

マラッカ・シンガポール海峡レポート 2013

(2012年のシンガポール連絡事務所の活動報告)



公益社団法人 日本海難防止協会
シンガポール連絡事務所

発刊に当たって

公益社団法人日本海難防止協会シンガポール連絡事務所は、我が国の経済活動を支える海運にとって最も重要な海域の一つであるマラッカ・シンガポール海峡（以下「マ・シ海峡」という。）における航行安全、セキュリティー及び環境保全対策の推進を図るための調査研究活動を、沿岸三カ国（インドネシア、マレーシア及びシンガポール）と適切に連携を取りつつ実施することを目的として、日本財団からの全面的な支援を受け、1996年7月に設立されています。

さて、2012年におけるマ・シ海峡をめぐる情勢を概観しますと、船舶の通航量は2年続けての減少となり、2007年と同程度となりました。これは、大型タンカーやLNG/LPG船については堅調に通航船舶数の増加傾向が続き、バルク貨物船も増加に転じる中で、最大の割合を占めるコンテナ船の通航量が減少したことによるものです。

また、海賊事案については、世界全体での件数が減少したなかで、インドネシア周辺海域での発生件数が大変増加しています。マラッカ・シンガポール海峡内での海賊事案は前年より減少していますし、事案の多くはタグボートなどを対象としたものではありませんが、船を乗っ取り乗組員を人質にするような事例もありますので、今後の動向を引き続き注視していくことが必要です。

マ・シ海峡の航行安全と環境保全を確保するための国際的枠組みである「協力メカニズム」は、その設立から5年が経過しました。「協力メカニズム」の中心的役割をになう「協力フォーラム」は、昨年シンガポールで第5回となる会合を開催しました。また、日本財団などが資金を拠出しマ・シ海峡の航行援助施設の維持管理に活用されている「航行援助施設基金」は、5年間にわたるマレーシアの事務局及び基金委員会議長国としての任期が終了し、2013年からはシンガポールがその役割を引き継ぐこととなりました。

当事務所においては、このようなマ・シ海峡情勢に関する調査研究活動の結果を取りまとめることにより、マ・シ海峡をめぐる諸情勢について広く情報提供を行うことを目的として、マ・シ海峡レポートを毎年作成しています。

ここに発刊いたします2013年マ・シ海峡レポートが、マ・シ海峡についての皆様方のご理解を一層深めていただく上での一助となれば幸いです。

2013年2月

公益社団法人日本海難防止協会シンガポール連絡事務所
所長 中村 広樹

目 次

第1編 2012年の出来事

第5回協力フォーラムの開催	1
海運企業のCSR活動に関するセミナーの開催	2
ミクロネシア3国の海上保安能力強化支援	3
第8回アジア海上保安機関長官級会合の開催	4

第2編 マ・シ海峡航行援助施設基金関連レポート

レポート1 第8回航行援助施設基金委員会	5
レポート2 第5回協力フォーラムの開催	29
レポート3 第9回航行援助施設基金委員会	57

第3編 海賊及び海上セキュリティー関連レポート

レポート4 2012年国際商工会議所国際海事局（IMB）海賊及び武装強盗 事案レポートの概要	79
---	----

第4編 航行安全関連レポート

レポート5 MEH（電子ハイウェイ）に関するレポート	87
レポート6 STRAITREP 2000 - 2012 Data Analysis	93

第5編 ミクロネシア3国の海上保安能力強化支援 事業概要

レポート7 ミクロネシア地域における海上保安機能強化プロジェクト	103
--	-----

2012年主要業務実績

情報アラカルト

港湾・海運	1
航行安全	11
海難	15
油濁・環境	17
マ・シ海峡貢献問題	19
海賊・セキュリティー	21
社会・経済	27

第1編 2012年の出来事

第5回協力フォーラムの開催

(2012年10月24日・25日)

2012年10月24日及び25日の二日にわたりシンガポールにおいて、シンガポール海事港湾庁(MPA)主催のもと第5回協力フォーラムが開催された。

協力フォーラムは、2007年9月に開催されたIMOシンガポール会議において打ち出された協力メカニズムを構成する3つの柱のうちの一つ(他の2つは、プロジェクト調整委員会と航行援助施設基金)であり、沿岸三カ国、利用国及びその他の利害関係者との間における対話の場を提供することを目的としている。

会合には、マ・シ海峡沿岸三カ国、日本を始めとする海峡利用国やIMOなどの国際機関、ICS(国際海運会議所)、INTERTANKO(国際独立タンカー船主協会)及びBIMCO(ボルティック国際海運協議会)等の国際海運団体並びに日本財団などが参加した。

会合においては、協力メカニズムの下で行われているマ・シ海峡の航行安全及び環境保全を向上するための各種プロジェクトの最新状況が報告、共有された。

また、これまでIMOが主体となって進めてきた、Maritime Electric Highway(MEH:海洋電子ハイウェイ)プロジェクトについて、TTEG及び協力メカニズムを通じて沿岸三カ国が引き継ぐことが発表された。

日本財団からは海野常務理事が出席し、4月に開催したCSR(企業の社会的責任)セミナーの紹介も交えつつ海運におけるCSR活動の重要性を訴えるとともに、日本財団のCSRに関する将来構想についてのプレゼンテーションを実施した。



各国代表によるフォトセッション



日本財団海野常務理事のプレゼンテーション

海運企業の CSR 活動に関するセミナーの開催

(2012年4月26日)

2012年4月26日、シンガポールにおいて、「海運企業のCSR活動に関するセミナー」が開催された。このセミナーは、日本財団、ボルチック国際海運協議会（BIMCO）及び（財）運輸政策研究機構国際問題研究所（JITI）の共同主催により、国際海事機関（IMO）、国土交通省及び（社）日本船主協会（JSA）の後援の下、シンガポール海事港湾庁（MPA）が主催するシンガポール・マリタイムウィークのイベントの一環として行われた。

セミナーは、将来における船員不足を始めとする、海運業界をとりまく様々な問題に対処するためには、海運企業の社会的責任（CSR）に基づいた行動が求められているとの考えのもとで開催された。内容としては、国際的な海運産業の地位を高め、優秀な人材が自発的に職を求めてくるよう、海運産業の質を高めていくことが必要であり、CSRが何を意味しており、具体的に何をやっていけばいいか、経営上のメリットは何か等について具体的事例も交えて講演が行われた。

IMO 関水康司事務局長、日本財団 笹川陽平会長、BIMCO Yudhishtir D Khatau 会長、JSA 五十嵐誠副会長、MPA Cheong Keng Soon 海運部長、ブリティッシュコロンビア大学リンダ・コーディー特別研究員等の講演が行われ、定員を超える約200人の聴衆が会場に集まった。

講演の後の質疑応答では、CSRを実施するための考え方について活発に議論が行われ、セミナーの様子は翌日の新聞等多くのメディアによって取り上げられた。



日本財団 笹川会長のスピーチ



セミナーに集まった聴衆

ミクロネシア 3 国の海上保安能力強化支援

広大な排他的経済水域（EEZ）を抱える太平洋島嶼国であるミクロネシア三国（パラオ共和国、ミクロネシア連邦、マーシャル諸島共和国）においては、外国漁船による違法漁業に対する海上保安体制の脆弱性が問題となっていた。この問題に対して、三国の大統領がその対策支援を要請したことを契機に、日本財団及び笹川平和財団が中心となり、支援策を検討するための官民共同会議において議論を進めてきた。2011年には具体的供与内容（小型艇及び通信設備の仕様）が、実施主体となった日本海難防止協会とミクロネシア三国政府との間で合意文書（Memorandum of Understanding: MOU）として署名されるに至った。

2012年においては、日本海難防止協会が主体となり、MOUに基づき、小型艇、通信設備を発注し、参加国への供与を実施した。

また、供与に先立っては、三国の代表者を日本へ招聘し、海上保安庁観閲式や小型艇の工場を見学する等の招聘事業を実施した。

小型艇等の各国への到着にあたっては、メーカーの技術者等により、取扱い説明及び研修が行われ、更には、それぞれの国において引渡し式が開催された。

引渡し式においては、ミクロネシア三国の大統領、大臣等を始めとする政府関係者や、日、米、豪の海上保安機関の代表者が出席し、ミクロネシア海域の海上保安体制強化の重要性について認識を新たにした。

今後は、小型艇の燃料支援やメンテナンスの供与を始めとする更なる協力について引き続き推進するとともに、供与した小型艇や通信施設を有効活用した海上保安体制の構築を目指し、各国に対する人材育成支援についても検討を進めることとしている。



ミクロネシア連邦における引渡し式



パラオ共和国に供与された小型艇

第8回アジア海上保安機関長官級会合の開催

(2012年10月3日)

2012年10月3日、インド・ニューデリーにおいて、インドコーストガード（ICG）のホストのもと、第8回アジア海上保安機関長官級会合が開催された。

会合には、16か国1地域の海上保安機関の長官級幹部及び関係者等に加えて開催支援団体である日本財団から笹川会長及び海野常務理事が参加した。

今回会合においては、2014年第10回会合までに具体的成果を目指す分野として、5つの柱（捜索救難、環境保護、大規模災害対策、海上不法行為対策、キャパシティビルディング）について合意し、これらを盛り込んだミッションステートメントが採択された。

また、大規模災害に対する各国の経験を取りまとめたベストプラクティス（参考事例集）が取りまとめられた。

今後は、今回合意に至ったミッションステートメントに基づき、長官級会合のメンバー国が計画的かつ主体的に協力関係を強化し、具体的成果の達成に向けて取り組むこととなった。

会議の冒頭においてはA. K. Antony インド国防大臣のキー・ノートに先立ち、笹川会長がオープニングスピーチを行い、「複雑化する海洋問題に対し、具体的な成果を定め、足並みを揃えて取り組めるよう話し合ってほしい。日本財団としては、今後も人材育成の分野等において各国海上保安機関を支えていきたいと考えている。」等の挨拶を述べた。

なお、会議に先立っては、ICGのRajendra Singh 副長官と笹川会長が会談し、同副長官から、日本財団からの長年の支援に対し感謝の言葉が伝えられた。



笹川会長と A.K Antony 国防大臣



参加者集合写真

第2編 マ・シ海峡航行援助施設基金関連レポート

第 8 回航行援助施設基金委員会

(2012 年 4 月 10 日)

1 背景

「航行援助施設基金 (Aids to Navigation Fund)」(以下「基金」という。)は、マラッカ・シンガポール海峡における航行安全及び環境保全の確保・強化のため海峡沿岸国のみならず利用国等の関係者も参画して取り組むための新たな国際的枠組みとして設けられた「協力メカニズム (Co-operative Mechanism)」を構成する 3 つの重要な構成要素のひとつとして位置づけられている。

基金は、海峡利用国やマ・シ海峡に関係を有する団体から拠出された資金により組成・運用され、マ・シ海峡内の TSS (航行分離帯) に設置されている 51 の主要な航行援助施設の維持・更新のために活用されることとされている。

この基金の運営状況を確認するとともに、各年ごとの資金配分計画等を検討・決定するため、海峡沿岸国及び資金拠出国等をメンバーとする航行援助施設基金委員会が 2008 年 4 月から開催されている。

なお、日本財団は、基金の設立当初 5 年間における所要費用の 3 分の 1 を拠出する旨を表明しており、航行援助施設の現況調査の段階から継続して多額の資金を拠出している。また、日本船主協会等の我が国関係団体も (財) マラッカ海峡協議会を通じて資金の拠出を行っている。

