

第4章 国際関係業務

1 概説

当協会は、創設以来、有効な啓蒙指導活動を展開するとともに各種の施策を総合的、系統的に研究実施してきたが、海事に関する問題は海上交通の性格上、国内だけでは推進できるものではなく国際協調が不可欠であること、常に国際的動向を斟酌し官民一体となって対応する必要があること、世界の各国が同一基盤に立って安全対策を進める必要があること等から、当協会においても国際条約の検討や実施にかかる諸事業を行うとともに、開発途上国に対する支援・協力についても積極的に進めてきた。

現在では国際関係業務は、当協会の中の大きな柱となっており、IMO 対応、アセアン諸国、とりわけマ・シ海峡問題が重要なテーマとなっている。ロンドン連絡事務所、シンガポール連絡事務所を中心に各種の支援・協力を行うとともに、JICA の調査業務等以下のような業務を実施している。

① IMO等国際動向に関する情報提供及び政府代表団へのアドバイザー活動

ロンドン連絡事務所を拠点にして、IMOの各委員会等に出席し、海事の国際動向に関する情報収集等を行い、関係者にこれらの情報の提供をするとともに、重要会議には政府代表団の技術アドバイザーとして専門家を派遣している。

また、英国、欧州等各国の動向等を調査し、関係国際会議に出席し、IMOの主要テーマ、世界的関心事について調査、情報収集を行い、関係先に情報提供を行っている。
〔2 国際動向調査〕〔4 ロンドン連絡事務所〕の項参照

② マラッカ・シンガポール海峡における航行安全および海洋汚染防止体制への協力・支援

シンガポール連絡事務所を拠点にして、沿岸三国の三国技術専門家会合（TTEG）、マ・シ海峡海洋電子ハイウェープロジェクト、海賊対策会議等の主要な会議に出席するとともに、マ・シ海峡通航船等調査やマ・シ海峡の海賊情報等航行安全に関わる事項の情報収集などマ・シ海峡の沿岸3カ国を中心として東南アジア諸国の海事の動向に関する調査を行い、関係者にこれらの情報の提供を行っている。

〔5 シンガポール連絡事務所〕の項参照

③ 東南アジア諸国等への協力・支援

アセアン諸国に対する海洋汚染防止体制確立のための支援協力、北西太平洋地域海行動計画（NOWPAP）への参画等を行っている。

〔3 アセアン海洋汚染防止体制〕〔6 富山連絡事務所〕の項参照

これらの事業の一環として、「マレーシア海上保安機関の教育訓練に対する支援事業」を行った。平成17年2月15日に創設されたマレーシア海上法令執行庁（MMEA : Malaysian Maritime Enforcement Agency）は、領海等において海上における法及び秩序の維持、捜索救難の実施、犯罪の防止及び鎮圧、公海において海洋汚染の管理及

び防止、海賊行為の防止及び鎮圧等を所掌業務とするマレーシアにおける新たな海上保安機関であり、この海上法令執行庁の職員の実践的な教育訓練のため、日本財団の助成事業として、練習船を建造し寄贈した。

平成18年6月、マレーシア・ポートクラン港において、マレーシア国からナジブ副首相、日本側から日本財団笹川会長、日本海難防止協会松浦理事長等が出席して、練習船の引渡式典が行われた。

練習船 MARLIN



(要目)

長さ	40.00m
幅	7.20m
深さ	3.52m
喫水	1.25m
機関馬力	735kw
速力	17ノット以上
最大搭載人員	29人
総トン数	268トン

ナジブ副首相・笹川会長の記念品交換



④ 海賊対策会議等への協力・支援

昨今において世界的に海賊事件の増加が問題になっている。アジア海域においても多発し、また、凶悪化が見られた。これらに対処するため、各国政府が各種の海賊対策、海上テロ対策等を実施しているが、当協会は主としてシンガポール連絡事務所を中心に、海賊事件発生状況等についての情報収集・提供や、会議の開催、訓練の実施に当たっての関係国との調整、会議への参加等、積極的に各国政府への協力・支援を行っている。

(「5 シンガポール連絡事務所 (6) 海賊対策」の項参照)

⑤ 開発整備計画策定等

アセアン諸国等の航行安全対策、海洋汚染防止対策などに支援協力するため、各種調査、開発整備計画策定等の支援協力活動を行っている。開発整備計画調査等の実績は、次表の通りである。

年度	事業・内容
1981 昭和 56	インドネシア共和国海上無線通信網整備拡充計画調査 (JICA) SOLAS 条約、SAR 条約の制定等に対応して、インドネシア国の沿岸無線網の整備計画を策定するための調査。2000 年まで段階的に海上無線通信及び SAR システムの総合的な整備拡充を進める開発整備計画を策定した。
1982～1985 昭和 58～60	エジプト・アラブ共和国スエズ運河航行安全計画調査 (JICA) スエズ運河を航行する船舶、特に危険物積載タンカーの増加、大型化を考慮して事故防止および事故処理対策を検討し、その安全性の向上を図る。スエズ運河の現況、事故分析、現運河の安全性の評価、リスクアナリシス、リスク評価等を行い、航行安全対策を提言した。
1984 昭和 59	海上保安研修(JICA) 1985 年 6 月に発効となる SAR 条約の効率的な運用を図るため、わが国周辺諸国の海上保安体制の確立を図り連携を強化する目的で、インドネシアから 2 名の研修員を受け入れ、各地の海上保安機関において約 2 週間、船艇、航空機、通信体制、教育等を中心に研修を行った。
1988 昭和 63	インド・カルカッタ・ハルディア港開発計画調査 (JICA) カルカッタ港、ハルディア港の現況と将来の港湾・海運環境を分析するとともに、港進入水路に航行援助施設を採用して水先業務を能率化することや強制水先区域等の航行安全上の問題を検討し、航路、航行援助システムの改善を提言した。
1987・1988 昭和 62・63	インドネシア共和国海難捜索救助並びに海難予防体制整備計画調査 (JICA) インドネシアにおける海上保安及び捜索救助体制について、2005 年までの組織体制、資金、教育訓練施設の見直しを含む捜索救助に関する海上保安体制整備マスタープランを策定するとともに、同国第 5 次 5 ヶ年計画に対応する短期計画を策定した。 海難実態予測、海難事故分析を行い、主要 6 港の海上交通管制について調査し優先的に整備すべき港の基本計画を策定するとともに、SAR 情報通信網整備計画、また、海上保安官教育を行うアカデミーの基本構想を策定した。
1990～1992 平成 2～4	フィリピン国海上交通管理計画調査 (JICA) フィリピン国全国を対象とし、海上交通管理の現状調査、分析及び社会経済に関する調査を行い、安全面を中心とした海上交通管理に関する基本計画を策定し、同計画の中から優先プロジェクトを選定して、セブ地域海上交通安全事業に関するプレ・フィジビリティ調査を実施した。

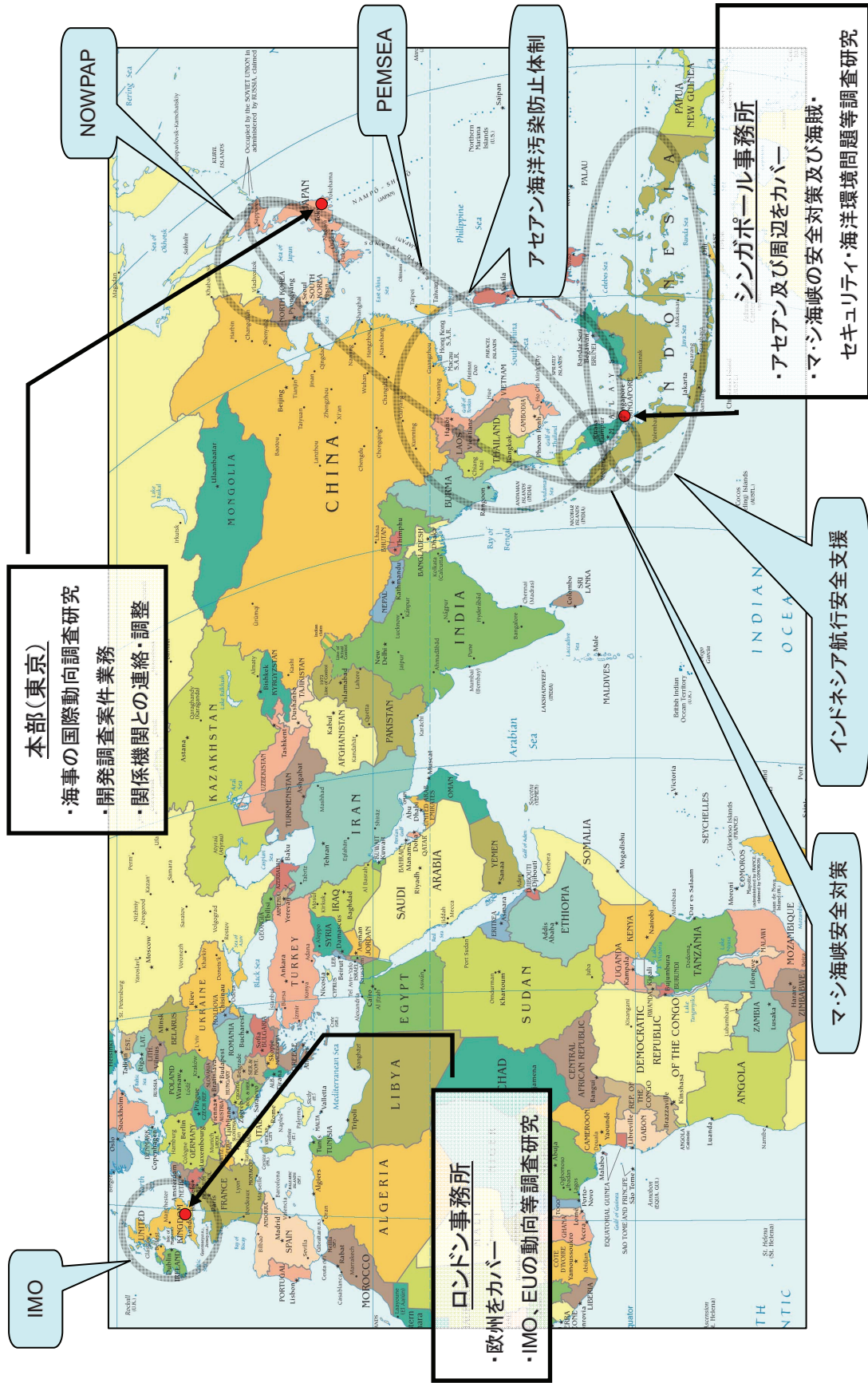
1990～1993 平成 2～5	<p>OSPAR 計画の推進(日本財団)</p> <p>海洋環境保全に関する国際フォーラムを主催することにより、アジア・オセアニア地域の開発途上国が抱える海洋汚染問題について、国際協力体制を確立するための基盤を整備するとともに、解決の糸口を見出し、これら諸国の健全かつ円滑な発展を側面から支援するもの (「3 アセアン海洋汚染防止体制」の項参照)</p>
1990～1993 平成 2～5	<p>大規模海洋汚染事故対策に関する国際協力の推進(運輸省)</p> <p>OSPAR 計画に対応して、アセアン海域を中心としたわが国へのオイルルート周辺の沿岸開発途上国に対して、わが国から積極的な技術援助等を行い、地域内当事国の国際協力を促進し、大規模な海洋汚染事故が発生した場合の国際的地域緊急防除体制の整備を図るもの (「3 アセアン海洋汚染防止体制」の項参照)</p>
1992 平成 4	<p>パナマ運河代替案調査(八千代エンジニアリング株式会社)</p> <p>1990年9月にパナマ運河代替案調査委員会において承認された詳細調査計画に基づいて、代替案の主要な構造物と付属施設について予備的設計および費用見積もりを行うことを目的として、既存のパナマ運河に替わる第3案について、航行援助施設等の運河航行上の安全対策について調査した。</p>
1992・1993 平成 4・5	<p>インドネシア国東部海上輸送近代化総合計画調査 (MICC・海事国際協力センター)</p> <p>インドネシア東部の海上輸送近代化について、現状を調査し、1994年から2005年間の総合計画を作成したほか、2000年を目標とするヴィトンとクワン両港の短期整備計画の作成とフィリビリティスタディを実施した。</p>
1994 平成 6	<p>THE MARITIME SAFETY COOPERATION STUDY IN THE REPUBLIC OF PALAU (運輸省)</p> <p>パラオ共和国における日本人のスキューバダイバーの事故を契機として、観光客への影響を懸念して同国は、捜索救助体制の検討を始めたが、その困難なことから日本に協力を要請してきたもの。同国における次の事項について、調査、検討を行った。</p> <p>海洋事故の状況及び事例、捜索救助システムの現状、問題点及び改善策、海上安全システムの現状、問題点及び改善策、捜索救助及び海上安全システムの組織及び活動についてのガイドライン</p>
1994・1995 平成 6・7	<p>開発途上国等における海洋汚染防止対策の推進事業(笹川平和財団)</p> <p>流出油防除のための国際的地域協力体制の強化が必要であることから、極東から南西アジアに至る沿岸諸国の流出油防除体制に関し、国際協力を実施した。 (「3 アセアン海洋汚染防止体制」の項参照)</p>
1995 平成 7	<p>大規模海洋汚染事故対策の高度化および国際協力推進調査(運輸省)</p> <p>開発途上国等における油汚染防除対策の実態等を調査し、これまでに取られたさまざまな油汚染防除手法の有効性、効率性、安全性等についての評価を行うことにより、油汚染防除に係る技術移転のためのプログラムの構築および油</p>

	<p>汚染防除に係る国際協力の本来のあるべき姿についての検討を行った。 （「3 アセアン海洋汚染防止体制」の項参照）</p>
<p>1995～1997 平成 7～9</p>	<p>タイ国職業教育短期大学強化事業(海外造船協力センター) タイ国政府は、海外経済協力基金の協力を得て、同国南部のナコーンシタマラットに造船関係の専門学校を建設した。このプロジェクトに対し海外造船協力センターは、1995 年度を初年度とする 3 カ年計画で、教育・訓練用施設や資機材・カリキュラム等のコンサルタント業務を実施しており、当協会は、これらのうち、資機材・カリキュラムに関する業務を担当した。</p>
<p>1996～1998 平成 8～10</p>	<p>アジア地域における航行安全体制整備協力調査(運輸省) わが国にとって重要な船舶の航行ルートであるマラッカ・シンガポール海峡について、当該海域および沿岸諸国の航行安全体制の状況および問題点について調査するとともに、わが国の今後の協力のあり方について検討した。</p> <p>1996 年度</p> <ul style="list-style-type: none"> ・船舶の航法等に関する法体制の調査 ・届出、許可の手続き方法および件数 ・法体制を運用する組織体制 ・海難発生状況および発生原因の調査 ・海難防止に係る指導体制の調査 <p>1997 年度</p> <ul style="list-style-type: none"> ・マラッカ・シンガポール海峡通過船舶の実態調査 ・マラッカ・シンガポール海峡横断通航の実態調査 <p>1998 年度</p> <p>各国の危険物運搬および貯蔵に関する諸規則の整備状況を調査するとともに同海域沿岸に存在する危険物取り扱い港に赴き、規則の遵守状況、安全体制等について調査した。</p>
<p>1998 平成 10</p>	<p>モロッコ高等海事学院短期派遣 モロッコ王国の上級船員教育機関である高等海事学院の教官の能力の向上、施設・機材の充実および教育カリキュラムの改善などにより、当学院の教育訓練の水準を高めるとともに国際条約の要件にあった船員教育を可能にすることを目的として 1996 年から 5 年間の計画で技術協力が実施されている。</p> <p>当協会は、1998 年度に、船員教育および船員教育制度の見直しに関して、短期派遣専門家として RO/RO 旅客船乗組員に義務付けられる訓練を実施するための教育プログラムの作成にかかわる技術移転を実施した。</p>
<p>1999 平成 11</p>	<p>インドネシア国 SAR 通信網建設事業に係る援助促進調査 (JBIC) インドネシアの海上捜索救難通信網事業の現状を調査し、実施機関が直面する問題点を分析した上で、改善策の提言を行った。</p> <p>事業の現状を調査、分析するほか、海難発生状況、海上捜索救難体制の現状、海賊対策を調査するなど捜索救難活動改善及び SAR 通信システムの維持管理体制改善のための調査及び分析を行った。</p>

