

## 6・2 海上交通安全対策

### 6・2・1 マラッカ・シンガポール海峡の航行安全問題

#### 1. 海峡における航行援助施設の整備

マラッカ・シンガポール海峡(以下、マ・シ海峡)は中東・欧州とアジアとを結ぶ重要な海上輸送路である一方、地形が狭隘<sup>きょうあい</sup>で多くの浅瀬があるなど、海上交通の難所である。

日本政府は、沿岸国と協力してマ・シ海峡の航路整備を推進することを決定し、民間側においても、日本船舶振興会(日本財団)の支援のもと、当協会、石油連盟、日本造船工業会、日本損害保険協会の4団体および日本海事財団(現・日本海事センター)の資金拠出により昭和43(1968)年にマラッカ海峡協議会を設立し、以来約40年にわたり、マ・シ海峡における航路標識の整備・維持管理、水路調査等の事業を実施してきた。これまでに同協議会を通じわが国が拠出した金額は約160億円に及ぶ。

こうした沿岸3ヶ国への支援はわが国のみにより行われていたが、平成13(2001)年9月11日の米国同時多発テロを契機に海上交通路のセキュリティ対策の必要性が唱えられ、また、多くの国によるマ・シ海峡の利用(通航量)増大が予想されたことなどから、航行安全および環境保全に関する沿岸国と利用国との協力関係の構築が検討され、平成19(2007)年9月にIMOとシンガポール政府主催の国際会議において、沿岸国および海峡利用国50ヶ国等の参加の下「協力メカニズム」の創設が合意された。

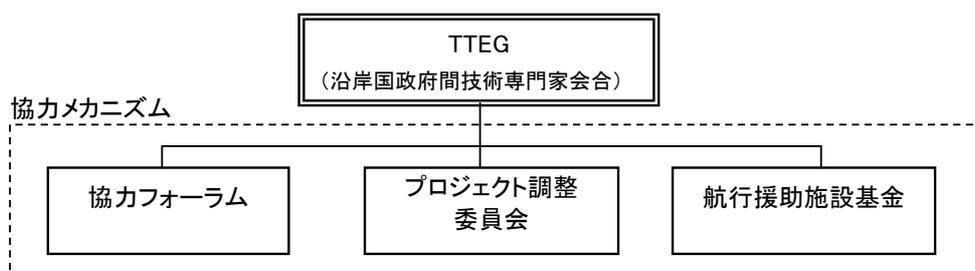
これにより、同海峡の航行援助施設整備事業は、わが国のみが支援する体制から、利用国等が参加する協力メカニズムの下に実施されることとなった。

#### 2. 協力メカニズムの概要

「協力メカニズム」は、マ・シ海峡における航行安全および環境保全を確保するための沿岸国と利用国との協力関係を具体化したものである。これは、国際航海に利用される海峡(国際海峡)の安全確保等について、海峡利用国は沿岸国と協力するよう規定した国連海洋法条約(UNCLOS)

第 43 条の規定を世界で初めて具現化したものといえる。

協力メカニズムは、「協力フォーラム」「プロジェクト調整委員会」および「航行援助施設基金」の 3 つの要素で構成され、その運営には、沿岸 3 ヶ国だけでなく、利害関係者等も参加し透明性の確保を図っている。



- ★ 協力フォーラム: 沿岸国と利用国、その他利害関係者との全般的な対話・意見交換の場
- ★ プロジェクト調整委員会: 沿岸国およびプロジェクト支援者により構成し、プロジェクトの実施状況を監督する。
- ★ 航行援助施設基金: 海峡の航行援助施設の整備に必要な資金提供の受け皿

また、海峡の航行安全および環境保護のために必要な事業として沿岸国より次の 6 つのプロジェクトが提示され、沿岸国および各プロジェクトへの支援を表明した国により進められている。

沿岸国より提示されているプロジェクトと支援表明 (2009 年 10 月現在)

プロジェクト	支援表明国
1. 分離通航帯内の沈船の撤去	インド、(マレーシア)
2. 有害液体物質への対応体制整備	中国、米国、豪州、EU
3. AIS クラス B の実証実験	日本、豪州、EU、IMO
4. 潮汐、潮流などの観測システムの整備	インド、中国
5. 航行援助施設の更新、維持管理	日本財団、MENAS、マ協、UAE、韓国、IMO
6. 津波被害の航行援助施設の復旧整備	中国