第 8 回目となる今回合は、2012 年 4 月 10 日にマレーシアのプトラジャヤにおいて開催された。

2 出席者

沿岸三カ国 (インドネシア、マレーシア及びシンガポール)
インド、中国、日本 (国土交通省)、アラブ首長国連邦 (UAE)
マラッカ海峡協議会
国際航行援助基金 (IFAN)
日本財団

3 概要

(1) 基金の運営・資金拠出の状況

基金の事務局を務めるマレーシア海事局から、2011年10月以降基金に対して以下の通りの拠出が行われたことが報告された。

・2012年分拠出として

アラブ首長国連邦(UAE)から10万USドル、
マラッカ海峡協議会から50万USドル

また、インドネシアとマレーシアから、それぞれの2011年における残額について発表され、インドネシアは20,608.66 USドルを2012年のメンテナンス計画に係る費用総額から相殺することとし、マレーシアは、699,067.00USドルを基金に返却することを報告した。

更には、事務局より航行援助施設基金の口座残高が2,405,646.60 USドルであることが報告され、基金の運用状況について確認が行われた。

(2) 2011年及び2012年第1四半期の作業報告及び2012年の作業計画・資金配分計画

沿岸三カ国から、2011年の第4四半期及び2012年の第1四半期に実施された各国の航行援助施設に係る維持・更新作業の報告が行われた。

インドネシアにおいては通常のメンテナンス作業に加え、バッファロー・ロック北灯標、ワン・ファザムバンク北灯標の準備調査及びバッファロー・ロック北灯標の代替が行われたことが発表された。

マレーシアからは、パンジャン・ウタラ灯標とトンポク・ウタラ灯標の土木・建築工事、セパ灯標の取替並びにブキッ・セゲンティン灯台の光源設備及びシステムの更新が行われたことが発表された。

業務監査を行ったマラッカ海峡協議会からは、①インドネシア、マレーシアでそれぞれ5つの航行援助施設が機能していなかった。②定期的な監視のための訪問の頻度を増やす必要があること、③技術スタッフの人材育成を行う必要があること、④航行援助施設における破壊的窃盗を防止する措置が必要であること、を指摘する報告が行われた。

また、沿岸国からは 2012 年の作業計画が報告された。前回の委員会でインドネシアから提出され、再度検討することになっていた代替工事計画については、ラレイ・ショール灯標の代替をインドネシアが独自の予算で行うこととなり、改訂された計画が提出された。

この結果、各国の作業計画を踏まえて、基金委員会として 2012 年の資金配分計画を以下の通り承認した。

- ・インドネシア 1,430,085.00 US ドル
- ・マレーシア 499,908.00 US ドル
- ・委員会事務局 45,000.00 US ドル (合計 197.5 万 US ドル)

(なお、上記の金額には、前回の基金委員会で合意され既に基金より支出されている第 1 四半期分の費用も含まれる。また、シンガポールについては、管理する 5 つの航行援助施設の維持管理を独自の予算で行い、引き続き基金の活用は行わない旨を表明した。)

(3) 基金への資金拠出、次回委員会の開催等

日本財団は、会議での議論をより有意義なものとするために、基金委員会の開催に先立って、沿岸国はマ・シ海峡の航行援助施設に関する作業報告一式と次年度分として必要な予算案を提示するよう改めて要請した。

また、日本財団は、内部での検討を経て 2012 年のメンテナンス作業に要する総費用の 3 分の 1 を基金へ拠出する旨表明した。

中国は、2012 年に基金に対し 200,000 US ドルを拠出することを言明した。

IFAN は 2011 年分としての拠出 100 万 US ドルを、2012 年前半に拠出する予定であることを報告した。

次回の第 9 回基金委員会は、12 月に開催されることとなった。

4 考察

今回の第 8 回航行援助施設基金委員会においては、前回会合で差し戻され、再度検討されることとなっていたインドネシアの代替工事計画が議論になると思われていたが、インドネシアが独自予算でラレイ・ショール灯標の代替を行うこととしたため、改訂された作業計画が採択された。

また、これまで問題となっていなかった、各国における前年度予算の残額の処理について議論され、基金の透明性を高めるため、残額については一旦基金

に返納すべきではないかという意見が出された。これに対し、マレーシアは返納することに合意したものの、インドネシアからは国内の規則上、一旦国庫に入ったものを返納することは難しい旨発言があり、次年度予算から残額分を相殺した額を配分することとなった。

また、沿岸国からの作業計画に関しては、予算の根拠が十分に明らかにされておらず、委員会においてその点について指摘されると当該計画を取り下げる等、透明性の向上に対する意識の低さが見受けられた。

今回の基金委員会においても、関連資料の委員会メンバーへの配布は直前であり、十分な事前準備が出来なかったところ、引き続き改善を求めていくこととしている。

基金の運営は次回の第 9 回会合を最後にシンガポールへ移管されることとなっており、適切な基金の移管が行われるよう注視する必要があると思われる。

**8TH AIDS TO NAVIGATION FUND (FUND) COMMITTEE MEETING
UNDER THE COOPERATIVE MECHANISM IN THE STRAITS OF
MALACCA AND SINGAPORE
HELD AT PULLMAN PUTRAJAYA LAKESIDE HOTEL, PUTRAJAYA,
MALAYSIA
10 APRIL 2012**

REPORT OF THE MEETING

1. OPENING OF THE MEETING

1.1. The 8th meeting of the Aids to Navigation Fund (ANF) Committee under the Cooperative Mechanism in the Straits of Malacca and Singapore (Straits) between the littoral States and user States was held on 10 April 2012 at the Pullman Putrajaya Lakeside Hotel, Putrajaya, Malaysia.

「マラッカ・シンガポール海峡における協力メカニズム」の下での、海峡沿岸国と利用国による「第8回航行援助施設基金委員会（以下、「基金委員会」という。）」は、2012年4月10日に、マレーシア・プトラジャヤのプルマン・プトラジャヤ・レイクサイド・ホテルにおいて開催された。

1.2. The meeting was attended by representatives from the three littoral States; Indonesia, Malaysia and Singapore; and representatives from People's Republic of China, India, Japan, the United Arab Emirates (UAE), International Foundation of Aids to Navigation (IFAN), Malacca Strait Council (MSC) and the Nippon Foundation. The list of delegates is in **Annex 1**.

会議には、海峡沿岸国（インドネシア、マレーシア及びシンガポール）、中華人民共和国、インド、日本、アラブ首長国連邦（UAE）、IFAN（International Foundation for Aids to Navigation）、マラッカ海峡協議会、日本財団の代表が参加して行われた。出席者の一覧については別添1のとおり。

1.3. During the opening of the meeting, the Chairman of the Fund, Dato' Captain Ahmad Othman welcomed delegates to the federal government city of Putrajaya and expressed his appreciation and thanked the delegates for attending the meeting.

会議の開始に際し、基金委員会の議長を務めるアハマド・オスマン局長は、

各代表団の連邦政府首都であるプトラジャヤへの訪問を歓迎するとともに、会議への参加に感謝する旨述べた。

1.4. Indonesia and Singapore, respectively thanked Malaysia for hosting the meeting and for making all the arrangements. They also thanked and welcomed other delegates, particularly UAE, IFAN and Nippon Foundation attending the Fund and for their continuous support and contribution to the Fund and expressed hope for a positive and fruitful discussion on the operation of the Fund.

インドネシアとシンガポールはそれぞれ、マレーシアによる会議の開催と手配に感謝を述べた。また、他の代表団、特に UAE、IFAN 及び日本財団からの参加を歓迎し、基金への継続的な支援と拠出に対する感謝の意を表すとともに、基金の運営について積極的で有益な議論を期待する旨述べた。

1.5. People's Republic of China, India, Japan, United Arab Emirates, IFAN and MSC joined others in congratulating Malaysia for convening the eighth ANF Meeting.

中国、インド、日本、アラブ首長国連邦 (UAE)、IFAN 及びマラッカ海峡協議会 (MSC) は、マレーシアでの第 8 回基金委員会の開催に祝意を述べた。

1.6. The Nippon Foundation expressed its appreciation to the littoral States and looked forward to receiving regular updates of the ANF activities, in particular on the maintenance of the aids to navigation and future work program in the Straits.

日本財団は、沿岸国に感謝するとともに、航行援助施設基金の活動に関する最新状況、特に航行援助施設のメンテナンス作業や今後の作業計画に関する定期的な報告を得ることを期待する旨述べた。

1.7. Malaysia thanked all delegates for their attendance and looked forward to fruitful discussions and further stated that it looked forward to continue to work together with various contributors in the Fund Meeting.

マレーシアは、全ての代表団に対して会議への出席を感謝するとともに、有益な議論を期待し、さまざまな資金拠出者と共に活動を継続していけるよう期待する旨述べた。

1.8. The opening remarks of the respective delegates is in **Annex 2**.

それぞれの代表団からの冒頭発言は別添 2 のとおり。

2. ADOPTION OF THE AGENDA

2.1. The Committee considered the provisional agenda proposed in document ANF 8/2 and ANF 8/2/1 and adopted the agenda set out in **Annex 3**.

基金委員会は、文書 ANF8/2 及び ANF8/2/1 の議題案について検討し、別紙 3 のとおり採択した。

2.2. The Committee considered and approved the request from Singapore to present updates for Project 4 implementation in agenda 6.1.

基金委員会は、議題 6.1 としてプロジェクト 4 の実施に関する最新状況を報告するとのシンガポールからの提案を検討し、これを承認した。

3. REPORT ON CREDENTIALS OF REPRESENTATIVES

3.1. The Committee noted the report from the Secretariat that the credentials of all representatives were in proper order and that the Fund Committee was properly constituted.

基金委員会は、全ての代表の資格が適切であるとの事務局からの報告を受けるとともに、基金委員会が正当に成立したことを確認した。

4. ADMINISTRATION AND OPERATION OF THE FUND

4.1. The Committee noted the information provided by the Secretariat in document ANF 8/4/1 on the contributions from user States and other users of the Straits in year 2012, as follows :-

基金委員会は、事務局から文書 ANF8/4/1 のとおり報告された、利用国及び利用者からの 2012 年の資金拠出について、以下のとおり確認した。

4.1.1. United Arab Emirates (UAE) – USD 100,000.00; and

アラブ首長国連邦 (UAE) 100,000.00 US ドル

4.1.2. Malacca Strait Council – USD 500,000.00.

マラッカ海峡協議会 500,000.00 US ドル

4.2. The Committee also noted the information provided by the Secretariat on the updates of the Fund activities comprising maintenance program by the littoral States, contributions, meetings, work performance audit and third party financial audit from 2008 to 2011.

基金委員会はまた、事務局から報告された 2008 年から 2011 年までの沿岸国のメンテナンス計画、資金拠出、会議の開催、業務監査及び第三者による会計監査などの基金の活動状況を確認した。

4.3. The Committee noted on the savings from Indonesia and Malaysia from the disbursement of 2011 maintenance activities. Details as follow :-

基金委員会は、2011 年のメンテナンス作業に係る支出におけるインドネシア及びマレーシアの留保金（残余金）を確認した。詳細は以下のとおり。

4.3.1. Indonesia will offset the amount of USD 20,608.66 from the total cost of 2012 maintenance program. The Committee noted Indonesia received an amount of USD 1,571,311.22 after deductions for bank charges and currency exchange;

インドネシアは、2012 年のメンテナンス計画にかかる費用総額から 20,608.66 US ドルを相殺する。基金委員会はインドネシアが（2011 年に）銀行手数料と為替（通貨交換）による控除を受けた後 1,571,311.22 US ドルを受領したことを確認した。

4.3.2. Malaysia will remit an amount of USD 699,067.00 to the Fund.

マレーシアは、699,067.00US ドルを基金に送金する。

5. WORK PROGRAMME OF THE FUND

5.1. 4th Quarter of 2011 and 1st Quarter of 2012 Maintenance Report of the Aids to Navigation in the Straits.