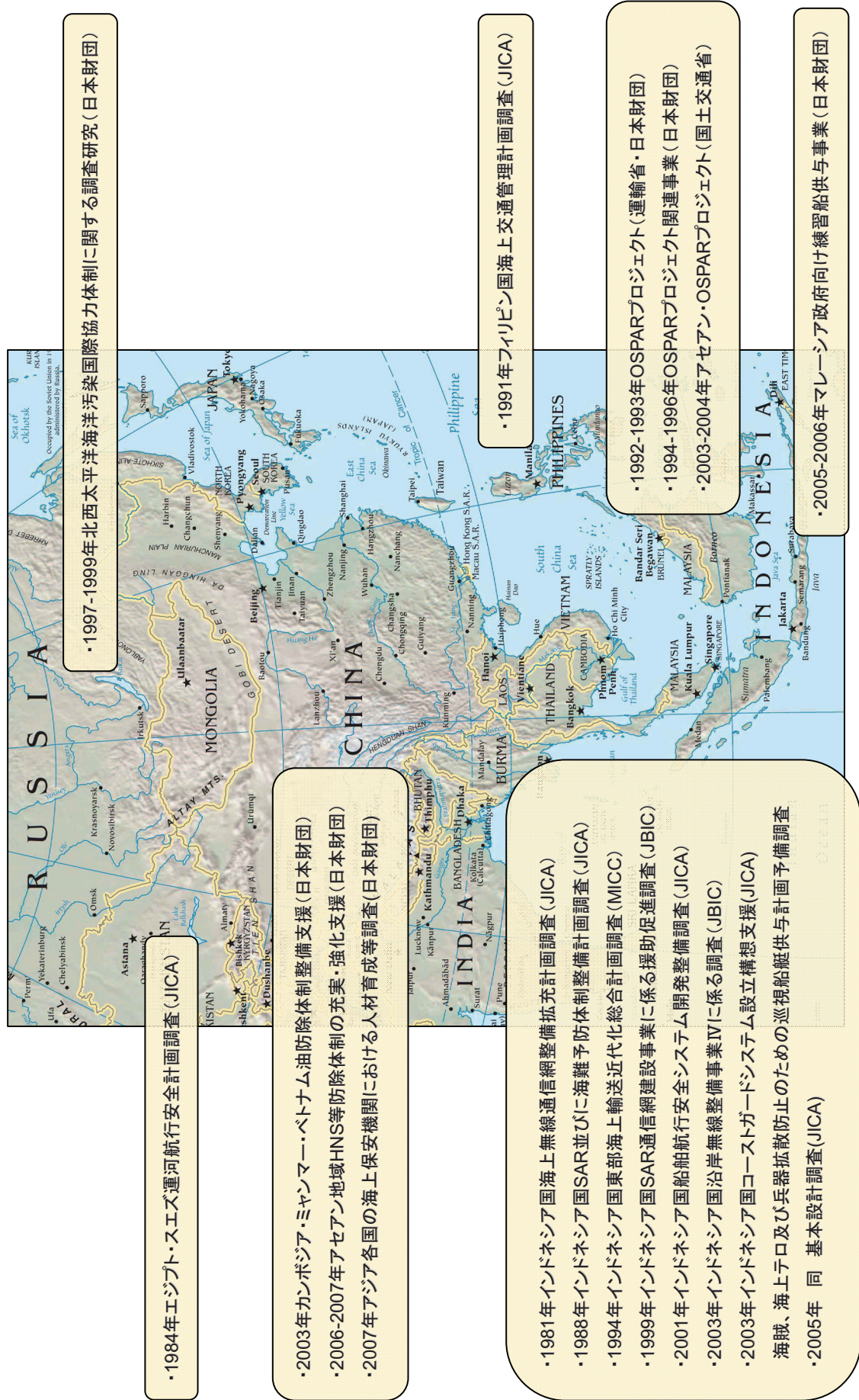
2000～2002 平成 12～14	<p>インドネシア国船舶航行安全システム開発整備計画調査 (JICA)</p> <p>インドネシア国政府は、航路標識及び海上無線通信システムの分野における開発整備計画の策定について日本政府に要請した。これを受けて、国際協力事業団は 2000 年 11 月に予備調査団を派遣し、更に 2001 年 3 月に当協会及び財団法人日本航路標識協会よりなる調査団を結成し、同年 4 月より現地調査を開始し、2002 年 6 月に最終報告書を提出した。</p>
2002・2003 平成 14・15	<p>アセアン諸国の海洋汚染防止にかかる情報ネットワークの構築・運用のための調査(運輸省、日本財団)</p> <p>アセアン海域の油及び有害危険物質による汚染防止にかかる機動的な情報ネットワークの構築・運用に関するもの(「3 アセアン海洋汚染防止体制」の項参照)</p>
2002・2003 平成 14・15	<p>インドネシア国コーストガードシステム設立構想支援(JICA)</p> <p>インドネシアでは海賊事案が横行していること等から、海上保安体制の見直しが必要となり、インドネシアの新たな海上治安システムを構築するための関係機関によるワーキンググループが設置された。この作業の中心となっているインドネシアの国家開発計画庁は、JICA に対し、本作業に関する協力支援を要請した。</p> <p>これを受けて、2003 年 3 月から半年間、当協会職員を含む 3 名の専門家が同庁へ派遣され、ワーキンググループへの指導助言、組織・法整備に対する指導助言、装備等整備に対する指導助言を行った。</p>
2003 平成 15	<p>インドネシア沿岸無線整備事業(IV)に係る調査 (JBIC)</p> <p>2002 年 6 月に、JICA 委託事業として当協会がまとめた「インドネシア国船舶航行安全システム開発整備計画調査報告書」において、最優先事項として GMDSS の整備をあげており、この整備に関して、事業費積算、資金計画、実施スケジュール、維持管理体制等を検討し、評価を行った。</p>
2003～2005 平成 15～17	<p>アセアン地域内三カ国における海洋汚染防止体制の充実強化支援(CMV プロジェクト)(日本財団)</p> <p>カンボジア、ミャンマーおよびベトナムの 3 カ国に対する海洋汚染防止体制の充実強化支援(「3 アセアン海洋汚染防止体制」の項参照)</p>
2005 平成 17	<p>フィリピン国海上保安のための PCG 通信システム強化計画予備調査(電気通信計画) (JICA)</p> <p>フィリピンコーストガードは、旧式の通信システムの近代化を目的として、日本政府に無償資金協力を要請した。日本政府としての正式な採択決定に先立って、JICA は予備調査を実施することとし、当協会はコンサルタント要員 1 名を派遣して協力した。</p>

<p>2005 平成 17</p>	<p>(インドネシア) 海賊、海上テロ及び兵器拡散防止のための巡視船艇供与計画予備調査、同基本設計調査 (JICA)</p> <p>インドネシア領海は、全世界の海賊事件の約 3 割が発生する海賊多発地帯となっているが、同国国家警察海上警察局は、広大な海域について十分な対応をとれない状況にあり、高速巡視艇の調達を我が国に要請してきた。</p> <p>しかし、我が国の無償資金協力において巡視艇を調達したことがないこと、ODA大綱や武器輸出三原則等との整合性等、無償資金協力実施にあたっての懸案事項が存在する。本調査は、これらの確認とともに、巡視艇の仕様、運用方法、関連機関との関係、調達方法等を調査し、無償資金協力として本案件を実施することの妥当性を検討した。</p> <p>当協会は、この J I C A 調査団の 1 員として参加し、巡視艇の運営維持管理体制にかかる調査を担当した。</p>
<p>2005・2006 平成 17・18</p>	<p>マレーシア海上保安機関の教育訓練に対する支援(日本財団)</p> <p>(前述「1 概説 ③東南アジア諸国等への協力・支援」の項参照)</p>
<p>2005・2006 平成 17・18</p>	<p>(インドネシア) 海賊、海上テロ及び兵器拡散防止のための巡視船艇供与計画基本設計調査 (JICA)</p> <p>予備調査において、インドネシアへの巡視艇を供与の必要性・緊急性が改めて確認されたことを受け、無償資金協力として適切なプロジェクト内容、協力規模を再検証し、必要となる基本設計を実施した。</p> <p>当協会は、JICA 調査団の 1 員として参加し、巡視艇に関わる無線通信に関する基本設計調査を担当した。</p>
<p>2006～2008 平成 18～20</p>	<p>アセアン地域内における海洋汚染防止体制の充実強化支援(日本財団)</p> <p>CMV プロジェクト後のアセアン各国を対象とした海洋汚染防止体制の充実強化支援(「3 アセアン海洋汚染防止体制」の項参照)</p>
<p>2007・2008 平成 19・20</p>	<p>アジア各国の海上保安機関における人材育成状況等の調査(日本財団)</p> <p>アジア海域の安全確保のためには、沿岸国の海上保安機関の能力を向上させ、各国の連携・協力関係を強化することが極めて重要である。このため、わが国からの支援を更に効率的・効果的に推進するための基礎資料とするため、アジア各国の海上保安業務執行体制、人材育成の状況等について、現状を正確に把握することを目的に実施した。</p>

(社)日本海難防止協会の国際関係業務



(社)日本海難防止協会の主な国際関係業務実績



2 国際動向調査

(国際動向委員会の歴史)

海事分野に係る海上安全・海洋環境保全問題への対応は、船舶海上交通の国際性に鑑み、国内調整のみならず国際的な協調が不可欠であることなどから、常にその国際的な審議動向を把握・分析し、これらを斟酌した上での官民一体となった取り組みが重要である。

このため、当協会は、学識経験者、関係団体及び関係官庁で構成する海上安全および海洋汚染防止の2つの国際動向委員会を設置して、主要な国際会議のテーマに応じて開催前の関係者による検討、意見交換の場としている。また、この検討に資するため、当協会担当者を、わが国政府代表団の技術的アドバイザーとして IMO の委員会等に出席させ、各国の動向や関連情報の収集・分析を行い、さらに、個別の重要案件については諸外国における現地調査を行って関係者から最新の情報を収集・分析し、これらの調査研究の成果をこの会議に提供している。

(1) 海上安全国際動向委員会

海上安全に関する分野においては、昭和 34 年度に「1960 年国際人命安全会議のための調査研究」を行っている。当該国際会議の開催に当たり、同会議に対するわが国提案に関連した事項を緊急に調査するため、当協会の第一専門委員会において「1948 年海上における人命の安全のための国際条約」の中の無線設備、航海安全に関する各国関係資料を調査・収集し、国際海上衝突予防法規則の各国改正提案についても、予防法小委員会を設置して専門的な検討を行い、これらの結果を国の海上航行安全審議会に建議している。

また、昭和 45 年度の「海上の交通安全に関する研究」では、国際海上衝突予防規則改正に関する我が国の意見提出に当たって参考に資するための調査研究を行ったのはじめとして、昭和 46・47 年度には「海上交通法規に関する研究」を行い、昭和 56・57 年度には「国際海上衝突予防規則に関する調査研究」を実施している。そして、これらの流れの中で、昭和 58 年度の「海難防止の国際的動向に関する調査研究」から国際動向委員会を設置している。

以後、調査研究の名称は変更されているが、この委員会は現在まで継続している。

海難防止の国際的動向に関する調査研究 昭和 58～平成 13 年度

海事の国際的動向に関する調査研究（海上安全） 平成 14 年度～

この委員会において対象としているのは、IMO の委員会等における審議事項の検討ほか、その時代における海上安全に係る主要テーマであり、各国の動向等も調査検討している。

本委員会において調査・検討された主な事項は、次の通りである。

年度	調査研究事項
56・57 年度	国際海上衝突予防規則に関する調査研究
58年度	1972年国際海上衝突予防規則の一部改正に関する調査研究 1979年海上捜索救助に関する国際条約（SAR条約）の実施に関する調査研究
59年度	○IMOへの対応 COLREG、SAR条約等について ○SAR条約への加入にあたり、民間船舶に対する周知活動を行うことは不可避のものであることから、本委員会において、各海運、水産団体に対する条約内容、船位通報制度等の説明会を、計7回実施した。
60年度	○IMOへの対応 1972年COLREG、VTSのガイドライン、SAR条約、FGMDSS等について
61年度	○IMOへの対応 COLREG、VTSのガイドライン、SAR条約、FGMDSS等について ○木材運搬船の海難及びこれに伴う流出木材の二次海難の防止について、基礎調査及び問題点の抽出に重点を置いて調査を行った。
62年度	○IMOへの対応 COLREG、SAR条約、GMDSS等について ○木材運搬船の海難及びこれに伴う流出木材による二次海難の防止について、英国、中国、カナダ、デンマーク、西ドイツ、ギリシャ、オランダ、ノルウェー、韓国、ソ連、アメリカの対応について、ロンドン連絡事務所を通じアンケート調査を実施した。
63年度	○IMOへの対応 COLREG、SOLAS条約、GMDSS等について ○主要国における木材運搬船問題の調査結果 ○インドネシア国海難捜索救助並びに海難防止体制整備計画調査
元年度	○IMOへの対応 COLREG、沖合い施設周辺的安全区域及び航行安全、大陸棚及び排他的経済水域上の沖合い構造物の撤去、MODUコード関連事項等について ○海難救助に関する国際的な協力 SAR分野での隣接国の動向 アジア・太平洋地域における捜索救助セミナーの開催について 巡視船のIMOへの派遣について ○電子海図の世界的動向について
2年度	○IMOへの対応 COLREG、GMDSS等について ○海難救助に関する国際的な協力 日本国政府と大韓民国政府との海上における捜索及び救助並びに緊急避難に関する協定について

	<p>日米合同 SAR 訓練</p> <p>○電子海図の世界的動向について</p>
3 年度	<p>○IMO への対応</p> <p>船舶の航路指定、COLREG、VTS エリアにおける船位通報等について</p> <p>○捜索救助に関する国際的動向及び国際協力</p> <p>北西太平洋地域海上捜索救助専門家会議の開催について</p> <p>フィリピンに対する技術協力について</p> <p>パキスタンに対する技術協力について</p> <p>○灯火の視認性に関わる実船実験結果報告</p>
4 年度	<p>○IMO への対応</p> <p>船舶の航路指定、COLREG、船位通報の要件、航行に関する装置等について</p>
5 年度	<p>○IMO への対応</p> <p>船舶通報の強制化、航路航行の強制化、捜索救助、GMDSS、海上安全情報(MSI)の提供、電子海図等について</p>
6 年度	<p>○IMO への対応</p> <p>船舶通報の強制化、航路指定の強制化、捜索救助等について</p> <p>○電子海図の最新維持に関する国際的動向</p>
7 年度	<p>○IMO への対応</p> <p>航路航行の強制化、海難の人的要因、SAR 条約に基づく各国の SAR 計画の状況、GMDSS の体制・運用等、電子海図等について</p>
8 年度	<p>○IMO への対応</p> <p>航路航行の強制化等、SAR 条約の見直し、SAR 条約に基づく各国の SAR 計画の状況、GMDSS の体制・運用等、電子海図等について</p>
9 年度	<p>○IMO への対応</p> <p>航路航行の強制化等、SAR 条約の見直し、SAR 条約に基づく各国の SAR 計画の状況、GMDSS の体制・運用等、電子海図等について</p>
10 年度	<p>○IMO への対応</p> <p>各国航行安全対策の強化(強制船舶通報制度及び分離通航方式)、SAR 条約の見直し、HSS と COLREG の改正、海賊及び武装強盗、ENC 及び ECDIS 等について</p>
11 年度	<p>○IMO への対応</p> <p>COLREG、SOLAS 条約、SAR 条約等の海難防止関係規則、条約に関連する資料の収集及び解析、並びに IMO 会議における動向調査</p> <p>○海外における海難防止に関する事例の資料収集及び解析</p>
12 年度	<p>○IMO への対応</p> <p>COLREG、SOLAS 条約、SAR 条約等の海難防止関係規則、条約に関連する資料の収集及び解析、並びに IMO 会議における動向調査</p> <p>○海外における海難防止に関する事例の資料収集及び解析</p>

13年度	<p>○IMO への対応</p> <p>COLREG、SOLAS 条約、SAR 条約等の海難防止関係規則、条約に関連する資料の収集及び解析、並びに IMO 会議における動向調査</p> <p>○海外における海難防止に関する事例の資料収集及び解析</p>
14年度	<p>○IMO への対応</p> <p>海上テロ、避難水域、PRESTIGE 号事故の反響、海上セキュリティ等について</p> <p>○AIS の国際的動向に関する調査研究</p> <p>○EU の海上安全・海洋環境保護政策について</p> <p>○表面効果翼艇(WIG)に関する調査</p> <p>○海上セキュリティの調査研究</p> <p>○バルト海における AIS ネットワーク整備の進捗状況</p> <p>○避難水域に関する独国内法（試案）について</p>
15年度	<p>○IMO への対応</p> <p>LRIT、海事保安の促進、バイナリー・メッセージの適用ガイダンス、SAR、情報通信、セキュリティ等について</p> <p>○AIS の国際動向</p> <p>○マラッカシンガポール海峡における海事の国際的動向</p> <p>○EU の海上安全・環境保護政策について</p> <p>○海上セキュリティの調査研究(SSO 研修)</p> <p>○ノルウェー事情</p>
16年度	<p>○IMO への対応</p> <p>海事保安（LRIT 等）、航行安全（分離通航方式等）、強制要件の改正・採択及び無線通信・捜索救難、海賊武装強盗等について</p> <p>○米国における MDA 等船舶動静把握についての検討状況</p> <p>○LRIT セミナー</p> <p>○フィンランド、スウェーデンにおける AIS ネットワーク</p> <p>○Safe Sea Net</p> <p>○シンガポール AIS 設置状況等</p> <p>○最近のマ・シ海峡の動向</p> <p>○IMO における LRIT の検討等の船舶動静把握ネットワーク及びこれに係るデータベース構築についての国際な検討状況等について、報告検討会を開催。</p>
17年度	<p>○IMO への対応</p> <p>海事保安（LRIT、船舶保安等）、海賊及び武装強盗、航路通報、INS・IBS 性能基準の見直し、ECDIS の使用評価及び ENC の開発、GMDSS 等について</p> <p>○オーストラリアにおける REEFREP の運用に関する調査</p> <p>○IALA 及びマレーシア海事局主催 LRIT セミナー</p> <p>○MSC LRIT 中間ワーキンググループ結果概要</p> <p>○欧州事情紹介（海上安全及び海洋環境保護政策）</p>

18年度	<p>○IMO への対応 LRIT、人員回収装置、北朝鮮ミサイル問題、ECDIS の性能要件、E-NAVIGATION 戦略、COLREG 改正等について</p> <p>○シンガポールにおける小型船動静把握システム(HARTS)</p> <p>○Vessel Monitoring System セミナー</p> <p>○マ・シ海峡における新しい協力の枠組み構築</p> <p>○欧州海事政策現状</p> <p>○マ・シ海峡に関するクアラルンプール会議</p>
19年度	<p>○IMO への対応 LRIT、ECDIS の性能要件、E-NAVIGATION 戦略、航海当直警報装置(BNWS)、COLREG 改正等について</p> <p>なお、COLREG 改正案への対応については、小型船関係者も臨時委員に加えた作業部会を開催した。</p> <p>○LRIT Ad^Hoc WG</p> <p>○Vessel Tracking and Monitoring 2007</p> <p>○IMO シンガポール会議</p>

(2) 海洋汚染国際動向委員会

1967年(昭和42年)3月のトリーキャニオン号事故に伴う流出油災害が世界的な反響を呼び、わが国においても「船舶の油による海水の油濁の防止に関する法律」が施行されるに及び、当協会は定款を改正して、昭和43年6月海水油濁防止を、次いで昭和46年6月海洋汚染防止を協会の事業として行うこととなった。さらに、昭和47年6月には、海洋汚染防止法が全面的に発効し、当協会は機構を一部改正して、海洋汚染防止に関する諸問題についての調査研究に専任できるよう公害調査部を新たに設置し、海洋汚染防止事業の促進を図った。

