

2012年度

**海事の国際的動向に関する調査研究事業報告書
(海上安全)**

2013年3月

公益社団法人 日本海難防止協会

ま え が き

この報告書は、当協会が日本財団の助成金を受けて、海難防止事業の一環として 2012 年度に実施した「海事の国際的動向に関する調査研究（海上安全）」事業の内容をとりまとめたものである。

2013 年 3 月

公益社団法人 日本海難防止協会

委員会等の名称、構成は次のとおりである。

「海事の国際的動向に関する調査研究委員会(海上安全)」

1. 委員（順不同、敬称略）

委員長	竹本 孝弘	東京海洋大学教授
委員	柿原 利治	東京海洋大学教授
〃	松本 宏之	海上保安大学校教授
〃	岡村 敏	元 IMO 海洋環境部次長
	阪根 靖彦	(独) 航海訓練所安全推進室長
〃	吉野 高広	日本水先人会連合会事務局長
〃	山内 章裕	(一社) 日本船主協会海務部課長
〃	藤澤 昌弘	(社) 日本船長協会常務理事
〃	佐藤 幹夫	(一社) 日本旅客船協会工務相談室長
〃	小林 憲	(社) 大日本水産会漁政部部長
〃	待場 純	全国漁業協同組合連合会漁政部次長
〃	北林 邦彦	(一財) 日本船舶技術研究協会基準・規格グループ 基準ユニット長
〃	浦野 靖弘	(一財) 日本船舶技術研究協会基準・規格グループ 主任研究員
〃	錦郡 満	(財) 海上保安協会常務理事

2. 関係官庁等（順不同、敬称略）

金子 正志	国土交通省海事局総務課国際企画調整室長
小泉 哲也	国土交通省総合政策局総務課交通安全対策室長
芳鐘 功	国土交通省海事局総務課危機管理室長
平田 徹郎	国土交通省海事局外航課長
平原 祐	国土交通省海事局安全基準課長
山本 博之	国土交通省海事局運航労務課長
大倉 正義	運輸安全委員会事務局参事官
坪上 浩治	海上保安庁総務部情報通信課長
高橋 一郎	海上保安庁総務部国際・危機管理官
新田 慎二	海上保安庁警備救難部国際刑事課長
岩並 秀一	海上保安庁警備救難部警備課長
平田 友一	海上保安庁警備救難部救難課長
仙石 新	海上保安庁海洋情報部技術・国際課長
田中 弘之	海上保安庁海洋情報部航海情報課水路通報室長
金子 英幸	海上保安庁交通部企画課長
鈴木 弘二	海上保安庁交通部安全課長

近藤 悦広	海上保安庁交通部安全課航行指導室長
岡本 圭佑	水産庁増殖推進部研究指導課漁船検査官

3. 上記委員等のほか、次の諸氏に格別のご協力をいただいた。(順不同、敬称略)

宮本 佳則	東京海洋大学准教授
玉井 博史	大日本水産会業務課係長
志賀 達也	国土交通省海事局総務課国際協力調整官
升井 峻	国土交通省海事局総務課国際機関対策係長
神郡 卓也	国土交通省総合政策局総務課交通安全対策室総合調整第一係長
庄司 義明	国土交通省海事局総務課危機管理室専門官
村上 佳謙	国土交通省海事局総務課海事保安対策係長
真田 修一	国土交通省海事局外航課海賊対策調整官
畑中 茂雄	国土交通省海事局外航課管理係長
井田 充彦	国土交通省海事局安全基準課環境基準渉外官
大西 泰史	国土交通省海事局安全基準課専門官
伴 彰浩	国土交通省海事局安全基準課調整係長
平瀬 利明	国土交通省海事局安全基準課渉外係長
宮西 徹	国土交通省海事局運航労務課専門官
小野寺 典文	運輸安全委員会事務局参事官付課長補佐
江口 徹	運輸安全委員会事務局船舶事故調査官
今村 秀成	運輸安全委員会事務局参事官付国際係長
藤本 裕之	海上保安庁総務部情報通信課技術企画官
古川 正樹	海上保安庁総務部情報通信課専門官
萬谷 慎二	海上保安庁総務部情報通信課調査係長
木村 嘉仁	海上保安庁総務部国際・危機管理官国際係長
池田 竜也	海上保安庁警備救難部国際刑事課海賊対策室海賊対策係長
林 亮治	海上保安庁警備救難部国際刑事課専門官
田中 航二郎	海上保安庁警備救難部警備課専門官
松本 孝典	海上保安庁警備救難部救難課専門官
古田 明	海上保安庁海洋情報部技術・国際課主任技術・国際官
服部 友則	海上保安庁海洋情報部技術・国際課技術・国際官
柴田 和宏	海上保安庁海洋情報部航海情報課水路通報室主任通報官
金原 聖	海上保安庁海洋情報部航海情報課水路通報室主任通報官
横山 裕之	海上保安庁海洋情報部航海情報課水路通報室水路通報官
上山 伸二	海上保安庁交通部企画課課長補佐
野口 英毅	海上保安庁交通部整備課安全システム開発室主任安全システム技術官

北見 宗雄	海上保安庁交通部企画課国際係長
雪松 俊介	海上保安庁交通部企画課国際係員
伊東 重春	海上保安庁交通部安全課企画調査係長
間端 啓文	海上保安庁交通部安全課航行指導室海務第一係長
古谷健太郎	海上保安大学校海上警察学講座准教授

4. 事務局

	氏名欄（ ）は前任者
渡部 典正	日本海難防止協会専務理事
小川 泰治	日本海難防止協会常務理事
(増田 正司)	
大内 勝美	日本海難防止協会企画国際部長
(小川 泰治)	
志水 知也	日本海難防止協会企画国際部国際室長
倉本 明	日本海難防止協会ロンドン事務所長
小林 愛子	日本海難防止協会企画国際部研究員

目 次

1 調査研究の概要

- 1 事業の目的 1
- 2 方策 1
- 3 事業の年間実施結果 1

2 IMO 委員会等

- 第 16 回 無線通信・捜索救助小委員会（COMSAR16） 3
- 第 90 回 海上安全委員会（MSC90） 10
- 第 58 回 航行安全小委員会（NAV58） 23
- 第 91 回 海上安全委員会（MSC91） 26

3 国際室調査事項

- 「海賊事案の現状について」 31
- 「大規模海難救助に関する国際会議について」 42

4 調査研究委員会

- 第 1 回委員会議事概要 47
 - ・添付資料 1 平成 24 年度事業実施計画
 - ・添付資料 2 平成 24 年度調査研究テーマ
- 第 2 回委員会議事概要 53
- 第 3 回委員会議事概要 57
- 第 4 回委員会議事概要 61

<参考資料>

- ・ IMO 2012 年会議プログラム 65
- ・ IMO 2013 年会議プログラム 67

1 調査研究の概要

1 事業の目的

海上安全の分野における国際的な動向を調査・研究し、もって官民一体となった我が国対応のあり方の検討に資する事を目的とする。

2 方策

- (1) IMO 各委員会における審議結果の報告と対処方針の検討
- (2) 海事の国際的動向に関する調査の実施
- (3) 調査結果の発表

3 事業の年間実施結果

平成 24 年

5 月 9 日 〈第一回委員会〉

- ・平成 24 年度委員会実施計画（案）の承認
- ・平成 24 年度調査テーマ（案）の承認
- ・第 16 回無線通信・捜索救助小委員会（COMSAR16）結果報告
- ・第 90 回海上安全委員会（MSC90）対処方針（案）の検討

5 月 16 日～25 日 第 90 回海上安全委員会（MSC90）

6 月 21 日 〈第二回委員会〉

- ・第 1 回委員会議事概要（案）の承認
- ・第 90 回海上安全委員会（MSC90）結果報告
- ・第 58 回航行安全小委員会（NAV58）対処方針（案）の検討

7 月 2 日～6 日 第 58 回航行安全小委員会（NAV58）

11 月 12 日 〈第三回委員会〉

- ・第 2 回委員会議事概要(案)の承認
- ・第 58 回航行安全小委員会（NAV58）結果報告
- ・第 91 回海上安全委員会（MSC91）対処方針（案）の検討

11 月 26 日～30 日 第 91 回海上安全委員会（MSC91）

平成 25 年

1 月 18 日 〈第四回委員会〉

- ・第 3 回委員会議事概要（案）の承認
- ・第 91 回海上安全委員会（MSC91）結果報告
- ・第 17 回無線通信・捜索救助小委員会（COMSAR17）対処方針（案）の検討
- ・平成 24 年度事業報告書（案）の承認

1 月 21 日～25 日 第 17 回無線通信・捜索救助小委員会（COMSAR17）

2 I M O 委員会等

第 16 回無線通信・探索救助小委員会 (COMSAR16)

第 90 回海上安全委員会 (MSC90)

第 58 回航行安全小委員会 (NAV58)

第 91 回海上安全委員会 (MSC91)

第 16 回 無線通信・搜索救助小委員会（COMSAR16）の審議概要

1 日程

平成 24 年 3 月 12 日（月）～16 日（金）

2 開催場所

IMO 本部

3 議題

- (1) 議題の採択
- (2) 他の IMO 委員会等の決定
- (3) GMDSS
- (4) 国際電気通信連合(ITU)海上無線関連事項
- (5) コスパス-サーサット及びインマルサットの開発の検討
- (6) 搜索救助関連
- (7) 海上無線通信システム及び技術の開発
- (8) 国際航空海上搜索救助(IAMSAR)マニュアルの改正
- (9) 遭難通信の誤報を防ぐための手段の検討
- (10) 海上で救助された人の安全を確保する方策
- (11) e-ナビゲーション戦略実施計画の策定
- (12) AIS VHF Data Link(VDL)の保護のための勧告（決議 MSC.140(76)）の改訂
- (13) LRIT 関連事項
- (13) COMSAR17 の作業計画及び議題
- (14) 2013 年の議長及び副議長の選出
- (15) その他事項

4 審議内容

添付 1、2 および添付 3 のとおり。



問合せ先
 海事局 安全基準課 伴
 代表 03-5253-8111（内線 43-953）
 直通 03-5253-8636

平成24年3月19日
 国土交通省 海事局 安全基準課

国際海事機関（IMO）第16回無線通信及び搜索救助小委員会の結果について

概要

- ・ GMDSSの見直しに関する新規作業計画案を策定（今後5年間でGMDSS近代化計画を策定）。本年5月に開催される第90回海上安全委員会（MSC90）に検討開始の承認を求める。
- ・ e-Navigation戦略の実施計画の策定に向け、無線通信及び搜索・救助の面において不足している機能を取りまとめた。

3月12日から16日まで、英国ロンドンの国際海事機関（IMO）本部において、第16回無線通信及び搜索救助小委員会（COMSAR16）が開催されました。

我が国からは国土交通省、総務省、海上保安庁、在英国日本国大使館、（独）海上技術安全研究所その他関係海事機関・団体からなる代表団が出席し、我が国意見の反映に努めました。今次会合における審議結果の概要は以下のとおりです。

1. GMDSSの近代化に向けての検討

（1）背景

25年以上前の技術を前提に構築され、これまで大きな見直しがなされていなかったGMDSS（Global Maritime Distress and Safety System：全世界的な海上遭難・安全システム）について、システム全体の維持・安全性向上を目的とする見直し着手の必要性に関する検討の実施が、2009年の第86回海上安全委員会（MSC86）において承認され、前々回会合（COMSAR14）より、GMDSS見直しに関する、必要性、範囲、手法、スケジュール等に関する検討を行ってきました。

（2）今次会合の審議結果

今次会合では、GMDSSの見直し及び近代化に関する新規作業計画案を取りまとめました。同案では、今後5年かけて、GMDSSの機能要件、海域毎の設備設置要件の見直し等を実施し、GMDSS近代化計画を策定することを提案しています。検討が予定されている主な事項とそのスケジュールは次のとおりです。

①主な検討事項

- ・ GMDSSの機能要件（海上保安関係情報の取り込み等）

- ・海域毎の設備設置要件の見直し
- ・非 SOLAS 船(内航船、小型船舶等)の扱い
- ・GMDSS 関連機器の見直し
- ・型式承認、保守の方法 等

②スケジュール

2013 年～2017 年の 5 年間で GMDSS の近代化計画を作成し(最初の 3 年間で上記①の検討を行い、次の 2 年間で近代化計画を作成することを予定しています。)、その後、法的文書(SOLAS 条約の改正案)の作成、性能基準の改訂、移行期間の設定等が行われることとなります。

今後、MSC90 で本件作業計画が承認されると、コレスポネンスグループ¹(CG)や今年 10 月に開催予定の第 8 回 IMO/ITU 合同専門家会合において、①の検討が開始される予定です。

2. e-Navigation 戦略実施計画の策定

(1) 背景

船舶の航行安全の更なる向上及び船内作業・港湾作業の更なる効率化を目的として、2006年から、既存及び新規の電子航行支援設備等を総合的に活用した次世代の航行支援システム(e-Navigation)の構築に関する検討が進められています。2008年のMSC85において、e-Navigation実現のための骨子として、以下の5つのステップからなるe-Navigation戦略が策定されました。

- ・ ユーザーニーズの定義
- ・ 基本構成(アーキテクチャ)の定義と解析
- ・ 現状との差異(ギャップ)分析
- ・ 導入具体計画
- ・ 見直し方法

現在は、2014年を目標期限として、当該戦略を実現するための計画(e-Navigation戦略実施計画)の策定作業が、航行安全小委員会(NAV)の調整の下、本小委員会及び訓練当直基準小委員会(STW)で行われています。これまでの検討で、航海支援機器に対するユーザーニーズが取りまとめられています。NAV57後に設置されたCGでは、ユーザーニーズに対して現状の設備や機器等が不足している面を埋めるための解決策等について、検討(ギャップ分析)が行われています。

(2) 今次会合の審議結果

今次会合では、ギャップ分析について、無線通信及び搜索・救助の観点からCGの検討結果の審議を行い、約50項目にわたるギャップを取りまとめました。

¹ 電子メールにて議論を行う通信部会

審議では、多数の国際的な海運団体や船員団体から共同²で提出された航海機器のヒューマン・マシンインターフェースを向上させるための対策の検討を要請する提案文書が多く
の支持を受けました。

このため、今後、e-Navigation戦略の検討においては、ギャップの一つとして取り上げられている、航海機器の使いやすさやその評価手法等の検討に関心が高まることを見込まれます。我が国は、欧米等の主導で航海機器のインターフェースに係る非現実的な要件が作成されぬよう、日本船舶技術研究協会において「e-Nav プロジェクト」として、我が国の実情を考慮に入れた現実的な内容の、航海機器の使いやすさを評価する手法を定めたガイドラインを国内関係業界や研究機関らと共同で作成し、IMOでの検討のベースとなるよう世界に先んじてNAV小委員会に提案しております。

（３）今後の予定

本ギャップ分析については、STW43で船員の訓練の観点からさらに検討を行い、今年の7月に開催予定のNAV58での最終化を目標に検討が進められる予定です。

以上

² International Chamber of Shipping (ICS), BIMCO, the Cruise Lines International Association (CLIA), GlobalMET, the International Maritime Pilots' Association (IMPA), the International Association of Dry Cargo Shipowners (INTERCARGO), the International Association of Independent Tanker Owners (INTERTANKO), the International Federation of Shipmasters' Associations (IFSMA), the International Parcel Tankers Association (IPTA) and the International Transport Workers' Federation (ITF)

COMSAR16 議題 12
「AIS VHF データリンクの保護に関する IMO 決議の改訂」
の審議結果について

海上保安庁交通部整備課安全システム開発室

1. 経緯

AIS クラス A は、VHF 波の専用周波数 161.975MHz と 162.025MHz を用いてデジタル通信を行う SOLAS 対象船の強制搭載機器である。しかし、同じ専用周波数を利用する SOLAS 非対象船用の AIS クラス B が開発されたことから、VHF 専用周波数のデータリンクを保護するため、AIS クラス B 機器も ITU 勧告による国際基準を遵守すること等を求める決議（MSC140（76））が 2002 年に定められた。