マ・シ海峡における 2011 年第 4 四半期及び 2012 年第 1 四半期の航行援助施設の維持・更新作業報告

5.1.1. The Committee noted the maintenance report of the 51 critical aids to navigation in the Traffic Separation Scheme (TSS) in the Straits as per document ANF 8/5/1 presented by the littoral States. The Committee noted the :-

基金委員会は、沿岸国より文書 ANF8/5/1 として提示されたマ・シ海峡内の分離通航帯 (TSS) における 51 の主要な航行援助施設の維持・更新に関する以下のような報告を確認した。

(i) 4th Quarter of 2011 maintenance program :-

2011 年第 4 四半期のメンテナンス計画

a. The cost to maintain Indonesian aids to navigation in 2011 amounted to USD 1,550,682.56 from approved PMP of USD 1,575,543.22. Details as follow –

2011 年のインドネシアの航行援助施設の維持に要した費用は、メンテナンス作業計画 (PMP) として承認された金額 1,575,543.22 US ドルのうち 1,550,682.56 US ドル。その詳細は以下のとおり。

i. C & S Preparatory Work – USD176,075.56;

土木・建築工事の準備調査 176,075.56 US ドル

1. Buffalo Rock North Cardinal Mark Light Beacon; and

バッファロー・ロック北灯標

2. One Fathom Bank North Cardinal Mark RLB.

ワン・ファザムバンク北灯標

ii. Regular Maintenance – USD 163,304.23;

通常のメンテナンス作業 163,304.23 US ドル

iii. Replacement of Buffalo Rock North Cardinal Mark Light Beacon – USD 912,317.62 ; and

バッファロー・ロック北灯標の代替 912,317.62 US ドル

iv. Procurement of Spare Part – USD 298,985.15.

交換部品の調達 298,985.15 US ドル

- b. Malaysia conducted maintenance work on aids to navigation at the cost of USD 1,805,728.00 from the approved PMP amount of USD 2,498,084.00. This includes the C & S works for Panjang Utara and Tompok Utara Lightbeacon, the replacement of Sepat Resilient Lightbeacon and Navigation Lighting equipment and system at Bukit Segenting Lighthouse. The saving from the 2011 maintenance activities of USD 699,067.00 will be remitted to the ANF by April 2012.

マレーシアは、承認された PMP（メンテナンス作業計画）に基づく 2,498,084.00 US ドルのうち 1,805,728.00 US ドルの費用により、航行援助施設のメンテナンス作業を実施した。これには、パンジャン・ウタラ灯標とトンポク・ウタラ灯標の土木・建築工事、セパ灯標の取替並びにブキッ・セゲンティン灯台の光源設備及びシステムの更新が含まれる。2011 年のメンテナンス作業で節約できた 699,067.00 US ドルは、2012 年 4 月までに基金へ送金される。

(ii) 1st Quarter of 2012 maintenance program :-

2012 年第 1 四半期のメンテナンス計画

- a. The Committee noted the 1st Quarter work programme for 2012 presented by Indonesia and Malaysia. In principal, the Committee has approved the activities of the 2012 work program during 7th Aids to Navigation Fund Committee Meeting held last year. Details as follow:-

基金委員会は、インドネシア及びマレーシアから示された 2012 年第 1 四半期のメンテナンス計画（作業報告）を確認した。原則として、基金委員会は、昨年開催された第 7 回基金委員会において、2012 年の作業計画を承認している。その詳細は以下のとおり。

- i. The cost to maintain aids to navigation by Indonesia was USD 648,370.00 from the proposed amount of USD 3,256,265.74;

インドネシアによる航行援助施設のメンテナンス費用は、提案された年間予算 3,256,265.74 US ドルのうち 648,370.00 US ドル

であった。

- ii. Malaysia conducted maintenance work on aids to navigation at the cost of USD 499,908.00 comprises of C & S works for Pulau Undan and Tg. Piai Lightbeacon, spare parts and maintenance inspection.

マレーシアは、499,908.00 US ドルの費用で、プラウ・ウンダン灯台及びタンジュン・ピアイ灯標の土木・建築工事、予備部品の調達並び維持管理検査といった航行援助施設のメンテナンス作業を実施した。

- (iii) Singapore utilized its own funds for the maintenance program for Bedok and Sultan Shoal Lighthouse at a total cost of USD 104,000.00. These works encompassed civil and structural works.

シンガポールは、総額 104,000.00US ドルの費用で行うベドック灯台及びスルタン・ショール灯台の維持管理計画を自らの資金を活用して行った。これらの作業には土木・建築工事が含まれていた。

- 5.1.2. The Nippon Foundation reiterated its request that the littoral States provide a the complete maintenance report and requested maintenance budget of the 51 aids to navigation in the Straits prior to Fund Meeting to facilitate fruitful discussions during the meeting.

日本財団は、会議での議論をより有意義なものとするために、基金委員会の開催に先立って、沿岸国はマ・シ海峡の航行援助施設に関する作業報告一式と次年度分として必要な予算案を提示するよう改めて要請した。

5.2. 2011 Annual Work Performance Audit Report of the Aids to Navigation in the Straits.

マ・シ海峡の航行援助施設に関する 2011 年の年次作業監査報告

- 5.2.1. The Committee noted the 2011 work performance audit report presented by MSC in document 8/5/2 where both littoral States had performed the maintenance work in accordance to the work program.

基金委員会は、(インドネシアとマレーシアの) 両沿岸国が作業計画に従って維持管理作業を実施したとする文書 ANF8/5/2 の通り、マラッカ海峡協議会 (MSC) から提出された 2011 年の業務監査報告を確認した。

5.2.2. The Committee also noted the report provided by MSC that during the 2011 Work Performance Audit, which included:-

また、基金委員会は、以下の内容を含む 2011 年の業務監査におけるマラッカ海峡協議会からの報告を確認した。

- (i) 5 of aids to navigation belonging to Malaysia were not functioning which may hamper the safety of navigation in the Straits;

マレーシアに属する 5 つの航行援助施設が、マ・シ海峡の航行安全に支障をきたすおそれのある機能不全状態にあった。

- (ii) 5 of aids to navigation belonging to Indonesia were also not functioning which may hamper the safety of navigation in the Straits;

インドネシアに属する 5 つの航行援助施設も、マ・シ海峡の航行安全に支障をきたすおそれのある機能不全状態にあった。

- (iii) A proposal to increase monitoring frequency by regular visit to the aids to navigation in the Straits of Malacca and Singapore to avoid any delay of the aids to navigation maintenance and repair;

維持管理及び修繕の遅延を回避するため、マ・シ海峡の航行援助施設への定期的な訪問による監視頻度増加の提案。

- (iv) A recommendation to potential contributors to conduct capacity building program on the maintenance of aids to navigation to the littoral States; and

航行援助施設のメンテナンスに関する沿岸国の能力向上 (人災育成) プログラムの実施についての潜在的な拠出者への勧告

- (v) Introduce measures to prevent vandal thefts at the aids to navigation.

航行援助施設における破壊的な窃盗を防止するための措置の導入。

5.2.3. The Committee noted on the future measures by Indonesia and Malaysia with regards to the auditor's comments :-

基金委員会は、業務監査人の指摘に関してインドネシア及びマレーシアが今後講じる対策を確認した。

(i) Indonesia –

インドネシア

- a. Increasing number of vessels, including small high speed craft to patrol the vicinity of the aids to navigation.

航行援助施設の付近をパトロールするために小型高速艇を含めた船艇の数を増やすこと。

(ii) Malaysia –

マレーシア

- a. Increase the frequency of monitoring and site visits; and

監視と現場訪問の頻度を増加させること、及び

- b. Malaysia is considering to install built-in monitoring equipment to the 5 units of unlit aids to navigation.

マレーシアは、点灯していない5つの航行援助施設に内蔵式の監視装置を設置することを検討している。

5.3. 2012 Work Program

2012年の作業計画

- 5.3.1. The Committee approved the revision of document ANF 8/5/3 submitted by the littoral States on the 2012 Work Program as follow :-

基金委員会は、2012年の作業計画に関し以下の事項を内容とする沿岸国から提出された文書 ANF 8/5/3 の改訂版を承認した。

- (i) Indonesia of USD 1,450,693.70 for –

インドネシア 1,450,693.70 US ドル

- a. C & S Preparatory Work – USD 165,000.00;
 - 土木・建築工事の準備調査 165,000.00 US ドル
 - i . One Fathom Bank South Cardinal Mark Lightbeacon;
 - ワン・ファザム・バンク南灯標
 - ii . Cula General Mark Lightbeacon.
 - クラ島灯標
- b. Regular Maintenance – USD 164,441.74.
 - 通常のメンテナンス作業 164,441.74 US ドル
- c. Replacement – USD 802,322.96;
 - 代替更新工事 802,322.96 US ドル
 - i . One Fathom Bank North Cardinal Mark Lightbeacon;
 - ワン・ファザム・バンク北灯標
- d. Procurement of Spare Parts – USD 318,929.00.
 - 交換部品の調達 318,929.00 US ドル
- (ii) Malaysia of USD 499,908.00 for –
 - マレーシア 499,908.00 US ドル
 - a. C & S Work – USD 280,000.00;
 - 土木・建築工事 280,000.00 US ドル
 - i . Tg. Piai Lightbeacon;
 - タンジュン・ピアイ灯標
 - ii . Pulau Undan Lighthouse.
 - プラウ・ウンダン灯台
 - b. ANF Inspection – USD 15,000.00.
 - 基金委員会による検査費用 15,000.00 US ドル

c. Procurement of spare parts – USD 204,908.00;

予備部品の調達 204,908.00 US ドル

- (iii) Activities of the Secretariat including the financial audit by the appointed external auditor, the work performance audit by MSC and the conduct of the Committee’s Meetings with a total amount of USD 45,000.00.

指名された外部監査人による会計監査、マラッカ海峡協議会による業務監査及び委員会会議の開催を含む事務局の活動による経費の合計は、45,000.00 US ドル。

- (iv) Singapore will not utilize money from the Fund for the year 2012 for the maintenance of its aids to navigation comprising of C & S for Sultan Shoal and Bedok lighthouse and maintenance cost, which amounts to USD 104,000.00.

シンガポールは、総額 104,000.00 US ドルのスルタン・ショール灯台及びベドック灯台の土木建築工事並びにメンテナンス経費からなる 2012 年の航行援助施設の維持管理に、基金の資金は活用しない。

5.3.2. The Committee also noted on the contributions from Indonesia and Malaysia-

基金委員会はまた、インドネシアとマレーシアからの以下の貢献を確認した。

- (i) Replacement and upgrading cost for Nongsa and Tanjung Medang lighthouse, Raleigh Shoal Isolated Danger and Nipa General Mark Light Beacon with a estimated cost of USD 4.0 million; and

見積費用 400 万 US ドルによる、ノンガサ灯台、タンジュン・メダン灯台、ラレイ・ショール灯標及びニパ灯標の代替更新及び改良工事。

- (ii) Replacement cost for Panjang Selatan and Tg. Rhu Light Beacon amounting to USD 3.0 million and operational cost for 18 aids to navigation amounting to USD 258,000.00;

パンジャン・セラタン灯標及びタンジュン・ルー灯標の代替更新費用 300 万 US ドル並びに 18 基の航行援助施設の運営費用 258,000US ドル。

- 5.3.3. The Committee approved the activities of the Secretariat including the financial audit by the appointed external auditor, the work performance audit by MSC and the conduct of the Committee's Meetings.