そして、昭和47年度に、海洋汚染防止の諸調査研究事業の実効を期し全体を統括するために海洋汚染防止研究委員会を新設し、その下に7委員会(海洋汚染防止国際対策委員会、廃油処理対策委員会、廃油処理技術委員会、流出油防除委員会、廃棄物処理対策委員会、水質汚染対策委員会、シューエッジ委員会)を設置して調査研究を実施することとした。

この海洋汚染防止国際対策委員会が、現在まで続く海洋汚染国際動向委員会の始まりである。

初年度となる昭和47年度の「海洋汚染防止の調査研究」の海洋汚染防止国際対策委員会においては、IMCOにおける海洋汚染防止条約草案に対するわが国の方針を表明するための基礎資料を作成した。また、条約草案の討議に委員会の代表者を参加させ、参加各国の動向の把握に努めるとともに国際資料を収集して、1973年船舶からの汚染防止条約草案の形体及び内容等に関して、関連団体、機関の協力の下に検討を行い運輸省に報告し、わが国の方針策定に寄与した。

以後、調査研究の名称は変更されているが、この委員会は現在まで継続している。

海洋汚染防止の調査研究 昭和 47～55 年度

海洋汚染防止の調査研究事業－海洋汚染防止対策の調査研究 昭和 56～59 年度

海洋汚染防止の調査研究事業－海洋汚染防止に関する国際対策の調査研究
昭和 60～62 年度

海洋汚染防止の調査研究事業－海洋汚染防止の国際対策に関する調査研究
昭和 63～平成 2 年度

海事の国際的動向に関する調査研究事業－海洋汚染防止の国際対策に関する調査研究
平成 3～平成 10 年度

海事の国際的動向に関する調査研究事業－海洋汚染防止関係 平成 11 年度～

海洋汚染国際動向委員会において調査・検討された主な事項は、次の通りである。

年度	調査研究事項
43 年度	海水油濁防止の調査研究報告書の中で第 5 回油濁小委員会の状況を報告
44 年度	IMCO の審議状況、IMCO 海水油濁防止条約（案）に対する研究について報告
45 年度	—
46 年度	—
47 年度	1973 年船舶からの汚染防止条約草案の 2～3 次草案について検討し、わが国としての意見、対処方針をまとめた。また、海外における廃油処理施設の現地調査を行った。
48 年度	IMCO の「油及び油以外の有害物質による海洋汚染防止に関する新しい単一な 1973 年国際条約草案」に関する検討を行って、この年 10 月にロンドンにおいて開催された条約会議におけるわが国対処方針の立案に寄与するとともに、この会議に委員代表をテクニカルアドバイザーとして派遣した。
49 年度	IMCO に新たに設置された海洋環境保護委員会 (MEPC) に委員代表を派遣し、政府代表の活動に協力するとともに、海洋環境に関する国際的な動向の関係資料を収集した。 米国コースト・ガードと環境庁並びに米国石油協会による流出油による汚染と防除に関する 1975 年サンフランシスコ合同会議の情報を収集した。
50 年度	MEPC 及び IMCO 主催の船舶による海洋汚染防止に関するシンポジウムに代表を派遣し、審議に参加するとともに資料の収集に努めた。また、MEPC の検討課題に対する日本の対処方針策定のための基礎資料をまとめ、当局に報告した。
51 年度	○MEPC 対応 7 万 D/W 以上の在来タンカーに対するバラスト用分離タンク適用問題、船舶用油水分離装置、油分濃度計等について ○IMCO 環境保護シンポジウムについて
52 年度	○MEPC 対応 1973 年海洋汚染防止条約採択後 5 年を経過しているにもかかわらず、油排出

	<p>監視制御システムとそのブラックボックス、ROB の有効な技術的規制の方法、非持続性油に対する処理技術とその規制のための必要機器類の技術基準及び新たな課題として提起された原油洗浄の技術的要件などいまだに相当の課題が残されている。このような国際的動向を踏まえながら、わが国の対処方針に従い、審議に参画した。</p> <p>○OCIMF 航行安全シンポジウムについて</p>
53 年度	<p>○MEPC 対応</p> <p>MEPC、バルクケミカル小委員会について</p>
54 年度	<p>○MEPC 対応</p> <p>MEPC、バルクケミカル小委員会について</p> <p>○メキシコ湾におけるイクストク油井事故に伴う流出油事故による海洋汚染状況についての現地調査</p>
55 年度	<p>○MEPC 対応</p> <p>MEPC、バルクケミカル小委員会について</p>
56 年度	<p>○MEPC 対応</p> <p>MEPC、バルクケミカル小委員会について</p> <p>1973 年海洋汚染防止条約附属書 I について、技術分野における対応については十分可能になったものと推察されるが、有害液体物質の排出規制に関する問題の解明については、ようやくその端緒を開いたに過ぎず、工業先進国に共通する問題でもあった。</p>
57 年度	<p>○MEPC 対応</p> <p>MEPC、バルクケミカル小委員会について</p> <p>1978 年議定書によって修正された 1973 年海洋汚染防止条約は、昭和 58 年 10 月 2 日に附属書 I（油濁防止規則）及び附属書 II（有害液体物質汚染規制規則）が発効することになった。</p>
58 年度	<p>○MEPC 対応</p> <p>MEPC、バルクケミカル小委員会について</p>
59 年度	<p>○MEPC 対応</p> <p>MEPC、バルクケミカル小委員会について</p> <p>ばら積み有害液体物質の排出規制については、技術的に困難な問題が多く、IMO では、附属書 II のうち技術的に実施が困難視されている規定を実態に合わせ、また、科学的に再検討の必要な現行規定を改善するための改正案が検討された。</p>
60 年度	<p>○MEPC 対応</p> <p>MEPC、BCH（Sub-Committee on Bulk Chemicals）等について</p> <p>技術的問題の解決が困難視されていた MARPOL73/78 条約の附属書 II の規定については、ケミカルタンカーの運航実態に合わせるとともに海洋汚染防止の科学的再検討により必要な改善を行った改正案が採択された。</p>

61年度	○MEPC 対応 MEPC、BCH 等について
62年度	○MEPC 対応 MEPC、BCH 等について MARPOL73/78 条約の選択附属書V（廃棄物に関する規則）が発効要件を満たし、昭和 63 年 12 月 31 日から発効することとなった。
63年度	MARPOL73/78 条約の附属書V（廃棄物に関する規則）に関する問題点の解明を優先課題としてとりあげ検討を行った。 ○MEPC 対応 MEPC、BCH について
1年度	○MEPC 対応 MEPC、BCH 等について 作業部会を設けて、油水分離器に関する最近の国際的動向及びケミカルタンカーのタンク洗浄に関する問題を取りあげ、国際会議の審議事項の検討を行い、わが国の対処方針の策定に寄与した。
2年度	○MEPC 対応 MEPC、BCH 等について
3年度	○MEPC 対応 MEPC、BCH 等について MARPOL73/78 条約の附属書III（容器等に収納して運送される有害物質に関する規則）が発行要件を満たし、平成 4 年 7 月 1 日から発効することとなった。 また、有害海洋生物を含むバラスト水の排出管理及び大気汚染の防止等地球規模での新たな汚染問題が多岐にわたって提起され、新附属書の策定に向けて審議された。
4年度	○MEPC 対応 MEPC、BCH 等について
5年度	○MEPC 対応 MEPC、BCH 等について
6年度	○MEPC 対応 MEPC、BCH 等について
7年度	○MEPC 対応 MEPC、BCH 作業部会、BLG について なお、バルクケミカル小委員会は、平成 8 年からバルクリキッドアンドガス小委員会（BLG）に名称が変更された。
8年度	○MEPC 対応 MEPC、BLG 中間会合について
9年度	○MEPC 対応 MEPC、BLG について ○船舶からの大気汚染の防止に関する MARPOL73/78 条約締約国会議

10 年度	<p>○MEPC 対応 MEPC、BLG について</p>
11 年度	<p>○MEPC 対応 MEPC、BLG について</p> <p>IMO においては、有機スズ系塗料禁止の法制化、バラスト水管理規制の法規制化、MARPOL 附属書 I 及び II の見直し、特別海域・特に敏感な海域の指定基準の問題、MARPOL 附属書 IV 及び VI の発効促進、OPRC 条約の実施と対象物質の有害危険物質への拡大、船舶のリサイクルによる環境影響問題等の問題が議論されている。</p>
12 年度	<p>○MEPC 対応 MEPC、BLG について</p> <p>MEPC では、バラスト水中の有害水生生物問題を最優先議題の一つと位置づけ、委員会のほかに延べ 20 数回に及ぶ非公式作業部会を開催して集中的に審議を行った。</p> <p>○平成 13 年 3 月、IMO 等がロンドンにおいて主催した「国際バラスト水処理研究・開発シンポジウム」及び「国際バラスト水処理基準ワークショップ」において、当協会の研究成果を発表した。</p>
13 年度	<p>○MEPC 対応 MEPC について</p> <p>バラスト水中の有害水生生物問題については、委員会のほかに延べ 20 数回に及ぶ非公式作業部会を開催して審議を行った。</p>
14 年度	<p>○MEPC 対応 MEPC バラスト水作業部会及び MEPC について</p> <p>バラスト水中の有害水生生物問題については、延べ 20 数回に及ぶ非公式作業部会を開催して審議を行った。</p> <p>「OPRC 条約」に関しては、平成 14 年 3 月に「HNS 議定書」が採択され、ばら積み輸送される有害・危険物（HNS）の流出事故も対象とすることとなった。</p> <p>トリブチル・スズ等を含む有機スズ系船舶用塗料（TBT 船舶用塗料）等の使用を規制するための新条約「船舶についての有害な防汚方法の管理に関する国際条約」が、この年 10 月に採択された。</p>
15 年度	<p>○MEPC 対応 MEPC について</p> <p>○「バラスト水管理条約」に関する外交会議</p> <p>平成 14 年 11 月にスペイン沖で沈没したシングルハルタンカー“プレスティージ号”の油汚染事故を受け、欧州連合はシングルハルタンカー規制強化策の欧州地域内での独自の実施を打ち出すとともに、国際レベルでの実施を目指すため、平成 15 年 3 月に IMO に対して MARPOL 条約附属書 I の改正を求める提案を行った。そして、同年 12 月の MEPC において、シングルハルタンカーのフェー</p>

	<p>ズアウトのさらなる前倒し、シングルハルトタンカーでの重質油輸送の禁止及び状態評価スキーム (CAS) の改正案が採択された。</p> <p>また、1990 年代以来審議中であった「船舶バラスト水及び沈殿物の管制及び管理のための国際条約」(バラスト水管理条約) は、平成 16 年 2 月の外交会議において採択された。本年度も、バラスト水中の有害水生生物問題を、主要検討課題として取り上げた。</p> <p>長年にわたり未発効の状態が続いていた「海洋汚染防止条約 (MARPOL 73/78 条約)」の附属書IVは、平成 15 年 9 月に発効を迎え、改正附属書IVについても平成 16 年 3 月の MEPC で採択された。また、シングルハルトタンカーのフェーズアウトのさらなる前倒し、シングルハルトタンカーでの重質油輸送の禁止及びこの改正に伴う CAS の改正案が平成 15 年 12 月の MEPC で採択された。</p> <p>「バラスト水管理条約」については、平成 16 年 2 月の外交会議において採択されたものの、バラスト水処理装置の型式承認をはじめ、多くのガイドラインが重要な課題として残された。</p>
16 年度	<p>○平成 16 年 5 月 シンガポールで開催された、第 2 回バラスト水管理の国際会議 (ICBWM) 及び技術展示会に出席し、情報及び関係資料の収集を行った。</p> <p>○MEPC 対応</p> <p>MEPC、設計設備小委員会について</p> <p>シングルハルトタンカーのフェイズアウトの問題は、改正 MARPOL 条約が平成 17 年 4 月に発効し、使用期限は原則 2010 年まで (船級協会による状態評価検査 (CAS) に合格すれば 2015 年まで) とすることとなった。</p> <p>「バラスト水管理条約」のガイドライン作成作業が大詰めを迎えている。</p>
17 年度	<p>○MEPC 対応</p> <p>MEPC、第 4 回バラスト水作業部会</p> <p>「バラスト水管理条約」に関して 6 件のガイドラインが採択された。</p>
18 年度	<p>○MEPC 対応</p> <p>MEPC、BLG について</p> <p>IMO では、バラスト水管理の法規制化、船舶のリサイクル問題、船舶からの大気汚染の防止問題、船舶の防汚塗料使用による有害影響、特別海域及び特に敏感な海域の指定等の環境問題が議論された。</p> <p>「バラスト水管理条約」に関して 5 件のガイドラインが採択された。</p>
19 年度	<p>○MEPC 対応</p> <p>MEPC、BLG について</p> <p>「バラスト水管理条約」に関して 2 件のガイドラインが採択された。(残り 1 件については、平成 20 年 10 月に採択され、全 14 件のガイドラインが出そろっている。)</p>

3 アセアン海洋汚染防止体制



CMV プロジェクトによる油汚染緊急時対策の机上演習
(カンボジア・プノンペン)

(2) アセアン海域における油汚染に対する準備及び対応に関する国際協力計画 (OSPAR 計画)

OSPAR 計画：(1993・1994 年(平成 5・6 年)、Project on Oil Spill Preparedness and Response in ASEAN Sea Area) は、アセアン各国の油防除能力の向上及び大規模な油流出事故が発生した際にアセアン各国が相互協力して円滑かつ効果的な油防除活動を実施するための体制整備を目的として、わが国政府の提唱、日本財団等の資金提供により、アセアン 6 カ国 (当時、ブルネイ、インドネシア、マレーシア、シンガポール、フィリピン及びタイ) を対象に実施されたプロジェクトで、総額約 10 億円の資金をもって、大規模油流出事故に備えた外洋用油防除資機材等の供与及び国際電話回線を使った OSPAR 情報ネットワークシステムを整備したものである。

① OSPAR 計画実施までの動き

本計画は、1991 年(平成 3 年)1 月、当時のアセアン 6 カ国及び IMO を横浜に招いて開催された「OSPAR フォーラム 91」において、我が国より提案し「横浜宣言」が採択されたことに始まる。

その後、1992 年(平成 4 年)1 月マニラ及び同年 11 月ジャカルタにおいて開催された、「第 1 回 OSPAR 協力会議」及び「第 2 回 OSPAR 協力会議」において、協力のあり方、財政支援措置等本計画の具体的内容について検討が行われた。

こうした中、スマトラ沖北西部のアンダマン海で、シンガポール船籍の原油タンカー「Maersk Navigator」が他船と衝突し、原油約 25,000 トンを流出させる事故が発生した。そこで、本計画は当初の予定を繰り上げ、1993 年(平成 5 年)5 月、東京で開催された「第 3 回 OSPAR 協力会議」で、下記の内容に関する関係各国の最終合意をみた。さらに、この会議では、アセアン加盟国が主体となる「流出油対応のためのアクションプログラム(ASEAN-OSRAP)」の整備についても合意されている。

(OSPAR 計画に関する合意内容)

○油防除資機材の供与

アセアン 6 ヶ国内の 11 ヶ所の油防除資機材備蓄基地に外洋型大型オイルフェンス、大型油回収機、油貯蔵タンク等の油防除資機材総額 10 億円分を、我が国から供与する。これらの資機材は、必要に応じアセアン 6 ヶ国間で相互融通して運用される。

○OSPAR 情報ネットワークシステムの整備

大規模油流出事故に対する国際協力活動のための情報ネットワークシステムを、アセアン 6 ヶ国間で国際電話網により設立する。このシステムでは、発生した油流出事故の内容、利用可能な資機材・専門家、事故地点の海図及び潮位図などの情報を取り扱う。

○OSPAR 管理委員会の設立

油防除資機材及び情報ネットワークシステムの効率的管理・運営のために、関係国から構成される管理委員会を設立する。

② OSPAR 計画実施後の動き

OSPAR 計画終了後の 1995 年(平成 7 年)から 2001 年(平成 13 年)まで、供与資機材

の適正管理、相互意見交換等を目的に、アセアン 6 カ国が毎年国名のアルファベットの逆順番にホスト国となって OSPAR 管理委員会 (OSPAR Management Committee) が開催された。我が国はオブザーバーとして参加し、当協会は、会議開催について支援・協力してきた。

OSPAR 管理委員会が一巡したところで、OSPAR の名を継承し、アセアン海域のさらなる海洋汚染防止を目的に、2002 年からアセアン OSPAR 管理会合 (ASEAN OSPAR Management Meeting) がスタートした。

2003 年(平成 15 年)2 月のアセアン OSPAR 準備会合において、日本から新たな情報ネットワークの構築について提案された。

2004 年(平成 16 年)3 月の第 2 回アセアン OSPAR 管理会合では、新たに、アセアン及び日本を構成メンバーとする「油 HNS 汚染準備対応に関する技術会合 (Technical Meeting on Oil and HNS Pollution Preparedness and Response)」を設置することが合意された。

③ OSPAR 計画にかかる当協会の活動

当協会は、平成 2~5 年度(1990~1993)の間、OSPAR 計画を推進するために必要な調査及び技術的検討、関係国による会議の開催等について、次のような活動をしている。

平成 2 年度

- ・ 国際流出油防除システムに関する実態調査
- ・ アジア西太平洋地域の海洋環境調査の専門家による国際ワークショップの開催
- ・ 1991 年の油汚染に対する準備及び対応に関する国際フォーラム(OSPAR FORUM'91)の開催

平成 3 年度

- ・ 地中海等の国際的域緊急防除体制について調査
- ・ アセアン地域の地域緊急防除システムのためのデータベース、地域対策センターおよび資機材備蓄ターミナルの基本設計について検討
- ・ アセアン 6 カ国、IMO および日本の参加による国際会議の開催

平成 4 年度

- ・ 国際地域緊急防除システムの調査研究
- ・ 油防除資機材の増強計画の検討
- ・ 油防除関連ネットワークシステムの検討
- ・ データベースの構築
- ・ OSPAR 協力会議及び専門家パネルの開催

平成 5 年度

- ・ OSPAR 計画に基づく地域緊急防除システムの調査研究
- ・ 油防除資機材の受入環境の調査
- ・ 油防除関連ネットワークシステムの受入環境の調査
- ・ 今後の活用体制の検討
- ・ データベースの構築
- ・ OSPAR 協力会議の開催