しかし、その後、航路標識 AIS、AIS-SART、AIS リピーター等の新たな AIS 機器が開発されていることから、当該決議を改訂することをオランダと IALA が 2011 年の MSC89 に提案し了承された。

2. 提出文書

本議題に対しては、以下の文書が提出されていた。

- IALA（COMSAR16/12）
全ての AIS 機器が ITU 勧告による国際基準を遵守するよう IMO 決議を改定することを提案するもの。
- アメリカ（COMSAR16/12/1）
IALA の改定案に、当局による VHF データリンクの監視、AIS 機器の適切な使用、AIS 機器以外の専用周波数の利用禁止等を求めた事項を追加することを提案するもの。

3. 審議結果

全体会議では、アメリカ案が VHF データリンクの監視等について、IALA から 2011 年 12 月に部分的に発行された IALA 勧告 A-124「AIS 業務」を参照することとしていたことから、一部欧州諸国が発行されたばかりで一部しか完成していないものを参考にすることは不適切とした意見を述べ、技術部会で主に IALA 案を基に検討が進められた。その結果、以下のような決議改訂案が作成されたが、AIS は航行安全小委員会（NAV）の所掌であることから当該小委員会に意見を求めることとし、議題を終了した。

現行決議 MSC.140(76)	決議改訂案
1. <u>Class B AIS devices, as well as any devices which transmits on the radio channels AIS 1 or AIS 2,</u> should meet the appropriate requirements or Recommendation ITU-R M.1371 <u>(series)</u>; [仮訳] クラス B AIS 機器及びその他のチャンネル AIS 1 又は AIS 2 の電波を送信する機器は、適切な基準又は勧告 ITU-R M.1371 (シリーズ)に合致しなければならない。	1. <u>any devices which transmits channel allocated for AIS,</u> should meet the appropriate requirements or Recommendation ITU-R M.1371; [仮訳] AIS に割り当てられたチャンネルを送信する全ての機器は、適切な基準又は勧告 ITU-R M.1371 に合致しなければならない。
2. <u>Class B AIS</u> devices should be approved by the Administration; [仮訳] クラス B AIS 機器は、当局の認定を得なければならない。	3. <u>all transmitting</u> devices should be approved by the Administration; [仮訳] 全ての送信機器は、当局の認定を得なければならない。

搜索救助作業部会（WG1）における審議

日本海難防止協会 国際室

1 IAMSAR マニュアルの改正

IAMSAR マニュアル（国際航空海上搜索救助手引書）の定期的な更新に向けた、修正内容の確認。

- ICAO/IMO 合同作業部会（2011 年 10 月）で承認された改正案の検討
- 「寒冷海域…」で若干の議論があったが、概ね問題なく承認。

★MSC91（2012 年 11 月）での承認ののち、2013 年度版として発行予定

【主な修正点】

- 寒冷海域における生存マニュアルの修正
- EPIRB 早期起動の推奨

2 GISIS を利用したグローバル SAR プランの活用について

各国の搜索救助のコンタクト先などの情報を GISIS から閲覧／登録・修正可能とすることの承認。

同システムは 5 月から運用開始。これ以降は搜索救助当局が随時・直接の情報アップデートを実施する。

3 新しい遭難通報への対応について

インターネット技術の進歩に伴い、従来は想定されていなかった遭難通報に対する対応の検討を実施。

- SAR 当局に対して e-mail で遭難を通報するスマートフォンのアプリ
- ソーシャルメディア（Twitter、Facebook など）を介した遭難情報拡散

【問題点】

- E-mail での遭難通報は GMDSS に定められていない
- 搜索救助機関が必ずしも常時確認をしているとは限らない
- 適切な搜索救助当局に通報が行われるとは限らない

【対応】

- 「スマートフォンその他のコンピュータ機器で使用する搜索救助アプリに関するガイダンスに関する小委員会回草案」を作成し各国に適切な対応を呼びかけ
- IAMSAR マニュアルの 2016 年版改正に、「ソーシャルメディアを介した遭難通報が担当当局の一次的な通報入手手段としての継続的な観察が行われていない可能性」を含めた記載を行うことを提案

第 90 回 海上安全委員会 (MSC90)

1 日程

5 月 16 日 (水) ～5 月 25 日 (金)

2 開催場所

IMO 本部

3 議題

- (1) 議題の採択
- (2) 他委員会の決定
- (3) 義務的要件の改正の採択 (DG 1)
- (4) 海上セキュリティの強化 (WG 1)
- (5) 新造船のゴールベース・スタンダード (WG 2)
- (6) LRIT 関連
- (7) 旗国実施 (FSI19 の結果及び FSI20 で生じた緊急事項)
- (8) 無線通信及び搜索救助 (COMSAR15 の結果及び COMSAR16 で生じた緊急事項)
- (9) 船舶設計・設備 (DE55 及び DE56 の結果)
- (10) 航行安全 (NAV57 の結果)
- (11) 防火 (FP55 の結果)
- (12) 危険物・固体貨物・コンテナ (DSC16 の結果)
- (13) 復原性・満載喫水船・漁船安全 (SLF54 の結果)
- (14) ばら積み液体・ガス (BLG16 の結果)
- (15) STCW 条約の実施
- (16) 海上安全と保安における技術協力プログラム
- (17) 新規措置の実施のためのキャパシティ・ビルディング (EG1)
- (18) 人的要件の役割
- (19) フォーマル・セーフティ・アセスメント (WG2)
- (20) 海賊及び船舶に対する武装強盗 (WG1)
- (21) 一般貨物船の安全
- (22) 条約の実施と関連事項
- (23) 他の機関との関係
- (24) 委員会のガイドラインの適用
- (25) 作業計画
- (26) その他事項
- (27) 旅客船の安全

4 審議内容

添付 1、2 および添付 3 のとおり。

平成 24 年 5 月 28 日

問い合わせ先

国土交通省海事局： 03-5253-8111

外航課 深石（内線 43-363）【1 関係】

安全基準課 井田（内線 43-935）【1 を除く】

運航労務課 宮西（内線 45-219）【2 関係】

国際海事機関（IMO） 第 90 回海上安全委員会の結果について

概要

- ・ 武装警備員問題に関するハイレベル会合を開催。民間海上警備会社に対する暫定ガイドランスに合意
- ・ コスタ・コンコルディア号の事故を受け、旅客船の安全の確保について審議。外航旅客船の船舶所有者に対し、旅客船の安全対策を検討し、必要な見直しを行うよう求める勧告を採択
- ・ 船内騒音の抑制に関する SOLAS 条約改正案及び騒音コードを承認
- ・ アスベスト不使用の確認方法に関する統一解釈を承認

5 月 16 日から 5 月 25 日までの間、英国ロンドンにおいて、国際海事機関（IMO）第 90 回海上安全委員会（MSC90）が開催されました。

我が国からは、国土交通省、海上保安庁、水産庁、外務省、（独）海上技術安全研究所、（一財）日本船舶技術研究協会等から構成される代表団が参加しました。

今次会合における主な審議内容・結果は以下のとおりです。

1. 海賊対策の検討

（1）背景

昨今のソマリア沖・アデン湾における海賊事件では、捕獲した船舶を母船として利用して活動範囲を拡げ、西インド洋北部海域まで進出しています。また、船員を人質とし、解放に際しては数億円もの身代金を要求、時には船員を死傷させるなど暴力行為が激化しています。

このように広域化・悪質化する海賊を撲滅するため、IMO は関係機関の連携をより強固にするなど海賊対策に関する各種施策を推進しています。

（2）今次会合の結果

①武装警備員問題に関するハイレベル会合

武装警備員が乗船した船舶は、旗国、寄港国、沿岸国等の様々な国の法規制に従う必要があるなどの問題も抱えており、これら重要な諸問題について議論を行うためのハイレベル会合が開催されました（我が国は吉田国土交通副大臣他が参加）。

②民間武装警備員を供給する民間海上警備会社に関する暫定ガイダンス

従前から民間武装警備員の乗船に対する IMO の姿勢は、船主等がリスクアセスメントを実施の上、旗国と十分な協議した上で決定するものとしつつ、警備員の武器使用による危険増大の可能性などを指摘し、利用を推奨しないものとしてきました。

しかしながら、海賊による被害の増大に伴い、海賊対策の一環として船舶に民間武装警備員を乗船させる事例が増加するようになってきました。

このような背景から、今次会合では、民間海上警備会社に対する暫定ガイダンスが合意されました。

2. 旅客船の安全の確保

(1) 背景

本年1月にイタリアにて発生したクルーズ船コスタ・コンコルディア号の事故を受け、関水 IMO 事務局長は、旅客船の安全基準の見直しを行うことを目的として、今次会合に旅客船の安全に関する議題を急遽追加しました。

(2) 今次会合の結果

イタリアは、コスタ・コンコルディア号の事故調査の進捗報告を行うとともに、事故後に講じた緊急安全対策を紹介しました。また、国際クルーズ船協会（CLIA）は、事故後に講じた自主的な緊急安全対策に関する業界取り組みを紹介し、従来出航後24時間以内に実施していた旅客の避難訓練について、出航前に実施するよう変更したこと等を説明しました。

審議の結果、旅客船の安全基準の見直しを、速やかに実施すべき運航上の安全対策（短期的措置）と、事故調査結果を踏まえた技術的検討に基づき実施する安全対策（長期的措置）に分けて進めることに合意しました。

① 短期的措置

外航旅客船の船舶所有者に対し、旅客船の安全を向上させるため、各船の実態に照らして、以下の内容について安全対策を検討し、必要な見直しを行うよう勧告することに合意しました。

- 1) 船室以外への救命胴衣の追加搭載
- 2) 旅客に対する避難要領の周知方法
- 3) 旅客が24時間以上船内にある旅客船の旅客に対する出港前の避難訓練の実施
- 4) 船橋への立入制限措置の励行
- 5) 航海計画に従った航海の実施

② 長期的措置

損傷時復原性基準の見直し等、今後、技術的な検討が必要と考える項目を整理しました。具体的な作業計画については、コスタ・コンコルディア号の事故調査結果に基づいて、今後決定していくこととなりました。

3. 船内騒音の防止（SOLAS 条約附属書第Ⅱ-1 章の改正）

（１）背景

IMO では、船員の健康保持のため、船内騒音規制コード（総会決議、任意基準、1981 年作成。以下「コード」といいます。）に基づき、船舶の機関区域等から発生する騒音レベル及び船員の騒音曝露（船内活動中にさらされる騒音の程度を表す指標）を一定以下に抑えることを奨励しています。

2010 年 2 月に開催された第 53 回船舶設計設備小委員会（DE53）において、欧州から、現行のコードに規定する騒音値規制の強化等を行うとともに、海上人命安全条約（SOLAS 条約）を改正してコードを義務化することが提案され、審議が行われてきました。我が国も積極的に審議に貢献し、本年 2 月に開催された DE56 においてコード改正案が合意されました。

（２）今次会合の結果

今次会合では、コード改正案について審議され、微細な修正を経て承認されました。また、コードを義務化するための SOLAS 条約附属書Ⅱ-1 章の改正案についても承認されました。これらの改正案は、本年 11 月に開催予定の MSC91 において採択のため審議される予定です。なお、MSC91 で条約改正が採択された場合、2014 年 7 月 1 日以降の建造船舶から騒音コードへの遵守が義務付けられることとなります。

（参考）コードの主な規定

- ① 適用対象船舶：コード発効日以降に建造される総トン数 1,600 トン以上の船舶については義務コードとして適用。総トン数 1,600 トン未満の新造船及び現存船については、コードの要件に適合することを奨励。
- ② 騒音値規制：機関区域、業務区域、居住区域等の騒音値を規定値以内とすること。
- ③ 騒音値測定：試運転時にコードに規定する条件下で騒音値を測定し、騒音検査記録簿に記載し、騒音検査記録簿を船内に保管すること。
- ④ 騒音曝露値：③で測定した騒音値を基に、船員の騒音曝露見込み値を計算すること。
- ⑤ 防音特性値：居住区域の隔壁及び甲板の空气中防音特性値を規定。

4. アスベスト不使用の確認方法に関する統一解釈

（１）背景

2006 年、我が国は、アスベストによる健康被害を防止するため、船上におけるアスベストの新規使用を禁止すべきことを IMO に提案しました。2009 年、IMO は、我が国の提案に基づき、アスベストを含む物質の新規使用を禁止する SOLAS 条約第Ⅱ-1 章第 3-5 規則を採択しました。当該規則は、2011 年 1 月 1 日に発効し、新造船及び現存船の双方に適用されています。しかしながら、依然としてアスベストを含む材料が新規に使用されている事例が IMO に報告され、IMO は、2010 年にアスベストの使用禁止に関して注意喚起を促していました。

このため、本年 2 月に開催された DE56 において、国際船級協会連合（IACS）から、アスベストを使用していないことを確認する統一解釈が提案され、審議の結果、SOLAS 条約第 II-1 章第 3-5 規則の統一解釈に関するサーキュラー案が作成されました。

（２）今次会合の結果

今次会合では、DE56 において作成されたサーキュラー案について審議されました。我が国は、SOLAS 条約ではどの化学物質がアスベストとして使用が禁止されているのか明確な規定がなく、アスベストの使用禁止が国際的に徹底されないことが懸念されるため、SOLAS 条約においても使用禁止の対象となる物質を明確にすべきと主張しました。具体的には、シップリサイクル条約（未発効）においてもアスベストの使用が禁止されていることを踏まえ、SOLAS 条約とシップリサイクル条約との整合性を確保するため、シップリサイクル条約にて使用が禁止されている物質（我が国国内法で規制されている 6 物質と同じ）を SOLAS 条約においても使用禁止とすべき旨提案し、多くの国の支持を得ました。審議の結果、以下のサーキュラー案に合意しました。

○サーキュラー案の要旨

- ・ 主管庁は、造船所、舶用品製造業者等が提供するアスベスト不使用宣誓書（Asbestos-free declarations）を確認することにより、船舶の構造、機関、電気設備及び装置にアスベストを含む材料が使用されていないことを新造時及び就航後の年次検査において検証しなければならない。
- ・ アスベスト不使用宣誓書の作成においては、シップリサイクル条約において使用が禁止されている 6 物質を考慮するものとする。
- ・ 船上に保管されている予備品を使用する際は、当該予備品についてもアスベスト不使用宣誓書が必要となる。

5. 復原性計算機の船上備え付けの義務化

（１）背景

船舶の運航中の復原性確保のため、所要の技術基準及び船長の指針となる資料の船上備え付けが条約上義務付けられていますが、近年、特にケミカルタンカーについて、資料に記載されたものと異なる積み付け状態で運航し、所要の損傷時復原性基準を満足しない事例が指摘されています。

このため、損傷時復原性要件の適合確認に関する技術ガイドラインについて、復原性・満載喫水線・漁船小委員会（SLF 小委員会）において審議が行われています。

本年 1 月に開催された SLF54 において、タンカー（油タンカー、ケミカルタンカー、ガスキャリア）の損傷時復原性要件への適合を確認するため、復原性計算機の船上備え付けを義務化すべきとの意見が大勢を占め、復原性計算機備え付けを義務付けるための MARPOL 条約等の改正を検討すべきとの合意がなされました。これを受けて、今次会合に対し、英国、中国等より、現存船を含むタンカーへの復原性計算機備え付けを義務付けるための MARPOL 条約等の改正案が提出されました。

(2) 今次会合の結果

今次会合では、条約改正案について具体的な審議は行われず、来年2月に開催予定のSLF小委員会で審議されることとなりました。

6. 航海船橋の視界確保 (SOLAS 条約附属書第V章第22規則の改正)

(1) 背景

航海船橋から十分な視界を確保するためのSOLAS条約第V章第22規則について、その表現の曖昧さが規則の意図の理解及び統一的な適用の妨げとなっており、コンテナ貨物等による船橋視界が確保されていないケースがあるとして、NAV54より、当該規則の見直しの審議が行われてきました。