基金委員会は、指名された外部監査人による会計監査、マラッカ海峡協議会による業務監査及び委員会会議の開催を含む事務局の活動を承認した。

6. CONSIDERATION OF THE BUDGET AND DISBURSEMENT OF THE FUND

6.1. Report on the financial status of the Fund

基金の財務状況に関する報告

- 6.1.1. The Committee noted the financial status of the Fund as at 31 March 2012 contained in document ANF 8/6/1 as follow :-

基金委員会は、文書 ANF8/6/1 に示された、以下のとおりの 2012 年 3 月 31 日現在の基金の財務状況を確認した。

- (i) 2011 :- (2011 年)
- a. Total contributions - USD 2,001,554.14;
 拠出金の合計 2,001,554.14 US ドル
 - b. Total disbursement - USD 4,068,627.10;
 支出額の合計 4,068,627.10 US ドル
- (ii) 2012 :- (2012 年)
- a. Total contributions - USD 600,000.00;
 拠出金の合計 600,000.00 US ドル
 - b. Total disbursement - USD 514,910.00;
 支出額の合計 514,910.00 US ドル

- 6.1.2. The Committee noted the financial status of the Fund as at 31 March 2012 with the balance of the Fund for maintenance of aids to navigation of USD 2,405,646.60.

基金委員会は、2012年3月31日現在の残高が2,405,646.60 USドルであるとの航行援助施設の維持に係る基金の財務状況を確認した。

- 6.1.3. The Committee noted that a sum of USD 1,934,032.22 is temporarily parked in the Fund for the implementation of Project 4 under the Cooperative Mechanism from the People's Republic of China and India.

基金委員会は、中国及びインドから拠出された協力メカニズムの下でのプロジェクト4実施のための資金1,934,032.22 USドルが一時的に基金に留め置かれていることを確認した。

- 6.1.4. The Committee noted on the completion of Project 4 as presented by Singapore. The Committee also noted that the current available fund would be sufficient to fully fund the project.

基金委員会は、シンガポールから報告があったとおりプロジェクト4が完了したことを確認した。また、現在利用可能な資金によりプロジェクトの実施を十分に賄うことができるであろうことも確認した。

- 6.1.5. The Nippon Foundation requested secretariat to provide an information paper containing summary of the approved budget, disbursement and saving measures by the littoral States. The Committee subsequently agreed to the proposal of the secretariat to provide the details under new item ANF 8/4/3.

日本財団は、事務局に対して承認された予算額、支出額及び沿岸国による講じられた節減策の概要をまとめた資料の提供を要請した。それを受け基金委員会は、議題 ANF 8/4/3 の下で詳細を提供するとの事務局の提案に合意した。

6.2. Report from the Auditor of the Fund

会計監査人からの報告

- 6.2.1. The Committee considered and approved the report on the account

of the Fund as presented by the independent third party auditor, Wan Nadzir & Co. as per document ANF 8/6/2.

基金委員会は、文書 ANF 8/6/2 のとおり独立した第三者監査人である Wan Nadzir & Co から提出された基金の口座に関する報告書を検討し承認した。

6.2.2. The Committee noted on the suggestions from the auditor as follow :-

基金委員会は、会計監査人からの以下の提案を確認した。

(i) Provide detail spending on the aids to navigation maintenance program by the littoral States and secretariat; and

沿岸国及び事務局による航行援助施設の維持管理に関する詳細な支出を提供すること、

(ii) To improve future budgeting involving annual work program;

毎年の作業計画を含む予算管理をさらに改善すること。

6.3. 2012 Budget proposal of the Fund

2012 年の予算提案

6.3.1. The Committee considered the revised budget proposal presented by the Secretariat on behalf of the littoral States contained in document ANF 8/6/3 Rev. 1 as follows:-

基金委員会は、文書 ANF 8/6/3 Rev. 1 に以下のとおり記載された、沿岸国のために事務局から提出された予算提案の改訂版を検討した。

(i) Indonesia – USD 1,450,693.70;

インドネシア 1,450,693.70 US ドル

(ii) Malaysia – USD 499,908.00;

マレーシア 499,908.00 US ドル

(iii) Secretariat – USD 45,000.00.

事務局 45,000.00 US ドル

6.3.2. The Committee noted on the disbursement made by secretariat in 1st quarter of 2012 to Malaysia and USD 15,000.00 to MSC for the 1st work performance audit in Indonesia and Malaysia.

基金委員会は、事務局が行った 2012 年の第 1 四半期におけるマレーシアへの支出と、インドネシア及びマレーシアで実施された第 1 回目の業務監査に関するマラッカ海峡協議会への 15,000 US ドルの支出を確認した。

6.4. Disbursement of the Fund

基金からの支出

6.4.1. The Committee approved the proposed disbursement as in document ANF 8/6/3 Rev. 1 for year 2012 with a total cost of USD 1,974,993.00. The disbursement will be subject to availability of funds and in order of priority as follows –

基金委員会は、文書 ANF 8/6/3 Rev. 1 の通りに提案された合計額 1,974,993.00 US ドルとなる 2012 年の支出案を採択した。支出は、以下のとおりものを基金の残高が残っていることを条件に、優先順位にしたがって行われる。

(i) Indonesia – USD 1,430,085.00;

インドネシア 1,430,085.00 US ドル

(ii) Malaysia – USD 499,908.00;

マレーシア 499,908.00 US ドル

(iii) Secretariat – USD 45,000.00 :-

事務局 45,000.00 US ドル

a. 8th & 9th Fund Meeting – USD 12,000.00;

第 8 回及び第 9 回委員会の開催経費 12,000.00 US ドル

b. Annual financial audit – USD 3,000.00; and

会計監査費用 3,000.00 US ドル

- c. Work Performance audit – USD 30,000.00.

業務監査費用 30,000.00 US ドル

The details are as per **Annex 4**.

詳細は、別紙 4 の通り。

- 6.4.2. The Committee noted that Singapore will not utilize the Fund for the maintenance and replacement of the aids to navigation in the Straits that are being maintained by Singapore for 2012.

基金委員会は、シンガポールは同国が維持管理しているマ・シ海峡内の航行援助施設の 2012 年の維持・更新作業に関して基金の資金を活用しないことを確認した。

- 6.4.3. The Committee noted the cost on Project 4 with an estimated amount of USD 1.9 million.

基金委員会は、プロジェクト 4 に要する費用の見積額が 190 万 US ドルであることを確認した。

6.5. Contributions to the Fund

基金への拠出

- 6.5.1. The People's Republic of China declared a contribution of USD 200,000.00 to the Fund in 2012.

中国は、2012年に基金に対し200,000USドルを拠出することを言明した。

- 6.5.2. IFAN for a sum of US\$ 1.0 million for 2011 that will be lodged by the first half of 2012.

IFAN からの 2011 年分の拠出 100 万 US ドルは、2012 年前半に拠出される予定である。

- 6.5.3. The Nippon Foundation announced that they will contribute 1/3 of the total cost of 2012 maintenance activities to the Fund after internal consultations.

日本財団は、内部での検討を経て 2012 年のメンテナンス作業に要する総費用の 3 分の 1 を基金へ拠出する旨表明した。

7. DATE AND VENUE OF THE NEXT MEETING

7.1. The Committee considered the proposal in document ANF 8/7 and agreed that the 9th Fund Committee Meeting will be convened in December 2012. Details of the meeting will be communicated to Committee members in due course.

基金委員会は、文書 ANF8/7 による提案を検討し、第 9 回基金委員会を 2012 年 12 月に開催することに合意した。会議の詳細については、いずれ委員会メンバーに連絡される。

8. ANY OTHER BUSINESS

8.1. The Committee noted the presentation by Japan on the Technical Workshop on the Maintenance of Aids to Navigation held from 28 February until 08 March 2012 at Maritime Transport Training Institute (MATRAIN), Malaysia. The littoral States conveyed their sincere appreciation to the Japanese government for the in-kind contribution in organising the technical workshop which demonstrated the success of the Cooperative Mechanism, and in particular to the Fund.

基金委員会は、マレーシアの Maritime Transport Training Institute (MATRAIN)において、2 月 28 日から 3 月 8 日まで開催された航行援助施設のメンテナンスに関する技術ワークショップについての日本からの報告を確認した。沿岸国は、協力メカニズムの成功を実例として示す技術ワークショップの開催という実地協力を行った日本政府、さらには基金に対して感謝を述べた。

8.2. The Committee witnessed the handing over ceremony of letters of appreciation to UAE and MSC to mark the contributions received by the Fund in year 2012. The Committee also witnessed the handing over of GIS-CHEMMAP Datasets and Risk Tools to Indonesia as part of the implementation of Project 2 on the HNS Preparedness coordinated by Malaysia.

基金委員会は、2012年の基金への拠出に対する UAE とマラッカ海峡協議会（MSC）への感謝状の贈呈式に立ち会った。また、マレーシアが調整する HNS（有害物質）への備えに関するプロジェクト2の実施の一部として、GIS-CHEMMAP Datasets 及び危機対応用具のインドネシアへの贈呈式が行われた。

8.3. The Meeting noted the invitation from Singapore to the 5th Cooperation Forum and 5th Project Coordination Committee Meeting under the Cooperative Mechanism on Safety of Navigation and Environmental Protection in the Straits of Malacca and Singapore, and the 37th TTEG Meeting which will be held from 24th to 28th September 2012 in Singapore.

基金委員会は、2012年9月24日から28日にかけてシンガポールで開催される、マラッカ・シンガポール海峡の航行安全と環境保全に関する協力メカニズムの下での第5回協力フォーラム及び第5回プロジェクト調整委員会、並びに第37回 TTEG へのシンガポールからの出席招待を確認した。

8.4. The Committee noted that updated documents of this meeting will be uploaded in the Cooperative Mechanism web site, www.cooperativemechanism.org.my by 15 April 2012.

基金委員会は、この会議の最新の文書が2012年4月15日までに協力メカニズムのウェブサイトアップロードされることを確認した。

9. CONSIDERATION AND ADOPTION OF THE REPORT

9.1 The Committee considered and adopted the report of the meeting.

基金委員会は、会議レポートを検討し採択した。

10. CLOSING REMARKS

10.1. The Chairman thanked all delegations for their positive contributions and cooperation for making the 8th Fund Committee Meeting a success.

議長は、全ての代表団に対し、第8回基金委員会を成功に導いた前向きな貢献と協力について謝意を述べた。

10.2. The delegates also thanked and expressed their appreciation to Malaysia for convening the Meeting, for the arrangements and the hospitality, and to Dato' Captain Ahmad Othman for chairing the meeting.

