

6・2 船舶の安全運航関連

6・2・1 マラッカ・シンガポール海峡の航行安全問題

6・2・1・1 協力メカニズム

マラッカ・シンガポール海峡(マ・シ海峡)は中東・欧州とアジアを結ぶ重要な海上交通路にある一方、地形が狭隘で多くの浅瀬があるなど、海上交通の難所でもある。

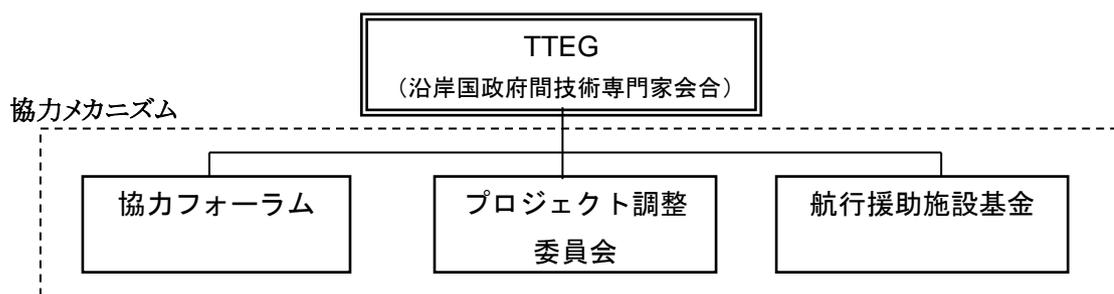
平成 19(2007)年 9 月には国際海事機関(IMO)の関与の下、航行安全および環境保全に関する国際的な協力メカニズム(注)が沿岸国および海峡利用国の間で合意されている。これに伴い、同海峡の航行援助施設整備事業を行う航行援助施設基金が平成 20(2008)年 4 月に創設され、翌年 1 月以降、10 か年の事業計画(平成 21(2009)年 - 平成 30(2018)年)に基づき、同基金によって整備事業が実施されている。同基金は海峡利用国および関係団体等から広く拠出を募っており、事業予算額の 3 分の 1 を拠出する日本財団のほか、マラッカ海峡協議会、韓国、国際航行援助施設基金(IFAN)、アラブ首長国連邦、中国、サウジアラビアおよび IMO 等が拠出している。

当協会は約 40 年にわたり、石油連盟、日本損害保険協会等の国内関係団体とともに、マラッカ海峡協議会を通じマ・シ海峡の航行援助施設維持管理事業を支援しており、現行の協力メカニズムにおいても、国交省の要請に応じて引き続き支援している(平成 20(2008)年度から平成 24(2012)年度まで同協議会に 7,000 万円を拠出。ただし、平成 22(2010)年度・23(2011)年度については為替円高を考慮して調整した額を拠出)。平成 26(2014)年からは同基金 10 か年計画の後半にさしかかることから、当協会はその事業内容と資金計画の見直しを行うため、「マラッカ海峡航行施設援助基金対応 WG」を設置し、国土交通省等と協議を重ねた。その結果、当協会の平成 25(2013)年度拠出金を 5,000 万円(前年度比 2,000 万円減)に見直した。さらに、沿岸 3 か国に対して事業計画および資金計画の見直しを求めたところ、施設維持管理費用に対する沿岸国の自己負担増額により、基金の拠出額は大幅に減額されることとなった。これを受け、基金の現在の繰越金が平成 30(2018)年までの沿岸国への拠出額を充当できる水準にあることから、当協会の平成 26(2014)年度の拠出金については、基金の有効活用に向けた基金規約の見直しを目指すことを前提として拠出することとなった。

注:協力メカニズム

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。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、ドイツ、IMO
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 *終了	日本、豪州、IMO
4. 潮汐、潮流などの観測システムの整備 *終了	インド、中国
5. 航行援助施設の更新、維持管理	日本財団、IFAN、マ協、UAE、韓国、サウジアラビア、IMO、中国
6. 津波被害の航行援助施設の復旧整備	中国
7. 緊急曳船(ETV)サービス	IMO
8. 船底下余裕水深(UKC)リアルタイムモニター 概念研究	IMO

6・2・1・2 協力メカニズム(2) マ・シ海峡での安全航行に資する当協会提案

マ・シ海峡を通峡する船舶の増加および大型化により、同海峡が一層輻輳化しており、日本財団・運輸政策研究機構の調査によれば、平成 24(2012)年の通峡量は平成 16(2004)年

と比べ、隻数ベースで約 35%増、載貨重量トン数ベースで約 74%増と大幅に増加し、平成 42 (2030)年の通峡量(隻数ベース)は平成 24(2012)年と比べ、最大で約 1.8 倍と予測している。