(2) 今次会合の結果

今次会合では、NAV57にて合意されたSOLAS条約改正案が承認のため審議されましたが、出航前に視界が確保されていることを確認する規定について合意に至らず、また、窓枠下端の高さに関する規定等、曖昧な個所が残っているとの指摘がなされ、当該改正案はNAVに差し戻し再検討することとなりました。

7. ゴールベース新造船構造基準 (GBS)

(1) 背景

近年のIMOの規則の策定は、目標を定めた上で、その目標を達成するための各種技術基準を体系的に構築する目標指向型基準 (GBS: Goal Based Standard) を目指す方向にあり、2010年には船体構造に関するGBSが策定されました。最近では、新たに策定が進められているガス燃料船コードや極海コード等において、GBSを取り入れるべく検討が進められています。

また、今後のGBSの発展の一環として、船舶が達成すべき安全レベルをリスク分析に基づき定量的に設定し、当該安全レベルを達成するための規則を策定する手法 (SLA: Safety Level Approach) が欧州諸国から提案されており、一時期の中断を経て、2010年11月のMSC88から検討が再開されています。

また、SOLAS条約等には、規則で定められた技術要件と異なる設計であっても同等以上の効力を有するものを主管庁や船級協会が認めることができる仕組み (代替措置規定) がありますが、同等性を評価する統一的な手法は国際的には確立されていません。

(2) 今次会合の結果

SLAによる規則の策定・改正に関する暫定指針を策定することを目標とし、今後の作業の方向性について合意しました。

代替措置規定に関しては、同等性を定量的に立証・評価するため、リスク分析に基づく代替設計の承認に関するガイドラインを策定することに合意しました。このため、米国をコーディネータとするコレスポンドンスグループを設置して次々回 (来年6月開催予定のMSC92) での完了を目指して作業を進めることとなりました。

一方で、SLAを適切に実施するためには、事故原因の詳細等所要のデータの蓄積

が不可欠であるため、この点についても継続して検討していくこととされました。

8. 総合安全評価（フォーマル・セーフティ・アセスメント：FSA）

（１）背景

IMO では、船舶の安全性向上のための新たな規則の導入に際し、これに伴う費用対効果を算定することにより、当該規則導入の効果を定量的に判断する手法（FSA: Formal Safety Assessment）が導入されています。

また、船舶からの油流出防止規制に関する FSA（環境 FSA）手法については、海洋環境保護委員会（MEPC）で審議が行われてきましたが、昨年 7 月の MEPC62 で、環境 FSA の手法に関し基本的に合意したところです。我が国は、環境 FSA 手法の審議に際して、FSA 実施者の裁量で過度な規制が正当化されるものとならないよう、積極的に対応してきました。

（２）今次会合の結果

今次会合においては、我が国より、環境 FSA の実施に際して、事故統計等のデータに基づき規制の費用対効果の算出が透明性及び客観性を確保して行われるよう、計算方法の改正を提案し、合意されました。環境 FSA に関するガイドラインは次回会合において承認のため審議される予定です。

9. 条約改正案等の採択

今次会合において採択された主な条約改正等は以下のとおりです。

（１）復原性計算コンピュータの搭載又は陸上支援の義務付け（SOLAS 条約附属書 II -1 章第 8-1 規則）

安全帰港要件の対象となる新造旅客船について、浸水事故の際、船長に安全帰港を実行するために必要な操船上の情報を提供するため、機関が制定した指針に従った船上復原性計算コンピュータの搭載、又は同等の陸上からの支援措置を義務付けるもの。

（２）自由降下型救命艇の試験方法の明確化（SOLAS 条約附属書 III 章第 20 規則）

救命艇又は救助艇の自由降下試験における「作動試験」について明確化を図るもの。（①操作する乗組員だけが乗った状態で自由降下試験を行う、又は、②シミュレーションによって行う、のいずれも可。）

（３）航行中のばら積み液体貨物の混合等の禁止（SOLAS 条約附属書 VI 章第 5-2 規則）

航行中にばら積み液体貨物を混合すること、及び、航行中のばら積み液体物質に化学物質を投入し、航行中、新たな物質を製造することを禁止するもの。

（４）南アフリカ南端海域における夏期帯域の拡大（LL 条約、1988 議定書第 47 規則）

南アフリカ南端海域において、夏期満載喫水線を標示した東回りと西回りの船舶による輻輳状態を解消するため、南部季節冬季帯域を南方（陸から遠方）に拡大（35 海里から 50 海里に拡大）するもの。（1966LL 条約改正案は、次回 IMO 総会（2013 年）において採択のため審議される予定）

- (5) 旅客船の EPIRB の検査時期の明確化(高速船コード(2000HSC コード) 第 14 章)
2000HSC コードを適用する旅客船に搭載された極軌道衛星利用非常用位置指示
無線標識装置(EPIRB)について、毎年の検査を明確化するもの。
- (6) 火災安全設備のための国際コード(FSS コード)の改正
- ・ 固定式泡消火装置の要件の改正(第 6 章)
 - ・ 自動スプリンクラ装置の技術基準の改正(第 8 章)
- (7) 国際海上危険物規程(IMDG コード)の改正
- クリルミール、電気二重層キャパシタ等、新たな 11 品目を追加する等、危
険物輸送に関する国連勧告(第 17 訂版)の内容を取り入れるもの。

10. 新規作業計画

関係小委員会の新規議題を審議しました。今回承認された主な新規議題は以下のとおりです。

承認された新規議題	担当小委員会
操舵装置要件(SOLAS 条約 II-1/29 規則)の明確化	DE
自動船位保持システム(Dynamic positioning systems)を 有する船舶に関するガイドライン(MSC/Circ. 645)の改正	DE
船舶の乗下船設備に関するガイドライン(MSC.1/Circ.1331) の改正(ウインチの試験要件の追加)	DE
AISの使用に関するガイドライン(A.917(22))の改正	COMSAR、NAV
GMDSSの見直し及び近代化	COMSAR、NAV、STW
(複数の情報源に対応した)船舶用受信器に関する性能基準 の作成	NAV
貨物タンクの通気に関する二次的手段の検討(SOLAS 条約附 属書 II-2 章の改正)	BLG、FP
一般貨物船の安全性の向上(ECDIS と 錨監視警報の統合、当 直船員用 ECDIS 訓練等)	DSC、FP、FSI、 NAV、DE、STW
タンカーへの復原性計算機の搭載の義務化	SLF
重要装置の故障、補修等の記録(ISM コードの改正)	STW

以上

ANNEX 1

DRAFT MSC CIRCULAR

**RECOMMENDED INTERIM MEASURES FOR PASSENGER SHIP COMPANIES
TO ENHANCE THE SAFETY OF PASSENGER SHIPS**

1 The Maritime Safety Committee, at its [ninetieth session (16 to 25 May 2012)], having considered the interim recommendations made by Member States and non-governmental organizations in consultative status, submitted in response to the request of the Secretary-General, in light of the loss of the **Costa Concordia**, agreed that Member States should recommend to passenger ship companies to conduct a review of operational safety measures to enhance the safety of passenger ships.

2 Notwithstanding the requirements set out in SOLAS 74, as amended, companies owning and/or operating passenger ships should consider, inter alia, the operational measures set out in the annex when conducting the above review to enhance the safety of passenger ships.

3 Member States are invited to use the annexed recommendations on a voluntary basis, pending finalization of the marine casualty investigation, and to bring them to the attention of owners, operators, and other parties concerned, as appropriate.

ANNEX

RECOMMENDED INTERIM MEASURES FOR PASSENGER SHIP COMPANIES TO ENHANCE THE SAFETY OF PASSENGER SHIPS

Lifejackets on board passenger ships, except ro-ro passenger ships

1 Companies owning and/or operating passenger ships, except ro-ro passenger ships, should consider whether to store an additional number of lifejackets in public spaces, at the muster/assembly stations, on deck or in lifeboats, and in such a manner as to be readily accessible to crew members for distribution, as may be necessary, in the event of an emergency such that passengers need not return to their cabins to retrieve the lifejacket stored there.

Emergency instructions for passengers

2 Companies owning and/or operating passenger ships should review the adequacy of the dissemination and communication of the emergency instructions on board their ships, taking into account the number of languages likely to be understood by the passengers on board.

Passenger muster policy

3 On a ship engaged on a voyage where passengers are scheduled to be on board for more than 24 hours, it is recommended that the muster of newly-embarked passengers should take place prior to the departure at every port of embarkation. In cases where new passengers arrive after the above muster has been completed, they should be promptly provided with individual or group safety briefings.

Access of personnel to the navigating bridge

4 To minimize unnecessary disruptions and distractions to bridge team members in accomplishing their direct and indirect duties during any period of restricted manoeuvring, or while manoeuvring in conditions that the master or company bridge procedures/policy deems to require increased vigilance (e.g. arrival/departure from port, heavy traffic, poor visibility), it is recommended that access to the bridge should be limited to those with operational or operationally related functions during these periods. In addition, companies operating passenger ships are recommended to take policy steps to prevent distractions to watchkeeping personnel during these periods.

Voyage planning

5 Companies owning and/or operating passenger ships should take steps to ensure that the ship's voyage plan has taken into account resolutions A.893(21) "Guidelines for voyage planning" and, if appropriate, A.999(25) "Guidelines on voyage planning for passenger ships operating in remote areas".

ANNEX 2
DRAFT MSC RESOLUTION
MEASURES AIMED AT ENHANCING THE SAFETY OF PASSENGER SHIPS

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the purposes of the Organization and the functions of the Committee in relation to regulations and guidelines concerning maritime safety,

EXPRESSING the desire to further enhance the safety of passengers and crews on board passenger ships in light of the loss of the **Costa Concordia**,

NOTING WITH APPRECIATION the initiative taken by the Secretary-General, calling on the Committee, as a matter of high priority, to review the current international measures and its work programme for matters dealing with passenger ship safety to evaluate whether new measures should be developed and implemented, aimed at enhancing safety of passenger ships, taking into account safety initiatives being undertaken by the cruise industry and the analysis of the relevant marine casualty investigation reports,

RECOGNIZING the urgency for the Organization to consider whether international measures, additional to those already agreed to, are necessary to improve the safety of passenger ships,

RECOGNIZING FURTHER that urgent action should be taken on reviewing existing IMO instruments in order to evaluate, develop and implement measures aimed at enhancing safety of passenger ships, taking into account, inter alia, recommendations stemming from the analysis of the marine casualty investigation report into the loss of the **Costa Concordia**;

HAVING CONSIDERED the information provided by the Government of Italy on the course of the investigation into the **Costa Concordia** incident, as well as preliminary proposals on enhancing the safety of passenger ships brought to the Committee's attention by the Government of Italy and other Member States, as well as by the Cruise Industry Operational Safety Review,

1 REAFFIRMS the importance of safety of passenger ships, their passengers and crew on board;

2 INVITES Member States to recommend that passenger ship companies conduct a review of operational safety measures with the aim to enhance the safety of passenger ships, taking into consideration the recommended interim measures of an operational character listed in the annex to MSC.1/Circ... on Recommended interim measures for passenger ship companies to enhance the safety of passenger ships, to ships flying their flag, on a voluntary basis and with all possible urgency and efficiency;

3 ENCOURAGES Member States and the passenger ship industry to take the necessary actions to ensure that their current safety standards, procedures and best management practices are fully and effectively implemented;

4 REQUESTS Member States to bring this resolution to the attention of all stakeholders.

国際海事機関（IMO）「民間海上警備会社に関する暫定ガイダンス」の概要

1. 民間海上警備会社の会社要件

- ・ 自国籍船に民間武装警備員を乗船させるかどうかは、各国政府の判断による。
- ・ 民間海上警備会社は、海上での業務実績、民間武装警備員の業務に関する方針、武器使用のための方針等の業務遂行能力、契約期間中の適切な保険への加入等が必要。

2. 民間武装警備員の管理

- ・ 民間海上警備会社は、民間武装警備員の犯罪履歴・雇用履歴、武器等の所持・使用の経験を有すること等を立証。
- ・ 民間海上警備会社は、民間武装警備員が適切な訓練を受けていることを確保。

3. 武器の使用

- ・ 武器の使用は段階的対処計画（武器の誇示、空砲射撃、実弾射撃等）に基づくものとして実施。
- ・ 人に対する武器の使用は、自己又は第三者の防衛のために限定することを明確化。

4. その他

- ・ 「船長と民間武装警備員の権限関係」については一義的に船長が権限を有すること。

第 58 回 航行安全小委員会 (NAV58) の審議概要

1 日程

7 月 2 日 (月) ～ 6 日 (金)

2 開催場所

IMO 本部

3 議題

- (1) 議題の採択
- (2) 他の IMO 委員会等の決定
- (3) 船舶の航路、報告と関連事項
- (4) 航路指定の一般通則 (総会決議第 572 (14)) の見直し
- (5) 無線通信 ITU-R Study Group 関連を含む ITU 関連事項
- (6) e-ナビゲーション戦略の実施計画の策定
- (7) 航路標識 AIS の新シンボルとポリシーの開発
- (8) 海難分析
- (9) IACS 統一解釈についての考察
- (10) 傾斜計の性能要件の開発
- (11) 作業計画及び NAV 57 の議題
- (12) 2012 年議長及び副議長の選出
- (13) その他
- (14) MSC への報告

4 審議内容

添付 1、2 のとおり。

NAV 58 議題 7

「航路標識 AIS のための IMO ポリシー及び新シンボルの開発」
の審議概要について

海上保安庁交通部整備課安全システム開発室

1. 経緯

航路標識 AIS のための IMO ポリシー及び新シンボルの開発は、我が国提案を基に 2010 年（平成 19 年）の MSC 88 で MAV の新規作業として採択された。2011 年（平成 20 年）の NAV 57 では、我が国提案を基に、ポリシー原案を作成するためのコレスポンデンス・グループ（CG）の設置が採択され、海上保安庁交通部整備課安全システム開発室の野口主任安全システム開発技術官がコーディネーター（議長相当）を務めることとなった。

2. 審議概要

NAV 58 全体会議では、我が国から、CG の作業報告を行い、航路標識 AIS の定義・用途・管理等を定めたポリシー原案の説明が行われた。その後、航路標識 AIS の用途について、オーストラリアから、仮想航路標識 AIS の永続的使用が有効であり費用の面から認めるべきとの意見があった。これに対し、国際海運会議所（ICS）等は、仮想航路標識 AIS は AIS 搭載船しか分からず、船員の混乱を招きやすいことから、永続的使用は認めるべきでないとの意見があり、最終的に CG 原案のとおり、仮想航路標識 AIS の永続的使用は、対象物が海図に記載できない場合以外は、推奨できないとの案になった。また、定義については、航路標識 AIS の種類を「実航路標識 AIS」と「仮想航路標識 AIS」の 2 種類とする案が採択された。

この全体会議の結果を受け、アメリカを議長とする起草作業部会が設置され、CG の原案を基に、若干の語句修正によりポリシー案が作成され、また、新シンボル作成のための CG の作業項目（TOR）も作成された。最終日の全体会議でこれらが承認され、ポリシー案の最終化及び新シンボル案の作成を行うための CG が再設置された。なお、CG のコーディネーターは、引き続き野口主任安全システム開発技術官が務めることとなった。

3. 今後の対応

現在 CG には、アメリカ、フランス、ノルウェー、デンマーク等 15 カ国、IALA、IHO、IEC 等 7 国際機関が参加し、ポリシー案の最終化及び新シンボル案を作成中であり、これらを NAV 59 に提出する予定である。

航路作業部会（WG1）における審議

日本海難防止協会 国際室

議題 3 航路選定

シンガポール海峡内 TSS を横切る船舶に対する灯火規則導入（NAV58/3/15）

シンガポールは、NAV56（2010 年）に合意された、夜間にシンガポール海峡 TSS 等を横断する船舶に対して緑色全周灯 3 個を掲げる暫定勧告事項を、暫定ではなく正式なものとして、「航路指定」への追記を提案した。

シンガポールの提案した修正分の中に、“shall comply”という文言が含まれていることに対し、強制化の意図の有無について確認が求められ、シンガポール側から「規則の強制化は考えていない」ことが明確に示された。