参加者たちもまた、マレーシアに対し会議の開催、様々な準備及び歓待について謝意を示すとともに、会議の議長を務めたアハマド・オスマン局長にも感謝の言葉を述べた。

第5回協力フォーラムの開催 (2012年9月24日・25日)

1 開催の背景

「協力フォーラム (Co-operation Forum)」は、2007年9月に開催された IMO シンガポール会議において打ち出されたマラッカ・シンガポール海峡における国際的協力枠組みである「協力メカニズム (Co-operative Mechanism)」を構成する3本の柱のひとつ（他の二つは、プロジェクト調整委員会と航行援助施設基金）となっている。この会議は、マ・シ海峡沿岸3カ国、海峡利用国及びその他の利害関係者が一同に会し対話の場を提供することを目的として毎年開催されているものである。

第5回となる今回の「協力フォーラム」は、シンガポール海事港湾庁 (MPA) の主催により、2012年9月24日及び25日の両日、シンガポールにおいて開催された。なお、シンガポールでの開催は、第2回協力フォーラムに続いて2回目となる。

2 出席者

沿岸三カ国 (インドネシア、マレーシア及びシンガポール)
日本 (国土交通省)、米豪中印韓などアジア・欧州諸国を中心に
マ・シ海峡利用国 計 25ヶ国・地域
IMO、IHO (国際水路機関)、IALA (国際航路標識協会)
ICS、BIMCO、INTERTANKO、ASF、FASA 等 海運団体
日本財団、IFAN
財団法人マラッカ海峡協議会 等

3 概要

フォーラム初日には、まず開会式においてシンガポール運輸大臣による開会宣言が行われ、沿岸国の代表等から冒頭のあいさつが行われた。また、沿岸3ヶ国は、「海洋電子ハイウェイ (MEH)」プロジェクトを今後も継続的に発展さ

せていくために、TTEG（3国技術専門家グループ）及び協力メカニズムを活用していくことを確認する文書への署名を行った。

続いて、航行援助施設基金を含む「協力メカニズム」のこれまでの経緯や活動の概要、協力メカニズムの下で進められているプロジェクトの概要などが報告された。

さらに、日本財団の海野常務理事からは、「マ・シ海峡における航行安全と海運社会の持続的発展」と題して、4月にシンガポールにおいて BIMCO と共同で開催した「海運企業の CSR 活動に関するセミナー」の紹介も交えつつ、海事産業における CSR 活動促進の重要性と日本財団の取組を紹介する発表が行われた。

MEH プロジェクトの経緯と現状の報告も行われた。MEH をテーマとしたパネルディスカッションでは、MEH の有用性が確認される一方で、船舶への情報提供や資金の確保など今後のさらなる発展に向けては課題が残っており、関係者による協力が重要であることも確認された。また、プロジェクトのデモンストレーション段階の完了を受けて、MEH の継続的な発展のため TTEG の下でプロジェクトを継続していくことが沿岸国から提案された。

マ・シ海峡における航行安全の強化をテーマとして、沿岸国と国際海運団体が共同で行ってきた海難事故分析の報告含むさまざまなプレゼンテーションも行われた。また、BIMCO からは、マ・シ海峡を通過する船舶向けに「安全通航のためのパンフレット」を関係者が協力して作成することが提案された。

2日目には、マ・シ海峡における海洋環境保全の強化をテーマとして、マ・シ海峡における様々なプロジェクトの進捗状況が報告されるとともに、Rio+20 を踏まえた IMO の持続可能な海運に関する見解やマースク社の環境保全対策などの紹介が行われた。また、国際海運団体ラウンドテーブル（RTisa）からは、国際海運団体と沿岸3カ国が協力しつつ取り組んでいる「マ・シ海峡沿岸港の廃棄物受入施設の情報集約」の進捗状況が報告された。関係者によるパネルディスカッションでは、海運が最も環境に優しい輸送形態の一つであり「グリーン・エコノミー」を促進する上で重要な役割を担っていることが確認された。

4 考察

第5回目となった今回の協力フォーラムにおいても、沿岸3カ国を中心に進められているマ・シ海峡の航行安全及び環境保全を向上させるための様々なプロジェクトの最新状況が報告された。沿岸国だけでなくマ・シ海峡を利用する

国や関係団体も関与する形で様々なプロジェクトが進められていることは、「協力メカニズム」が発足したことに伴う大きな成果であると言える。

特に海運業界との連携・協力という観点では、国際海運団体と沿岸国との協力プログラムの進捗状況が報告されるとともに、BIMCOからの提案に基づき関係者が協力して、マ・シ海峡を通過する船舶向けの「安全通航のためのパンフレット」を作成することとなった。このように民間の海運団体と議論、協力を行うプラットフォームとしても「協力フォーラム」の果たす役割は小さくない。

また、今回の協力フォーラムは、IMOの主導で進められてきた「海洋電子ハイウェイ (MEH)」プロジェクトが大きな議題の一つとなった。MEHプロジェクトについては、その将来的な有用性を認める意見がある一方で、現状ではまだまだ技術的、資金的な課題が多いとの声も聞かれた。初期のデモンストレーション段階の完了に伴い、今後はマ・シ海峡に関する課題を検討・調整する場である TTEG を活用して、沿岸3ヶ国が IMO に代わってこのプロジェクトの推進役になっていくものと思われる。

協力フォーラムは、マ・シ海峡に関わりを持つ者が一同に会する会議として定着してきており、今回は開催国シンガポールの働き掛けもあったためか、海峡利用国や海運団体をはじめとして大変多くの国・組織からの参加がみられた。

ただ、年に1回の会議であり沿岸3カ国の持ち回りで開催されることもあって、前回会合の議論をさらに深めるなど今後の課題や新しい取組のアイデアについて、継続的な議論を行うことがなかなか難しい現状もある。今回の会合では「MEHプロジェクト」の継承といった長期的な課題も提起されていることから、沿岸3ヶ国内でよく調整を行い前回会合での議論を翌年の協力フォーラムに引き継いで行くことがより重要になっていると感じられた。

5th CO-OPERATION FORUM,
CO-OPERATIVE MECHANISM ON SAFETY OF NAVIGATION AND
ENVIRONMENTAL PROTECTION IN THE STRAITS OF MALACCA AND
SINGAPORE

GRAND COPTHORNE WATERFRONT HOTEL, SINGAPORE

24 TO 25 SEPTEMBER 2012

REPORT OF THE MEETING

SESSION 1: OPENING CEREMONY AND ADOPTION OF AGENDA

セッション 1：開会式及び議題案の採択

1.1 The 5th Co-operation Forum (the Forum) was officially opened by Mr Lui Tuck Yew, Minister for Transport, Singapore. Minister Lui noted the good progress of the Co-operative Mechanism. Minister Lui reaffirmed Singapore's commitment to supporting the Marine Electronic Highway project.

第5回協力フォーラム（以下「フォーラム」という。）はシンガポールのルイ・タクユー運輸大臣によって公式に開会が宣言された。宣言において、ルイ大臣は協力フォーラムの進展について評価した。また、ルイ大臣はシンガポールが海洋電子ハイウェイ（以下「MEH」という。）プロジェクトを支援することを再度約束した。

1.2 The Heads of Delegation of Indonesia, Malaysia and Singapore (the littoral States) reiterated the importance of the Co-operation Forum in bringing together all stakeholders to exchange views and ideas on navigational safety and environmental protection in the Straits of Malacca and Singapore (the Straits).

インドネシア、マレーシア及びシンガポール（以下「沿岸国」という。）の代

表は、マラッカ・シンガポール海峡（以下「マ・シ海峡」という。）の航行安全や環境保全に関して、全てのステークホルダーが参加して意見交換を行う「協力フォーラム」の重要性について改めて述べた。

1.3 The speeches delivered by Minister Lui and the Heads of Delegation of the littoral States are in Annex I.

ルイ大臣及び各沿岸国代表のスピーチについては別紙Ⅰのとおり。

1.4 The Forum witnessed the signing of the Letters of Acknowledgment by Indonesia, Malaysia and Singapore Regarding Co-operation to Achieve Institutional Sustainability of the Marine Electronic Highway through the Tripartite Technical Experts Group and Co-operative Mechanism on Safety of Navigation and Environmental Protection in the Straits of Malacca and Singapore.

フォーラム参加者は、「三国技術専門家グループ（TTEG）及びマ・シ海峡における航行安全と環境保全に関する協カメカニズムを通じた海洋電子ハイウェイ（MEH）の制度的持続可能性の達成に向けた協カに関する確認文書」へのインドネシア、マレーシア及びシンガポールの署名に立ち会った。

China and Japan delivered general remarks reaffirming their commitment to the Co-operative Mechanism.

中国及び日本は、あいさつの中で協カメカニズムに対する協カについて再度約束した。

1.5 The provisional agenda of the Forum was adopted. The agenda is in Annex II.

議題案が了承された。議題は別紙Ⅱのとおり。

1.6 The list of participants to the Forum is in Annex III.

会議の出席者名簿は別紙Ⅲのとおり。

SESSION 2: DEVELOPMENTS IN THE CO-OPERATIVE MECHANISM

セッション2：協力メカニズムの発展

2.1 Session 2 on “Developments in the Co-operative Mechanism and the Straits of Malacca and Singapore” was chaired by Mr Lam Yi Young, Chief Executive of the Maritime and Port Authority of Singapore.

セッション2の「協力メカニズムの発展とマラッカ・シンガポール海峡」はシンガポール海事港湾庁（MPA）長官のラム・イーヨン氏が議長を務めた。

Co-operative Mechanism and the Straits

協力メカニズム及びマ・シ海峡

2.2 The Forum noted the following presentations:

フォーラムにおいて以下のプレゼンテーションが行われた。

2.2.1 Update on the Aids to Navigation Fund (ANF)

航行援助施設基金（ANF）の現状

2.2.2 Update on Straits Projects

マ・シ海峡プロジェクトの現状

2.2.3 Updates on IMO Malacca and Singapore Straits Trust Fund

国際海事機関（IMO）マ・シ海峡信託基金の現状

2.2.4 Users' Point of View by MLIT, Japan, ICS and Nippon Foundation

日本国国土交通省、ICS（国際海運会議所）、日本財団によるユーザー視点からの発表

(注：日本財団からは海野常務理事が、「マ・シ海峡における航行安全と海運社会の持続的発展」と題して、4月にシンガポールで開催された「海運企業のCSR活動に関するセミナー」の紹介も交えつつ、海事産業におけるCSR活動促進の重要性と日本財団の取組を紹介する発表を行った。)

2.3 On behalf of the littoral States, the Chairman thanked those States and industry stakeholders that had contributed to the ANF, and encouraged similar contributions from other States and stakeholders present. The Chairman also thanked those States that had contributed towards the good progress of the Straits Projects.

沿岸国を代表して議長から、航行援助施設基金（ANF）への拠出を行ってきた利用国及びステークホルダーに対して感謝が述べられるとともに、出席しているそれ以外の利用国やステークホルダーにも更なる支援が要請された。また、他のプロジェクトに協力している国々に対しても感謝が述べられた。

2.4 The International Maritime Organization (IMO) reaffirmed its support for the Co-operative Mechanism and stated that the IMO Malacca and Singapore Straits Trust Fund was complementary to funds that were established by the littoral States for projects on aids to navigation in the Straits. The littoral States and the IMO agreed to the extension of the Joint Technical Arrangement (JTA) for another three years.

国際海事機関（IMO）は、協カメカニズムに対する協力を再度表明し、IMO マ・シ海峡信託基金はマ・シ海峡の航行援助施設に関するプロジェクトのために沿岸国により設立された基金を補完するものであると述べた。沿岸国及びIMOは、「共同技術協カアレンジメント（JTA）」を3年間延長する旨合意した。

2.5 The Forum noted the importance of close consultation between the littoral States, user States and industry stakeholders when developing initiatives for the Straits. Some delegations shared their concerns that seafarers needed adequate training and awareness, as well as improvements to nautical charts and better information flow from shore to seafarers, to minimise incidents at sea.

フォーラム参加者は、マ・シ海峡に関する取組を発展させていく際には沿岸国、利用国及び海事業界等の利害関係者の密接な連携が重要であると確認した。また、参加者からは、船員に対する適切な訓練と啓蒙、詳細な海図の提供や陸上からの適切な情報提供が、事故の最小化のため重要であることも述べられた。

Marine Electronic Highway (MEH)

海洋電子ハイウェイ (MEH)

2.6 The Forum noted the following presentations:

フォーラムにおいて以下のプレゼンテーションが実施された。

2.6.1 Overview of the MEH

MEH の概要

2.6.2 MEH Data Centre

MEH データセンターについて

2.7 The Forum noted Indonesia's proposal that the Tripartite Technical Experts Group (TTEG) take over the role of the MEH Project Steering Committee after the conclusion of the MEH demonstration project in December 2012.