そのため、当協会は同海峡を航行した経験のある船長の意見を踏まえ、一層の安全航行を確保するための提案を取り纏め、平成 26(2014)年 12 月に日本で開催された「航行安全対策ワークショップ」において沿岸 3 か国海事当局幹部を前に同提案の内容について説明し、平成 27(2015)年秋の沿岸国政府間技術専門家会合(TTEG)へのオブザーバー参加について支持を得た。更に、パネルディスカッションでは当協会より、航行援助施設基金の有効利用を含め、マ・シ海峡協力メカニズムの将来のあり方について関係者が連携し、検討を早急に始めることの必要性を訴えた。

【当協会提案の概要】

(1) シンガポール入出港船航法について

同国沿岸の航行警戒区域(Precautionary Area)やその付近においては複雑な見合い関係が多発し、出入港船の横切りによる衝突事故が発生しており、今後も潜在的に事故発生の可能性が高いため、現在のパイロット下船地点を運用上安全な地点への変更を提案。

(2) 航路等の地理的改善について

水深や浅瀬の存在で、可航域の制限が交通量に対して大きいことから、シンガポール海峡の分離通航方式(TSS)内や入域付近で見合いが複雑となり、事故発生の潜在的可能性があるため、現在の TSS 東端をイースト・バンク南方沖まで延長し、同沖の整流を図ることを提案。

(3) TSS の航法について

TSS を航行・出入りする船舶や出入港船が入り乱れ、見合い関係の把握が困難となり、潜在的に衝突・乗り上げ事故発生の危険性が高くなっているため、TSS 内で追い越し禁止や速力制限区域の設定を提案。

(4) 航行管制について

シンガポール海上交通情報サービス(VTIS)は現在航行管制を実施していないため、パイロットの手配情報、出入港船情報、航行船情報を一元的に管理していないため、航行に混乱を招き、衝突事故等を誘発する潜在的危険性が高い。そのため、VTIS の機能、権限強化および効率的運用について以下(a)～(d)を提案。

- (a) パイロット乗下船、岸壁の船混、出入港船情報などを一元的に管理
- (b) 情報一元化による、船舶への適切な情報提供
- (c) AIS の独自コードを作成し、明確な情報把握と提供を実施
- (d) AIS の効率的利用を促進し、VHF の運用を改善

注: AIS: 船舶自動識別装置(Automatic Identification System)

船舶の識別符号、種類、位置、針路、速力、航行状態及びその他の安全に関する情報を自動的にVHF帯電波で送受信し、船舶局相互間及び船舶局と陸上局の航行援助施設等との間で情報の交換を行うシステム。

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、巨大船は航路外での待機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る。

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毎年要請している。この結果、昨年度(2014年度)は、海上保安部に新型巡視艇が配備され、また本件対応要員の保安官が2名増員された。

一方、平成21(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ている。

この結果、平成26(2014)年は、2月12日から8月31日における201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、52隻の船が当日の航路入航を断念、また大角沖にて13隻の船舶が入航時間調整し、53隻が出港取りやめ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等を含めると延べ約127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ている。

6・2・3 ポートステートコントロール(PSC)

平成26(2014)年におけるパリMOU(Memorandum of Understanding on Port State Control)、東京MOUの活動の概要は以下のとおりである。

1. パリMOUによる集計結果(<http://www.parismou.org/>)

平成26(2014)年は、パリMOU域内で延べ18,430隻(2013年:17,687隻)の船舶に対してPSC検査が実施された。このうち拘留された船舶は612隻(2013年:688隻)となり、検査隻数に対する拘留率は3.3%と、前年より0.5%減少した。

【参考】

パリMOU加盟国

(ベルギー、ブルガリア、カナダ、クロアチア、キプロス、デンマーク、エストニア、フィンランド、フランス、ドイツ、ギリシャ、アイスランド、アイルランド、イタリア、ラトビア、リトアニア、マルタ、オランダ、ノルウェー、ポーランド、ポルトガル、ルーマニア、ロシア、スロベニア、スペイン、スウェーデン、英国)

計 27カ国

2. 東京 MOU の活動の概要 (<http://www.tokyo-mou.org/>)

平成 26(2014)年の総検査数は 30,405 隻で、このうち 19,029 隻で欠陥が指摘され、拘留された船舶は 1,203 隻となり、検査隻数に対する拘留率は 4.00%と、前年より 0.5%減少した。

【参考】

東京 MOU 加盟国

豪州、カナダ、チリ、中国、フィジー、香港、インドネシア、日本、韓国、マレーシア、ニュージーランド、パプアニューギニア、フィリピン、ロシア、シンガポール、タイ、バヌアツ、ベトナム)

計 18 カ国