

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

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。わが国は、約 40 年にわたり、マラッカ海峡協議会を通じ、日本財団(旧 日本船舶振興会)が航行援助施設の敷設・更新、設標船の供与等の支援を実施するとともに、当協会や、石油連盟、日本損害保険協会等の国内関係団体が当該施設の維持管理事業等を支援を行ってきた。

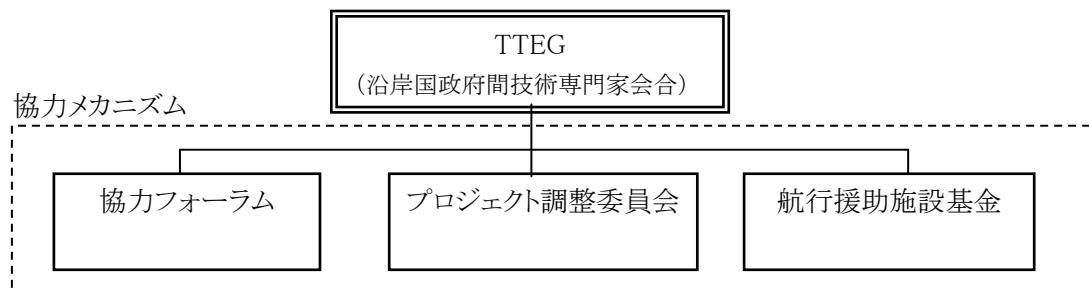
平成 19(2007)年 9 月、国際海事機関(IMO)の関与の下、航行安全および環境保全に関する国際的な協力メカニズム(※1)が沿岸国および海峡利用国の間で合意された。これに伴い、同海峡の航行援助施設整備事業を資金面から支える航行援助施設基金が平成 20(2008)年 4 月に設置され、翌年 1 月以降、10 か年の事業計画(平成 21(2009)年～平成 30(2018)年)に基づき、海峡利用国および関係団体等から広く拠出された同基金によって整備事業が実施されている。

当協会は、協力メカニズムへ移行後も、海峡の航行安全環境確保の重要性に鑑み、国交省の要請もあり引き続き同協議会を通じ支援を行っている(表)。さらに、平成 26(2014)年に海峡の航行安全環境を改善するための 4 つの提案を取りまとめ、同協議会の協力も得ながらその実現に努めている(次項参照)。

※1: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

継続中のプロジェクトは次の7つ

- | | |
|----------------------------|-----------------------------------|
| 1. 分離通航帯内の沈船の撤去 | 2. 有害液体物質への対応体制整備 |
| 3. 簡易AIS導入の実証実験 | 4. 潮汐、潮流などの観測システムの整備 |
| 5. 既存の航行援助施設の維持・更新 | 6. 津波被害の航行援助施設の復旧整備 |
| 7. 緊急曳航(ETV)サービス | 8. 船底下余裕水深リアルタイムモニター研究 |
| 9. 船舶交通管理システム | 10. 航行安全・環境保全のブループリント |
| 11. 避難港に関するガイドライン作成 | 12. 海洋油濁汚染モニターシステム |
| 13. 航行安全強化のための新調査研究(当協会提案) | |

★ 航行援助施設基金:

プロジェクト 5 に必要な資金提供の受け皿。沿岸国と拠出国、拠出団体により構成する基金委員会により運営

- ・ 平成 27(2015)年の基金拠出者

アラブ首長国連邦、韓国、インド、中国、IMO、マラッカ海峡協議会、国際航行援助施設基金(IFAN)、Witberby Publishing Group

[表]最近の当協会拠出額の推移

年度	拠出額(万円)				備考
	合計	分担金+賛助会費	基金拠出(万ドル)	その他	
2003	2,450	2,450			半額は海運振興会補助金充当
2004	2,390	2,390			
2005	2,320	2,320			
2006	2,275	2,275			
2007	3,925	3,925			海事財団整理に伴い同財団拠出分を当協会が負担
2008、2009	7,000	2,000	50		
2010	6,680	2,000	50		
2011	6,490	2,000	50		
2012	7,000	2,000	50		
2013	6,000	2,000	30	1,000	その他:水路測量事業費分担
2014	3,000	2,000	(※) 0	1,000	その他:水路測量事業費分担
2015	4,700	2,000	10	1,500	その他:JSA 提案調査費