(3) アセアン地域内三カ国における海洋汚染防止体制の充実・強化支援 (CMV プロジェクト)

OSPAR 計画は、当時のアセアン 6 カ国（ブルネイ、インドネシア、マレーシア、シンガポール、フィリピン及びタイ）を対象に、油防除資機材等の供与及び OSPAR 情報ネットワークシステムを整備したもので、ハードの整備が中心であった。

本事業は、OSPAR計画終了後の1995年(平成7年)以降にアセアンに加盟した、カンボジア、ミャンマー、ベトナムの3カ国(CMV)に対し、人材育成に主眼を置いた海洋汚染防止体制の充実強化のための支援を行い、アセアン地域全体における海洋汚染防止体制の整備に資することを目的としたものである。

本事業は、当協会が、海上保安庁及び海上災害防止センターの協力を得て、3年計画で実施し、初年度の**平成15年度**は、CMV各国の中央組織の担当者を日本に招聘し研修を行い、その研修者が主体となって各国においてワークショップを開催し、習得したノウハウの普及と海洋環境保全にかかる啓発活動を促進した。

海上災害防止センターにおける研修



平成 16 年度は、CMV 各国の現場指揮官となる者を日本に招聘し研修を行った後、各国において、わが国専門家の助言を得て担当者自身により緊急に油防除体制を整備すべき地域の基礎調査を実施した。

平成 17 年度は、CMV 各国から油流出事故発生の際の主要な役割を果たす者を日本に招聘し、机上演習等の研修を実施した。さらに、本プロジェクトによりわが国で研修を受けた者が中心となり、それぞれ自国に併せた訓練シナリオを作成し、各国において油防除に関する机上演習を実施した。この演習は OSPAR プロジェクトに参加している各国も視察した。

この3年間の支援協力により、CMVの海洋汚染防止体制が充実されてきたこともあり、2006年（平成18年）11月、マレーシアで開催された第3回ASEAN-OSPAR管理会合において、このカンボジア、ミャンマー、ベトナムの3カ国が、ASEAN-OSPARプロジェクトに参加することで合意され、正式に署名された。

(4) アセアン地域内における海洋汚染防止体制の充実・強化支援

CMV プロジェクトの成果を得て、さらにこれらをアセアン各国に敷衍すべく、アセアン各国を対象に、人材育成、海洋汚染防止に係る情報の共有化に主眼を置いて海洋汚染防止体制の充実強化のための支援を行うことを目的とし、平成 18 年度より実施しているもの。

平成 18 年度は、各国の海洋汚染防止担当者を我が国に招聘し、有害液体物質(NLS)にかかる災害対応等に関する研修を海上災害防止センターにおいて実施した。さらに、マレーシアにおいて、アセアン各国の代表者を招聘し、マレーシア環境省と協力して我が国専門家等による海洋汚染防止研究会(HNS セミナー)を開催した。

平成 19 年度は、前年度に引き続き、NLS にかかる災害対応等に関する招聘研修を実施するとともに、インドネシアにおいて、インドネシア海運総局と協力して海洋汚染防止研究会(HNS を中心とするセミナー及び流出油対応机上訓練)を開催した。

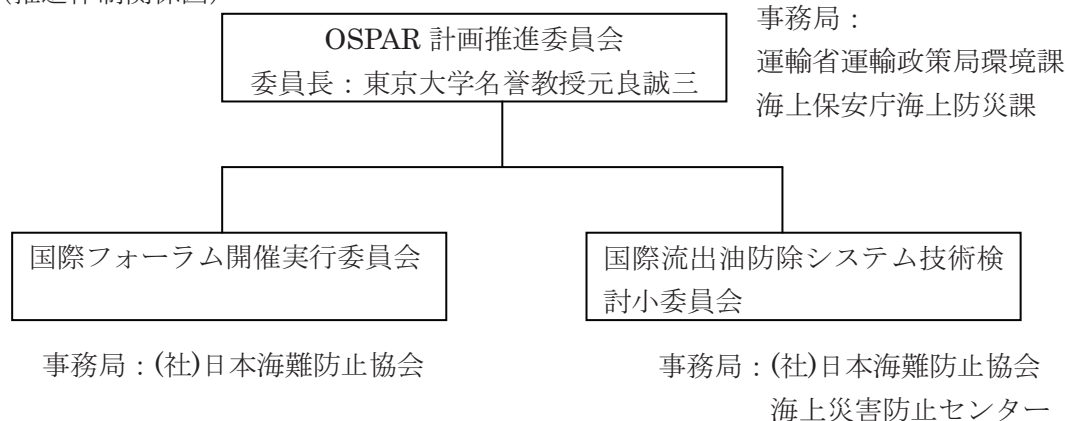
(5) アセアン海洋汚染防止体制にかかる調査研究等

○ 大規模海洋汚染対策に関する国際協力の推進に関する報告書

(平成 3 年 3 月 運輸省運輸政策局環境課、海上保安庁警備救難部海上防災課)

OSPAR 計画を推進するため、運輸省内に設置する OSPAR 計画推進委員会 (委員として、日本海難防止協会常務理事が参加) の統括の下に、2 つの小委員会が置かれ、検討等が行われた。

(推進体制関係図)



(国際流出油防除システムに関する実態調査)(平成 2 年度)

アジア、太平洋地域で大規模な油流出事故が発生する蓋然性の高い海域を中心に、油防除に関する国際協力体制を推進することは、極めて重要であるとの認識に基づき、主としてアジアの重要海域の沿岸国であるブルネイ、インドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール及びタイに、海洋汚染に関する専門家を派遣し調査をおこなった結果、シンガポール等一部の国を除いて、海洋汚染防止面では、各国とも開発途上であり、今後のわが国からの側面支援が必要であると報告された。

(1991年の油汚染に対する準備及び対応に関する国際フォーラム)

アセアン各国の海洋汚染防除対策に関する政策責任者をわが国に招聘し、情報交換及び意見交換を行うとともに、わが国の OSPAR 計画について関係国の理解を形成し、国際協力を促進するための基盤を醸成すること等を目的として、1991年(平成3年)1月横浜で開催され、OSPAR 計画及びアセアン油流出対応行動計画について検討していく旨の「横浜宣言」が採択された。

○ 平成3年度 OSPAR 計画報告書

平成4年1月にマニラにおいて第1回 OSPAR 協力会議が開催され、日本から提出された OSPAR 計画試案について討議の結果、日本案をベースに今後さらに OSPAR 計画の検討を継続することが合意された。

また、アセアン海域において整備すべき国際地域緊急防除システムの基本計画の検討も行っている。

○ 平成4年度 OSPAR 計画報告書

OSPAR 計画の概要、第2回 OSPAR 専門家パネル(平成4年9月・日本)及び第2回 OSPAR 協力会議(平成4年11月・インドネシア)の状況についてまとめている。

この第2回 OSPAR 協力会議においては、(財)日本船舶振興会及び日本の海運業界からの協力により資金的な目途がついたことからアセアン各国から高い評価を受けている。

○ 平成5年度 OSPAR 計画報告書

第3回 OSPAR 協力会議(平成5年5月・東京)において、OSPAR 計画の実施に関する最終合意に達し、本事業が実施されることとなった。

当初は、平成5年度より3年計画で実施する予定であったが、相次いで重大なタンカー事故が発生して、石油輸送の安全確保という国内意識とアセアン海域の海洋汚染防止の国際機運が高まり、平成5年度中に事業を実施し、OSPAR 計画推進事業は無事完了した。本報告書は、こうした経緯と成果をまとめている。

○ 平成6年度 極東地域の海洋汚染防止国際協力に関する調査研究

スラウェジ海域(ロンボク海峡)及びマカッサル海峡を含む海域、マラッカ・シンガポール海峡の西側入り口に当たるアンダマン海域を対象に、関係国の油防除体制等の基礎調査を実施。

○ 平成6・7年度 開発途上国等における海洋汚染防止対策の推進事業

油汚染に対する準備、対応および協力に関する国際条約(OPRC 条約)により油汚染事故への国際的な対応体制の整備を進めるためには、海洋への油流出に対する各国の油防除能力を向上させるとともに、流出油防除のための国際的地域協力体制の強化が必要である。こうした観点から、極東から南西アジアに至る沿岸諸国の流出油防除体制に関し、次の国際協力を実施した。

平成 6 年度

- ・日・台流出油防除担当者交流会議の開催(於日本)
- ・流出事故対応に関する日・韓地域協力セミナーの開催(於韓国)
- ・開発途上国の流出油防除対策の高度化セミナーの開催(於日本)

平成 7 年度

- ・海洋汚染防止に関する日中国際セミナー(於中国)

○ 平成 7 年度 大規模海洋汚染事故対策の高度化および国際協力推進調査

平成元年 3 月にアラスカ沖で発生したエクソンバルディーズ号の座礁事故に伴う大量の油流出事故は、事故が発生した際の初動体制および処理機能が十分機能しなかったことから甚大な影響を海洋環境に及ぼすこととなり、改めて大規模油流出時における油汚染防除体制の強化および関係国間における協力体制確立の必要性を認識させた。

この事故を受けて IMO で採択された OPRC 条約が平成 7 年 5 月に発効し、同条約の下で油汚染防除体制の整備及び地域協力の推進が図られることになった。

このような状況に鑑み、中国、韓国、台湾、ミャンマー、インドネシア、フィリピン等における油汚染防除対策の実態等を調査し、これまでに取られたさまざまな油汚染防除手法の有効性、効率性、安全性等についての評価を行うことにより、油汚染防除に係る技術移転のためのプログラムの構築および油汚染防除に係る国際協力の本来のあるべき姿についての検討を行った。

○ 平成 7 年度 アジア海域における海洋汚染防止国際協力に関する調査研究

OSPAR 油防除資機材の利用に関わるタイ国の防除能力調査及びフィリピン・インドネシア合同訓練における OSPAR 資機材の運用調査を行った。

○ 平成 8 年度 アジア海域における海洋汚染防止国際協力に関する調査研究

シンガポールが主催した第 2 回 OSPAR 管理委員会に参加して、OSPAR 計画に基づいて整備した油防除資機材及び情報ネットワークシステムについて、各国の運用・管理状況を把握し、各国の油防除能力のなご一層の高度化の検討を行った。

○ 平成 14 年度 アセアン諸国の海洋汚染防止にかかる情報ネットワークの構築・運用のための調査

アセアン海域の油及び有害危険物質による汚染防止に係る機動的な情報ネットワークの構築・運用に関し、情報データの内容、ネットワークの運用方策等を検討するとともに、各国の意向調査、情報ネットワーク構築のための啓蒙活動を行った。

○ 平成 15 年度 アセアン諸国の海洋汚染防止にかかる情報ネットワークの構築・運用のための調査

油及び HNS が海上に流出した際、迅速かつ的確な対応を行うためには、あらかじめ、これらの性状、防除方法、事故事例等の必要な情報を体系的に集積し、これをいつでも共有または提供できる体制を整備しておくことが極めて有効である。したがって、「情報ネ

ットワークシステム」に、この中にこうしたデータベース等を取り込めば、アセアン海域における海洋汚染事故への対応能力は格段に向上するものと予想される。

このような観点から、本調査は、アセアン海域における海洋汚染事故対応を支援するため必要な機動的かつ有効な「情報ネットワークシステム」について、「我が国における海洋汚染事故対応支援情報」を整理するとともに、「情報ネットワークシステムへの取り込み情報」、「情報ネットワークシステムの理想像」、「アセアン海域における油流出事故対応支援のための情報ネットワークシステムの構築・運用」に関する調査・考察を行った。

- 平成 15～17 年度 アセアン地域内三ヵ国における海洋汚染防止体制の充実・強化支援 (CMV プロジェクト) (前述)
- 平成 18 年度～ アセアン地域内における海洋汚染防止体制の充実・強化支援 (前述)

4 ロンドン連絡事務所

(1) ロンドン連絡事務所発足の経緯

① IMCO(IMO)の動き

1948年(昭和23年)3月、国際連合は、常設の海事専門機関設置の必要性の指摘に基づき、国際連合海事会議をジュネーブで開催し、IMCO (Inter-governmental Maritime Consultative Organization : 政府間海事協議機関) の設立及び活動に関する IMCO 条約を採択した。IMCO は、海上の安全、能率的な船舶の運航、海洋汚染の防止に関し最も有効な措置の勧告等を行うことを目的としており、条約の発効要件として 100 万総トン以上の船腹を有する 7 カ国を含む 21 カ国の受諾が必要であったが、1958年(昭和 33 年)3 月、我が国が受諾することにより要件が満たされ、発効に至った。

その後、IMCO 条約の改正が採択され、1982年(昭和 57 年)5 月に IMO(International Maritime Organization : 国際海事機関) に改称され、現在に至っている。

IMCO の最初の仕事は、SOLAS の改訂版を採用することで、1960年(昭和 35 年)に達成された。この 1960 年条約は、数度にわたり改正が行われたが、改正によって発生する要求があまりにも過大であったことから、いずれも国際的に拘束力を有するものとはならなかった。このため必要な改善策をよりスピーディーに導入すべく、1974 年に 1960 年の改正条約を採択した。この中では、新たな改正手続きも盛り込まれ、この改正案は特定数の反対のない限り予定日に効力を発生することとなり、1974 年 SOLAS 条約は 1980 年(昭和 55 年)5 月 25 日に発効することとなった。

海上での衝突事故を防止するための規則は 1960 年 SOLAS 条約会議により採択されたが、この規則は SOLAS 条約の一部を構成するものではなかったため、国際的に法的拘束力を有していなかった。その後、1972 年(昭和 47 年)に「国際海上衝突予防規則 (COLREG)」が採択され、1977 年(昭和 52 年)に発効した。

1969年(昭和44年)に「船舶のトン数測量に関する国際条約(トン数条約)」を採択したが、問題の複雑さのため1982年(昭和57年)まで効力は発生しなかった。

1976年(昭和51年)に「国際海事衛星機関に関する条約(INMARSAT)」及び運用規則が採択され、1979年(昭和54年)に発効した。

1978年(昭和53年)に「船員の訓練、資格及び当直に関する基準に係る条約(STCW)」が採択され、1984年(昭和59年)に発効し、初めて国際的な船員に関するミニマム基準が出来上がった。

1979年(昭和54年)に「海上捜索救助に関する国際条約(SAR)」が採択された。捜索救助については、多くの国において独自の計画を有しているが、同条約のような国際的な手続きが採択されたのは初めてのことであり、1985年(昭和60年)に発効している。

1954年(昭和29年)の「油による海水の汚濁のための国際条約(OILPOL)」は、油濁を抑制するための初めての主要な条約であるが、汚染の脅威が拡大してきたため、1962年(昭和37年)に1954年条約を改正した。

汚染の結果財政被害を蒙ったものへの補償システムを設立することが要請され、1969年(昭和44年)に「油による汚染を伴う事故の公海上の措置に関する条約(公法条約)」及び「油による汚染損害についての民事責任に関する条約(民事責任条約)」が採択され、それぞれ1975年(昭和50年)に発効した。本条約については、一部の国から同条約では補償が不十分であるとの意見が出されたため、1971年(昭和46年)に「油濁損害の補償に関する国際基金設立に係る条約(基金条約)」が採択され、1978年(昭和53年)に発効した。

1973年(昭和48年)に「船舶による汚染防止のための国際条約(MARPOL)」が採択され、同条約では油汚染だけではなく、化学物質、有害物質、ごみ及び汚水も対象としたが、一部の技術的問題により多数国の条約批准を難しくしていた。その後、1976・1977年(昭和51・52年)に発生した一連のタンカー事故を契機として、1978年(昭和53年)に「1973年の船舶による汚染の防止のための国際条約に関する1978年議定書(MARPOL73/78条約)」が採択され、1983年(昭和58年)に発効した。

IMO 正面玄関。2001年世界の船員の象徴として、Michael Sandleデザインにより製作された船の船主部のモニュメントが大きく張り出している。



② ロンドン連絡事務所の設立

当協会は、奇しくも IMCO 発足と同じ年の 1958 年(昭和 33 年)の 8 月に発足した。海上交通の性格上、海上安全確保のためには常に国際的動向に注目して諸外国の情報を入手して分析することが重要であるが、発足当時の日本周辺海域が「暗黒の海」と称されるほど重大海難が多発しており、当協会の事業も、当初は、国内関係者への指導啓蒙活動に重点が置かれ、積極的な国際的活動までには至っていなかった。

その後、我が国としても、1980 年頃には IMCO 等の活動に積極的に参加していく必要が出てきた。

1981 年(昭和 56 年)3 月、海上保安庁から当協会に研究員が派遣されることとなり、当初は、IMCO において検討される事項が重要な問題となる都度、ロンドンに出張し委員会等に対応をしていく体制であったが、1982 年(昭和 57 年)10 月には、IMO をはじめとし英国及び欧州を中心とする各国から海上安全、海洋環境保護及びその他の海上保安業務に必要な情報を収集し、かつ、関係国際会議に対応することを目的に、ロンドン駐在の在外研究員をおいた。

そして、1983 年(昭和 58 年)4 月に、名称を「日本海難防止協会ロンドン連絡事務所」として、事務所が発足した。

(2) ロンドン連絡事務所の業務内容

ロンドン連絡事務所の主な業務は、次のとおりである。

○IMO 対応

IMO の総会をはじめ、海上安全委員会(MSC)、海洋環境保護委員会(MEPC)、法律委員会(LEG)、航行安全小委員会 (NAV)、無線通信捜索救助小委員会 (COMSAR)、旗国小委員会(FSI)、ばら積み液体・気体物質小委員会 (BLG) 等の各委員会等に出席し、技術アドバイザーとして日本政府代表団への補佐・支援を行うほか、関連の情報収集等を行い、関係者にこれらの情報を提供している。

○EU 動向調査

IMO の重要テーマ、日本の政府及び海事関係者の関心事等、海事に係る EU 諸国の動向について、次のような調査を行っている。

国際救命艇会議、SAR 会議、コスパスサーサット作業部会、海洋環境保護欧州委員会、欧州各国海上安全体制、オランダ王立救命艇協会ほか海難救助機関、スエズ運河、トルコ海峡、リバプール港、ナポリ港、港湾セキュリティ、船舶リサイクルセミナー、エリカ号、プレステージ号事故にかかる欧州議会、環境委員会等の調査

