

6・2 船舶の安全運航関連

6・2・1 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、日本内航海運組合総連合会、全日本海員組合)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向け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きた。

2025年は2月1日から8月31日までの213日間の漁業操業期間中、安全航行のための航路内可航幅が確保できないとして、大角沖で7隻が入航調整のための投錨をし、21隻が出港取りやめ或いは出港時間の調整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34回(2024年は38回)に及ぶ運航調整事例が発生し、物資の安定輸送に影響を及ぼしている。

漁業関係者の操業数は2,648(2024年は2,937)であった。

水先人会は2021年から可航幅の細分化により、長さ(LOA)200m以上250m未満の船舶について250m以上300m未満の可航幅を航行できるとした。

海上保安庁は操業参考図の提供開始までの所要時間を90分以内とする目標を掲げているが、2025年は平均54分(船舶は97%が90分以内に情報を取得した)と時間短縮が図られている。また、こませ網漁船操業状況参考図の利用状況について、インターネットアクセス件数が2025年は97,177件と例年並みであった。

2024年のアクセス件数は122,765件と突出していたが、航路内操業が多かったことおよび海上保安庁による広報活動によるものと見られている。

6・2・2 ポートステートコントロール(PSC:Port State Control)

船籍国(旗国)が自国船に対し安全にかかわる要件を遵守させるべきであるが、その監督が十分機能していない場合がある。

寄港国当局が外国船舶へ立ち入り、検査・監督を行うことで、その課題を解消させようとするものをPort State Control(PSC)と言い、PSC検査では国際条約不適合船(サブスタンダード船)に対し、出港差し止めを含めた改善措置命令を行うことが出来る。

現在、PSCは検査の統一や共有を図るため、世界を9の地域組織に分け、PSCの地域協力が図られている。

これは1982年に欧州を中心とするParis Memorandum of Understanding on Port State Control(パリMOU)という地域協力体制が構築されたことから始まり、同様にアジア太平洋域につい

ては東京 MOU が構築されている。

【PSC の地域協力体制】

- Paris MOU (欧州地域)
- Latin America Agreement (南米地域)
- Mediterranean MOU (地中海地域)
- Abuja MOU (西及び中央アフリカ地域)
- Black Sea MOU (黒海地域)
- Tokyo MOU (アジア太平洋地域)
- Caribbean MOU (カリブ海沿岸地域)
- Indian Ocean MOU (インド洋地域)
- Riyadh MOU (ペルシヤ湾ガルフ地域)

2025 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

2025 年の結果は暫定値であるが、パリ MOU 域内で延べ 16,478 件の検査が実施され、拘留された船舶は 688 隻となり、検査隻数に対する拘留率は 4.18%となっている。前年(※)と比較し、0.15%増加している。(※2024 年数値は 2025 年7月公表値との比較)

【パリ MOU 加盟国(28 か国)】

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、モンテネグロ、オランダ、ノルウェー、ポーランド、ポルトガル、ルーマニア、スロベニア、スペイン、スウェーデン、英国

*) ロシア連邦は、現在、活動停止

2. 東京 MOU の活動の概要

2025 年の結果は暫定値であるが、35,549 件の検査が実施され、拘留数は 1,255 件、拘留率は 3.53%となり、2024 年が 3.71%であったのに対し 0.18%の減となった。

【東京 MOU 加盟国(22 か国)】

豪州、カナダ、チリ、中国、フィジー、香港(中国)、インドネシア、日本、韓国、マレーシア、マーシャル諸島、メキシコ、ニュージーランド、パナマ、パプアニューギニア、ペルー、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・3 自動運航船の開発に関する検討

自動運航船(Maritime Autonomous SurfaceShip:MASS)の開発は日本を含め諸外国でも進められており、IMO では MASS について国際規則の策定を検討している。MASS の運航に関しては、設備・検査要件、航行安全の規則、関係者(船長、遠隔操船者、乗船する船

員、所有者など)の責任、補償など多岐にわたる要件の策定が必要とされる。
わが国では、これまでも MASS の実用化に向けた技術開発がすすめられ、実証運航を通じて、国土交通省は安全ガイドラインを策定した。

なお、日本財団は 2040 年までに国内運航船の 50%が無人運航船となることを目指す無人運航船プロジェクト MEGURI2040 を立ち上げ、複数の民間企業からなるコンソーシアムを形成し、2020 年から内航船舶の実証運航を進めてきた。

2026 年には新造の内航コンテナ船で自動操船の実証航海が開始されている。

国土交通省は 2024 年度から新たに MASS の本格的な商用運航を目指し「自動運航船検討会」により 2025 年は検査、認証要件を整え、新造船の航行開始に筋道をつけた。今後は、乗組員や遠隔操船要員の要件などを固めていくこととなるが、当協会は IMO や国内の関係会議に参画し、海運の意見を反映させてきた。

6・2・4 洋上風力発電

1. 再エネ海域利用法に基づく洋上風力発電事業について

2018 年公布、2019 年施行の「海洋再生可能エネルギー発電設備の整備等に係る海域の利用の促進に関する法律」(以下「再エネ海域利用法」)では、認定された発電事業者は最大 30 年間の長期間海域を占有することが可能となり、各自治体が①案件形成し、順次②準備区域、③有望区域 を経て④経産省、国交省が促進区域に指定すると、公募で確定した事業者が整備を開始する流れとなっている。

一般海域においては、港長が管理する港湾内風力発電所と異なり、航行監視等は期待できないため、洋上風力発電が建設される一部の海域では可航領域の縮減により、船舶交通が輻輳する懸念がある。

また、2024 年に再エネ海域利用法が改訂されたことにより、従来は洋上風力発電の建設は領海内とされていたが、海域を EEZ にまで拡大することが決定されたため、今後は日本周辺で浮体式洋上風力発電装置の建設が進むものと考えられる。