### 3. 航行援助施設基金の状況

航行援助施設基金は、航行援助施設の維持・更新にかかる費用を賄うため、多くの関係者からの資金提供の受け皿であり、沿岸国および拠出者により構成される「航行援助施設基金委員会」において管理・運営される。

2008年4月に第1回委員会が開催され、基金が正式に設置された。同基金は、まず航行援助施設の整備に係る事業費用の詳細な見積りを算出するための調査を実施し、2009年以降10年間に必要となる事業費の見積りを5500万ドル(米ドル:以下同じ)とした。2009年より同基金による整備事業が開始され、2009年の基金収入は486万ドル(前年繰越金含む)であったが、支出が110万ドルにとどまったため、370万ドルが翌年に繰越された。

なお、同基金の収入は日本財団の支援が過半を占めている。同財団は2009年より5年間のみ、事業予算の1/3を上限に支援することを表明しているため、当該支援終了後も円滑に事業が継続できるよう、さらに財政基盤の強化を図っていく必要がある。

#### <2009年の航行援助施設基金の収入の状況>

日本財団 250万ドル、MENAS※100万ドル、マ協 50万ドル、UAE 10万ドル  
韓国 8.5万ドル、前年からの繰越 67.5万ドル 合計 486万ドル

※MENAS:ペルシャ湾内の航行援助施設整備事業者

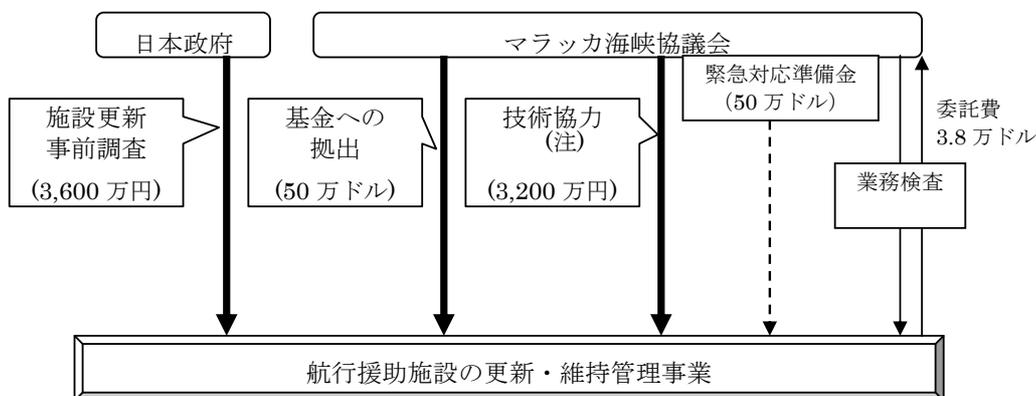
## 4. わが国の支援

マラッカ海峡協議会を通じた従来の支援は平成19(2007)年度まで実施され、平成20(2008)年度以降、同協議会は、新たに創設された協力メカニズムの下、航行援助施設基金に対する拠出(50万米ドル)および施設整備事業に対する技術協力(役務提供)等という形で支援を継続している。また、日本政府は、プロジェクト2「AISクラスB導入に関する実証実験」への支援を表明するほか、プロジェクト5「航行援助施設の更新・維持管理」に関し、施設更新のための事前調査を実施するとともに、引き続き日本のプレゼンスを維持していくためには航行援助施設基金に対し一定の拠出を行う必要があるとして、当協会を含む同協議会への拠出団体に対し拠出の維持・増額を、また、その他荷主系団体等へ新規の拠出を働きかけている。

当協会は、約40年にわたり、マラッカ海峡協議会を通じて施設整備事業への支援に参画し、約10億円を拠出してきたが、新たな枠組の下でも引き続き協力していく。平成20(2008)年度に同協議会へ7000万円(前年度比2,235万円増)の拠出を行ったのに続き、平成21(2009)年度についても、景気後退という厳しい経営環境ではあったが、当該事業の重要性に鑑み前年度同額の7000