○国際動向委員会との連携

当協会本部では、学識経験者、海事関係団体等の委員及び関係官庁で構成する国際動向委員会を設置し、IMO ほか海事に関する各国の動向を調査研究、個別の重要案件には諸外国の現地調査により最新情報を収集・分析し関係者へ提供、関係者の意見集約し

我が国の対処方針の策定に貢献する等の活動をしている。ロンドン連絡事務所は、本委員会と密接な連携の下に、関連情報の収集提供、各種の調査等を行っている。

○関係者への情報発信

ロンドン連絡事務所において入手した情報については、必要に応じてその都度、当協会本部をはじめ関係者へ発信している。1999年(平成11年)から2000年(平成12年)までの間は「ロンドンウォッチング」「ロンドン瓦版概要」当の形で発信していた。

2002年(平成14年)度からは、「LRO ニュース」「LRO 報告」としてメール配信している。なお、LRO 報告は四半期ごとにまとめて報告するもので、2004年(平成18年)度からは「LRO BULLTIN」として、関係先にメール配信している。

LRO 報告及び LRO BULLTIN の概要を以下に示す。

報 告 書	内 容
LRO 報告 2002年1～3月	第33回訓練当直基準小委員会(STW)出席報告 「9月11日以降の海上安全対策－EUアプローチ」 Safer Seas 会議
LRO 報告 2002年4～6月	IMO 会議出席報告 欧州海上保安庁の動向 EU におけるテロ対策 欧州環境保護戦略 英国における民間海難救助組織
LRO 報告 2002年7月～9月	IMO会議出席報告 欧州第6次環境行動計画 AFS条約に関するEUの動向 海上航行船舶を原因とする大気汚染に対する共同体戦略 欧州委員会によるエネルギー及び気候変動対策に係るコージェネ発電に関する指令提案 EU機関とその役割 欧州海上保安庁規則 EUにおけるテロ対策 EU海上安全・環境保護委員会(COSS)設置提案 英国におけるプレジャーボートの安全対策
LRO 報告 2002年10～12月	IMO 会議出席報告 GALILEO プロジェクトに対する欧州宇宙庁の参画 EU 海上安全・環境保護委員会 (COSS) GALILEO プロジェクトに関する欧州委員会 EU 加盟国に24時間前積荷情報提供への対応 欧州におけるダブルハルタンカー早期導入及びシングルハルタンカー早期フェーズアウト規則

	<p>タンカーPRESTIGE 号事故情報 ドーバー海峡における Tricolor 号事故 タンカーLimburg 号爆発事故関連情報</p>
<p>LRO 報告 2003 年 1～3 月</p>	<p>IMO 会議出席報告 Prestige 号事故情報 欧州連合における第 3 国発行船員資格証明書の認識手続き改善提案 GALILEO プロジェクトの展開 欧州における海洋環境保護政策</p>
<p>LRO 報告 2003 年 4～6 月</p>	<p>IMO 会議出席報告 PRESTIGE 号事故情報 欧州委員会の油汚染被害に係る追加基金創設に対するコメント等 欧州域における海上テロ対策の強化 英国における捜索救助体制 イタリア及びスコットランド海難救助機関調査</p>
<p>LRO 報告 2003 年 7～9 月</p>	<p>IMO 会議出席報告 PRESTIGE 号事故情報 船舶起因汚染原因者に対する刑事罰適用指令案 PRESTIGE 号事故を踏まえた ERIKA 号事故対策の進展 EU における海上航行船舶からの大気汚染防止 EU における海上テロ防止対策の進展 EU、英国における避難水域検討状況 スペイン、オランダ海難救助機関調査 欧州 6 カ国による特別敏感水域指定提案に関する考察（その 1）</p>
<p>LRO 報告 2003 年 10～12 月</p>	<p>IMO 会議出席報告 PRESTIGE 号事故情報 ERIKA 号事故対策第 3 パッケージ提案 欧州委員会主催ダブルハルトタンカーワークショップ 海上安全問題にかかる欧州議会特別委員会 英国避難水域計画に関する情報収集 避難水域に関するワークショップ概要 スウェーデン海難救助機関調査 欧州 6 カ国による特別敏感水域指定提案に関する考察（その 1） トルコ海峡調査</p>
<p>LRO 報告 2004 年 1～3 月</p>	<p>IMO 会議出席報告 PRESTIGE 号事故情報 ERIKA 号事故対策第 3 パッケージ提案 欧州委員会主催ダブルハルトタンカーワークショップ 海上安全問題にかかる欧州議会特別委員会 英国避難水域計画に関する情報収集</p>

	スウェーデン海難救助機関調査 欧州 6 カ国による特別敏感水域指定提案に関する考察 (その 1) トルコ海峡調査
LRO BULLETIN (2005-1/4 分) (2005-2/4 分)	<p>I 政策決定過程の施策</p> <p>1 海上安全関係</p> <p>(1) 船舶の避難場所(Place of Refuge)</p> <p>(2) 油汚染対応における欧州海上保安庁(EMSA: European Maritime Safety Agency)の新しい任務</p> <p>(3) 故意又は事故による船舶起因汚染に対する刑事罰</p> <p>2 海上セキュリティ関係</p> <p>(1) 港湾セキュリティ確保に関する指令案</p> <p>(2) EU-US 税関協力 (CSI(Container Security Initiative)への対応)</p> <p>II 欧州委員会が発表した新しい施策</p> <p>1 2004 年EU 海上安全パッケージ(EU Maritime Safety Package “ErikaIII”)</p> <p>2 海事政策に係るグリーンペーパー</p> <p>3 IMOに係るEUの調整機能</p> <p>III EU法令の実施</p> <p>1 海上交通管理及び情報システム指令の実施</p>
LRO BULLETIN (2006-2/4 分)	<p>I 政策決定過程の施策</p> <p>1 海上安全パッケージ□</p> <p>2 ダブルハルタンカーフェーズイン促進</p> <p>3 油汚染対応における欧州海上保安庁(EMSA)の役割</p> <p>II 継続的な施策</p> <p>1 海洋政策に係るグリーンペーパー</p> <p>2 GALILEO (欧州ナビゲーションサービス)</p> <p>3 サプライチェーンセキュリティーの強化に係るコミュニケーション</p>

○その他

海上保安大学の練習船が世界一周航海の中で、1994 年(平成 6 年)以降毎年ロンドンに寄港しており、ロンドン連絡事務所は、実習生の IMO 会議見学や補給等について支援している。また、笹川基金短期留学生やその他関係者のロンドンにおける活動への支援を行っている。

(3) ロンドン連絡事務所調査研究報告書

ロンドン連絡事務所所長がまとめた調査研究報告書の概要は、次の通りである。

○ 1998年(平成10年)10月 成果報告書

第Ⅰ部では、英国の海上沿岸警備庁(The Coastguard Agency)、海洋安全庁(Marine Safety Agency)、トリニティーハウス(Trinity House)、英国海軍水路部(Hydrographic Office)及び王立救命艇協会(Royal National Lifeboat Institution: RNLI)、フランスのCROSS(海上救助調整本部)及びCEDRE(海洋汚染防止訓練調査研究文書センター)の他、ドイツ、ノルウェー、スペイン、イタリア、アイルランド各国の海上保安体制についてまとめている。

第Ⅱ部では、「RO-RO 旅客船関連海保関係 SOLAS、SAR 条約改正」、「ロンドン条約改正と海上保安庁」についてまとめている。

○ 2000年(平成12年)5月 「Erika号事故を巡って」

1999年12月12日、マルタ船籍のタンカーErika号(19,666総トン)が重油30,000トンを積載してフランス沖を航行中、荒天によりビスケー湾プレストの南約70海里において船体破断し、油約12,000トンが流出した。流出油の除去作業は翌年の2月8日までかかった。この事故を契機に欧州ではシングルハルフェーズアウト問題等について予想を超える速さで安全規制強化策が検討される動きになった。

これらの状況について、情報収集し、考察を加え、以下のように整理してまとめている。

- ・ 事実概要
- ・ 事故後判明した関連事項
- ・ 政治的動き
- ・ 着目点
- ・ 現場対応の面から考えられること
- ・ 政治的動きからかんがえられること
- ・ シングルハルタンカーのフェーズアウト問題
- ・ シングルハルタンカーのフェーズアウト前倒しにかかる今後の動き
- ・ 過去の大量流出油事故とE号事故
- ・ 考察

○ 2001年(平成13年)7月 国際動向調査研究報告書

「海上安全及び海洋環境保護」に関し、IMOで取り組まれている重要事項、今後取り組みが予想される事項、抱える問題点を中心に国際動向を探り出し分析を試みている。

- ・ 海上安全及び海洋環境保護規制の全体的見直し
- ・ 海賊及び船舶に対する武装強盗
- ・ バラスト水管理
- ・ 総合評価方式(FSA)、伝統的海洋秩序の変化
- ・ IUの台頭、FOCの発言力、地域規制の胎動、NGOの活動
- ・ 問題点
 - サブスタンダード船、主権の壁、旗国の実施

○ 2004年(平成16年)8月 国際動向調査研究報告書

Place of Refugeに係る種々の問題に対する関係機関の対応状況や専門家の意見等を集約している。

- ・ IMOにおける検討状況
- ・ 欧州における検討

Place of Refugeに関する欧州連合（EU）の総括的行動、Erika号事故パッケージ提案、EU加盟国のPlace of Refuge計画提出の前倒し、欧州港湾機関主催ワークショップ、欧州委員会「欧州委員会が執った措置に関する報告書」（タンカーPrestige号事故関連）、欧州議会海上安全問題特別委員会、欧州海上保安庁主催ワークショップ

- ・ CMI（万国海法会）における検討
- ・ 英国における検討
- ・ スペインその他の欧州各国等の対応
- ・ 過去の海上災害事故についての整理

5 シンガポール連絡事務所

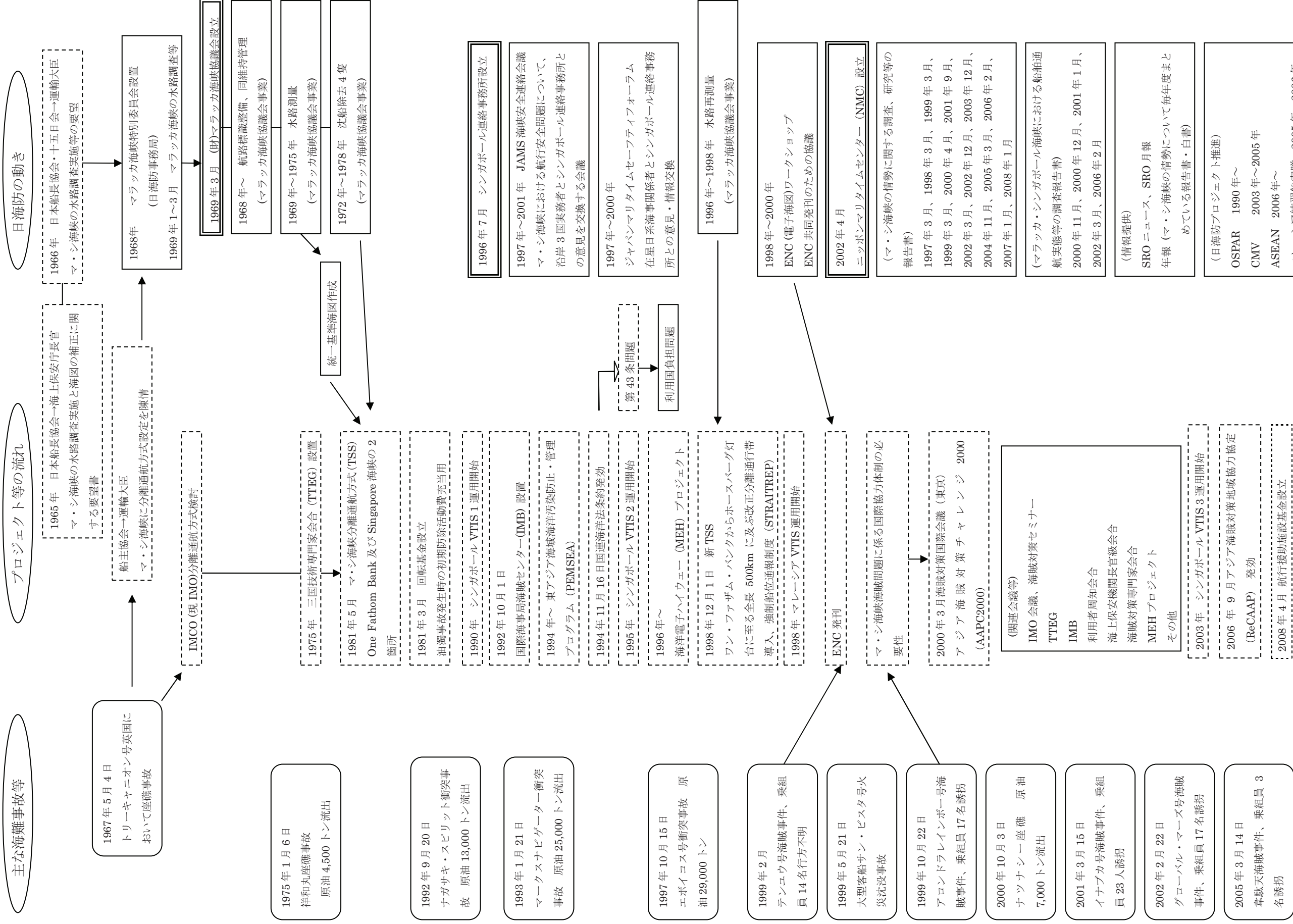
(シンガポール港沖)



マラッカ・シンガポール海峡に関連する情勢の概要は、次図のとおりである。

(1) マラッカ・シンガポール海峡情勢の流れ

(航行安全対策、海洋汚染対策、海賊対策、利用国負担)



(2) マラッカ・シンガポール海峡の通航路の整備

マラッカ・シンガポール海峡とは、スマトラ島とマレー半島に挟まれたマラッカ海峡及びシンガポール島と対岸にあるインドネシア諸島との間のシンガポール海峡をいう。この海峡の航行安全対策は、第二次世界大戦前には、沿岸3国の宗主国であった英、蘭により水路の測量、海図の発行、航路標識の維持管理等が行われ、戦後もこの両国の影響が大きかった。

① タンカーの大型化とマ・シ海峡

1950年代に入りタンカーの大型化が急速に進み、1960年代には、マラッカ・シンガポール海峡は、中近東から日本への石油輸送の急増に伴って世界でも有数の大型タンカーの輻輳する航路となったが、これら大型船舶の通航には、戦前の海図ではもはや役に立たない状況であった。この海峡は、沿岸3国の領海が相接するなどの理由から水路測量や航行援助施設の整備が進んでおらず、深喫水の大型タンカーの通航は危険度が高く、通航船舶の安全確保を図るためには、同海峡の精密測量の実施と航路標識の整備が必要との声が高まった。

そして、1965年(昭和40年)には、日本船長協会から海上保安庁長官に「マ・シ海峡の水路調査実施と海図の補正に関する要望書」が提出され、翌1966年(昭和41年)には、同協会及び十五日会(大手タンカー運航会社の会)から運輸大臣に同趣旨の陳情がなされた。

こんな中、1967年(昭和42年)4月、マ・シ海峡タンジュン・メダン沖で大型タンカー東京丸の底触事故が発生し、幸い油流出には至らなかったが、マ・シ海峡の海図に記載されていない浅瀬の危険性が明らかになった。

このような情勢を踏まえ、日本及びシンガポールは、IMCO(現IMO)にマ・シ海峡の分離通航方式を提案したが、検討の結果、適用には水路の調査及び航行援助施設の整備が必要とされた。

② マラッカ海峡協議会の設立

わが国の運輸省では、前記の状況に対応するため、1968年(昭和43年)5月「マラッカ海峡航路整備推進本部」を設置し、関係民間団体によって構成される「マラッカ海峡協議会」を設立する方針を決め、官民協力し同海峡の航路整備に当たることとした。そして、同年7月、任意団体として「マラッカ海峡協議会」が設立された。

この協議会の会長に日本海難防止協会会長が選任され、当協会に事務を委託することとなったことから、当協会は「マラッカ海峡特別委員会」を設置し、1969年(昭和44年)1月から3月にわたって、マラッカ海峡の水路予備調査、海底土質の調査及び航路標識の調査を行った。

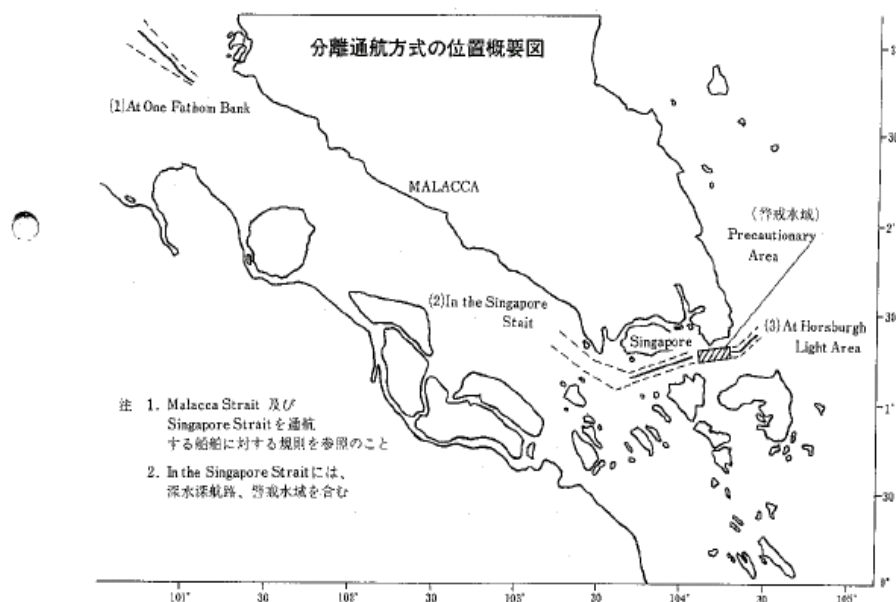
マラッカ海峡特別委員会によりマラッカ海峡の航路標識の調査等を行ったが、航路整備事業は長期間を要し、また、沿岸3国及び米・英等の海運先進国との協力も必要となることから、同協議会を公益法人として改組することとなり、1969年(昭和44年)3月「財団法人マラッカ海峡協議会」が発足し、当協会は、この事業を同協議会に移管した。

