

## 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。

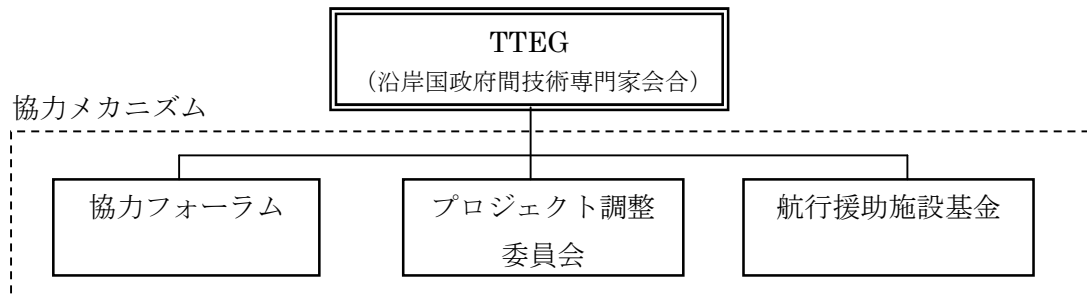
こうした沿岸3ヶ国(シンガポール・マレーシア・インドネシア)への支援はわが国のみにより行われていたが、平成13(2001)年9月11日の米国同時多発テロを契機に海上交通路のセキュリティ対策の必要性が唱えられ、また、多くの国によるマ・シ海峡の利用(通航量)増大が予想されたことなどから、航行安全および環境保全に関する沿岸国と利用国との協力関係の構築が検討され、平成19(2007)年9月にIMOとシンガポール政府主催の国際会議において、沿岸国および海峡利用国50ヶ国等の参加の下「協力メカニズム」の創設が合意された。

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

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、シンガポール、IMO
4. 潮汐、潮流などの観測システムの整備	インド、中国、米国
5. 航行援助施設の更新、維持管理	日本財団、MENAS、マ協、UAE、韓国、サウジアラビア、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。

同基金の平成 22(2010)年の収支状況は次の通りである。

航行援助施設基金収支状況（2010年1-12月）

（千ドル）

収入		支出	
前期繰越金	4,328	施設維持管理・更新費(*2)	4,055
各国・団体からの拠出金(*1)	3,178	業務検査機関等への支払い	30
利子収入	5	会計監査法人への支払い	2
収入計(A)	7,511	支出計(B)	4,087

2010年12月31日現在 基金残高(A-B)	3,424
-------------------------	-------

(\*1)

(\*2)

日本財団	1,390	インドネシア分	2,250
マ協	500	マレーシア分	1,675
韓国	88	インドネシア分	130
UAE	100	計	4,055
サウジアラビア	100		
MENAS	1,000		
計	3,178		

なお日本財団は、平成21(2009)年から5年間のみ同基金の事業予算の1/3を上限に支援することを表明しているが、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。

#### 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・増額を要請、さらにその他荷主系団体等へ新規の拠出の働きかけを行っている。

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方針である。

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・平成 22(2010)年度についても、当該事業の重要性に鑑み、7000 万円の拠出を決定した。

一方、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について検討するようわが国政府に申し入れを行っている。

### 6・2・2 こませ網漁業航行安全対策

瀬戸内海備讃瀬戸海域では、毎年 2 月から 8 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のために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、2009 年以降、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、平成 21(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た。平成 22(2010)年では、2 月 24 日～8 月 31 日における 189 日間の漁業盛業期間中、同様、24 隻の船が航路入航を断念、また大角沖にて 11 隻の船舶が入航時間調整し、10 隻が減速航行を強いられる結果となった。その他運航スケジュール微調整を含めると延べ 70 数隻(2009 年)、60 数隻(2010 年)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ている。