本訂正に対し、地域的な決定事項が既成事実化していく」ことに対する懸念や、必要な調査が不十分であるという指摘があった。また、NAV56 の時点で、透過に関する修正は COLREG の改正も行うことが議論されたにも関わらず、その措置が取られていないことに対する疑問が指摘された。一方で、豪、中、韓、ブラジルなどは提案に対する支持を表明した。

作業部会では、「航路指定」の修正、COLREG の改正の必要も含めて対応を検討し、一旦は「航路指定」の修正で合意がなされた。しかし、小委員会事務局から、「航路指定を定める規則の中に灯火に関する規定を設けることは適当ではない」とする見解が示されたことから、本修正は小委員会回章として扱われることとなった。

議題 4 航路選定に関する一般通則の改正

オランダは、将来的に IMO に提案される航路について、TSS に関しては他の TSS や、TSS 以外の航路指定から独立して提案することを、「航路指定の一般通則（Resolution A. 572 (14)）に明記することを提案した。

本提案に対し、特段問題となる議論はなく、総会で承認を受けたうえで、航路指定の一般通則の改正が行われることとなった。

第 91 回 海上安全委員会 (MSC91)

1 日程

11 月 26 日 (水) ～11 月 30 日 (金)

2 開催場所

IMO 本部

3 議題

- (1) 議題の採択
- (2) 他委員会の決定
- (3) 義務的要件の改正の採択 (DG 1)
- (4) 海上セキュリティの強化 (WG 1)
- (5) 新造船建設に関するゴールベース・スタンダード (WG3)
- (6) LRIT 関連
- (7) 旅客船の安全 (WG2)
- (8) Polar Code の強制化
- (9) 無線通信及び搜索救助 (COMSAR16 の結果)
- (10) 旗国実施 (FSI20 の結果)
- (11) 訓練及び当直 (STW43 の結果)
- (12) 航行安全 (NAV58 の結果)
- (13) 危険物・固体貨物・コンテナ (DSC17 で生じた緊急事項)
- (14) 海上安全と保安における技術協力プログラム
- (15) 新規措置の実施のためのキャパシティ・ビルディング (EG1)
- (16) フォーマル・セーフティ・アセスメント
- (17) 海賊及び船舶に対する武装強盗 (WG1)
- (18) 条約の実施と関連事項
- (19) 作業計画
- (20) 2013 年の議長及び副議長の選出
- (21) その他の事項

4 審議内容

添付 1、2 のとおり。

平成 24 年 12 月 3 日

国際海事機関（IMO）第 91 回海上安全委員会の結果について

概要

- ・ コスタ・コンコルディア号事故を教訓に、旅客船の運航上の安全対策を強化するための SOLAS 条約改正案が承認されました。
- ・ 船内騒音規制を実施するための SOLAS 条約改正案が採択されました。
- ・ 海賊問題に関し、海賊の発生状況の分析を行うとともに、民間海上警備会社認証のための ISO 規格の策定状況の報告が行われました。

11 月 26 日から 30 日までの間、英国ロンドンにおいて、国際海事機関（IMO）第 91 回海上安全委員会（MSC91）が開催されました。

我が国からは、国土交通省、海上保安庁、外務省、（独）海上技術安全研究所、（一財）日本船舶技術研究協会等から構成される代表団が参加しました。

今次会合における主な審議内容・結果は、以下のとおりです。

1. 旅客船の安全の確保

（1）背景

本年 1 月にイタリアにて発生したクルーズ船コスタ・コンコルディア号の事故を受け、本年 5 月に開催された前回会合（MSC90）において、旅客船の安全対策強化について審議が行われ、速やかに実施すべき運航上の安全対策（短期的措置）と、事故調査結果を踏まえた技術的検討に基づき実施する安全対策（長期的措置）に分けて検討を進めることに合意されていました。

さらに、前回会合では、短期的措置として、「旅客船の安全を高めるために船舶所有者が行う暫定措置に関する勧告」※（以下「暫定措置勧告」といいます。）を作成するとともに、長期的措置に関しては、損傷時復原性基準の見直し等、今後、技術的な検討が必要と考えうる項目を整理したうえで、事故調査結果を踏まえた検討を行っていくこととなっていました。

（2）今次会合の結果

イタリアより事故調査がまだ完了していないとの報告がありましたが、明らかな運航上の問題点には早急に措置すべきであるとの観点から、運航上の安全対策を強化するための海上人命安全条約（SOLAS 条約）の改正案が承認されました。

現行規則では、「24 時間を超えた航海を予定する旅客船は、救命胴衣の使用 방법等の周知を旅客の乗船から 24 時間以内に旅客を招集し実施すること」が要求されていますが、「出港前または出港後直ちに」旅客を招集して周知を行うとの条約改正案が承認されました。本改正案は、次回会合（2013 年 6 月開催予定）において採択され

る予定です。

また、国際クルーズ船協会（CLIA）からの提案を受け、暫定措置勧告に新たな対策が追加されました（※参照）。

※「旅客船の安全を高めるために船舶所有者が行う暫定措置に関する勧告」

外航旅客船の船舶所有者に対し、旅客船の安全を向上させるため、各船の実態に照らして、以下の内容について安全対策を検討し、必要な見直しを行うよう推奨。

ア）船室以外への救命胴衣の追加搭載

イ）旅客に対する避難要領の周知方法

ウ）旅客が 24 時間以上乗船する旅客船の旅客に対する出港前の安全指導の実施

エ）船橋への立入制限措置の励行

オ）航海計画に従った航海の実施

カ）旅客に対する避難要領の充実（救命胴衣の装着時期や保管場所、避難経路の確認等の追加）

【新規追加】

キ）旅客及び乗組員の国籍の記録【新規追加】

ク）旅客の救命艇への乗艇を想定した乗組員による訓練【新規追加】

（以下略）

小委員会の統廃合について

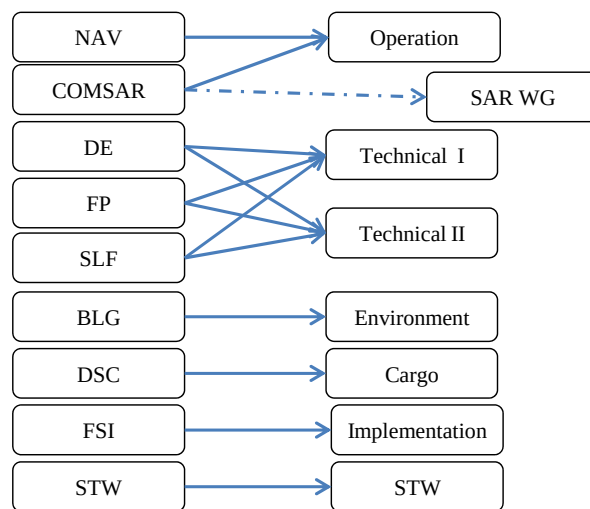
背景

IMO の財政健全化に伴う組織の見直しと再編（Review and reform）の一環として実施

再編計画

現在 9 会合が行われている小委員会を 7 会合まで再編し、2 ヶ年次で合計 4 週間の開催期間短縮を図る。

- ① NAV 及び COMSAR を合併し、さらに SAR を独立させて、MSC 直下で隔年開催の作業部会に
- ② DE、FP、SLF の 3 小委員会を 2 小委員会に再編
- ③ BLG DSC 及び FSI の名称を変更
- ④ STW は変更なし



小委員会の再編案

経緯と進捗

本計画は第 109 回理事会（C109）で提案され、SAR を独立させて隔年開催の作業部会とすることは否定的な意見が出たものの、それ以外は概ね了承された。これを受けて、MSC91 において、詳細な検討が求められた。

ところが、MSC91 では以下の理由から、参加者から反対が示された。

- 小委員会の再編のための分析が十分ではないこと
- 技術的な問題の検討に必要なクオリティの維持が難しくなること
- 日程を短縮することで支出の圧縮に対応できる可能性があること
- SAR は独立させず、毎年開催とすることが望ましいこと

最終的に、小委員会の開催数削減に対する懸念と、小委員会の再編ではなく開催頻度の見直しに多くの賛同が集まったことから、事務局で、新たな小委員会の名称、会期、付託事項の検討のほか、議題と費用効果分析についても検討を行いつつ、MSC92 で作業部会を立ち上げて検討を行うこととした。

3 国際室調査事項

- ① 海賊事案の現状について
- ② 大規模海難救助に関する国際会議について

海賊事案の現状について

日本海難防止協会
国際室長 志水知也

はじめに

2006 年頃より活発な動きを見せはじめ、国際海運に対する深刻な挑戦となっていたソマリアの海賊は、ここにきてようやく減少傾向を見せている。しかし、これをもってソマリアの海賊問題の終焉ということは時期尚早であり、ソマリアの海賊を取り巻く環境や減少傾向の原因、今後の見通しを慎重に評価していく必要がある。

沈静化の期待がもたれるソマリア周辺とは逆に、西アフリカのギニア湾ではゆっくりと、しかし着実に海賊の脅威が増している。また東南アジアにおいても昨年に続いて減少傾向にあるものの、インドネシアのように急激に増加している地域もある。以前から指摘されているように、両地域では襲撃を受けても通報されない事案が多くある可能性も指摘されており、数字で示されているほどには楽観視できない状況である。

一方、ソマリア周辺を通航する船舶に民間武装警備員を乗船させる動きが加速している。2010 年の調査の段階では、これを支持する意見は必ずしも主流派と言える状況ではなかったが、現在ではハイリスクエリア¹通航船舶による自主対策の中で大きなウェイトを占めるまでになった。民間武装警備員の乗船は、自衛策として非常に有効であるという評価がある半面、警備員のクオリティに対する疑問も根強く、基準作りが進められているところである。

本稿では刻々と変化する海賊事案と、それを取り巻く情勢を再確認する。なお、本稿において、特に明記しない限り、統計データは国際商業会議所国際海事局（ICC IMB）の年間報告（2012 年版）から引用している。

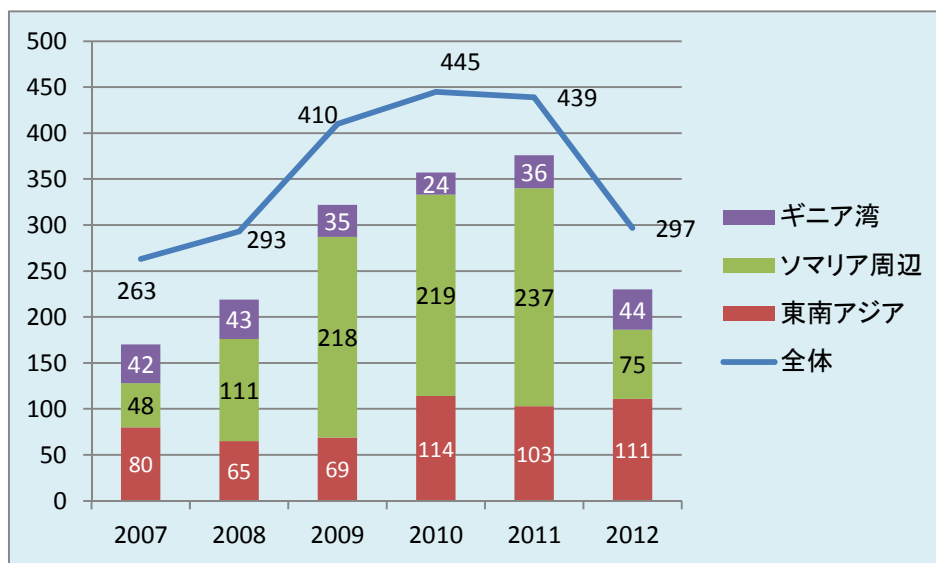
¹ BIMCO などの海事業界団体が自主作成した Best Management Practice (BMP) で定義される、海賊の活動や襲撃が行われる海域

2012 年の海賊の状況

(1) 概況

2012 年の海賊発生件数は、専門家が「著しく」という言葉を用いて表現するほどに、劇的な減少を示した。2009 年以降は継続して 400 件を超える襲撃事案が続いていたが、2012 年は 297 件にまで激減している。ただし、これが直ちに「海上交通の安全が取り戻された」ということを意味するものではない。2012 年中に発生したハイジャック事件は 28 隻に達し、船体とともに拘束された船員は 585 人に上る。また、襲撃によって 6 人が死亡し、26 人の船員が船から連れ去られて拘束された。2012 年末現在でソマリアの海賊の支配下にある船舶・船員は、8 隻 127 人に上る。また、人質の長期化も深刻な問題で、中には 2 年を超えて拘束されていた船員もいた。

ハイジャックされた船舶や船員に対する身代金の額は、報道されている情報によると概ね 400～500 万米ドルとなっている。これは 2010 年ころの水準から、大きな変化が見られない。海賊問題が特に顕著な海域は、依然として、ソマリア周辺海域、東南アジア及び、ギニア湾である。後ほどそれぞれの海域について、現状を再確認する。



グラフ 1 海賊事案発生件数の推移

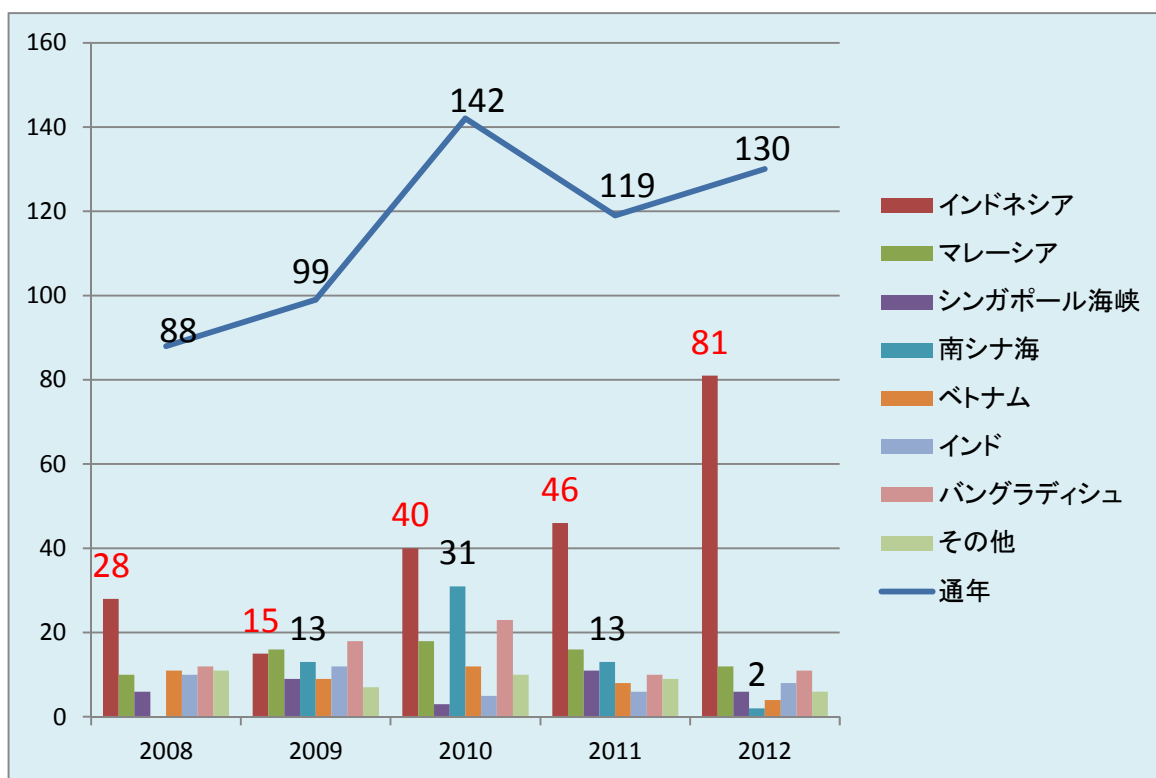
全体の 1 割近い 28 隻がハイジャックされたほか、174 件の事例で海賊に乗り込まれている。一方で、95 件の事例では乗り込みの阻止に成功しているが、このうち 28 隻は銃撃を受けている。