この時から、日本財団の累計約 150 億円をはじめとする国及び諸団体等の拠出により、マラッカ海峡協議会の事業として、水路測量、海図の編纂、航路浚渫、航行援助施設の整備及び維持管理等の事業が始まり、現在まで継続して行われている。

③ 分離通航方式の設定

マラッカ海峡協議会設立時の 1968 年（昭和 43 年）から 1975 年（昭和 50 年）までの間に、4 次にわたる水路測量が沿岸 3 国と共同して行われ、統一基準海図が作成された。この海図作成により、従来の海図がマレー半島側は英国、スマトラ側はオランダの基準点に拠っていたため、両者の位置が最大 0.5 海里も違っていた点も解消された。

これに加え、マラッカ海峡協議会により沈船の撤去及び浅所撤去も行われたことにより、1981 年（昭和 56 年）には、マラッカ海峡ワンファザムバンク付近及びシンガポール海峡全域に通航分離帯(TSS)が設けられた。



沿岸 3 国は、マ・シ海峡の航行安全問題に対処するため、3 国技術専門家会合(TTEG)を設け検討していたが、1987 年（昭和 67 年）の会合から日本や IMO に対し、航行安全の高度化のため水路の再調査を要請してきた。

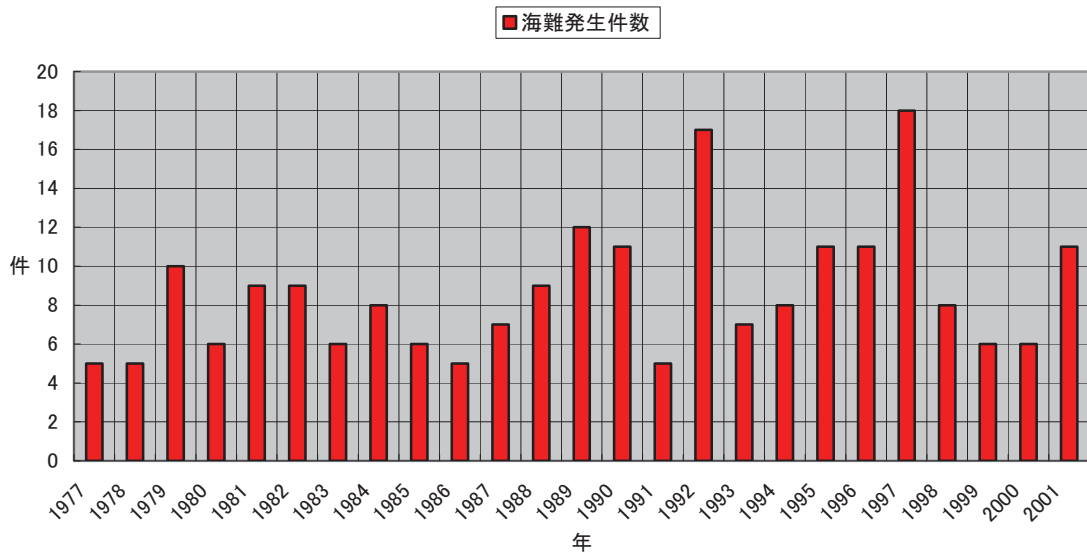
1996 年（平成 8 年）から 1998 年（平成 10 年）にかけ、海上保安庁水路部の協力により調査が実施され、1998 年（平成 10 年）12 月には、新通航分離帯が導入された。同時にマ・シ海峡の分離通航方式が改正されるとともに強制船位通報制度が施行された。この結果、マ・シ海峡の海難は激減の様子を見せた。



(マ・シ海峡新通航分離帯)

なお、マ・シ海峡における海難の年間発生状況について継続的に公表されているものはなく、シンガポール連絡事務所では、平成 12 年(2000 年)に、Lloyd's Matitime Inforemation Services Limited 社による海難統計「CASUALTY FILE」(1997 年以降の海難事件)を中心に、新聞情報、当局からのプレスリリース等の情報を基礎として、マ・シ海峡における海難事件を調査した。その結果は以下の通りである。(2000 年、2001 年のデータはその後追加)

マ・シ海峡における海難発生件数の推移



④ 船舶交通情報センター(VTIS)の設置

シンガポールは、シンガポール海峡及びシンガポール港における船舶交通を監視することを目的として、1990年(平成2年)に、5箇所のレーダ局と POCC 1 (Port Operation Control Center 1) を新設し、VTIS 1 (Vessel Traffic Information System Phase 1) として運用を開始した。この当時、年間約 6 万隻だったシンガポールの入港船舶が、1994年(平成6年)には 10 万隻を超えるまでになったため、1995年(平成7年)には、新たに VTIS 2 として、シンガポール港をカバーする 4 箇所のレーダ局を追加設置、計 9 箇所のレーダ局により、同時に約 1000 隻の船舶動静をリアルタイムに把握する機能向上を図っている。

さらに、2000年(平成12年)には、9ヶ所のレーダー局、2つの VHF 無線局、7つのテレビカメラとリンクする POCC 2 も設置し、シンガポール海峡及びシンガポール港の全域をカバーできることとなっている。

マレーシアでは、ポートクランとジョホールの 2ヶ所に VTIS を設置し、1998年(平成10年)12月、マ・シ海峡の新分離通航方式及び強制船位通報制度の施行とともに運用を開始している。

なお、シンガポールでは、2002年(平成14年)に 2局、2004年(平成16年)に 3局の AIS 陸上局を設け、計 5局でシンガポール海域全域をカバーして、2005年(平成17年)から運用を開始している。

(3) シンガポール連絡事務所の設立

マラッカ・シンガポール海峡及びその周辺海域は、わが国の経済活動を支える重要な海運ルートの一つであり、また、同海峡の安全問題は、IMO 等の場においても大きな問題として議論されており、わが国だけでなく国際的にも重要な課題となってきた。

こうした中で、わが国としては、政府による国際協力を補完する形で、民間ベースとしても沿岸国関係者と日常的に接し最新の情報を迅速に収集するとともに、綿密な調整を行うことができる国際協力の体制を整え、長期にわたり対応していくことが必要とされた。

このような情勢を踏まえ、当協会は、海上保安庁の指導と協力の下に、日本財団の助成を得て、1996年(平成8年)7月20日にシンガポール連絡事務所を開設した。

(4) シンガポール連絡事務所の活動

① 海峡安全連絡会議等の開催

マ・シ海峡の航行安全に役立てるために、シンガポールに拠点を置く日系海運会社等海事関係者を招請し、「ジャパン・マリタイム・セーフティ・フォーラム」を開催し、自由な意見交換、情報提供を行った。本フォーラムは、事務所開設時から 2000年(平成12年)まで 5回開催した。

また、沿岸 3 国の実務者とマ・シ海峡における航行安全問題について意見交換を行

う場として「JAMS 海峡安全連絡会議」を開催した。本会議は、事務所開設時から 2001 年(平成 13 年)まで 7 回開催した。

② 日本海難防止協会（本部）実施事業の推進

以下の日本海難防止協会（本部）実施事業について、現地事務所として積極的に推進した。

○OSPAR プロジェクト（1992 年(平成 4 年)～）

わが国政府の提唱により、アセアン海域における大規模な海洋汚染事故が発生した場合の国際地域緊急防除体制の整備を図ることを目的としたもの

○インドネシア国船舶航行安全システム開発整備調査（2001・2002 年(平成 13・14 年)）

インドネシアにおける航路標識及び海上無線通信システムの分野における開発整備計画の策定

○アセアン諸国に対する海洋汚染防止に係る地域協力の推進（情報ネットワークの構築・運用の推進）のための調査（2002 年(平成 14 年)）

アセアン地域の油及び有害危険物質による汚染防止に関する機動的な情報ネットワークを構築・運用することを目的とした啓蒙活動

○カンボジア、ミャンマー、ベトナム 3 ヶ国(CMV)の海洋汚染防止体制の構築支援協力（2003 年～2005 年(平成 15～17 年)）

各国の海洋汚染防除体制の現状調査を行い、人材育成に主眼を置いた海洋汚染防止体制の充実強化のための支援

○マレーシア海上保安機関の教育訓練に対する支援（2005・2006 年(平成 17・18 年)）

2005 年（平成 17 年）2 月に創設されたマレーシア海上法令執行庁(MMEA)の職員に対する教育訓練のための練習船建造及び寄贈

○アセアン地域内における海洋汚染防止体制の充実・強化支援（2006 年(平成 18 年)～）

ASEAN 加盟の海岸線を有する各国について、人材育成、海洋汚染防止に係る情報の共有化に主眼を置いた各国体制の充実強化のための支援

③ 会議への参画、協力等

○三国技術専門家会合（TTEG: Tripartite Technical Experts Group）

TTEG は、インドネシア、マレーシア、シンガポールのマ・シ海峡沿岸 3 国の技術専門家がマラッカ・シンガポール海峡の航行安全の強化に関する方策を話し合うための場として 1975 年(昭和 50 年)に設置され、以来毎年、3 国により持ち回り開催されており、マ・シ海峡の通航分離方式の採用、強制船舶通報制度の導入、共同水路調査等の実績を残している。

従来 TTEG は閉鎖会合で議論の状況を知ることはできなかったが、シンガポール連絡事務所のマ・シ海峡航行安全に関する活動を認められ、第 26 回会合（2001 年(平成 13 年)）から、オブザーバーとして正式招請されることとなっている。

なお、この第 26 回会合では、航行安全対策に対する海峡利用国の協力を得るための方策が検討され、海峡利用国による任意の資金拠出が期待できる対策として次の 6 つが示された。これらの対策は、その後の利用国との議論の根拠になっている。

- ・シンガポール海峡 TSS の浚渫及び拡幅
- ・ロンド島等スマトラ東部 3 箇所の TSS の導入
- ・AIS 基地局の整備
- ・TSS 内航路標識への遠隔監視装置の装備
- ・TSS 内の沈船除去
- ・TSS 補正測量

また、これら航行安全対策への資金拠出者の候補として、次のとおり示されている。

- ・海峡を利用する主要な旗国
- ・国、地域及び国際的な海運全社・関係団体を通じて接触可能な主要な船主国
- ・海峡を通じて貨物を輸出入する主要な国
- ・海峡を利用する船舶の主要船舶を代表する団体
- ・海峡に直接利害を有する団体

○利用者周知会合

マ・シ海峡の管理については、国連海洋法条約第 43 条の規定の趣旨を実現すべく、幅広い海峡利用国からの協力を求めることについて、繰り返し議論が行われていた。

2004 年(平成 16 年)10 月にマレーシア・クアラルンプールで開催された「マラッカ海峡コンファレンス」における中国からの前向きな発言を受け、インドネシアから、TTEG に利用国を招きたいとの意向が示され、2004 年(平成 16 年)12 月に第 1 回利用者周知会合が開催されることになった。この会合には、利用国として、日本のほか、中国、韓国(オブザーバー)が参加し、他の利害関係者にも本会合への参加を促す等の合意がなされた。

○TTEG・利用国協力会合

2006 年(平成 18 年)3 月に開催された本会合には、沿岸 3 国の他、利用国として日本、中国、韓国、英国、オーストラリア、米国、デンマーク、ギリシャ、ノルウェー、オランダ、パナマ、関係団体として IMO、ICS、INTETRANKO が参加し、マ・シ海峡の航行安全対策については、第 26 回 TTEG 会合で示された 6 つのプロジェクトに換え、今後は次の 4 つのプロジェクトを議論の対象とすることとなった。

- ・TSS における沈船の除去
- ・HNS に関するデータバンクの整備
- ・小型船用 AIS・クラス B トランスポンダーのデモンストレーション・プロジェクト
- ・潮汐・潮流・風の監視システムの設置

○MEH (Marine Electronic Highway) プロジェクト

MEHとは、電子海図、同表示装置、DGPS、AIS等の既存のハイテク航海情報システムに、海・潮流データ等のリアルタイムデータ、海洋環境保護システム（漂流油等の漂流予測が可能）等を統合し、航海者に精度の高い航海情報を付与する事を内容としている。

本プロジェクトは、1996年(平成8年)にフィリピン・マニラで開催されたPEMSEA 関連会議の席で、各界へ提唱する事が合意され、その後、マ・シ海峡沿岸国等によるIMO、世界銀行等への強い働きかけを経て、2001年(平成13年)にマ・シ海峡における青図作成のための事前調査費として、地球環境ファシリティ（GEF: Global Environment Facility）から35万米ドルが支出され、IMOのリーダーシップの下、マ・シ海峡沿岸各国・利用国、関係機関の代表者が出席するプロジェクト運営委員会等で準備が進められてきた。

さらに、2006年(平成18年)6月には、GEF、世界銀行、IMOの間で、マ・シ海峡における4年間の実証プロジェクトを支援するための686万ドルの助成契約が結ばれている。

なお、本プロジェクトの最終的な対象海域（目標）は、中東から東アジアに至る石油・天然ガス等の海上輸送路全体とされている。

シンガポール連絡事務所も従来から同運営委員会にオブザーバーとして参加するとともに、同プロジェクトの経緯を関係方面に情報発信している。

○電子海図（ENC）の共同発刊

沿岸3国は、マ・シ海峡をカバーする電子海図(ENC)を発刊する準備を進めていたが、ENCの作成には高度の技術を要することから、海上保安庁水路部(JHD)が技術援助し、紙海図からENCへの変換はJHDが行い、その後のアップデートについては沿岸3国が実施することとなった。

そして、沿岸3国が、このENCの著作権、販売管理体制等について、中立的立場の日本に調整を求めたことから、当協会が問題解決の場を提供することとし、下記のとおりワークショップを開催した。

1998年(平成10年)10月 第1回ENCワークショップ(シンガポール)

1999年(平成11年)3月 非公式会合(ENCフォローアップミーティング)

1999年(平成11年)11月 第2回ENCワークショップ(マレーシア)

2000年(平成12年)6月 第3回ENCワークショップ(インドネシア)

○マラッカ・シンガポール海峡の航行安全・環境保全対策に関するシンポジウム

民間レベルでマ・シ海峡における安全・環境・セキュリティ対策に関する議論を行い、政府レベルでの取組みを補完することを目指し、本シンポジウムが、2007年(平成19年)3月、マレーシア・クアラルンプールにおいて開催された。

このシンポジウムは、マレーシア海事研究所 (Maritime Institute of Malaysia/MIMA)、東南アジア研究センター (Center for Southeast Asian Studies・インドネシア)、S. ラジャラトナム国際研究大学院 (S. Rajaratnam School of International Studies/RSIS・シンガポール)、日本財団が開催主体となり、沿岸3国を中心に幅広い

国々からの研究者、政府関係者、海事関係を中心とした企業の関係者のほか、INTERTANKO 等国際的な海運関係団体の代表者も含め、計 194 名が参加した。

○IMO クアラルンプール会議

2006 年(平成 18 年)9 月、マレーシア・クアラルンプールにおいて、海峡沿岸国、アジア・欧米の海峡利用国等 28 カ国の政府の代表、ICS、INTARTANKO 等関係団体の代表、IMO、IALA 等国際機関の代表、関連分野の専門家等が参加して、マ・シ海峡の航行安全、環境保全、セキュリティの協力のメカニズムを作り上げることを目的として議論が行われた。

この会議において、新たな協力のメカニズムに関するアイデアとして、

- ・利用国との協力のための「フォーラム」の開催
- ・プロジェクト調整委員会の設置
- ・航行援助施設基金の設立

が紹介され、また、利用国の支援を求めたいプロジェクトとして、次の 6 つのプロジェクトの提案があった。

- ・TSS 内の沈船の除去
- ・有害危険物流出への対応
- ・クラス B-AIS の実証実験
- ・潮流等の観測システムの整備
- ・既存の航行援助施設の維持・更新
- ・津波の被害を受けた航行援助施設の復旧

○IMO シンガポール会議

2007 年(平成 19 年)9 月、シンガポールにおいて、海峡沿岸国、マ・シ海峡利用国として中国、韓国、米国、英国、豪州など 50 カ国、ICS、INTERTANKO、SIGTTO 等の海事関係団体、IMO、IHO、世界銀行、IALA、ReCAAP、ISC 等の国際機関、日本からは国土交通省、外務省、日本財団、日本船主協会、マラッカ海峡協議会等が参加して、マ・シ海峡の航行安全、セキュリティ及び環境保全に関する現状と今後の取り組み、マ・シ海峡における新たな国際協力の枠組み、マ・シ海峡の航行安全と環境保全の推進に必要なプロジェクト等について議論が行われた。

④ 関係者への情報発信

シンガポール連絡事務所は、以上の他、マ・シ海峡を中心とする航行安全、海洋汚染防止、海賊対策等にかかる諸会議における情報収集又は協力支援を実施している。

さらに、これら収集情報については、随時メールにより SRO ニュースとして関係者に提供しているほか、毎月、これらの情報等を SRO 月報としてまとめるとともに、毎年、「マラッカ・シンガポール海峡白書」を発行している。

(5) 海賊対策

① 海賊対策の流れ

1980年代当初に海賊の襲撃が急激に増加したことから、1983年(昭和58年)11月の第13回IMO総会において決議545号「船舶に対する海賊行為及び武装強盗の防止策」が採択され、海賊対策の本格的な検討が始まった。1990年代に入り、東南アジア海域で発生する海賊事件では、犯人がナイフや銃で武装して乗組員を脅迫し、金品、船舶の備品を強奪するというケースが増加し、また、船舶や積荷を狙った計画的かつ組織的なハイジャック事件も報告されるようになった。そして、1999年(平成11年)のテンユウ号事件、アロンドラ・レインボー号事件以降、さらに国際協力体制構築の必要性が叫ばれるようになった。

