

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

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。

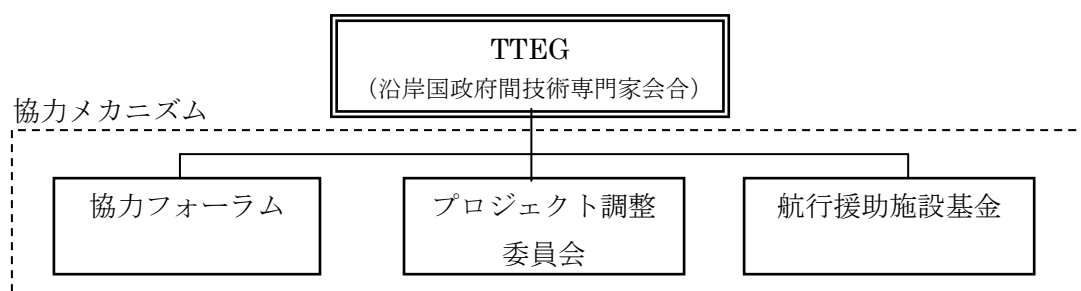
平成 19(2007)年 9 月には国際海事機関(IMO)の関与の下、航行安全および環境保全に関する国際的な協力メカニズム(注)が沿岸国および海峡利用国の間で合意されている。これに伴い、同海峡の航行援助施設整備事業を行う航行援助施設基金が平成 20(2008)年 4 月に創設され、翌年 1 月以降、10 か年の事業計画(平成 19(2009)年-平成 28(2018)年)に基づき、同基金によって整備事業が実施されている。同基金は海峡利用国および関係団体等から広く拠出を募っており、事業予算額の 3 分の 1 を拠出する日本財団のほか、マラッカ海峡協議会、韓国、国際航行援助施設基金(IFAN)、アラブ首長国連邦、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、国土交通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 2013 年度拠出金を 5,000 万円(前年度比 2,000 万円減)に見直すとともに、沿岸三カ国(インドネシア・マレーシア・シンガポール)が平成 26(2014)～平成 27(2015)年の 2 年間で実施する同海峡水路測量事業に対して、航行安全確保の観点から今年度分として 1,000 万円を拠出した。

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・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た。

この結果、平成25(2013)年は、2月4日から8月31日における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、62隻の船が当日の航路入航を断念、また大角沖にて25隻の船舶が入航時間調整し、60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162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 25(2013)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 による集計結果(<http://www.parismou.org/>)

平成 25(2013)年は、パリ MOU 域内で延べ 17,713 隻(2012 年:18,199 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 681 隻(2012 年:661 隻)となり、検査隻数に対する拘留率は 3.8%で前年並みとなっている。

【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 25(2013)年の総検査数は 31,018 隻で、このうち 18,790 隻で欠陥が指摘された。拘留された船舶は 1,395 隻となり、検査隻数に対する拘留率は 4.50%と前年並みとなった。

【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