統計上未遂に終わっている事件の多くはソマリア周辺に集中している様

子が見られる。ただし、IMB の報告ではインドネシアおよびナイジェリアの概況の中で、これらの海域で発生したであろう襲撃の多くが未報告となっている可能性を指摘しており、実態としてはソマリア周辺のみで未遂が多いとは限らず、単にインドネシアやギニア湾では統計に示されていない襲撃が発生している可能性が高い。

(2) 東南アジア

東南アジアにおける海賊の発生は、インドネシアでのみ急激な増加が見られ、これ以外の地域では沈静化の傾向が見られる。東アジア、南アジアを含むアジア全体での発生件数は、2010 年からの 3 年間で 142 件、119 件、130 件と推移しているが、基本的な傾向としてインドネシアのみが著しい増加傾向にあり、2009 年の 15 件から 40 件、46 件と続いたのち、2012 年に 81 件まで急増している。



グラフ 2 アジア地域における海賊事案発生件数の推移
(東アジア、南アジアを含む)

なお、アジア地域を中心とする海賊情報の共有を目的とした ReCAAP ISC の統計によると、アジア地域で発生した海賊事案は、2010 年の 167 件

をピークとして減少傾向にある。襲撃の内容を ReCAAP の危険度評価の 카테고리から見ると、危険度の高い 카테고리1 は、南シナ海で発生したハイジャック事件など、昨年から半減となる 4 件が発生しているが、危険が中程度とされる 카테고리2 及び危険度が低いとされる 카테고리3 はほぼ前年と同程度となり、さらに危険度の低い「コソ泥事案」は 60 件から 50 件に減少している。襲撃形態の多くは錨泊中の船舶に侵入し、窃盗をして見つかって逃亡あるいは抵抗するというものが多いが、南シナ海などではハイジャックも発生している。なお、海賊の武器は刃物が多いが、一部では銃火器を持っている事例も発生している。

① インドネシア

マラッカ海峡に面したベラワン、ドゥマイ、シンガポール海峡に面したカリムン島、バタン島、ビンタン島、ジャカルタ近郊のタンジュンプリオクなどの港湾で錨泊中の船舶に乗り込んで窃盗を行う事例が多発している。

インドネシアにおける事案増加の突出状況は、ReCAAP の年間レポートではさらに顕著に示されており、東アジアから南アジアまで分類された海域のうち、インドネシアだけが前年と比較して増加（49 件から 71 件）を示し、他の海域は前年以下（インドのみ前年と同数）となっている。事案の発生件数は非常に多いものの、その事案のほとんどは「コソ泥事案」に分類されており、 카테고리1 は 1 件も発生していない。

② その他の地域

南シナ海における海賊事案は、IMB 統計では 2010 年をピークとして減少傾向を示し、2012 年には 2 件のみとなっている。この減少の理由について特に考察は示されていない。この 2 件は 4 月にバージを曳航していたタグボートが、また 11 月にタンカーがハイジャックされたものであり、いずれの事件でも乗組員はライフラフトに乗せて解放され、船体が奪い去られている。この事件は ReCAAP の危険度評価で 카테고리1 に分類されているが、乗組員に死傷者はなく、またタグボートは行方不明であるが、タンカー及びバージは後に船体が発見されている。

なお、このほかに 2 件発生している 카테고리1 に該当する事案は、マレーシアのサバ州でプロダクトランカーからの燃料油抜き取り事件及び、マレーシア沖のマラッカ海峡内で発生したタグボートハイジャック事案である。

また、バングラディシュでは 2011 年に前年と比較して海賊事案が半減し、取締機関の対応の成果であるという評価を受けていた。2012 年も引き続き前年並みの成果となっており、依然として当局の良好な対応が

継続していることが伺える。

(3) ギニア湾

ナイジェリアを中心に活動しているギニア湾の海賊は、近年ではソマリアの海賊と並んで「東アフリカ」「西アフリカ」という分類で注目されるほどに深刻化している。この海域における襲撃は、元々はニジェールデルタ地方で産出される石油利権をめぐる、中央政府に対する地方勢力の内乱に近いものであったが、その範囲は次第に拡散する様子が見えてくる。

	トーゴ	ベナン	ナイジェリア	カメルーン
2010	0	0	19	5
2011	6	20	10	0
2012	11	2	21	1

2010 年にはナイジェリア及びカメルーンで発生していた海賊事案が、2011 年にはナイジェリア以西の発生に変化し、さらに 2012 年には西のトーゴにまで拡大している。

なお、カメルーンの南側の赤道ギニアやガボン、トーゴより西側のガーナ、ナイジェリアの南に浮かぶ島国であるサントメ・プリンシペでは、ほとんど海賊事案は発生していない。

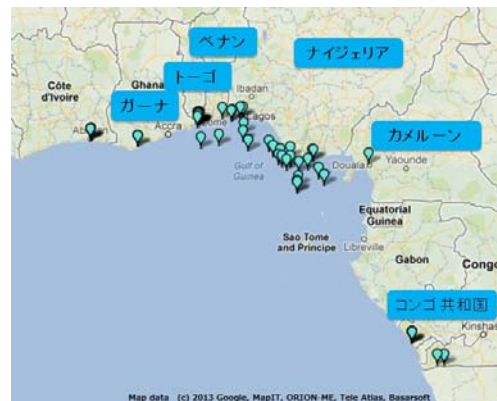


図1 ギニア湾における海賊発生位置

① 発生海域

ナイジェリアで発生し、周辺に拡散しつつある「西アフリカの海賊」は、港内や錨地から沖合約 200 海里まで、広範な範囲に及んでいるものの、海上輸送の主要ルートから考えると、喜望峰を回って欧州とアジアを結ぶ船舶に対する影響は必ずしも大きいとは言えず、その意味で現状としては極めて限定的な海域に留まっていると見ることができる。

海賊の活動範囲はナイジェリア、ベナン、トーゴに集中している。隣接するカメルーンとガーナでもそれぞれ海賊が発生しているが、いずれも使用された凶器は刃物であり、ナイジェリア沖などで発生している海賊との間に組織的な連携があるとは考え難い。

他方、コートジボワールでは 10 月にアビジャン沖 3 海里で錨泊中のプロダクトタンカーが、12 月にはアビジャン港内で錨泊中のケミカルタン

カーが、いずれも銃器で武装した海賊の襲撃を受ける事案が発生しており、今後この海域にまで拡大する可能性にも注意が必要となる。

② 襲撃状況

ギニア湾の海賊集団の際立った特徴として、銃火器による武装が挙げられる。世界的に見て、2000 年ころから海賊による銃火器の使用が目立ち始め、「海賊の凶悪化」が指摘されているが、現在もこの傾向があるのは、ソマリアのほか南アメリカの一部、東南アジアの一部であり、刃物のみでの犯行という形態も少なくない。その中でこの西アフリカの海賊は、銃火器による武装をしている割合が極めて高く、このため非常に危険度が高いと認識されている。

海賊の標的は油類であり、タンカーや一般の船舶をハイジャックして、積み荷や燃料油をバージなどに積替えていく形態がとられている。他方、ギニア湾の海賊はこれまでのところ、船体や乗組員を身代金目的で拘束することはしていない。しかしながら、海賊が乗組員を「換金可能な獲物」と見ていないことは、海賊にとって乗組員の安全確保の必要性がないことにつながるため、船員の生命安全の面からはよりリスクが高いこととなる。実際、ギニア湾の海賊の襲撃による負傷者、死者の報告は、他の海域と比較して高い。

③ 海賊行為の拡散の可能性

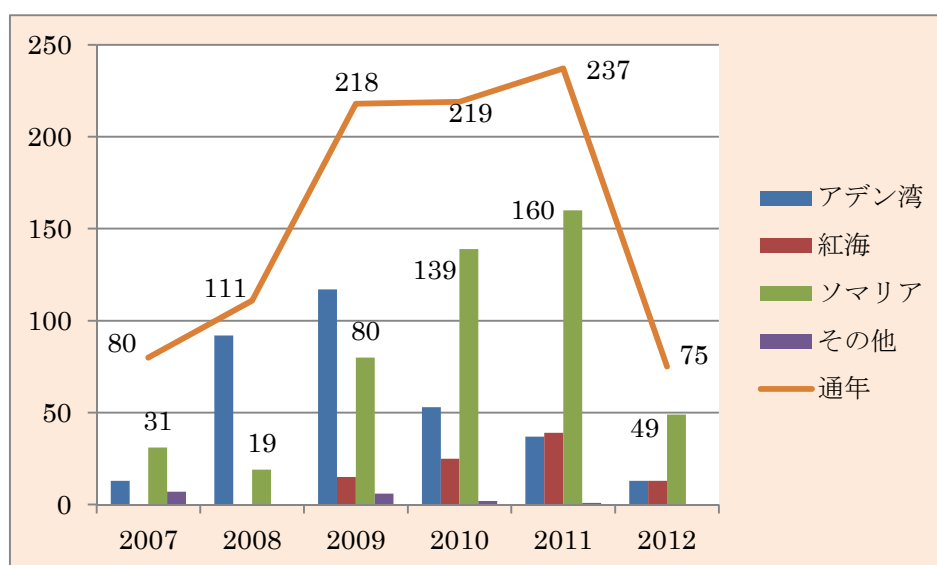
ナイジェリアで発生している襲撃は、主に航行中の船舶を標的としていることに対し、ベナンやトーゴでの襲撃は錨泊中の船舶が被害を受けている。この手法の相違は、ナイジェリアで活動する海賊とトーゴで襲撃を行う海賊が、異なる集団である可能性を示している。また、反政府組織が海上に活動を広げたナイジェリアでは、外国の石油事業者を標的として人質²がとられていることに対し、トーゴなどではそのような事案が発生していないことから裏付けられる。仮にナイジェリアとトーゴの海賊組織が同一のものでなければ、この地域で「ナイジェリア型の海賊モデル」が一つのビジネスモデルやノウハウとして拡散をはじめている可能性があり、周辺地域、さらにはこれ以外の地域にも広がっていくおそれがあることに留意しなければならない。

(4) ソマリア周辺海域

ソマリア周辺海域における海賊襲撃事案の発生件数は、2007 年以降で最

² ここで言う「人質」は、襲撃した船舶から連れ出して身柄のみを拘束するもの（Kidnap）であり、ソマリアなどで発生している、船舶ごと拘束されるもの（Hostage）とは区別される。

低の 75 件にとどまった。2007 年以降で最初に襲撃事件の急増を示したアデン湾は、2009 年をピークとして翌年にはほぼ半減し、昨年はピーク時の 1 割程度に近い 13 件のみの発生となっている。これは 2008 年 12 月の EUNAVFOR の活動開始、2009 年 1 月の CTF-151 の活動開始などに見られる海軍艦船派遣が効果を発揮し始めたものであると推測できる。一方で、アデン湾における発生件数の減少にあわせて増加傾向を見せ始めた紅海での襲撃も、2012 年には前年の三分の一にまで激減している。



グラフ 3 ソマリア周辺海域における海賊事案発生件数の推移

襲撃件数の減少にくわえ、被害の発生状況の点でも改善が見られる。75 件の襲撃のうち、海賊が乗り込み、またはハイジャックされた件数はわずか 16 件に過ぎず、襲撃に成功しているのはわずか 20%程度にすぎない。もともとソマリア周辺で発生する海賊事案は未遂に終わるケースが多いが、従前と比較しても未遂に終わる割合が向上している。ソマリアの海賊の標的となっているのは貨物船、ばら積み船、タンカー、RoRo 船、コンテナ船、漁船、ヨット、ダウ、タグボートなど多岐にわたり、「手当たり次第に」襲撃している様子がうかがえる。海運業界が作成した Best Management Plactice (BMP) で比較的襲撃を回避しやすいとされる高速・高乾舷の船に対しても襲撃を試みていることが、未遂に終わるケースが多い理由の一つと考えられる。ただし、IMB の統計上、未遂 (attempt) という分類の中には「銃撃を受けたものの、乗り込まれることなく逃げ切った」ものも含まれており、警戒が必要であるということ是不変である。

① 発生件数減少の理由

海賊事案が激減した理由として、以下の指摘がされている。

(a) 船側の取り組み状況の向上

IMO ではこれまで、海賊に対して「船舶に対する海賊行為及び武装強盗の防止並びに抑止にかかる船主、船舶運航者、船長及び乗組員のためのガイド」(MSC/Circ.623) のようなガイダンスを発し、また海運業界も BMP の周知徹底を呼びかけて、安全な航海の励行を呼びかけてきた。現在、ソマリアの海賊による襲撃の高い海域を航行する船舶による、この種のガイダンスの履行が進んでおり、海賊にとって“襲撃しづらい”状況が出来上がりつつあるといえる。

(b) 民間武装警備員による警備の実施

民間武装警備員を乗船させる船舶の割合は、2012 年 5 月の時点でハイリスクエリアを航行する船舶の 25%、海賊に対して特に脆弱と言われている低速・低乾舷の船舶に限れば 55%近いと言われており、なおも増加傾向にあるとみられている。海賊による襲撃の可能性があった場合には、威嚇射撃などによる警告を行うことによって襲撃を思いとどまらせるケースがあると言われている。これまでのところ、民間武装警備員の乗船している船舶がハイジャック被害にあった例はないと言われており、効果の高さがうかがえる。

半面、警備員の法的位置づけ、船長との権限の明確化、沿岸国の国内法等、今後検討を重ねていかなければならない課題も残されており、警備員に求められる基準が明らかではないことから、ISO において基準作りが行われ、今後は一層の導入が加速することが予想される。

(c) 海軍艦船派遣の成果

アデン湾に設定された国際勧告通航路 (IRTC) での護衛や、周辺海域への各国海軍の配備により、周辺海域、特にアデン湾内での海賊襲撃事件は目に見えて減少している。2012 年からは従来の位置通報にくわえ、通航船舶の LRIT 情報を警戒している艦船に提供し、さらにポーリング機能の活用によってリアルタイムでの位置情報の取得ができるようになったことで、より効率の良い護衛が実現するようになっている。

ただし、前述のとおりアデン湾における海賊事案の減少は 2009 年以降からはじまっており、海軍艦船の派遣は新しい傾向ではなく、成果が継続的に表れているものと言える。

(d) 陸上の海賊拠点への攻撃

EUNAVFOR は 2012 年 3 月に、ソマリアの海賊への対策の範囲を陸上にまで拡大することを決定したと発表した。報道によると EUNAVFOR はこの決定にもとづいて、5 月 15 日にソマリア中部の Harardhere に近い海賊基地を攻撃ヘリで爆撃し、海賊が使用する複数のボートを破壊した。このような攻撃により、海賊行為に使用される施設や機材を破壊するとともに、従来の「安全な所から襲撃を行う」という状況を崩すことによって、海賊のビジネスモデルが成り立たなくなっている可能性がある。

(e) その他の理由

専門家の中には、2012 年 8 月にソマリアで暫定憲法が採択され、連邦議会が発足したこと、さらに 9 月にはハッサン・シェイク・モハメド氏が大統領に選出され、首相の任命、内閣の発足と続き、国内の治安が改善されたことを理由に挙げる者もいる。ただし、これは年度後半の動きであり、今後更なる状況の改善が期待されるものの、2012 年の海賊事案減少に貢献したとは言い難いと思われる。

また、2012 年は夏季に卓越したモンスーンが続き、海賊が小型のスキフを出すことができなかったことも、襲撃が激減した理由と説明されることがある。これも事実であるが、同様の状況は 2010 年にも発生している。これを 2012 年と比較すると、2010 年は第 3 四半期の時点で前年比 75.0%となる 126 件の襲撃が発生していたが、第 4 四半期には 83 件の襲撃が発生し、最終的な襲撃件数は前年とほぼ同数という結果に至っている。これに対し、2012 年は第 3 四半期の時点で前年比 35.2%の 70 件にとどまり、第 4 四半期でもさらに発生件数は減少して 5 件のみとなっている。モンスーンの影響による襲撃機会の減少は事実であろうが、これがなくとも襲撃の件数は減少していた可能性も残る。