2000年(平成12年)4月、海上保安庁は、このような海賊事件の多発、凶悪化に対処するため、東南アジア諸国等を東京に招聘して海賊対策国際会議を開催し、「アジア海賊対策チャレンジ2000」をまとめた。この後、海賊対策への取組み、海上テロ対策に関する枠組み作り等について、関係各国・地域の海上警備機関間の連携・協力を推進する「海賊対策専門家会合」がほぼ毎年開催され、また、海上保安庁と東南アジア諸国の海上警備機関との連携訓練も行われている。

2004年(平成16年)6月には、東京において「アジア海上保安機関長官級会合」が開催され、アジアの海上保安機関が海賊及び海上テロを含む海上における不法行為に連携協力して対応することを内容とする「アジア海上セキュリティ・イニシアチブ2004」

(「Asia Maritime Security Initiative 2004(AMARSECTIVE 2004)」)が採択された。

これらの会議等について、当協会は主としてシンガポール連絡事務所を中心に、情報収集や関係国との調整等の協力・支援を行ってきている。また、2005年(平成17年)3月にマラッカ海峡において発生した日本籍タグボート「韋駄天」に係る海賊襲撃事件では、マレーシア入りした海上保安庁職員への現場支援も行っている。

なお、マ・シ海峡における海賊に対する沿岸国の実働的な取り組みとしては、2004年(平成16年)7月にインドネシア、マレーシア、シンガポール3カ国によるマ・シ海峡の連携パトロール(MALSINDO)が開始されて、2005年(平成17年)9月からは、上記3カ国にタイも加えた4カ国により、航空機を活用した連携パトロール「Eyes in the Sky」も始められており、近年、同海域での海賊事件は減少傾向にある。

(関連事項)

○ アジア海賊対策地域協力協定(the Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia 「ReCAAP」)

2001年(平成13年)11月に小泉総理により提案されたアジアにおける海賊対策に関する地域協力の枠組みで、ASEAN10カ国、日本、中国、韓国、インド、スリランカ、パキスタンの16カ国が参加し、以下のような施策を内容としている。

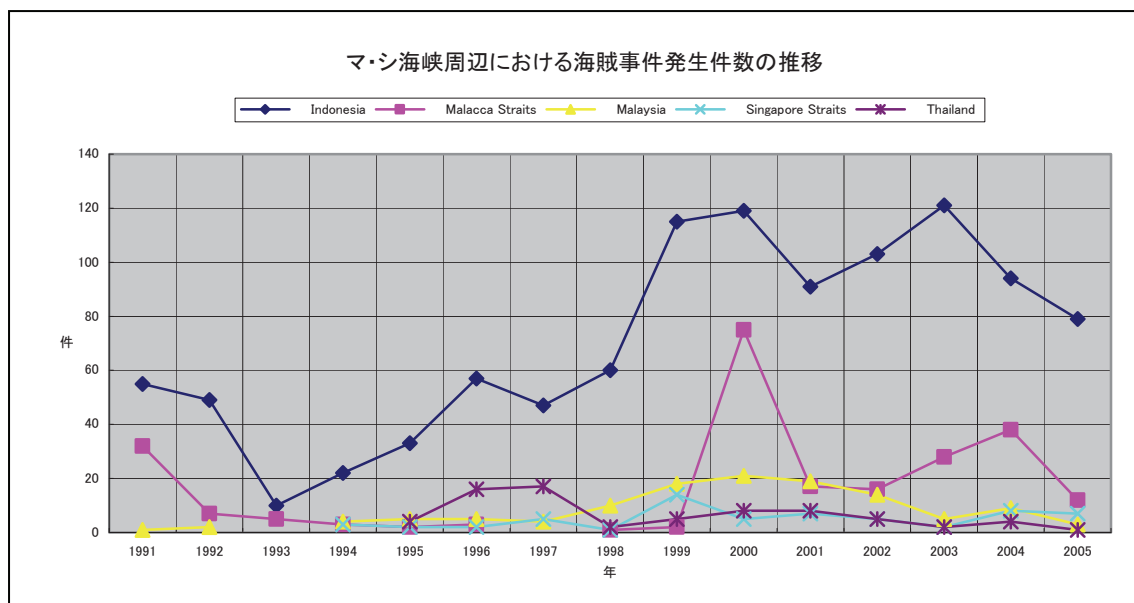
- ・情報共有センターを通じた海賊に関する情報共有体制・協力体制の構築

- ・海上保安機関の能力開発のための協力
- ・その他締約国間の協力強化

2004年(平成16年)11月、東京での会合で本協定が採択され、同時に情報共有センターがシンガポールに設置されることが決定された。本協定は、10カ国の署名・批准後90日で発効することとされ、2006年(平成18年)9月に発効したが、マレーシアとインドネシアは、シンガポールに情報共有センターを設置することに反発し参加していない。

○国際海事局海賊センター(The IMB Piracy Reporting Centre)

IMB (International Maritime Bureau・国際海事局)は、国際商工会議所(ICC: International Chamber of Commerce)の下部組織であり、IMO及びINMARSATの支援の下、1992年(平成4年)10月マレーシアのクアラルンプールに「海賊センター」を設置した。同センターは、24時間交代制勤務で稼働し、海賊関連情報の通報受領、航行船舶、政府関係機関当局への情報提供及び注意喚起の活動をしている。なお、1999年(平成11年)12月からは、関連情報をインターネットで提供することを開始し、1週間単位で情報を閲覧できるようになっている。



② IMO の海賊対策

IMOでは、海賊問題を重要な国際問題として取り組んでいるが、その取り組みの状況は、次の通りである。

1983年(昭和58年)11月 IMO第13回総会

はじめて海賊問題が取り上げられ、決議「船舶に対する海賊行為及び武装強盗の防止対策」を採択。

- 1984年(昭和59年)4月 IMO第49回海上安全委員会(MSC)
海賊問題が同委員会の恒常的議題とされる。
- 1988年(昭和63年)3月 シージャック防止条約を採択
- 1993年(平成5年)11月 MSC回章622・623号「船舶に対する海賊行為および武装強盗の防止及び抑止に係る船主、船舶運航者、船長及び船員のためのガイドライン」
- 1998年(平成10年)6月 MSC69において海賊対策セミナー提案
- 1998年(平成10年)10月 第1回海賊対策セミナー(ブラジル)
第2回海賊対策セミナー(ナイジェリア)
- 1999年(平成11年)2月 第3回海賊対策セミナー(シンガポール)
- 2000年(平成12年)3月 第4回海賊対策セミナー(インド)
1998年から開始されたIMO海賊対策事業は、第4回のセミナーをもってその第1フェーズを完了。
- 2005年(平成17年)9月 IMOジャカルタ会議
海上セキュリティに関するTTEGの協力的・実践的措置の促進等を内容とする「ジャカルタ声明」を採択
- 2006年(平成18年)9月 IMOクアラルンプール会議
「マ・シ海峡の安全・セキュリティ・環境保全の向上に関するクアラルンプール声明」を採択

③ 海賊被害防止対策の調査研究等の状況

当協会が行った海賊対策に関する調査研究は次の通りである。

○ 平成16・17年度 海賊被害の防止対策に関する調査研究

平成16年度は、教育機関及び船社を対象に、海賊被害防止対策に係る船員教育の実態を調査・分析し、その結果をとりまとめた。

平成17年度は、最近の海賊被害状況を調査し、さまざまな角度から傾向分析を行った。また、船上で行われている海賊訓練の実施要領等実例を調査分析し、船上で活用できる参考書としてマニュアル化した。

(参考) 海賊被害防止対策については、海事産業研究所が以下の報告書を出している。

- ・平成13年3月海賊被害の防止対策の検討委員会報告書
国内外船社の海賊被害防止対策、海賊被害防止に関する指針、海賊被害防止機器・システム、関係者・関係機関の間の通報・連絡・協力体制、海賊被害補償(海賊保険)の現状、海賊被害防止対策に関する提案等
- ・平成14年3月海賊被害防止対策検討委員会報告書
海賊対策に関する国際的な法的枠組みの現状と課題の調査、海賊被害の防止対策に関するアンケート調査、海事政策当局及び海事関係者が国際的な連携・協力の下で取り組むべき具体的な対策についての提案等について、海運会社に対するアンケート調査等海賊被害防止対策についての検討

- ・平成 15 年 3 月海賊被害防止対策に関する調査報告書
最近の海賊被害の傾向の分析、各海運会社へのアンケート結果に基づく海賊被害防止対策についての調査研究、海賊対策を一層促進するための改善策の検討、海賊撃退のための船上訓練の実態調査、船上訓練の実態調査を踏まえた有効な訓練手法の検討等
- ・平成 16 年 2 月 海賊被害防止のための船上における訓練の手引き

○ 情報誌「海と安全」

当協会の情報誌「海と安全」の中では、以下のように海賊問題を取りあげている。

1987年10月 第345号 「海賊にご用心 マラッカ海峡に出没」

1998年9月 第476号 特集・海賊今昔—現在も横行する海のギャング—

2000年1月 第92号 特集

- ・海賊に襲われて— アロンドラ・レインボー号船長
- ・東南アジアの海賊・武装強盗について
- ・IMB海賊センターとは
- ・IMOにおける海賊問題の検討

2001年2月 第505号 海賊たちの技術と情報

(6) 利用国負担問題

国連海洋法条約第 43 条では、マラッカ・シンガポール海峡のような国際海峡については「海峡利用国及び海峡沿岸国は、所要の航行及び安全援助施設の設置及び保守等並びに船舶からの汚染の防止及び処理等につき合意に基づき協力しなければならない」とされている。

そして、マ・シ海峡沿岸国からは「利用国はなんらの負担なく海峡を航海し利益を得ている。沿岸国はほとんど利益がなく、海峡の航行安全と汚染防止のための負担を強いられてきており、負担は限界であり、利用国側においては真剣に分担につき合意をする努力を求める」ことが繰り返し述べられてきた。

利用国負担問題 (Burden Sharing) は、日本ではかなり以前から認識されていたが、1967年(昭和 42 年)3 月のトリーキャニオン号座礁事故、同年 4 月のマ・シ海峡メダン岬沖での東京丸の底触事故を契機として、マ・シ海峡における大型船舶の航行安全問題に対する懸念が国際的にも飛躍的に増大した。

日本は、1967年(昭和 42 年)に IMCO 第 4 回航行安全小委員会で、同海峡の航路指定および関連する措置について、シンガポールと共同提案を行い、これに引き続き、マラッカ海峡協議会を設立して、30 年以上にわたり水路調査、航路標識設置等の協力を行ってきた。

また、1981年(昭和 56 年)3 月には、日本財団、石油連盟等からの資金提供により、マ・シ海峡において油流出事故が発生した場合に沿岸国がおこなう初期防除費用を支援するための「**回転基金**」が設立されている。

一方、沿岸 3 国も、1994 年(平成 6 年)の海洋法条約の発効を契機に、利用国負担問題をテーマとした各種国際会議を開催し、本件に係る海峡利用国の関心を高める努力を行っている。これらの一連の会議の中で、利用国の範囲、条約第 43 条の規範性、協力に関する原則、協力の手法、資金調達メカニズム、管理機構の要否・構成、IMO の役割等、利用国負担問題に関する論点が明らかにされてきた。

1995 年(平成 7 年)1 月 マレーシア海事研究所(MIMA)

「マラッカ海峡に関するワークショップ」

1996 年(平成 8 年)9 月 シンガポール政策研究所(ISP)及び IMO

「マ・シ海峡における航行安全と汚染防止に関する会議」

1996 年(平成 8 年)11 月 PEMSEA

「海洋汚染防止のための持続的資金供給メカニズムに関する会議」

1999 年(平成 11 年)4 月 プトラ大学マラッカ海峡研究開発センター

「マラッカ海峡国際会議」

1999 年(平成 11 年)10 月 ISP 及び IMO

「マ・シ海峡における国連海洋法条約第 43 条の実施に関する会議」

2000 年(平成 12 年)5 月 「沿岸 3 国の政府間技術専門家会合(TTEG)」

2004 年(平成 16 年)10 月 MIMA

「マラッカ海峡会議(包括的セキュリティー環境の構築)」

2005 年(平成 17 年)9 月 「IMO ジャカルタ会議」

なお、2007 年(平成 19 年)3 月、マレーシア・クアラルンプールにおいて、日本財団の支援により、利用者負担問題検討の推進を目指すためのセミナーが開催された。また、2008 年(平成 20 年)4 月には、マ・シ海峡の航行援助施設の維持管理のための「航行援助施設基金」が設立され、同基金には、日本財団をはじめ、韓国、ギリシア、アラブ首長国連邦及び MENS(中東航行援助サービス)が資金拠出を表明し、さらに関係国や関係団体に資金拠出を働きかけている。

利用国負担問題は、わが国にとっても大きな影響を及ぼす問題であり、シンガポール連絡事務所は、これら会議の開催に協力するとともに、同問題に関する情報収集に努め、関係者に提供している。

(7) マラッカ・シンガポール海峡に関する調査研究の概要

当協会において行ったマ・シ海峡に関する調査研究等の概要は以下の通りである。

○ 1997 年(平成 9 年)3 月 マラッカ海峡環境プロフィール

地球環境資金制度(GEF)/国連開発計画(UNDP)/国際海事機関(IMO)が「東アジア地域における海洋汚染防止及び管理の地域計画」の一部として、1996 年 10 月に作成した「マラッカ海峡環境プロフィール(案)」のうち、海運、水産、石油・ガス、港湾、海洋汚染に関する部分について抜粋しとりまとめた。

- ・物理的、環境上及び人口統計上の特徴

- ・天然資源の開発、利用及び利害の対立
- ・海運と発展
 - 海運、油及び貨物産業への海峡の重要性
 - 周辺諸国による交通チャネルとしての海峡の利用
 - 海峡における石油及びガスの開発
 - 港湾の発展
- ・海洋汚染の原因

○ **1997～2001年(平成9～13年) アジア地域における航行安全体制整備協力調査**

マラッカ・シンガポール海峡及び沿岸諸国の航行安全体制の状況及び問題点について調査検討するとともに、わが国の今後の協力のあり方について検討した。

1997年(平成9年)

マ・シ海峡を通航するコンテナ船等に乘船し、同海峡の通航実態調査及び海域沿岸部に散在する小規模港湾、漁港等の実態調査を行った。

1998年(平成10年)

ミャンマー国ヤンゴン港、タイ国バンコク港、シンガポール港、マレーシア国ジョージタウン港、ポート克蘭港、パシルクダン港に赴き、資料収集、聞き取り調査、実地調査を行った。

1999年(平成11年)

タイ国プーケット港、インドネシア国タンジュン・プリオク港、ベラワン港及びデュマイ港に赴き、資料収集、聞き取り調査、実地調査を行った。

2000年(平成12年)

新TSS、シンガポール・マレーシアのVTIS、インドネシアのVTIS設置計画について調査した。

○ **1998年(平成10年)3月 船舶運航の面から見たマラッカ・シンガポール海峡の現状**

マ・シ海峡の現状に関し、船舶運航者の立場に立脚して、可能な限り、現状の把握に努めるとともに、1996年(平成8年)の第41回IMO航行安全小委員会以降議論されているマ・シ海峡における分離通航方式改正に関して考察した。

- ・マ・シ海峡の特徴等
- ・マ・シ海峡における海上交通の実態
- ・マ・シ海峡を取り巻く国際的動向
 - 分離通航方式
 - VTISシステム
 - 東アジア海域海洋汚染及び管理プログラム
 - マ・シ海峡に対する日本の貢献
- ・マ・シ海峡と海洋汚染防止条約上の特別海域
- ・マ・シ海峡が特別海域に指定される可能性

○ 2002年(平成14年)3月 マラッカ・シンガポール海峡航行安全対策調査検討委員会報告書

マ・シ海峡における航行安全対策について、わが国としての今後の沿岸国との意見調整や他の利用国を含めた国際的協力体制の検討に資することを目的として、次の調査を行った。

- ・マ・シ海峡の現況
- ・船舶の航行実態
- ・航行安全体制の現状（分離通航路、強制船位通報制度、海上交通センター、シンガポール海峡航行安全ガイドブック、電子海図の共同発刊、AIS、MEH、代替航路の概況）
- ・今後の航行安全対策のあり方

○ 2005年(平成17年)3月 平成16年度マラッカ・シンガポール海峡利用便益等調査

マ・シ海峡の航行安全対策にかかる費用負担問題との国際的な検討の推進に資することを目的として、国際海運会議所（International Chamber of Shipping）、国際独立タンカー船主協会（International Association of Independent Tanker Owners）、石油会社国際海事評議会（Oil Companies International Marine Forum）等の民間団体を対象に、アンケート調査、聞き取り調査等により、以下の事項を調査した。

- ・調査対象団体の航行安全対策の現状
- ・費用負担に対する考え方
- ・マ・シ海峡を利用することにより享受するメリット
- ・今後のマ・シ海峡の安全対策にかかる認識

○ 2007年(平成19年)3月 マラッカ・シンガポール海峡におけるマレーシア及びシンガポールによる船舶監視業務の現状調査

- ・マ・シ海峡における海賊対策と協力の現状について
マレーシア・シンガポールの現状、マ・シ海峡沿岸国の協力関係
- ・政府間レベルにおける海賊対策の取り組みについて
ReCAAPの沿革、ISCの活動概要
- ・民間(IMB)における海賊対策の取り組みについて
- ・マ・シ海峡における海上交通の安全対策について
分離通航方式、強制船位通報制度、マレーシアVTISの活動と現状について、シンガポールVTISの活動と現状について
- ・インドネシアに新設するVTSが既存VTSに及ぼす影響について

(マ・シ海峡船舶通航量調査)

マラッカ・シンガポール海峡における海難の実態や船舶通航状況については、沿岸3国から必ずしも十分なデータが公表されていない。当協会では、現状把握、航行安全対策実施等のため、以下のような調査を行っている。

- **2000年(平成12年)11月 マラッカ・シンガポール海峡 海難の実態と航行安全対策**
Lloyd's Maritime Information Services Limited (LMIS)社の海難統計「CASUALTY FILE」を中心に、新聞情報、当局からのプレスリリース及びシンガポール連絡事務所が独自に入手した情報等を基礎として調査・分析した。その結果は、次のとおりである。