(※) 平成 26(2014)年は期ずれ解消を図るため、基金への拠出を行わなかった。

一方、航行援助施設基金の運営は、沿岸 3 か国に加え、基金に拠出する国、団体等で構成する基金委員会が行っている。平成 27(2015)年は、8 か国・団体から 198 万ドルの拠出を得、117 万ドルを使用し、平成 27(2015)年末時点で約 709 万ドルの繰越金が積み上がっている。

基金の収入は、10 か年計画で単年度に必要とされる額(約 500 万ドル)に到底及ばない水準が続いているが、一方で、沿岸 3 か国は自前で実施する維持管理事業を大幅に拡大してきたことから、基金からの支出額が減少し、多額の繰越金が積み上がる状況となっている。かかる状況から、日本財団は平成 26(2014)年以降の拠出を停止、毎年 100 万ドルを拠出している国際航行援助施設基金(IFAN)も平成 27(2015)年以降は当面拠出を中断することを決定し

た。当協会もこれまでの 50 万ドルから平成 26(2014)年に 30 万ドル、平成 27(2015)年に 10 万ドルへと減額した。

当協会は、現在の自主的な拠出を求めるボランタリースキームでは必要な収入を安定的に確保することが困難であり、また拠出において不公平が生じるため、公平かつ安定的に資金を確保するための新しいスキームの必要性を国交省等へ訴えている。また、基金は、規約上、使途が航行援助施設の維持・管理に限定されているため、基金の有効活用に向けた検討を開始すべき旨、関係者へ働きかけている。

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いく状況に鑑み、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、一層の航行安全環境改善のための 4 つの提案を取り纏めた。同提案実現のため、マラッカ海峡協議会の全面的な協力の下、平成 26(2014)年 12 月に開催された「航行安全対策ワークショップ」において沿岸 3 か国海事当局幹部に説明し理解を得、さらに、平成 27(2015)年 9 月に開催の沿岸国政府間技術専門家会合(TTEG)において、事前の調整を経て下記(1)(2)の 2 件について提案したところ、審議の結果、プロジェクト 13 として調査を進めていくことが承認された。

これを受けて、同協議会および当協会は、近い将来に IMO へ提案することを視野に入れ、平成 28(2016)年 9 月に開催される協力フォーラムおよび TTEG へ報告するよう、コンサルタントを起用し交通モデルシミュレーションによる評価の取りまとめを進めている。

【当協会提案】

- | | |
|------------------|------------------------------|
| (1) 分離通航帯(TSS)航法 | ⇒ 追い越し禁止と速力制限区域の設定 |
| (2) 航路等の地理的改善 | ⇒ Eastern Bank 南方沖までの TSS 延長 |
| (3) シンガポール出入港航法 | ⇒ パイロット下船地点の変更 |
| (4) 航行管制 | ⇒ VTIS の機能・権限強化および効率的運用 |

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。

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 27(2015)年は、2 月 6 日から 8 月 31 日までの 207 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、25 隻の船が当日の航路入航を断念、また大角沖にて 7 隻の船舶が入航時間調整し、61 隻が出港取りやめを強いられる結果となつ

た。その他運航スケジュール微調整等を含めると延べ約 107 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 27(2015)年におけるパリ MOU、東京 MOU の活動の概要は以下のとおりである。

1. パリ MOU の活動の概要 (<http://www.parismou.org/>)

平成 27(2015)年は、パリ MOU 域内で延べ 17,858 隻(平成 26(2014)年:18,430 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 595 隻(平成 26(2014)年:612 隻)となり、検査隻数に対する拘留率は 3.3%で前年並みとなっている。

【パリ MOU 加盟国(27 カ国)】

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

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

平成 27(2015)年は、31,407 隻の船舶に対して検査が実施され、このうち 19,142 隻で欠陥が指摘された。拘留された船舶は 1,153 隻となり、検査隻数に対する拘留率は 3.67%と前年並みとなった。

【東京 MOU 加盟国(18 カ国)】

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

6・2・4 船舶の救命設備等の見直し

平成 25(2013)年 6 月 17 日、インド洋において、大型コンテナ船 MOL CONFORT(平成 20(2008)年三菱重工業建造、バハマ船籍、8000TEU 級)の折損事故が発生した。当該事故発生時に避難した乗組員から救命艇内が息苦しかったとの報告があったことから、日本海事協会が検討会を設置し、関係者で対策が検討された。

同検討会では、艇内環境調査等の検証により、現在の国際救命設備コード(LSA コード)の要件では換気が不十分であることが結論づけられたため、同コードの換気要件として強制換気装置の設置が必要であることが、日本政府より国際海事機関(IMO)へ提案されることとなった。