② 母船型襲撃事案の減少

ソマリアの海賊はハイジャックした船舶を襲撃のための母船として利用することで知られていた。この傾向は 2010 年第 4 四半期頃から発生しており、襲撃を行うスキフを母船に搭載し、インド洋やモザンビーク海峡など、ソマリア沿岸から遠く離れた海域での襲撃を実現してきた。この手法により、活動範囲が拡大したほか、拘束した船員に母船の操縦をさせることで省力化を図るとともに、海軍艦船からの攻撃に対する盾としていた。しかしながら、2012 年に襲撃のあった海域を見ると、この手法が減少している可能性が伺える。

2012年に発生した海賊事案では、その多くがアラビア半島東岸沖に集中している。一方で、インド洋上での発生は散見されるものの、その数は必ずしも多くはない。さらに、2010年及び2011年には母船型の襲撃により、アフリカの角やオマーン湾からインド南岸に至る航路上での襲撃事件が発生していたが、2012年にはこのような航路上での襲撃はほとんど発生していない。

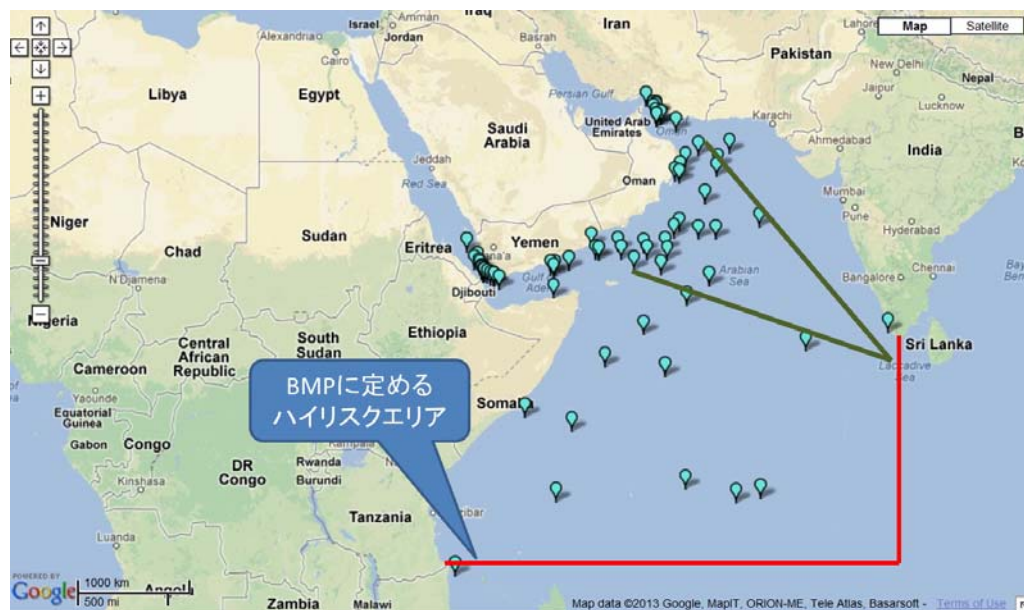


図2 ソマリアの海賊による襲撃位置

民間武装警備員

ソマリア周辺の海賊襲撃件数の減少の理由として、民間武装警備員の存在があることは、多くの専門家がその関係性を指摘している。実態として、民間武装警備員を乗船させている船がハイジャックされた事例は、2012年中には発生していない。IMOは依然として、武装警備員の乗船は旗国の判断によるものであるとして、「推奨するものではない」という立場をとっているが、すでに主要海運国の多くで武装した民間警備員を乗船させることを認めている。裏返せば、今後は「民間武装警備員を乗せることを認めていない国の旗を掲げた船を集中的に標的とする」戦略が生まれる可能性もあり、国際的に足並みを揃えた対応が望まれるところである。日本でも海洋政策本部が中心となって検討を進めており、早ければ2013年中にも特別措置法が成立する運びとなる。

民間武装警備員は、通常ハイリスクエリア入域前に乗り込み、出域後に下船する形態をとっている。これは拘束期間を短縮することで費用軽減を図ることよりも、入港国における国内法令による銃器持込み制限を避けるという面が大

きい。武装警備員は通常 1 チーム 4 名以上で編成され、一航海あたりの費用は約 35,000USD とされている。

現在、ハイリスクエリアを航行する船舶の三分の一が武装警備員を乗船させているとみられており、今後もその有効性が示されている限りは増加していくことが予想される。半面、警備員の能力や船内における権限の不明瞭さなどに疑問も呈されており、国際標準化機構（ISO）で民間武装警備員の基準となる ISO28007 が作成された。11 月に完成したこの一般仕様書では、警備会社と船主や関係者との関係、法的枠組みが定められ、また武器に関することも含めた訓練手順、最小編成人数、さらに襲撃を受けた場合の事後報告や証拠保全などが定められている。

結び

ソマリア周辺海域をはじめとする多くの海域で海賊事案が激減したことは、IMO 加盟各国や国際海事団体などの尽力がようやく成果を見せ始めたことの表れと見ることができる。ソマリア自体は正当な政府が組織され、今後国内治安の向上により更なる海賊活動の抑止が期待されており、海陸からの協力の継続が期待される。しかしながら、一時は沈静化していたインドネシアにおける海賊が再び急増し、またギニア湾の海賊が新たな脅威としてその活動範囲を拡大しつつあるように、今後も引き続き各国が連携をして、人材育成や対応策の検討を継続していくことが必要である。

ギニア湾の海賊は、国際航海のチョークポイントである紅海やマラッカ海峡で猛威を振るった海賊とは異なり、主要海運ルートから離れた海域で発生している。仮にこれが理由で国際社会の関心を集めず、十分な対応が取られなかった場合には、地域の治安状況悪化や、通航船舶の多い海域への波及につながるおそれがある。現在、BIMCO をはじめとする主要海事団体が NATO Shipping Centre の協力を受け、ギニア湾を航行する船舶に向けて、この海域の海賊からの防護のためのガイドラインを作成中であるが、このように必要な連携を実施していくことが期待される。

大規模海難救助に関する国際会議について



2012年度第2回「海事の国際的動向に関する調査研究委員会（2012年6月21日）」発表スライド改正版

日本海難防止協会 国際室

大規模海難救助に関する国際会議

開催日：2012年6月3~5日

開催地：ヨーテボリ（スウェーデン）



主催：IMRF (International Maritime Rescue Federation)

日程：6/3 / 登録・被救助体験
6/4~5 / 講演及びワークショップ



ワークショップ

「大規模海難救助（MRO:Mass Rescue Operation）の定義」
‘characterised by the need for immediate response to large numbers of persons in distress such that the capabilities normally available to the SAR authorities are inadequate’.
(IAMSARマニュアル)

過去の事故事例／将来的に発生しうる想定事例をもとに、
小グループによるフリーディスカッションを実施

主な着目点：

Planning, Coordination, Response

ディスカッション

Planning

- 複数の機関（時には周辺国も）や付近を航行する一般船舶も含めた救難活動
 - 詳細まで詰め過ぎたものであれば、却って障害となる可能性も？
 - 実効性のある計画とすることが重要
- 利用可能な資器材、人材、予算についても明確化

Coordination

- Vessel of Opportunity（その場に居合わせた船舶）が調整を仕切れるか？
 - 船長に対する新たな資格基準が必要か？
 - そもそも救難当局でも、「目」の役割だけのことも
- 海上と航空の間での調整の困難さ

Response

- 多用なユニット（救助船、一般船、航空機等）の効果的な活用
 - 救難における航空機の優位性は、MROでは必ずしも発揮され得ない（現場に降りれない、大量輸送に向かないなど）
- 要救助者の確実な揚収～迅速に安全な船上へ、さらに陸上へ
- 夜間、荒天時などの適正な要救助者／既救助者数の把握

ディスカッション

IMRFに対する期待

- 海難救助の専門家集団
専門的知見の蓄積・共有（データベース化）
ガイダンスやチェックリストの作成
- 国際機関への働きかけ
IMOオブザーバステータス機関として、情報の提供、問題点の指摘、さらに改善策の提案を実施。
他の国際機関とも連携し、より高いスタンダードの形成へ
- 情報提供の継続
ワークショップや会合の継続的な開催

講演：コスタ・コンコルディア号乗船者の体験談

- 「誤って第5デッキに上がった」
⇒ 適正な退船訓練？
- 「救命胴衣を取りにキャビンに戻った」
⇒ 急な傾斜増大～沈没の危険性
- 64ヶ国からの乗客に対し、わずか5言語のみの船内放送
⇒ やむを得ないか？
- 「子供優先！」
⇒ 実効性があるか？義憤に駆られた正義漢をどうするか？
- 陸上における支援
⇒ 数百人の集落で、数千人の避難者の受け入れ

旅客に対する
適切な啓発の必要性

より効果的な対応の
検討の必要性

コスタ・コンコルディア号海難（時系列）

- 13日 1900 チヴィタヴェッキア港出港（サヴォーナ向け）
乗客3,206人／62ヶ国、乗員1,023人／38か国
- 2145 リーフに触底
2150 ブラックアウト発生
2234 Distressの宣言
2244 ジリオ港外に座礁
2248 総員退船指令
2255 一隻目のライフボートが離船
- 14日 0053 ヘリコプターによる救助開始
0614 退船完了

参考：IMOにおける検討状況

- コスタ・コンコルディア号海難の発生を受け、事務局長権限でMSC90に**新議題「旅客船の安全」**を追加
- 作業部会を立ち上げて、短期・長期で取り組むべき事項の洗い出しを実施
 - ✓ 短期的措置：運航上の安全対策
 1. 救命胴衣の搭載基準の変更
 2. 避難方法の周知
 3. 旅客に対する安全指導の実施（出港前）
 4. 運航に無関係な人物の船橋への立ち入り制限
 5. 航海計画の遵守
 6. 参集・非常時の対応
 7. 旅客の国籍の記録実施
 8. 乗組員による救命艇操作訓練
 - ✓ 長期的措置：技術面での安全対策
 - コスタ・コンコルディア号の事故調査結果を見て検討

4 調査研究委員会

第1回委員会議事概要

- ・添付資料1 平成24年度事業実施計画
- ・添付資料2 平成24年度調査研究テーマ

第2回委員会議事概要

第3回委員会議事概要

第4回委員会議事概要

平成 24 年度「海事の国際的動向に関する調査研究委員会（海上安全）」

第 1 回委員会議事概要

1 開催日時及び場所

日時：平成 24 年 5 月 9 日（水） 14：00～15：30

場所：日本財団ビル 2 階 会議室

2 議題

- (1) 平成 24 年度委員会実施計画（案）の承認
- (2) 平成 24 年度調査テーマ（案）の承認
- (3) COMSAR16 審議結果報告について
- (4) MSC90 対処方針（案）の検討
- (5) その他

3 出席者（敬称略、（ ）書きは代理、[]書きは随行）

(1) 委員

竹本 孝弘（委員長）、柿原 利治、松本 宏之、阪根 靖彦、吉野 高広、
山内 章裕、藤澤 昌弘、佐藤 幹夫、小林 憲（玉井 博史）、北林 邦彦、錦郡 満

(2) 関係官庁等

小泉 哲也、芳鐘 功（庄司 義明）、平原 祐（伴 彰浩）、坪上 浩治
（藤本 裕之）[古川 正樹][萬谷 慎二]、高橋 一郎[木村 嘉仁]、
新田 慎二（池田 竜也）、岩並 秀一（田中 航二郎）、平田 友一（松本 孝典）、
仙石 新（古田 明）、田中 弘之（柴田 和宏）、金子 英幸（上山 伸二）
[野口 英毅]、鈴木 弘二（伊東 重春）、近藤 悦広（間端 啓文）、
岡本 圭祐、大倉 正義（小野寺 典文）[江口 徹][今村 秀成]

(3) 事務局

渡部 典正、小川 泰治、志水 知也、小林 愛子

4 配布資料

IR12-1-1 平成 24 年度調査研究委員会名簿

IR12-1-2 平成 24 年度委員会実施計画（案）

IR12-1-3 平成 23 年度調査テーマ（案）

●IMO 第 16 回無線通信・搜索救助小委員会（COMSAR16）の結果について

IR12-1-4-1 国際海事機関（IMO）第 16 回無線通信及び搜索救助小委員会の結果につ
いて：海事局安全基準課

IR12-1-4-2 「AIS VHF データリンクの保護に関する IMO 決議の改訂」の審議結果
について：海上保安庁交通部整備課

IR12-1-4-3 捜索救助作業部会（WGI）における審議：日本海難防止協会

●IMO 第 90 回海上安全委員会(MSC90)対処方針関連資料

IR12-1-5-1 IMO 第 90 回海上安全委員会（MSC90）議題：日本海難防止協会

IR12-1-5-2 MSC90 及びこれに付随する海賊関連会合について：日本海難防止協会

IR12-1-5-3 MSC90 議題 27「旅客船の安全」の対処方針について：運輸安全委員会

5 議事概要（◎委員長、○委員、△関係官庁、□事務局）

（1）委員長の選出等

事務局から委員会資料 IR12-1-1 に基づき委員の紹介を行った後、本年度委員会の委員長として東京海洋大学竹本教授が選出された。以後、竹本委員長に議長をお願いし、議事次第に則り議事が進行された。

（2）議題 1：平成 24 年度委員会実施計画（案）の承認

事務局から委員会資料 IR12-1-2 に基づき本年度委員会実施計画案として、IMO の委員会等（MSC、NAV、COMSAR）の会議スケジュールに基づく本委員会の開催時期の説明があり、特段の意見なく承認された。

（3）議題 2：平成 24 年度調査テーマ（案）

事務局から委員会資料 IR12-1-3 に基づき平成 24 年度調査テーマ（案）について説明が行われ、以下の通り質疑応答があった。

○ 3 のテーマである「欧州における海上安全に関する動向調査」は、「撮像技術を使用する衛星による船舶の遠隔探知について」というテーマに関連して調査するのか、それとも海上安全の中にはセーフティとセキュリティがあるので、2 のテーマとは別にサブテーマがあるのか、もう少し説明を加えていただきたい。

□ 今年度調査の 1 つの柱は「撮像技術を使用する衛星による船舶の遠隔探知について」を予定しているが、これ以外にも現在検討を行っている大規模海難救助に関する調査研究の実施、また委員の先生方、関係省庁からのご要望のある調査テーマについて柔軟に対応していく考えである。「欧州における海上安全に関する動向調査」は、このように追加的に発生した調査研究についても対応したいという考えによるもので、現時点でセーフティあるいはセキュリティのいずれかに限定しているものではない。

△ 「欧州における海上安全に関する動向調査」のテーマについて、「欧州における」

となっているが IMO を拠点にした欧州の情報収集に限らず、必要性があればアメリカ、その他の地域においても調査をかけることが可能であると捉えてよろしいか。

□ 欧州以外についても対応できる範囲で積極的に対応したいと考えている。

(4) 議題 3 : COMSAR16 審議結果報告について

関係官庁及び事務局より委員会資料 IR12-1-4-1、IR12-1-4-2 及び IR12-1-4-3 に基づき COMSAR16 審議結果報告が行われ、以下のとおり質疑応答があった。

○ 韓国の遭難信号の誤送信問題に関して、どのような機器から発信されたものが多いのか、また遭難信号のうちの 9 割弱が誤送信とのことだが、日本の誤送信の状況も合わせてご教示願いたい。

△ 韓国の提案文書によると DSC からの誤送信とのこと。具体的には VHF、MF、MFHF を含めた DSC ということである。

△ 海保では誤発射を 1 日に最低 1 件は受信しているように感じている。

◎ 具体的には DSC のボタンの誤作動によるものなのか？

△ 私が記憶しているところでは、DSC では例えばちょっと手が当たってしまった、ということもあるし、ドック中の点検時に誤って押してしまったということもあると聞いている。また、406MHz、いわゆる EPIRB について、同様にドックで点検中の誤発信や、使用されなくなって廃棄されたものが何らかの原因でスイッチが入ってしまったというものなどもある。また、原因不明なものも多い。

