; 成毛, 1977, 国際船級協会連合(IACSの概要), JMESJ, 12; P. Boisson, 1994, Classification societies and safety at sea back to basics to prepare for the future, Marine Policy, 18(5); Green, J and Auld, G (2016) Unbundling the Regime Complex: The Effects of Private Authority, Transnational Environmental Law, pp.3. Cafaggi, F, Renda, A and Schmidt, R (2013) Transnational private regulation. in OECD, International Regulatory Cooperation: Case Studies, Vol. 3: Transnational Private Regulation and Water Management, OECD Publishing. 生貝直人(2011) 情報社会と共同規制: インターネット政策の国際比較制度研究. 勁草書房, 2011年10月. pp12-17; Vogel, D (2008) Private Global Business Regulation. Annual Review of Political Science. 11:261-82. Jan 9, 2008. 吉田公一, 2003. IMO と国際的動向を読む.平成17年海上技術安全研究所講演会, 海上技術安全研究所