- ・1977年から1999年までの23年間にマ・シ海峡で発生した海難は199件、海難に係した船舶は295隻となっており、このうち衝突海難が全体の53%、次いで乗り上げ海難が31%を占めている。
- ・衝突海難発生地点は、マラッカ海峡ワンハザムバンクからシンガポール海峡へかけての航路筋、シンガポール海峡バッファローブイからバツベルハンティブイ付近分離通航帯、シンガポール海峡ジョホール水道南部海域に集中している。
- ・乗り上げ海難は、ホースバーグ灯台付近、バッファローロック付近、ヘレンマース・リーフ付近、タコン島付近に集中している。

- **2000年(平成12年)12月 マラッカ・シンガポール海峡に関する航行安全アンケート調査**

シンガポール港に入港した船舶を中心にアンケート調査した結果、以下のとおりであった。

- ・改正分離通航方式は、大多数が遵守
- ・VTSとの連絡は、容易
- ・ホースバーグ灯台付近でのニアミスは、半数以上の船舶が「ある」との答え
- ・シンガポール港沖でのニアミスが比較的多い

- **2001年(平成13年)1月 通航船舶実態調査報告書(シンガポール海峡における通航船舶の実態と考察)**

シンガポール連絡事務所は、平成10年度から3年計画で、シンガポール海峡における通航船舶の実態を目視観測し、その結果をとりまとめた。本調査では、シンガポール海峡東側海域、バタム島北端NONGSA地域において、1998年11月、1999年11月、2000年9月の3回にわたり、各48時間連続調査している。

第1回632隻、第2回709隻、第3回798隻の通航船舶が確認され、船種別では、貨物船が一番多く約30%を占めている。また、コンテナ船の増加、大規模埋立工事等プロジェクトの開始による曳航船作業船の増加、海賊事犯対策としての特殊船の増加傾向が顕著であり、漁船、プレジャーボートについては比較的少数であった。

- **2006年(平成18年)2月 マラッカ・シンガポール海峡船舶通航量等調査**

本調査では、基礎データとして「寄港データ」、「船舶データ」、「港データ」及び「船主データ」をLMIU社(Lloyd's Marine Intelligence Unit、MIS社が2002年に組織を変更してLMIU社となった。)から入手し、解析を行った。

調査対象期間 2004年1月1日～12月31日に対象港に寄港した報告による。

調査対象船舶 100G/T以上の外航船全船種

「基礎データ」から「動静データベース」(「前寄港地→寄港地」、「寄港地→次寄港地」)

の2つのデータ)を作成し、これらから最短ルートをベースに航海者のノウハウを加味、判定して、マ・シ海峡通行船舶の動静データベースを作成した。

通峡	11,245 隻	合計 93,755 隻
海峡西方から海峡内へ	11,938 隻	
海峡内から海峡西方へ	13,296 隻	
海峡東・南方から海峡内へ	29,445 隻	
海峡内から海峡東・南方へ	27,831 隻	

マ・シ海峡船籍別通航数(2004年、100トン以上)			
順位	船籍	通航数(隻)	シェア(%)
1	パナマ	22,752	24.3
2	シンガポール	13,455	14.4
3	リベリア	7,203	7.7
24	日本	748	0.8

マ・シ海峡船主国籍別通航隻数(2004年、100トン以上)			
順位	船主	通航数(隻)	シェア(%)
1	パナマ	20,669	22.0
2	シンガポール	13,544	14.4
3	ドイツ	7,083	7.6
19	日本	1,067	1.1

(参考)

過去10間の変化を把握するために、同様の手法で1994年のデータを分析した結果は、次の通りであった。

通峡	7,037 隻	75,061 隻
海峡西方から海峡内へ	8,406 隻	
海峡内から海峡西方へ	9,338 隻	
海峡東・南方から海峡内へ	25,692 隻	
海峡内から海峡東・南方へ	24,588 隻	

マ・シ海峡船籍別通航数(1994年、100トン以上)			
順位	船籍	通航数(隻)	シェア(%)
1	パナマ	12,585	16.8
2	インドネシア	7,230	9.6
3	シンガポール	6,126	8.2
24	日本	642	0.9

順位	船主	通航数(隻)	シェア(%)
1	パナマ	12,923	17.2
2	シンガポール	8,775	11.7
3	リベリア	7,980	10.6
8	日本	2,089	2.8

○ 2006年3月 マラッカ・シンガポール海峡通行量将来予測調査

マ・シ海峡の航行安全対策に係る費用負担問題等国際的な検討に資する目的で、ロイズデータによる1994年及び2004年における船舶航行実績を整理し、船種別に2010年と2020年の予測を行った。

マラッカ・シンガポール海峡船種別年間通航隻数(単位：千隻)

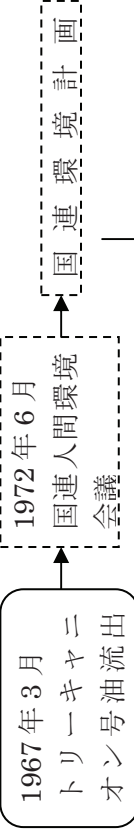
船種	ロイズデータによる船舶通航実績		将来予測	
	1994年	2004年	2010年	2020年
タンカー	18	23	29	38
コンテナ船	16	30	37	41
RORO船	3	4	7	9
ばら積船	10	14	15	16
LNG/LPG	3	4	6	8
一般貨物船	23	14	21	26
その他	2	5	2	3
総計	75	94	117	141

6 富山連絡事務所

(1) 北西太平洋地域海行動計画(NOWPAP)の流れ

NOWPAP: The Action Plan for the Protection, Management and Development of the Marine and Coastal Environment of the Northwest Pacific Region (Northwest Pacific Action Plan) の流れの概要は、次図のとおりである。

プロジェクトの流れ



1974年(昭和49年)
UNEP 地域海計画スタート

1975年 最初の地域海計画となる地中海行動計画採択

1989年3月 エクソンバルディーズ号油流出事故

1990年11月 OPRC 条約採択

1992年10月 地球環境サミット

1997年1月 ナホトカ号油流出

1991年～1994年 第1～4回 NOWPAP 専門家準備会合

1994年(平成6年)9月 第1回 NOWPAP 政府間会合(韓国・ソウル)

政府間会合

第2回 1996年11月 東京

第3回 1998年4月 ウラジオストスク

第4回 1999年4月 中国・北京

第5回 2000年3月 韓国・インcheon

第6回 2000年12月 東京

第7回 2002年3月 ウラジオストスク

第8回 2003年11月 中国・三亜

第9回 2004年11月 韓国・釜山

第10回 2005年11月 富山

第11回 2006年12月 モスクワ

第12回 2007年10月 中国・アモイ

2004年11月 RCU 富山事務所開所

2004年11月 RCU 釜山事務所開所

日海防の活動

1996年(平成8年)7月 北西太平洋海洋汚染防除会議(新潟)
北西太平洋における海洋汚染国際協力体制の促進事業報告書

1997年(平成9年)7月 第1回 NOWPAP/4 フォーラム(富山) 北西太平洋における海洋汚染防止国際協力体制の促進事業報告書

1998年(平成10年)9月 NOWPAP/4 専門家非公式会合(富山)
北西太平洋における海洋汚染国際協力促進事業報告書

1999年(平成11年)9月 RCU 設置に関するワークショップ(富山)
北西太平洋における海洋汚染国際協力促進事業報告書

2002年(平成14年)4月1日 日海防富山連絡事務所設立

2004年(平成16年)11月1日 NOWPAPRCU 富山事務所開設に伴い、日海防富山連絡事務所活動開始

北西太平洋での海洋環境保全に係る国際協力に関する調査研究(富山県)

平成14年度報告書 北西太平洋地域海行動計画(NOWPAP)の概要

平成15年度～NOWPAPの活動に関する調査報告書

(2) NOWPAP の概要

① 発足

国連環境計画（UNEP）は、閉鎖性水域の海洋汚染の管理と海洋及び沿岸資源の管理を目的として、1974年(昭和49年)に UNEP 地域海計画をスタートした。

NOWPAP は、この地域海計画に基づき策定された地域海行動計画の一つであり、1994年(平成6年)9月に日本、中国、韓国及びロシアの4カ国が参加して開催された NOWPAP の第1回政府間会合で行動計画が採択された。

② 対象海域

対象海域については、日本海及び黄海を対象とし、当初、およそ東経121度から東経143度まで、及び北緯52度から北緯33度までを範囲としてきたが、2005年(平成17年)11月の第10回政府間会合において、海洋汚染緊急時の対応計画に関して、サハリン沖、オホーツク海を含む海域にまで拡大することが合意された（東経121度～東経145度、北緯33度～北緯55度）。

(NOWPAP 範囲)



③ 優先プロジェクト

次の7つが実施すべき優先プロジェクトとされているが、さらに、2005年(平成17年)11月の第10回政府間会合において、海洋ゴミ問題に関して、ワークショップ等の開催、ガイドラインの作成、モニタリング計画の作成、クリーンアップキャンペーンの実施等を内容としたプロジェクトを進めていくことが合意された。

- NOWPAP/1 : 包括的なデータベース及び情報管理システムの設立
- NOWPAP/2 : 各国の環境に関する法令、目標、戦略及び政策の調査
- NOWPAP/3 : 地域モニタリングプログラムの設立
- NOWPAP/4 : 海洋汚染に対する準備及び対応
- NOWPAP/5 : 地域活動センター及びそのネットワークの指定
- NOWPAP/6 : 海洋・沿岸環境に関する普及啓発
- NOWPAP/7 : 陸上起因の汚染に対する評価及び管理

④ 地域活動センター (Regional Activity Center : RAC)

行動計画の特定の任務を実施し、地域活動を調整するために、次の 4 つの地域活動センターがある。

- ・データ及び情報ネットワーク地域活動センター (DINRAC) —中国・北京
- ・汚染モニタリング地域活動センター (POMRAC) —ロシア・ウラジオストク
- ・特殊モニタリング及び沿岸環境評価地域活動センター (CEARAC) —日本・富山
- ・緊急時準備及び対応地域活動センター (MERRAC) —韓国・大田

⑤ 地域調整ユニット (Regional Coordinating Unit : RCU)

UNEP の機関として NOWPAP 全体の事務局機能を担い、RAC 間の活動を調整する地域調整ユニットが設置されている。

日本の富山及び韓国の釜山の 2 ヶ所で共同主催することになり、2004 年 11 月 1 日及び 2 日に、それぞれ富山及び釜山において RCU 事務所の開所式が行われた。

⑥ NOWPAP 会合

NOWPAP の一連の会合の開催状況等は次の通りである。

1974 年 (昭和 49 年)

世界規模で取り組む主要な環境問題として “Ocean “ 分野で UNEP 地域海計画がスタート。当初は、地中海、クウェート、西及び中央アフリカ、カリブ海の 4 地域でスタートすることとなった。

1975 年 (昭和 50 年)

最初の地域海計画となる地中海行動計画が採択される。

1991 年 (平成 3 年) 10 月

第 1 回 NOWPAP 専門家準備会合 (ロシア・ウラジオストク)

今後の進め方、対象範囲の検討等を行い、当該地域の政府が共通の目的を求めするために初めて一同に会したとの評価を得た。

1994 年 (平成 6 年) 9 月

第 1 回 NOWPAP 政府間会合 (韓国・ソウル)

日本、中国、韓国、ロシアが出席して行動計画及び 3 つの決議を採択 (北朝鮮は不参加)

以後ほぼ毎年、政府間会合が開催されているほか、専門家会合、フォーカルポイント会合などが開催され、NOWPAP 活動が行われている。

(3) NOWPAPに関する日本海難防止協会の活動

当協会は、NOWPAP活動に関して情報の収集提供その他の協力を行ってきているが、主な事業には次のようなものがある。

○ 1996年（平成8年）7月 北西太平洋における海洋汚染国際協力体制の促進事業

「北西太平洋海洋汚染防除新潟会議」

NOWPAPには、海洋汚染緊急時対応に関する沿岸関係国の協力体制の整備が目標の一つとして盛り込まれている。

本事業は、沿岸関係国政府の専門家をわが国へ招聘して国際会議を開催し、各国の実情に適した協力体制のあり方などについての具体的な検討を行うことにより、日本海及び黄海における国際協力体制の整備を促進することを目的とする。

主催 日本海難防止協会及び運輸省

開催日 平成8年7月23～25日

場所 新潟市

各国から次のようなプレゼンテーションが行われた。

中国 センシティブティ・マップ

韓国 海洋省設立の動きなど

ロシア 油防除資機材の現状

日本 日本の「油汚染事件への準備及び対応のための国家的な緊急時計画」

沿岸域環境保全リスク情報マップの整備状況

IMO 海洋汚染防止に関する地域協力の実情

UNEP NOWPAPの将来の活動計画案

○ 1997年（平成9年）7月 北西太平洋における海洋汚染防止国際協力体制の促進事業

「海洋汚染に関する準備及び対応に関する第1回NOWPAP/4フォーラム会議」

1996年（平成8年）11月のNOWPAP第二回政府間会合において、海洋汚染緊急時対応に関する分野に関しては、関係沿岸国の持ち回りによる半年ごとのフォーラムの開催を柱として進めることが承認され、その第一回目の会合をわが国へ招致したもの

本会議は、NOWPAP関係各国、IMO、UNEPの専門家が参加し、各国の流出油防除に関する情報交換、各国の緊急時対応協力体制のあり方等についての意見交換を行った。

主催 日本海難防止協会 運輸省 富山県

開催日 1997年（平成9年）7月23～25日

場所 富山市

○ 1998年（平成10年）9月 北西太平洋における海洋汚染国際協力促進事業

「海洋汚染に係る準備及び対応に関する地域間協力のための非公式専門家会合」

主催 日本海難防止協会 運輸省 富山県

開催日 1998年（平成10年）9月9～11日

場所 富山市

次の事項についての情報交換・討議等が行われた。

- ・地中海計画の概要
- ・広域カリブ地域海計画の概要
- ・今後の課題についての検討

○ **1999年（平成11年）9月 北西太平洋における海洋汚染国際協力促進事業報告書**

「北西太平洋地域海行動計画における地域協力体制の構築に関するワークショップ」
1999年1月にバンコクで開催されたNOWPAP全体の専門家会合において、わが国はRCUの受け入れ用意があることを正式に表明した。

本ワークショップは、RCU活動のあり方等について検討することを目的として、UNEP職員、関係沿岸国の専門家等をわが国へ招き開催した。

主催 日本海難防止協会 運輸省 富山県
開催日 1999年（平成11年）9月29日、30日
場所 富山市

○ **2002年（平成14年）～ 北西太平洋での海洋環境保全に係る国際協力に関する調査研究**

14年度 北西太平洋地域海行動計画(NOWPAP)の概要

RCU富山事務所開設後の事務所職員及び支援職員その他関係者の業務の参考に資するため、これまでのNOWPAP活動の経過を整理した。

15年度 NOWPAPの活動に関する調査報告書

平成15年度に開催された下記NOWPAP関連会議に出席し、情報収集した結果をとりまとめた。

- 平成15年9月 第6回MERRACフォーカルポイント・ミーティング
- 平成15年11月 MERRAC主催「油流出事故における指揮官及び現場監督の対応」研修
- 平成15年11月 第8回政府間会合（IGM）
- 平成16年3月 第2回CEARACフォーカルポイント・ミーティング
- 平成15年9月 NFRDI（韓国国立水産科学院）との意見交換

16年度 NOWPAPの活動に関する調査報告書

平成16年度に開催された下記NOWPAP関連会議に出席し、情報収集した結果をとりまとめた。

- 平成16年5月 第7回MERRACフォーカルポイント・ミーティング
- 平成16年11月 RCU富山事務所開所式及びNOWPAP10周年記念シンポジウム
- 平成16年11月 RCU釜山事務所開所式及び地域緊急時計画MOU署名式典
- 平成16年11月 第9回政府間会合（IGM）
- 平成16年11月 MERRAC専門家会合

17年度 NOWPAPの活動に関する調査報告書

平成17年度に開催されたNOWPAP関連会議に関し収集した情報、当協会の活動等についてとりまとめた。

- ・NOWPAP活動の概要

平成 17 年 5 月 第 8 回 MERRAC フォーカルポイント・ミーティング及び第 1 回国家当局（CNA）関係者による NOWPAP 緊急時計画に関する概要

平成 17 年 7 月 NOWPAP 第 1 回インターセッショナルワークショップ・ミーティング

平成 17 年 11 月 第 10 回政府間会合（IGM）

平成 17 年 11 月 第 1 回北西太平洋地域における海洋ごみに関する国際ワークショップ

・日本海難防止協会の活動

全体業務

漂着ごみ全国モニタリングプロジェクト

船舶バラスト水等処理技術実用化のための調査研究

危険物の海面・大気拡散防止策及び予測モデル開発のための調査研究

富山連絡事務所の活動概要

・サハリンプロジェクト

18 年度 NOWPAP の活動に関する調査報告書

平成 18 年度に開催された NOWPAP 関連活動等に関し、情報収集した結果をとりまとめた。

平成 18 年 3 月 第 4 回 CEARAC フォーカルポイント・ミーティング

平成 18 年 4 月 第 4 回 POMRAC フォーカルポイント・ミーティング

平成 18 年 5 月 第 5 回 DINRAC フォーカルポイント・ミーティング

平成 18 年 6 月 第 9 回 MERRAC フォーカルポイント・ミーティング

平成 18 年 6 月 第 1 回北西太平洋地域における海洋ごみに関するワークショップ

平成 18 年 6 月 NOWPAP MALTA 会合

平成 18 年 7 月 国際海岸クリーンアップ及びワークショップ(山形県)

平成 18 年 11 月 MERRAC 専門家会合

平成 18 年 12 月 第 11 回 IGM(政府間会合)

19 年度 北西太平洋地域海行動計画(NOWPAP)の概要

1994 年の NOWPAP 策定から現在までの活動経過を整理した。

(4) 富山連絡事務所の開設

当協会は、NOWPAP 関連の会議開催等において国の業務に協力してきていたが、RCU 富山事務所の業務を支援するため、2002 年（平成 14 年）4 月、富山に連絡事務所を開設し、2004 年（平成 16 年）11 月 1 日、RCU 事務所が富山に開設されたことに伴い実務を開始した。