フォーラムでは、2012年12月のMEHデモンストレーション・プロジェクトの完了後には、MEHプロジェクト運営委員会の役割を「沿岸三国技術専門家グループ (TTEG)」が引き継ぐというインドネシアからの提案を確認した。

Straits Project 4 – Setting up a Tide, Current and Wind Measurement System for the Traffic Separation Scheme in the Straits to Enhance Navigation Safety and Marine Environmental Protection

マ・シ海峡プロジェクト4 – 航行安全と海洋環境保全の強化のための、マ・

シ海峡分離通航帯（TSS）における潮汐、潮流及び風向風速の観測システムの設立

2.8 The Forum noted the presentation updating on Straits Project 4.

フォーラムでは、プロジェクト4の現状に関するプレゼンテーションが実施された。

2.9 On behalf of the littoral States, the Chairman presented tokens of appreciation to China and India in recognition of their assistance and contribution to Straits Project 4 “Setting up a Tide, Current and Wind Measurement System for the Traffic Separation Scheme in the Straits to Enhance Navigation and Marine Environmental Protection”.

沿岸国を代表して議長は、プロジェクト4「航行安全と海洋環境保全の強化のための、マ・シ海峡分離通航帯（TSS）における潮汐、潮流及び風向風速の観測システムの設立」に対する中国及びインドの協力と貢献に感謝し、記念品を贈呈した。

SESSION 3: FUTURE OF THE MARINE ELECTRONIC HIGHWAY

セッション3：海洋電子情報ハイウェイ（MEH）の将来

3.1 Session 3 of the Forum on the “Future of the Marine Electronic Highway (MEH)” was chaired by Capt M Segar, Assistant Chief Executive (Operations) of the Maritime and Port Authority of Singapore.

フォーラムのセッション3「海洋電子情報ハイウェイ（MEH）の将来」は、MPA 副長官（オペレーション担当）のM・セガール氏が議長を務めた。

3.2 The session commenced with a live presentation of the MEH website and its functions by the IMO.

このセッションの冒頭に、MEH ウェブサイトのライブ・プレゼンテーション及びその機能の紹介がIMOにより行われた。

3.3 The Forum noted the presentation “Synergies between MEH and E-Navigation”. A summary of the Norwegian Coastal Administration’s presentation is in Annex IV.

フォーラムは、「MEHとEナビゲーションの相乗効果」に関するプレゼンテーションを確認した。ノルウェー沿岸管理庁による発表の要約を別添IVに添付する。

Panel Discussion on the Marine Electronic Highway (MEH)

海洋電子情報ハイウェイ (MEH) に関するパネルディスカッション

3.4 The panel discussion was chaired by Capt M Segar. The panellists included Datuk Raja Malik (Project Manager, MEH Demonstration Project, IMO), Mr John Erik Hagen (Regional Director, Norwegian Coastal Administration), Mr Tofan Rindoyo (Head of Operation, Sub Directorate of Marine Telecommunication, Directorate of Navigation, Directorate General of Sea Transportation) and Mr Arumugan a/I Subramaniam (Principal Assistant Director, Marine Department Malaysia).

パネルディスカッションはセガール氏が議長を務めた。パネリストは、ダトゥ・ラジャ・マリク氏 (IMO、MEH デモンストレーション・プロジェクト、プロジェクトマネージャー)、ジョン・エリック・ハーゲン氏 (ノルウェー沿岸管理庁、地域部長)、トーフアン・リンドヨ氏 (インドネシア海運総局、海上電気通信部、部長)、アルムガン・スブラマニアン氏 (マレーシア海事局、首席課長補佐) によって構成された。

3.5 The Forum noted that one of the original objectives of the MEH was to provide large scale electronic navigational charts and would need to be continued in the future. The Forum noted Malaysia and Singapore were developing backup data centres for the MEH Project.

フォーラムは、MEH の本来の目的の一つは大規模な電子海図を提供することであり、それは将来も継続される必要があることを確認した。また、マレーシア及びシンガポールが MEH プロジェクトのバックアップデータセンターを設置しているところであることを確認した。

3.6 The Forum agreed on the need to work closely with one another to further advance and scale-up the MEH. The meeting agreed that while there was a need to examine how information could be transmitted from shore to ship, it was important to first discuss and agree on the functionalities of the MEH. Another issue that needs to be further discussed is the future funding for MEH.

フォーラムは、MEH をさらに進展させ規模を拡大するためには、相互の協力が重要であることに合意した。会議においては、どのように陸上から船舶へ情報を伝達するかの検証は必要であるが、MEH の機能について合意することが先決であることが合意された。その他に MEH の将来的な資金の確保についても議論されるべき課題であることが確認された。

3.7 The Forum noted that the MEH could be useful in monitoring real-time Under Keel Clearance.

フォーラムにおいては、MEH がリアルタイムでの余裕水深（UKC）のモニタリングに有効であることが確認された。

3.8 The Forum agreed that the littoral States would work with interested stakeholders to further consider the above issues.

フォーラムは、上記の課題について沿岸国が関心あるステークホルダーと更なる検討を進めることを合意した。

SESSION 4: NAVIGATIONAL SAFETY IN THE STRAITS OF MALACCA AND SINGAPORE

セッション 4 : マ・シ海峡の航行安全

4.1 Session 4 of the Forum on the “Navigational Safety in the Straits of Malacca and Singapore” was chaired by Capt M Segar, Assistant Chief Executive (Operations) of the Maritime and Port Authority of Singapore.

セッション 4 の「マ・シ海峡の航行安全」は MPA 副長官（オペレーション担当）の M・セガール氏が議長を務めた。

4.2 The Forum noted the following presentations:

フォーラムでは、以下のプレゼンテーションが行われた。

4.2.1 Straits Project 5 – Replacement and Maintenance of Aids to Navigation in Straits of Malacca and Singapore

プロジェクト5「マ・シ海峡における航行援助施設の代替と整備」について

4.2.2 Straits Project 6 – Replacement of Aids to Navigation Damaged by the Tsunami Incident of 2004

プロジェクト6「2004年の津波により被害を受けた航行援助施設の代替」について

4.2.3 Future of Aids to Navigation

航行援助施設の将来について

4.2.4 Straits Project 1 – Removal of Wrecks in the Traffic Separation Scheme in the Straits of Malacca and Singapore

プロジェクト1「マ・シ海峡内のTSSにおける沈船除去」について

4.2.5 Straits Project 7 – Feasibility Study on Emergency Towing Vessel (ETV) Service in Straits

プロジェクト7「マ・シ海峡における緊急曳航船サービス（ETV）の実現性調査」について

4.2.6 Utilising AIS to Analyse the Ship Domain Theory

船舶動静把握に関連する分析へのAISの活用について

4.2.7 Safe Passage Pamphlet

安全通航のためのパンフレット

4.2.8 Review and Enhancement of Measures Implemented in Straits – Analysis of Marine Casualties

マ・シ海峡における実施対策の見直し及び強化－海難事故分析

4.3 Germany informed the Forum that it pledged to contribute 20,000 EUR to the IMO Malacca and Singapore Straits Trust Fund. The Chairman thanked Germany on behalf of the littoral States.

ドイツは、20,000 ユーロを IMO マ・シ海峡信託基金に拠出することを表明した。沿岸国を代表して議長が謝意を表明した。

Panel Discussion on Straits Projects and Navigational Safety

マ・シ海峡プロジェクトと航行安全に関するパネルディスカッション

4.4 The panel discussion was chaired by Capt M Segar. The panellists included Mr Aron Frank Sorensen (Chief Marine Technical Officer, BIMCO), Mr Gary Prosser (Secretary General, IALA) and Mr John Murray (Director Marine, ICS).

パネルディスカッションはセガール氏が議長を務めた。パネリストは、アロン・フランク・ソレンセン氏（BIMCO 海事技術チーフ）、ゲーリー・プロッサー氏（IALA 事務局長）及びジョン・マーレー氏（ICS 海事部長）によって構成された。

4.5 The Forum agreed that BIMCO's proposal on the "Safe Passage Pamphlet" would be useful in further enhancing safety of navigation through the Straits. A correspondence group will be formed to develop the content of the Pamphlet, and the pamphlet could be launched at the 6th Co-operation Forum in 2013.

フォーラムにおいて、BIMCO が提案した「安全通航のためのパンフレット」がマ・シ海峡を通過する際の航行安全のさらなる向上に有効であることが確認された。パンフレットの内容を検討するためにコレスポネンスグループを設立し、2013年の第6回協力フォーラムにおいて発表することが確認された。

4.6 The Forum noted that the littoral States had in place various mechanisms and infrastructures to ensure safety of navigation through the Straits and agreed that the littoral States, user States and key stakeholders would continue to work together to further enhance navigational safety in the Straits. Some areas for further improvement include communications between vessel traffic service (VTS) operators and ships, training for crew and utilisation of risk management tools.

フォーラムにおいて、沿岸国がマ・シ海峡の航行安全を確保するため、各種のメカニズムや施設を構築してきたことが確認された。また、沿岸国、利用国、重要な利害関係者が、さらなる航行安全の強化のために今後も連携していくことが合意された。さらなる改善のための分野として、VTS センターのオペレーターと船舶との間の通信の向上や、乗組員への訓練、基金管理ツールの活用等により安全を拡充する余地があることもまた確認された。

4.7 The Forum agreed that these issues would be further discussed at the 37th TTEG Meeting.

フォーラムでは、これらの課題について第37回 TTEG で更なる議論を行うことが合意された。

SESSION 5: MARINE ENVIRONMENTAL PROTECTION IN THE STRAITS OF MALACCA AND SINGAPORE

セッション5：マ・シ海峡の海洋環境保全について

5.1 Session 5 of the Forum on “Marine Environmental Protection in the Straits of Malacca and Singapore” was chaired by Ambassador Mary Seet-Cheng, Senior Specialist Adviser of the Ministry of Foreign Affairs of Singapore.

セッション5の「マラッカ・シンガポール海峡の海洋環境保全」は、シンガポール外務省の上級特別アドバイザーであるメアリー・シー・チェン大使が議長を務めた。

5.2 The Forum noted the following presentations:

フォーラムでは、以下のプレゼンテーションが実施された。

5.2.1 IMO's Overview of Sustainable Maritime Development

持続可能な海事業界の発展に関する IMO の見通し

5.2.2 Maersk's Perspective on Corporate Social Responsibility from an Environmental Perspective

環境保全の観点からみた企業の社会的責任（CSR）に関するマースク社の視点

5.2.3 Straits Project 2: Co-operation and Capacity Building on Hazardous and Noxious Substance (HNS) Preparedness and Response in the Straits

マ・シ海峡プロジェクト2：マ・シ海峡における有害物質（HNS）対策に関する協力及びキャパシティビルディング

5.2.4 Updates on INTERTANKO's Development of a Port Reception Facilities Directory

港湾での（船舶からの）廃棄物受入施設の案内作成に関する INTERTANKO の取組み状況

5.2.5 Malaysia's Perspective on the Ballast Water Management Convention

バラスト水管理条約に関するマレーシアの視点

5.2.6 A Comprehensive Marine Biodiversity Survey

包括的な海洋生物の多様性に関する調査

5.2.7 An Assessment of Coastal Biodiversity Recovery from the MT BUNGA KELANA 3 / MV WAILY Collision

BUNGA KELANA3 号と WAILY 号の衝突事故にともなう（油流出）被害からの沿岸海洋生物の回復状況に関する調査報告

5.3 The Chairman noted that the IMO's presentation on Sustainable Maritime Development would provide useful guidance to the session's proceedings.