△ スマートフォンのアプリによる遭難通報に関して、アメリカやイギリス、オランダはすでに修正対応済ということであったが、日本の対応状況をご教示願いたい。

△ 関係省庁等で検討しているということを聞いている。

△ GMDSS に関して、日本全体が官民一体となって、どのような役割を果たしていくか、どの分野でリードしていくかといった戦略的なメリハリがあれば教えていただきたい。

△ 現状は決まったことに従うというスタンスが目立っている。今まではスケジュール的な GMDSS 見直し作業計画の最終化に集中していたが、次回からは内容の議論が始まるので、海事局、海上保安庁、総務省等が連携しながら対応していかなくてはならないと考えている。

(5) 議題 4 : MSC90 対処方針（案）の検討

関係官庁及び事務局より委員会資料 IR12-1-5-1～IR12-1-5-3 に基づき MSC90 対処方針（案）の検討が行われ、以下のとおり質疑応答があった。

○ 議題 20 海賊関係で、今回の説明には含まれていなかったが、MSC90 では、ウクライナから SOLAS 条約に海賊対策として新しいチャプターを加えるという新規作業計画が出されているということだが、今まで MSC の非強制なサーキュラーや業界団体の推奨基準となるベストマネジメントプラクティスのように、強制力を持たなかったものが、SOLAS 条約で扱われることで、実現すれば強制力を持つことになる。今回のウクライナ提案に対する各国の反応や日本の立ち位置をご教示いただきたい。

◎ ご指摘については懸念している。現在担当部局で対策を検討中である。

○ 民間武装警備員について、どこが担当するのか決まっているのか？担当官庁、課等、わかっている範囲で教えていただきたい。

□ 担当部局は、総枠としては外航課が中心になるかと考えているが、それ以外の部局や他の省庁が担当する分野もある。また場合によっては海上保安庁、警察庁などにも協力していただくことになる。

○ 警備業法などの関係で、警察庁などが関係してくるということは承知した。実際にそのような関係官庁などを含めた検討会は実施されているのか。

□ 会合が何度か行われたというように聞いているが、詳細な内容については承知していない。

(6) 議題 6：その他

事務局より、次回第 2 回委員会の開催を、NAV58 の日程を考慮し 6 月下旬に開催予定である旨説明があった。

平成 24 年度「海事の国際的動向に関する調査研究委員会」 (海上安全) 実施計画 (案)

1 目的

海上安全の分野における国際的な動向を調査・研究し、もって官民一体となった我が国対応のあり方の検討に資する事を目的とする。

2 方策

- (1) IMO 各委員会における審議結果の報告と対処方針の検討
- (2) 調査テーマに基づいた調査の報告と検討
- (3) 調査結果の発表

3 日程

平成 24 年

5 月 9 日 〈第一回委員会〉

- ・第 16 回無線通信・搜索救助小委員会(COMSAR16) 結果報告
- ・第 90 回海上安全委員会 (MSC90) 対処方針検討等
- ・その他

5 月 16 日～25 日 第 90 回海上安全委員会 (MSC90)

6 月下旬 〈第二回委員会〉

- ・第 90 回海上安全委員会 (MSC90) 結果報告
- ・第 58 回航行安全小委員会 (NAV58) 対処方針検討等
- ・その他

7 月 2 日～6 日 第 58 回航行安全小委員会 (NAV58)

11 月中旬 〈第三回委員会〉

- ・第 58 回航行安全小委員会 (NAV58) 結果報告
- ・第 91 回海上安全委員会 (MSC91) 対処方針検討等
- ・その他

11 月 26 日～30 日 第 91 回海上安全委員会 (MSC91)

平成 25 年

1 月上旬 〈第四回委員会〉

- ・第 91 回海上安全委員会 (MSC91) 結果報告
- ・第 17 回無線通信・搜索救助小委員会(COMSAR17)対処方針検討等
- ・その他

1 月 21 日～25 日 第 17 回無線通信・搜索救助小委員会(COMSAR17)

4 報告

委員会での検討事項、調査研究結果を報告書としてまとめる。

平成 24 年度調査テーマ

1. 海上安全に関する IMO における審議状況等の調査
 - (1) MSC 関係
 - (2) NAV 関係
 - (3) COMSAR 関係
 - (4) その他
2. 船舶動静把握システムに関する調査
撮像技術を使用する衛星による船舶の遠隔探知について
3. 欧州における海上安全に関する動向調査

平成 24 年度「海事の国際的動向に関する調査研究委員会（海上安全）」
第 2 回委員会議事概要

1 開催日時及び場所

日時：平成 24 年 6 月 21 日（木） 14：00～15：30

場所：日本財団ビル 2 階 会議室

2 議題

- (1) 第 1 回委員会議事概要（案）の承認
- (2) MSC90 審議結果報告について
- (3) NAV58 対処方針（案）の検討
- (4) 情報収集結果報告
- (5) その他

3 出席者（敬称略、（ ）書きは代理、[]書きは随行）

(1) 委員

竹本 孝弘（委員長）、柿原 利治、松本 宏之、岡村 敏、阪根 靖彦、
山内 章裕、藤澤 昌弘、佐藤 幹夫、小林 憲、待場 純、北林 邦彦、錦郡 満

(2) 関係官庁等

小泉 哲也、芳鐘 功（村上 佳謙）、平田 徹郎（真田 修一）、平原 祐（伴 彰
浩）、坪上 浩治（藤本 裕之）[古川 正樹]、岩並 秀一（田中 航二郎）、
平田 友一（松本 孝典）、仙石 新（服部 友則）、田中 弘之（柴田 和宏）、
金子 英幸（北見 宗雄）[雪松 俊介]、鈴木 弘二（伊東 重春）、
近藤 悦広（間端 啓文）、大倉 正義（今村 秀成）

(3) 事務局

渡部 典正、小川 泰治、大内 勝美 志水 知也、小林 愛子

4 配布資料

IR12-2-1 第 1 回委員会議事概要（案）

●第 90 回海上安全委員会(MSC90)の結果について

IR12-2-2-1 国際海事機関（IMO）第 90 回海上安全委員会の結果：海事局安全基準課

IR12-2-2-2 MSC 回章案、決議案等：海事局安全基準課

IR12-2-2-3 国際海事機関（IMO）「民間海上警備会社に関する暫定ガイダンス」の
概要：海事局外航課

●第 58 回航行安全小委員会(NAV58)対処方針(案)について

IR12-2-3-1 IMO 第 58 回航行安全小委員会(NAV58)議題

IR12-2-3-2 NAV58 議題 7 「航路標識 AIS の IMO 方針作成」の対処方針：

海上保安庁交通部企画課

IR12-2-3-3 傾斜計性能基準案の比較表：海事局安全基準課

●情報収集結果報告について

IR12-2-4-1 “大規模海難救助に関する国際会議”について：日本海難防止協会国際室

5 議事概要

(1) 議題 1：第 1 回委員会議事概要（案）の承認

委員会資料 IR12-2-1 平成 24 年度第 1 回委員会議事概要（案）については、特段の意見等なく承認された。

(2) 議題 2：MSC90 審議結果報告について

関係官庁より委員会資料 IR12-2-2-1、IR12-2-2-2 及び IR12-2-2-3 に基づき MSC90 審議結果報告が行われ、以下のとおり意見・質疑応答があった。

松本委員：今回の会合で「民間海上警備会社に関する暫定ガイダンス」が合意されたが、各国の旗国としての動向、とりわけ便宜置籍国の対応など国際的な動向はどのようなになっているのか、情報があれば教えていただきたい。

また前回の委員会で、この問題を国内で中心となって検討するのは外航課になると伺ったが、海洋基本法が成立した際に内閣に設置された総合海洋政策本部で今後は検討するという情報もある。国内における動向についても教えていただきたい。

外航課真田調整官：まず民間武装警備員の乗船という問題で、例えばイギリスは民間武装警備員を乗せるということで、つい最近法律改正をしたと聞いている。また、ドイツでは現在、法律改正の途中であるということである。こういった動きを見る限り、諸外国が民間武装警備員を乗せるという方向になることも否定できない。また、この問題に関する国内での中心部局について、海事局という観点からみれば外航課なのかなと思われるが、政府全体というレベルで見ると、この問題については内閣官房の総合海洋政策本部が中心になって議論を進めていくものと理解している。単純に日本籍船ということで、船の運航を所管している海事局という観点だけでは済まない問題であり、武装警備員の乗船といった問題になると、例えば武器の使用といったような問題も出てくる。このような問題をクリアしていくためには、当然他省庁も議論

に入っていないと解決できない。

竹本委員長：民間海上警備員の乗船に関して国の側からの考え方をいただいたが、民間の観点から例えば船主協会さんなどはどのような検討をされておられるのか伺いたい。

日本船主協会山内委員：業界としては船主協会等の集まりである IMO のステイタスを持っている ICS がある。ISC の中で各国の旗国としての対応を各国の船協経由でヒアリングをとっているものがあり、現在約 30 か国がリストアップされている。

その中で、公的武装ガード（国の軍隊等）が乗船できるような対応をしている国が 3～4 か国ある。また、日本と同様、国内法的には武器の使用を認めた武装ガードは禁止しているという国もある。IMO の「民間海上警備会社に関する暫定ガイダンス」という国際的な気運も高まる中で、国内法も整備して採択するという国も出てきており、イギリスやノルウェーのように欧米や北欧を中心に積極的に議論されている。

民間武装ガードについては各国のフラッグステイトが基本的に許認可、管理を行っているとして理解している。当然日本の商船隊も便宜置籍船がメジャーを占めているので日本の船社の中でも民間武装ガードの採用実績は増加傾向にある。

竹本委員長：旅客船の安全確保のところで、船室以外への救命胴衣の追加搭載とか旅客に対する避難要領の周知方法など、サーキュラーの相手としては船舶所有者であると思われるが、今後、SOLAS の改正でそういったところまで結びつくような形の議論なのかどうか教えていただきたい。

安全基準課伴係長：本件の取扱いについては海事局の内部的には運航労務課が中心に今後の対応も含めて検討中である。旅客船の安全について若干補足すると、当初は MSC90 でコレポンを立ち上げてそこで議論し、その結果を MSC91 で条約改正案等を承認し、MSC92 で採択して条約要件を作るという計画が IMO 事務局にはあったようだが、実際は、事故調査の結果を待って検討をするべきという慎重な意見が多数を占めたため、事務局の計画どおりに進まなかったという経緯があったと聞いている。

竹本委員長：前回の委員会で意見が出されたウクライナの海賊対策について、ウクライナが SOLAS の改正に向けての提案をしているという意見があり、その際、各国の対応について情報がほしいという意見があったが、今回 MSC においてどのような議論がなされたか伺いたい。

事務局志水室長：結論から言うとウクライナからこのような提案がなされたが、これに賛同する国はまったくなく、数カ国から反対意見が出され、特段の議論もなくあっさりとした。

(3) 議題 3 : NAV58 対処方針 (案) の検討

関係官庁より委員会資料 IR12-2-3-1～IR12-2-3-3 に基づき NAV58 対処方針 (案) の検討が行われ、特段の意見・質問等はなかった。

(4) 情報収集結果報告

事務局より資料 IR12-2-4-1 に基づき大規模海難救助に関する国際会議についての報告が行われ、特段の意見・質問等はなかった。

(5) 議題 4 : その他

事務局より、次回第 3 回委員会の開催を、MSC91 の日程を考慮し 2012 年 11 月中旬に開催予定である旨説明があった。

平成 24 年度「海事の国際的動向に関する調査研究委員会（海上安全）」
第 3 回委員会議事概要

1 開催日時及び場所

日時：平成 24 年 11 月 12 日（月） 14：00～16：00

場所：日本財団ビル 2 階 会議室

2 議題

- (1) 第 2 回委員会議事概要（案）の承認
- (2) NAV58 審議結果報告について
- (3) MSC91 対処方針（案）の検討
- (4) 英国の洋上風力発電に関する航行安全対策
- (5) その他

3 出席者（敬称略、（ ）書きは代理、[]書きは随行）

(1) 委員

竹本 孝弘（委員長）、柿原 利治（宮本 佳則）、松本 宏之、岡村 敏、阪根 靖彦、吉野 高広、山内 章裕、藤澤 昌弘、佐藤 幹夫、小林 憲、待場 純、北林 邦彦

(2) 関係官庁等

金子 正志（升井 峻）、小泉 哲也、芳鐘 功（村上 佳謙）、平原 祐（平瀬 利明）、山本 博之（宮西 徹）、坪上 浩治（藤本 裕之）[古川 正樹][萬谷 慎二]、高橋 一郎[木村 嘉仁]、新田 慎二（林 亮治）、平田 友一（松本 孝典）、仙石 新（古田 明）、田中 弘之（横山 裕之）、金子 英幸（北見 宗雄）[雪松 俊介]、鈴木 弘二（伊東 重春）、近藤 悦広（間端 啓文）、岡本 圭祐、杉浦 清治

(3) 事務局

渡部 典正、小川 泰治、大内 勝美、志水 知也、倉本 明、小林 愛子

4 配布資料

IR12-3-1 第 2 回委員会議事概要（案）

●第 58 回航行安全小委員会(NAV58)の結果について

IR12-3-2-1 「航路標識 A I S のための I M O ポリシー及び新シンボルの開発」の審議概要について：海上保安庁交通部企画課

IR12-3-2-2 航路作業部会（WG 1）における審議：日海防国際室

●第 91 回海上安全委員会(MSC91)対処方針(案)について

IR12-3-3-1 第 91 回海上安全委員会(MSC91)議題：国際動向委員会事務局

IR12-3-3-2 MSC91/7/1 旅客船安全対策：海事局運航労務課

IR12-3-3-3 旅客船・フェリーの安全・安心な旅を提供します（広報資料）：

海事局運航労務課、安全基準課

●日本海難防止協会ロンドン事務所研究発表

IR12-3-4 “英国の洋上風力発電に関する航行安全対策：

日本海難防止協会ロンドン事務所

5 議事概要

（１）議題 1：第 2 回委員会議事概要（案）の承認

委員会資料 IR12-3-1 平成 24 年度第 2 回委員会議事概要（案）については、特段の意見等なく承認された。

（２）議題 2：NAV58 審議結果報告について

関係官庁より委員会資料 IR12-3-2-1、IR12-3-2-2 に基づき NAV58 審議結果報告が行われ、以下のとおり意見・質疑応答があった。

竹本委員長：NAV58 議題 7 の審議概要の中で、「仮想航路標識 AIS について、対象物が海図に記載できない場合以外は推奨できない…」となっているが、これは具体的にはどのような場合か？

交通部企画課北見係長：具体的な事例については把握していない。一部の国たとえばオーストラリアなどからは、仮想航路標識 AIS を恒久的に扱えるようにした方がよいのではないかという提案が出されたが、明示が必要なものについては紙海図や電子海図に反映させることが基本であるとの考えから、恒久的な利用は推奨しないこととなったと聞いている。

高橋国際・危機管理官：まず、灯火に関する規則を設けるべき枠組みの中で、正面からそれを規定していくという動きになっているのか否か。また、これを小委員会の回章として扱う以上、小委員会のマンデートには灯火に関する事項は入り得ているのか否か。の 2 点を伺いたい。

事務局志水室長：まず灯火に関する規定を設けるか設けないかという点については、NAV56、58 で、本来的あるいは最終的には COLREG の改正に持って行くべきだというのがワーキンググループ内での共通の認識のようである。しかし

実際にそこまで行いう空気ではなく、まずは、簡単に手を付けられるところから修正していきたいということだと思われる。また、小委員会の権限について、実際のところ小委員会のサーキュラーという形でこれを回すというところまでは決まっているのである程度の判断はできると思われる。ただ、最終的には灯火の話であるので、COLREG 改正が必要になってくるので小委員会だけで決められる話ではない。今のところは恒久的なものではあるが、例えば今回の規則自体が強制力を持たないいわゆる推奨事項にしているように、できるだけ実質的な負担が出てこない範囲で対処しようという考え方が主流にあると判断している。