万円の拠出を決定した。併せて、基金の財政基盤や負担の公平性などを踏まえ、基金の将来的なあり方を検討するようわが国政府に申し入れを行っている。

#### 航行援助施設整備事業への日本の貢献(平成 21(2009)年度予算)



注) 技術協力：インドネシアおよびマレーシアの要請に基づき、両国海事当局の実施する航行援助施設維持管理作業に同行し、技術的助言を行う。

#### 6.2.2 こませ漁業航行安全対策

瀬戸内海備讃瀬戸海域では、毎年 3 月から 7 月の間、こませ網漁業盛漁期に航路が全面閉塞される状態がしばしば発生するため、巨大船は航路外や反対航路の通航を余儀なくされるなど、重大海難事故発生の危険性が潜在していた。

このため、当協会は、関係団体(日本水先人会連合会、日本船長協会、日本旅客船協会、全日本海員組合、日本内航海運組合総連合会)とともに海上交通による物資の安定輸送維持および安全な可航水域の確保について海上保安庁に陳情するとともに、瀬戸内海を管轄する同庁関係者および水産業を管轄する香川県庁に対して当該海域の航行安全対策への協力を要請してきた。

一方、内海水先人会は船舶の安全を理由に原則として航路外や反対航路の通航を取りやめた。

この結果、2009 年は、2 月 26 日から 8 月 26 日における 182 日間の漁業盛業期間中、航路内を安全に航行するための可航幅が確保できず、27 隻の船が航路入航を断念した。また大角沖にて

20 隻の船舶が入航時間調整し、15 隻が減速航行を強いられる結果となり、その他運航スケジュール微調整を含めると延べ 70 数隻に及ぶ運航調整事例が発生し、物資の安定輸送や地元経済に影響が出た。

### 6・2・3 領海等における外国船舶の停留問題

2008 年 7 月 1 日に施行された「領海等における外国船舶の航行に関する法律」により、わが国の領海等における外国船舶の停留等が原則として禁止された。

しかしながら、チップ専用船、鉾石専用船等のばら積み船に関しては、他の船種に比べて、天候により荷役予定が変更されるなどバース待ちを招きやすい固有の事情があるため、停留等の禁止措置によって大きな影響を受けた。このため当協会は、ばら積み船の停留等について、その特殊性に配慮した対応を図るよう海上保安庁に要望を行った。

その結果、2010 年 3 月、同庁より、「船社、代理店のみならず荷主等からも事情を十分聴取し、バース待ちを回避・短縮する方策等の有無も関係者と協議しながら、柔軟かつ適切に対応するよう各管区保安本部に通知した」旨の回答文書を得た。

### 6・2・4 新たな船舶交通ルールを導入

平成 20(2008)年 6 月 25 日、交通政策審議会は、国土交通大臣の諮問に応え、近年の海難の発生状況や船舶自動識別装置(AIS)の普及といった海上交通に係る環境の変化を踏まえ、安全性と効率性とを両立した船舶交通環境の実現を目指す平成 20(2008)年から 5 年間の重点施策をとりまとめた。

これに基づき、海上保安庁は、海域の特性に応じた新たな航法の設定や船舶の航行を援助するための措置の新設など、概略以下を含む港則法および海上交通安全法の改正案を取りまとめた。同案は平成 21(2009)年 7 月に制定・公布され、一部を除き平成 22(2010)年 7 月 1 日に施行される。

<新たな船舶交通ルールの概要>

- (1) 輻輳海域における安全に関する情報の聴取を義務化
- (2) 航路内交通の安全確保のため航路外待機指示の基準を新設
- (3) 来島海峡航路における追い越しの禁止および最低速力の設定等
- (4) 東京湾や瀬戸内海等の航路外海域における航法の設定(経路の指定)
- (5) AISの「目的地に関する情報」の入力の義務化
- (6) 航路入航の事前通報を求める対象船舶の拡大
- (7) 港内の一定の水路を航行する際の事前通報事項の追加(船舶の長さを活用した港内管制の実施)
- (8) 異常な気象、海象時における港内からの退去命令や避難勧告の実施