議長は、持続可能な海事業界の発展に関する IMO のプレゼンテーションがこのセッションの議論を進めるにあたり有効な指針となることを確認した。

5.4 The Chairman noted the potential positive impact of slow steaming on the marine environment, particularly in a sea lane with high marine traffic such as the Straits. The Chairman further noted that this issue could be further discussed during the panel session.

議長は、マ・シ海峡のような輻輳海域における低速での船舶の運航が環境保全に対して潜在的に有益な効果をもたらしていることを確認した。議長はこの問題についてパネルディスカッションで更に議論することを確認した。

Panel Discussion on Marine Environmental Protection

海洋環境保全に関するパネルディスカッション

5.5 The panel discussion was chaired by Ambassador Mary Seet-Cheng, Senior Specialist Adviser, Ministry of Foreign Affairs, Singapore. The panellists included Mr Ashok Mahapatra (Senior Deputy Director Maritime Safety Division, IMO), Mr Tim Wilkins (Regional Manager (Asia Pacific), INTERTANKO), Capt Mohamed Halim Ahmed (Senior Principal Assistant

Director, Marine Department Malaysia) and Mr Jeffrey Low (Senior Manager (Biodiversity), NParks Singapore).

パネルディスカッションは、シンガポール外務省の上級特別アドバイザーであるメアリー・シー・チェン大使が議長を務めた。パネリストはアショック・マハパトラ氏（IMO 海洋安全部上級課長補佐）、ティム・ウィルキンス氏（INTERTANKO アジア大洋州地域マネージャー）、モハマド・ハリム・アハムド氏（マレーシア海事局首席課長補佐）、ジェフリー・ロウ氏（シンガポール国立公園生物多様性上級マネージャー）によって構成された。

5.6 The Forum noted that while shipping is one of the most environmentally friendly modes of transport, the maritime sector has a key role to play in supporting sustainable development and promoting the “green economy”. The Forum agreed to work together to contribute towards sustainable and healthy oceans, in particular in a high intensity shipping route like the Straits of Malacca and Singapore.

フォーラムにおいては、海運が最も環境に優しい輸送形態の一つであり、また、海事部門が持続可能な発展を支援し「グリーンエコノミー」を促進する上で重要な役割を担っていることが確認された。フォーラムでは、継続可能で健全な海の保全のため、特にマ・シ海峡のような輻輳海域における対策に関して貢献するために協力していくことが合意された。

5.7 The Forum noted that some possible areas that the Co-operative Mechanism could undertake to further enhance environmental protection in the Straits included waste management, bio-fouling, raising environmental awareness among crew, such as through the provision to ships posters depicting environmental protection, etc. The Forum agreed to explore the potential of just-in-time vessel arrivals to allow slow steaming which would be more fuel-efficient and reduce carbon dioxide emissions from ships. The Forum also agreed to explore how the MEH project could enhance crew awareness of marine sensitive areas in the Straits.

フォーラムにおいては、協カメカニズムがマ・シ海峡における環境保全をさらに向上させることができる可能性のある分野として、汚水処理対策、付着生物対策、環境保全を訴えるポスターの提供などを通じた船員への環境意識の啓発などが含まれることが確認された。フォーラムでは、より燃費がよく船舶が

らの二酸化炭素の排出を低減させる低速での運航を可能とするためジャストインタイムでの寄港の可能性を検討していくことが合意された。さらに、MEH プロジェクトが、マ・シ海峡の環境に配慮すべきエリアに対する船舶乗組員の意識をどのように向上させることができるか検討することにも合意した。

5.8 The Forum agreed on the need to adopt a proactive and consultative approach in addressing environmental-related issues, and to consider profiling the work done by the Co-operative Mechanism through social media.

フォーラムでは、環境に関連した課題への対処には積極的かつ協議を通じた取り組みが必要であること、また、ソーシャルメディアを通じた協カメカニズムの下で行われた業績の紹介を検討することが合意された。

5.9 The Forum agreed that these issues would be further discussed at the 37th TTEG Meeting.

フォーラムでは、これらの課題について第 37 回 TTEG で更なる議論を行うことが合意された。

SESSION 6: CLOSING SESSION

セッション 6 : 閉会

6.1 The meeting considered and adopted the report of the Meeting.

会議は、会議レポートを検討し採択した。

Closing of the Forum

フォーラムの閉会

6.2 The Chairman thanked all delegations for their positive contributions and support for making the 5th Co-operation Forum a success.

議長は、第5回協力フォーラムを成功に導いた全ての参加者の積極的な貢献と支援に感謝した。

6.3 The 6th Co-operation Forum will be held in Indonesia in 2013, with the details on the date and venue to be communicated at a later date.

第6回協力フォーラムは、2013年にインドネシアにおいて開催される。日時及び会場に関する詳細は後日連絡される。



Contents of the Presentation

- ◆ **The Nippon Foundation's Contribution
in the Straits of Malacca and Singapore**
- ◆ **Importance of CSR Activities for
Maritime Society**
- ◆ **Future Program to enhance
CSR Activities**



The Nippon Foundation's Contribution

- ◆ Cooperation with the Littoral States since 1968
- ◆ Total amount of contribution: US\$ 130.5 million



Maintenance of Aids to Navigation



Donation of Training ship to MMEA

3

The Nippon Foundation's Contribution

- ◆ Contribution for the Cooperative Mechanism:



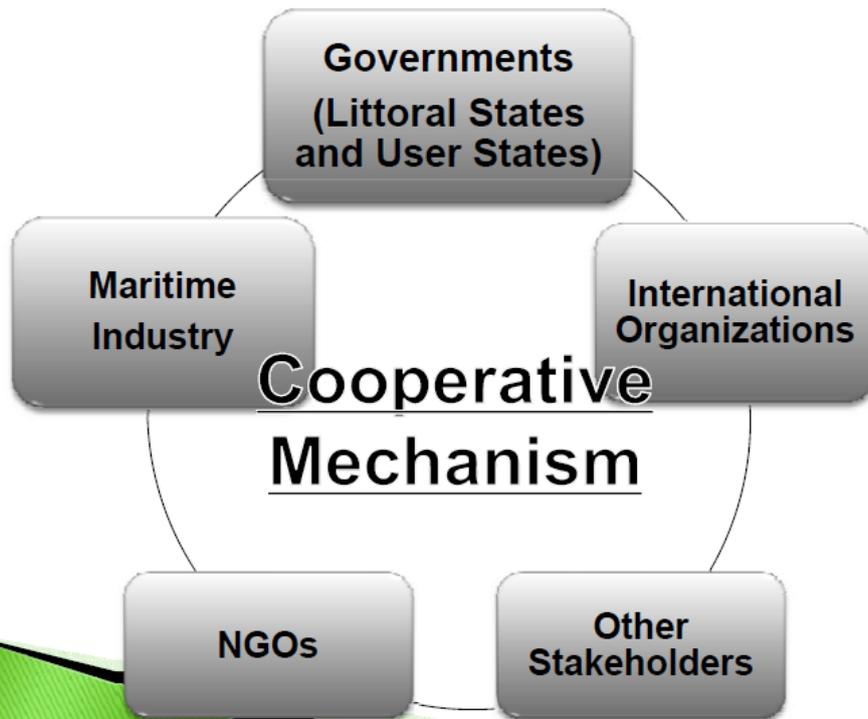
US\$ 6,901,000

Assessment Survey
(2008)

Aids to Navigation Fund
(2009-2012)

