

欧州企業経営戦略調査

欧州造船企業経営と安全・環境基準との 関連について

2007年3月

日本船舶輸出組合

はじめに

海上安全および海洋環境保護に対する要求は年々高まりつつあり、IMO（国際海事機関）における安全・環境基準が船舶の設計・建造・メンテナンス・リサイクルに与える影響が増大している。この傾向をふまえ、IMOにおけるオブザーバー資格を造船関係団体としては唯一有している CESA（欧州造船工業協議会）も、IMO における基準作成に積極的に関与・貢献していくことをコミットしており、規制に関係する活動について綿密な業界内調整を行う体制を整えている。

安全基準の分野で造船業に大きな影響を与える動きの一つが「ゴールベースの新造船構造基準（GBS）」である。これは、船舶の構造強度に関して一定の目標を定め、これを達成するための規則を制定していくもので、現在議論されている構造機能要件の中で船舶の設計・建造に特に影響を与えるものとして、設計寿命は 25 年、設計に用いる波浪条件は北大西洋とすることなどがある。

また、船舶の仕様を細かく規定するルールから、船舶が遭遇しうる危険（ハザード）のシナリオを想定してリスクを評価する手法に基づく柔軟な安全・環境基準へと移行していくトレンドをふまえ、欧州海事業界は、革新的なデザインにより競争力を向上させるために SAFEDOR プロジェクトを発足させている。

さらに、EU においては、いわゆる「船級指令」（船舶検査の認定代行機関に関する共通基準：Directive 2001/105/EC）の改正が検討されており、EU 各国が認定する船級協会の基準が強化されることとなっている。この改正案においては、新造船建造工程における船級協会の機能と透明性に焦点が当てられており、日本の造船所においても、船級協会との関わり方が大きく変わってくることが予想される。

本調査では、安全・環境分野における規制の動向と造船企業経営の関係が深くなってきた状況をふまえ、IMO や EU における動きを、欧州造船業界が企業戦略上どのようにとらえているのかを調査したものである。

2007年3月

ジャパン・シップ・センター

目 次

はじめに

第一部 欧州造船業の GBS、SAFEDOR、その他の新規規則動向に対する考え方 . 1

1. 序文	1
1.1 問題意識と調査目的	1
1.2 調査方法	2
2. 経緯と背景	4
2.1 GBS	4
2.2 SAFEDOR	5
2.3 欧州造船業の考えに影響を与える要素	7
3. 調査結果	11
3.1 GBS	11
3.2 SAFEDOR	15
3.3 その他の新規規則の動向	16
4. まとめ	17
4.1 GBS	17
4.2 SAFEDOR	18
4.3 その他の新規規則動向	19

第二部 欧州船級指令（「船舶検査団体及び海事主管庁の関連活動のための共通規則と規格」）の動向 20 |

1. 認定代行機関の規制化- 政治的背景と進展	20
1.1 1994 年採択時の指令 94/57/EC	20
1.2 エリカ号事故後の指令改正	21
1.3 2つの「エリカ号海上安全パッケージ」の更なる影響	22
1.4 プレステージ号の沈没事故	23
1.5 欧州委による R0 の監査	23
2. 第 3 次海上安全パッケージにおける船級指令と造船業界に関連する事項	25
3. 欧州議会、EU 加盟国、関連業界の当初の反応	29
3.1 手続き進行状況	29
3.2 欧州議会の反応	29

3.3	加盟国（理事会）の反応.....	32
3.4	関連業界の反応.....	32
4.	まとめ：3MSPにおける船級協会に関する提案と造船業への将来影響.	34

付録1 GBS の定義

付録2 安全・環境基準が造船業界に与える影響—CESS（造船関連専門委員会）の意見

付録3 CESA（欧州造船協議会）2005-2006年版報告書抜粋—安全及び環境関連

付録4 欧州船級指令 - 94/57/ECに2001年改正（2001/105/EC）を取り入れたもの -