日本船主協会山内委員：シンガポール海峡 TSS 等を横断する船舶に対する緑三灯の件は、NAV56 の前から業界の方からも意見しており、ある程度それは反映されたとして異存はない方向性である。現状ではスエズライトのカバーの差し替えや持ち運び式の灯火での代用を行っているが、COLREG の全周灯の定義を厳密に考えると、どうしても死角の部分たとえばレーダーマストなどが邪魔して COLREG でいうところの全周灯を満足する灯火となると、かなりの改修を要する。

松本委員：先ほどより話に出ている COLREG の改正に結び付けるかどうかということについては、かつてこの話が出てきた段階で様々な問題があったと記憶している。この問題は、当初は暫定の勧告事項ということで動いていたが、今回は最終的には小委員会の回章という形になり、あくまでも強制ではないという意味では同じだが、規範性という面からとらえたときに、今までの暫定の勧告の場合と、今回の小委員会の回章という場合とでは、どういう違いがあるのかということについて確認させていただきたい。

事務局志水室長：暫定かつ推奨事項であったというものが、今回は暫定が外れただけ、恒常的ではあるけれども推奨事項という部分は変わっていないという部分の修正であるという認識している。

倉本ロンドン事務所長：今回は暫定が外れただけという結果である。効果としてはインタリムが取れたという部分が重要なのではないかと理解している。

(3) 議題 3 : MSC91 対処方針 (案) の検討

関係官庁より委員会資料 IR12-3-3-1～IR12-3-3-3 に基づき MSC91 対処方針 (案) の検討が行われ、特段の意見・質問等はなかった。

(4) 日海防ロンドン事務所研究発表

事務局より資料 IR12-3-4 に基づき英国の洋上風力発電に関する航行安全対策についての報告が行われ、特段の意見・質問等はなかった。

(5) 議題 4 : その他

事務局より、次回第 4 回委員会の開催を、COMSAR17 の日程を考慮し 2013 年 1 月中旬に開催予定である旨説明があった。

平成 24 年度「海事の国際的動向に関する調査研究委員会（海上安全）」
第 4 回委員会議事概要

1 開催日時及び場所

日時：平成 25 年 1 月 18 日（金） 14：00～15：30

場所：海事センタービル 8 階 801,802 会議室

2 議題

- (1) 第 3 回委員会議事概要（案）の承認
- (2) MSC91 審議結果報告について
- (3) COMSAR17 対処方針（案）の検討
- (4) 事務局等による調査研究成果報告
- (5) 平成 24 年度事業報告書（案）の承認
- (6) その他

3 出席者（敬称略、（ ）書きは代理、[]書きは随行）

(1) 委員

竹本 孝弘（委員長）、柿原 利治、松本 宏之、岡村 敏、阪根 靖彦、
吉野 高広、山内 章裕、藤澤 昌弘、佐藤 幹夫、小林 憲、錦郡 満、

(2) 関係官庁等

小泉 哲也、芳鐘 功（村上 佳謙）、平田 徹郎（真田 修一）、
平原 祐（大西 泰史）、山本 博之（宮西 徹）、坪上 浩治（藤本 裕之）[古川
正樹] [萬谷 慎二]、高橋 一郎（木村 嘉仁）、岩並 秀一（田中 航二郎）、
平田 友一（松本 孝典）、仙石 新（古田 明）、田中 弘之（金原 聖）、
金子 英幸（北見 宗雄）[野口 英毅]、鈴木 弘二（伊東 重春）、
近藤 悦広（間端 啓文）、岡本 圭祐、古谷 健太郎

(3) 事務局

小川 泰治、大内 勝美、志水 知也、小林 愛子

4 配布資料

IR12-4-1 第 3 回委員会議事概要（案）

●第 91 回海上安全委員会(MSC91)の結果について

IR12-4-2-1 国際海事機関（IMO）第 91 回海上安全委員会の結果について：

海事局運航労務課

IR12-4-2-2 小委員会の統廃合について：日海防国際室

●第 17 回無線通信・搜索救助小委員会(COMSAR17)対処方針(案)について

IR12-4-3-1 第 17 回無線通信・搜索救助小委員会(COMSAR17)の議題（案）

国際動向委員会事務局

IR12-4-3-2 GMDSS の見直しと対象船舶の検討について：

水産庁増殖推進部研究指導課

IR12-4-3-3 IMO 第 17 回無線通信・搜索救助小委員会（COMSAR17）への文書提出
について・第 8 回 IMO/ITU 合同専門家会合報告に関する意見
（COMSAR17/4/3）：海上保安庁交通部整備課

●事務局等による調査研究成果報告

IR12-4-4-1 民間武装警備員に関する動向：海上保安大学校海上警察学講座

IR12-4-4-2 海賊事案の現状について：日海防国際室

●平成 24 年度事業報告書（案）の承認

IR12-4-5-1 平成 24 年度事業報告書（案）＜表紙・目次＞

5 議事概要

（1）議題 1：第 3 回委員会議事概要（案）の承認

委員会資料 IR12-4-1 平成 24 年度第 3 回委員会議事概要（案）については、特段の意見等なく承認された。

（2）議題 2：MSC91 審議結果報告について

関係官庁より委員会資料 IR12-4-2-1、IR12-4-2-2 に基づき MSC91 審議結果報告が行われ、特段の意見・質問等は無かった。

（3）議題 3：COMSAR17 対処方針（案）の検討

関係官庁より委員会資料 IR12-4-3-1～IR12-4-3-3 に基づき COMSAR17 対処方針（案）の検討が行われ、以下のとおり意見・質疑応答があった。

大日本水産会小林委員：昨年末に船舶技術研究協会さんで行われた航海設備検討会でも COMSAR17 に対する対応についての検討が行われたが、この委員会との区別はどのように考えればよろしいか確認したい。

事務局志水室長：他の団体様で行われている委員会との明確な区別は今のところできていない。将来的には明確な区別をつけたいと考えているところである。

できるだけ他の団体と重複しない方向で、日本海難防止協会がより貢献できる分野に集中させて、効率的に実施できるよう模索中である。

また、COMSAR17 に対処方針の検討ということで本来ならば対処方針について関係省庁様より説明をいただき、それについて検討をするべき場ではあるが、COMSAR 開催の直前ということで、ご専門の皆様に対し広く案内をさせていただくというところで留まっている。この点についても将来的に改善の必要があると認識している。

大日本水産会小林委員：非 SOLAS と言いながら、日本の漁船は何もしていないわけではなく、必要な機器を搭載し、それなりの通信体制をとって安全を確保している。

例えば GMDSS の見直しと近代化という動きの中で想定される、新しい機器の導入ということになれば、当然コスト面での負担が発生し、それだけでなくコスト的に非常に厳しい操業を行っている漁船にとってはかなり無理がある。日本の漁船の現状を理解してもらい、安全に対する対応も行っているということをこの場でご紹介させていただきたい。

（４）議題４：事務局等による調査研究成果報告

海上保安大学校古谷准教授、日海防志水国際室長より委員会資料 IR12-4-4-1、IR12-4-4-2 に基づき調査研究報告が行われ、以下のとおり意見・質疑応答があった。

竹本委員長：民間武装警備員は「船員」に該当するのか？

海上保安大学校古谷准教授：「旅客」「その他」などの分類で乗船するが、その判断は旗国に一任されている。分類によっては、保険の問題が発生するため、「その他」で乗船しているケースが多いと聞いている。

（５）議題５：平成 24 年度事業報告書（案）の承認

事務局より、委員会資料 IR12-4-5-1 に基づき本年度事業報告書（案）について説明があり、特段の意見等なく承認された。

＜参考資料＞

- ・ IMO 2012 年会議プログラム
- ・ IMO 2013 年会議プログラム

**E**

4 ALBERT EMBANKMENT
LONDON SE1 7SR
Telephone: +44 (0)20 7735 7611 Fax: +44 (0)20 7587 3210

PROG/120
30 November 2011

PROGRAMME OF MEETINGS FOR 2012

16-20 January	SUB-COMMITTEE ON STABILITY AND LOAD LINES AND ON FISHING VESSELS SAFETY (SLF) – 54th session	IMO
30 January-3 February	SUB-COMMITTEE ON BULK LIQUIDS AND GASES (BLG) – 16th session	IMO
13-17 February	SUB-COMMITTEE ON SHIP DESIGN AND EQUIPMENT (DE) – 56th session	IMO
27 February-2 March	MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE (MEPC) – 63rd session	IMO
12-16 March	SUB-COMMITTEE ON RADIOCOMMUNICATIONS AND SEARCH AND RESCUE (COMSAR) – 16th session	IMO
26-30 March	SUB-COMMITTEE ON FLAG STATE IMPLEMENTATION (FSI) – 20th session	IMO
16-20 April	LEGAL COMMITTEE (LEG) – 99th session	IMO
23-27 April	IOPC FUNDS	IMO
30 April-4 May	SUB-COMMITTEE ON STANDARDS OF TRAINING AND WATCHKEEPING (STW) – 43rd session	IMO
16-25 May	MARITIME SAFETY COMMITTEE (MSC) – 90th session	IMO
6-8 June	TECHNICAL CO-OPERATION COMMITTEE (TC) – 62nd session	IMO
11-14 June	COUNCIL – 108th session	IMO
2-6 July	SUB-COMMITTEE ON SAFETY OF NAVIGATION (NAV) – 58th session	IMO
9-13 July	IOPC FUNDS	IMO
17-21 September	SUB-COMMITTEE ON DANGEROUS GOODS, SOLID CARGOES AND CONTAINERS (DSC) – 17th session	IMO
1-5 October	MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE (MEPC) – 64th session	IMO

I:\PROG\120.doc



9-11 October	DIPLOMATIC CONFERENCE FOR THE ADOPTION OF AN AGREEMENT ON THE IMPLEMENTATION OF THE 1993 PROTOCOL RELATING TO THE 1977 TORREMOLINOS CONVENTION ON THE SAFETY OF FISHING VESSELS	Cape Town, South Africa
15-19 October	IOPC FUNDS	IMO
29 October-2 November	34th CONSULTATIVE MEETING OF CONTRACTING PARTIES (LONDON CONVENTION 1972) 7th MEETING OF CONTRACTING PARTIES (LONDON PROTOCOL 1996)	IMO
5-9 November	COUNCIL – 109th session	IMO
26-30 November	MARITIME SAFETY COMMITTEE (MSC) – 91st session	IMO
INTERSESSIONAL MEETINGS**		
9-13 January	Working Group on Energy Efficiency Measures for Ships – 2nd session	IMO
5-9 March	OPRC/HNS Technical Group – 13th Session	IMO
19-23 March	IMBSC Code Editorial and Technical Group – 17th session	IMO
2-4 April	Joint Working Group on the IMO Member State Audit Scheme (JWGMSA) – 5th session	IMO
10-14 September	19th meeting of the ICAO/IMO Joint Working Group on SAR	Hong Kong, China
24-28 September	IMBSC Code Editorial and Technical Group – 18th session	IMO
8-12 October	8th meeting of the Joint IMO/ITU Experts Group on Maritime Radiocommunications Matters	IMO
22-26 October	BLG Working Group on the Evaluation of Safety and Pollution Hazards of Chemicals (ESPH 18)	IMO
INTERSESSIONAL MEETINGS CONVENED WITHIN THE FRAMEWORK OF THE LONDON CONVENTION AND PROTOCOL**		
21-25 May	LC Scientific Group – 35th session/ LP Scientific Group – 6th session	Jeju Island, Republic of Korea
3-6 July	Working Group on Ocean Fertilization – 2nd session	Germany
27-28 October	LP Compliance Group – 5th session	IMO

** Meetings to be held without interpretation and with documentation in original language only.

**E**

4 ALBERT EMBANKMENT
LONDON SE1 7SR
Telephone: +44 (0)20 7735 7611 Fax: +44 (0)20 7587 3210

PROG/121
30 November 2012

PROGRAMME OF MEETINGS FOR 2013

7 – 11 January	SUB-COMMITTEE ON FIRE PROTECTION (FP) – 56th session	IMO
21 – 25 January	SUB-COMMITTEE ON RADIOCOMMUNICATIONS AND SEARCH AND RESCUE (COMSAR) – 17th session	IMO
4 – 8 February	SUB-COMMITTEE ON BULK LIQUIDS AND GASES (BLG) – 17th session	IMO
18 – 22 February	SUB-COMMITTEE ON STABILITY AND LOAD LINES AND ON FISHING VESSELS SAFETY (SLF) – 55th session	IMO
4 – 8 March	SUB-COMMITTEE ON FLAG STATE IMPLEMENTATION (FSI) – 21st session	IMO
18 – 22 March	SUB-COMMITTEE ON SHIP DESIGN AND EQUIPMENT (DE) – 57th session	IMO
8 – 12 April	FACILITATION COMMITTEE (FAL) – 38th session	IMO
15 – 19 April	LEGAL COMMITTEE (LEG) – 100th session	IMO
22 – 26 April	IOPC FUNDS	IMO
29 April – 3 May	SUB-COMMITTEE ON STANDARDS OF TRAINING AND WATCHKEEPING (STW) – 44th session	IMO
13 – 17 May	MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE (MEPC) – 65th session	IMO
12 – 21 June	MARITIME SAFETY COMMITTEE (MSC) – 92nd session	IMO
10 – 12 July	TECHNICAL CO-OPERATION COMMITTEE (TC) – 63rd session	IMO
15 – 19 July	COUNCIL – 110th session	IMO
2 – 6 September	SUB-COMMITTEE ON SAFETY OF NAVIGATION (NAV) – 59th session	IMO
16 – 20 September	SUB-COMMITTEE ON DANGEROUS GOODS, SOLID CARGOES AND CONTAINERS (DSC) – 18th session	IMO

14 – 18 October	35TH CONSULTATIVE MEETING OF CONTRACTING PARTIES (LONDON CONVENTION 1972) 8TH MEETING OF CONTRACTING PARTIES (LONDON PROTOCOL 1996)	IMO
21 – 25 October	IOPC FUNDS	IMO
21 – 22 November	COUNCIL – 27th extraordinary session	IMO
25 November – 4 December	ASSEMBLY – 28th session	IMO
5 December	COUNCIL – 111th session	IMO

INTERSESSIONAL MEETINGS*

28 – 31 January	Council Working Group on Prioritization	IMO
26 February – 1 March	Expert Workshop on the update of the GHG emissions estimate for international shipping	IMO
11 – 13 March	6th session of the Joint Working Group on the Member State Audit Scheme (JWGMSA 6)	IMO
22 – 26 April	IMDG Code Editorial & Technical Group – 19th session (E&T 19)	IMO
29 April – 3 May	15th session of the OPRC-HNS Technical Group	IMO
23 – 27 September	IMDG Code Editorial & Technical Group – 20th session (E&T 20)	IMO
23 – 27 September	20th meeting of the ICAO/IMO Joint Working Group on Search and Rescue (SAR)**	Amsterdam, The Netherlands
30 September – 4 October	Ad Hoc Council Working Group on the Organization's Strategic Plan (CWGSP) – 13th session	IMO
14 – 18 October	9th meeting of the Joint IMO/ITU Experts Group on Maritime Radiocommunication Matters**	IMO
21 – 25 October	BLG Working Group on the Evaluation of Safety and Pollution Hazards of Chemicals (ESPH 19)	IMO

INTERSESSIONAL MEETINGS CONVENED WITHIN THE FRAMEWORK OF THE LONDON CONVENTION AND PROTOCOL*

27 – 31 May	LC Scientific Group – 36th session/ LP Scientific Group – 7th session	Buenos Aires, Argentina
14 – 16 October	LP Compliance Group – 6th session	IMO

OTHER MEETINGS*

July	Sixth IMO Workshop for PSC MoU/Agreement Secretaries and Database Managers	IMO
------	--	-----

* Meetings to be held without interpretation and with documentation in original language only.
** Pending approval by MSC 92.

公益社団法人 日本海難防止協会

東京都港区虎ノ門一丁目1番3号
〒105-0001 磯村ビル

TEL 03 (3502) 2231

FAX 03 (3581) 6136