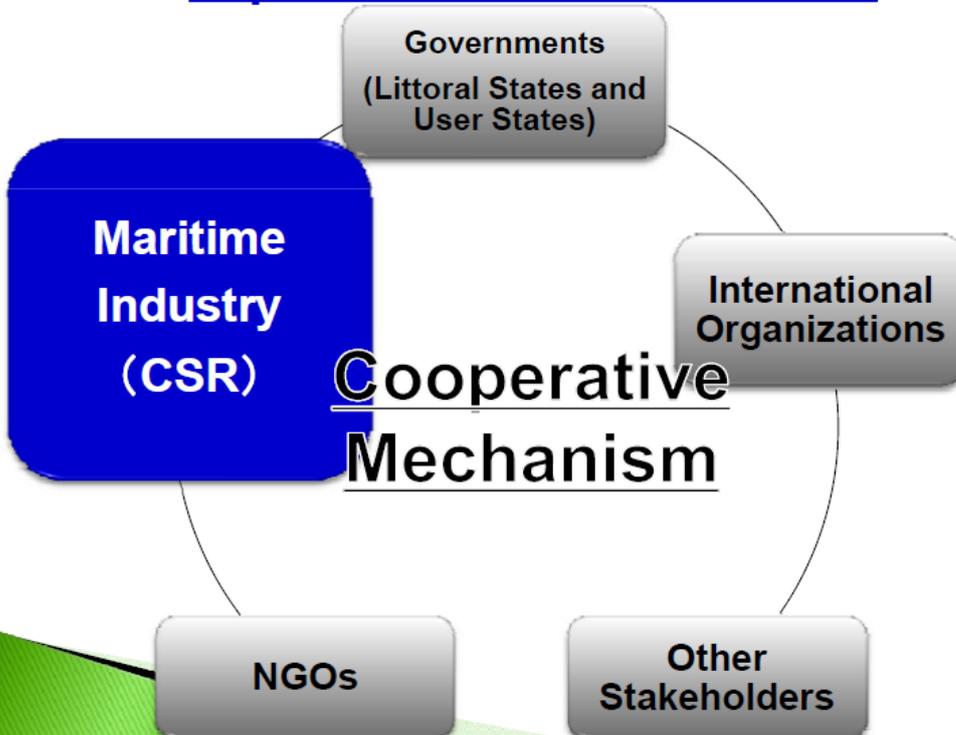
4

Importance of CSR Activities



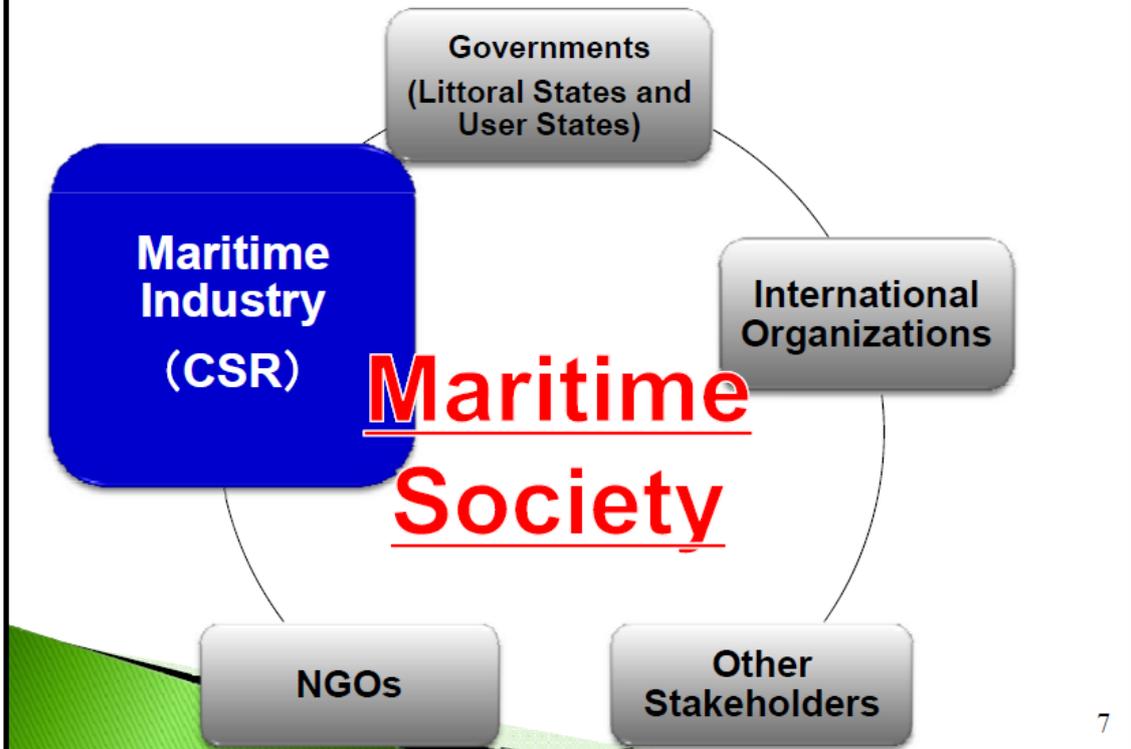
5

Importance of CSR Activities



6

Importance of CSR Activities



Importance of CSR Activities

CSR Enhancement Plan For Maritime Industry

Familiarizing / Modeling

- CSR Seminar

Implementation

- CSR Research
- Capacity Building
- CSR Network

Base Building

- Aids to Navigation Fund
- Earthquake & Tsunami Relief Fund

8

Importance of CSR Activities

Seminar on CSR activities for the Shipping Industry

- ◆ 26th April 2012 (Singapore Maritime Week)
- ◆ Marina Mandarin Singapore



BIMCO



9

Importance of CSR Activities



Mr Koji Sekimizu
Secretary General, IMO

Mr Yudhishtir Khatau,
President, BIMCO



“Efforts in CSR will provide positive benefit to the society overall”

“United CSR activities by large and small scale companies improve the performance of maritime industry”



Ms Linda Cody,
University of British Columbia

“CSR initiatives can play a key role to find sustainable solutions”

10

Importance of CSR Activities

Mr Yohei Sasakawa, Chairman of The Nippon Foundation



“It is absolutely vital for small and large companies in maritime industry to demonstrate their combined determination by implementing CSR activities”

11

Importance of CSR Activities



12

Importance of CSR Activities

NEWS

SeaTrade
ASIA WEEK
The voice of Asian shipping

Nippon Foundation proposes shipping CSR association

Nippon Foundation chairman Yohei Sasakawa has floated the idea of a corporate social responsibility (CSR) association for shipping to tackle maritime issues and set industry standards.

Speaking at a semi-



Nippon Foundation, Bimco and the Japan International Transport Institute, and moderated by Seatrade Asia Week editor Marcus Hand.

Bimco president Yudhishtir Khatau believes that CSR could be used to improve



Future Program

CSR Research

Study & Research about practical and effective CSR activities to formulate maritime business strategy

Capacity Building

Human resource development with the co-operation of higher educational institutions that have curriculum on CSR

CSR Network

Establishment of network in the maritime society both in individual and organizational level, to support CSR activities of maritime industry.

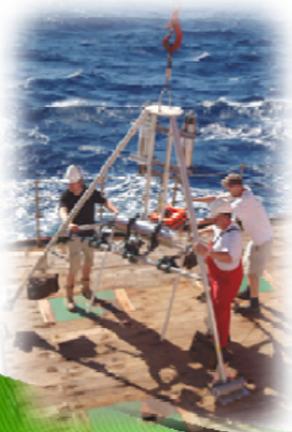
14

Future Program



15

Thank you very much For your Attention



16

第 9 回航行援助施設基金委員会

(2012 年 12 月 13,14 日)

1 背景

2012 年 4 月に開催された第 8 回航行援助施設基金委員会に続き、12 月 13、14 日に第 9 回基金委員会がマレーシアのジョホール・バルで開催された。

今回の基金委員会を以て、事務局がマレーシアからシンガポールに移管されること、引渡しに関するセレモニーも合わせて行われることとなった。

2 出席者

沿岸三カ国（インドネシア、マレーシア及びシンガポール）
インド、中国、日本（国土交通省）、アラブ首長国連邦（UAE）
国際海事機関（IMO）
マラッカ海峡協議会
国際航行援助基金（IFAN）
日本財団

3 概要

(1) 基金の運営・資金拠出の状況

基金の事務局を務めるマレーシア海事局から、2012 年 4 月以降基金に対して以下の通りの拠出が行われたことが報告された。

- ・ 2011 年分拠出として
IFAN から 100 万 US ドル
- ・ 2012 年分拠出として
韓国から 87,870.33 US ドル
国際海事機関（IMO）から 5 万 US ドル
日本財団から 66 万 US ドル

また、事務局より航行援助施設基金の口座残高が 3,396,793.45 US ドルであることが報告され、基金の運用状況について確認が行われた。

2013年から事務局を務めることとなるシンガポールから、翌年からの基金の運営について以下の提案がなされ、承認された。

- ・「MPA（海事港湾庁）－航行援助施設基金」の名義で、DBS Limited（銀行）にUSドルの当座預金口座を開設すること。
- ・沿岸国は、作業報告と提案する作業計画及び支出に関する要請を承認された書式を使用して会議の1か月前に事務局に提出すること
- ・シンガポールが会計年度ごとに登録された会計事務所により基金口座の会計監査が行われるよう入札を実施すること
- ・マラッカ海峡協議会を2013年から2015年の間、第三者業務監査人として指名し活動させること

（2）2012年第1～第3四半期の作業報告及び2013年の作業計画・資金配分計画

沿岸三カ国から、2012年の第1～3四半期に実施された各国の航行援助施設に係る維持・更新作業の報告が行われた。

インドネシアからは、認められた予算の節約により、180,858.73 USドルの執行残額が見込まれる旨発表された。

マレーシアからは、151,193.00 USドルの節約が見込まれ、この残額は来年までに基金へ返納される旨報告された。

業務監査を行ったマラッカ海峡協議会からは、インドネシアに対して、①定期的な監視のための訪問の頻度を増やす必要があること、②技術スタッフの人材育成を行う必要があること、マレーシアに対して夜間に自動で点灯する航行援助施設機器の設置が必要であることを指摘する報告が行われた。

また、沿岸国からは2012年の作業計画が報告され、基金委員会として2013年の資金配分計画を以下の通り原則として承認した。

- ・インドネシア 1,654,014.01 USドル（180,858.73 USドルを相殺した額）
- ・マレーシア 974,744.00 USドル
- ・委員会事務局 45,000.00 USドル（合計 267.4万 USドル）

（なお、シンガポールについては、管理する5つの航行援助施設の維持管理を独自の予算で行い、引き続き基金の活用は行わない旨を表明した。）

（3）基金への資金拠出、次回委員会の開催等

日本財団は、航行援助施設基金への資金拠出の持続可能性と奨励、とりわけ民間（海運）企業からの拠出を促進する必要性に関して意見を述べた。日本財団は更に、資金拠出者を惹きつけるような新たな取り組みが不足していることを指摘し、沿岸国が新たな資金拠出者の獲得に向けた努力を強化することを期待したいと述べた。沿岸国はこのことを認識し、緊密に連携して取り組むことに同意した。

中国は、2012年に基金に対し200,000USドルを拠出することを言明した。

次回の第10回基金委員会は、4月にシンガポールで開催されることとなった。

マレーシアの議長及び事務局の任期が終了し、来年からはシンガポールが引き継ぐことを記念して、第9回基金委員会の閉会式の一部として記者会見が行われた。この機会に、航行援助施設基金の議長は、マラッカ海峡協議会から基金への500,000 USドルの継続的な拠出が、今後3年間（2012-2014年）続けられることを確認し感謝の意を示した。

4 考察

今回の第9回航行援助施設基金委員会においては、マレーシアが事務局をシンガポールに引き継ぐにあたってのセレモニーも合わせて行われた。シンガポールは、今後の基金の透明性の向上に意欲を示しており、今回の委員会においても提出書類の様式の統一等の提案がなされた。基金への海運業界の参画を求めるためにも透明性の確保は重要であるところ、シンガポールのこのような取り組みは、基金の安定した運営に必要な不可欠なものであると思われる。

2013年は基金が設立されて5年目の節目の年でもあり、航行援助施設基金委員会が更なる発展を遂げるため、新たな取り組みが必要な時期に来ていると思われる。基金の安定した運営を確保するためには、これまで拠出を行ってきた利用国や日本財団、IFANに加えて、海運業界を始めとする新たな拠出者を惹きつける努力が必要とされており、透明性向上のための努力や拠出者の貢献を国際的な舞台で紹介する等の新たな取り組みが必要とされていると思われる。

これらの課題に取り組むにあたり、シンガポールを始めとする沿岸国はもちろんのこと、利用国、拠出者等の関係者がより一層の密接な連携を保ち、議論を進めることが重要であると思われる。

**9TH AIDS TO NAVIGATION ANF (ANF) COMMITTEE MEETING
UNDER THE COOPERATIVE MECHANISM ON SAFETY OF
NAVIGATION AND ENVIRONMENTAL PROTECTION IN THE STRAITS
OF MALACCA AND SINGAPORE
HELD AT KSL HOTEL & RESORT, JOHOR BAHRU, MALAYSIA
13 – 14 DECEMBER 2012**

REPORT OF THE MEETING

1. OPENING OF THE MEETING

1.1 The 9th meeting of the Aids to Navigation Fund (ANF) Committee Meeting under the Cooperative Mechanism on Safety of Navigation and Environmental Protection in the Straits of Malacca and Singapore (Straits) was held on 13 to 14 December 2012 at the KSL Hotel & Resort Johor Bahru, Johor, Malaysia.

「マラッカ・シンガポール海峡の航行安全と環境保全に関する協力メカニズム」の下での、「第9回航行援助施設基金委員会（以下、「基金委員会」という。）」は、2012年12月13日及び14日に、マレーシア・ジョホール・KSLホテル&リゾート・ジョホール・バルにおいて開催された。

1.2 The meeting was attended by delegates from the three littoral States; Indonesia, Malaysia and Singapore; and delegates from People's Republic of China, India, Japan, the United Arab Emirates (UAE), International Foundation of Aids to Navigation (IFAN), International Maritime Organization (IMO), Malacca Strait Council (MSC) and The Nippon Foundation. The list of delegates is in **Annex 1**.

会議には、海峡沿岸国（インドネシア、マレーシア及びシンガポール）、中華人民共和国、インド、日本、アラブ首長国連邦（UAE）、IFAN（International Foundation for Aids to Navigation）、国際海事機関（IMO）、マラッカ海峡協議会及び日本財団の代表が参加して行われた。出席者の一覧については別添1のとおり。

1.3 During the opening of the meeting, the Chairman of the ANF, Dato' Captain Ahmad Othman welcomed delegates to the Southern City of Peninsular Malaysia, Johor Bahru and expressed his appreciation and thanked the delegates for attending the meeting. He also informed that the

five (5) year term for Malaysia as a host and secretariat of the ANF will be over by end of this year and will be assumed by Singapore. Pursuant to that, he stated that the commitment from the Committee Members, in particular on the continuous contributions demonstrated the concrete support from the user States to the ANF.

会議の開始に際し、基金委員会の議長を務めるアハマド・オスマン局長は、各代表団のマレーシア半島南部の都市、ジョホール・バルへの訪問を歓迎するとともに、会議への参加に感謝する旨述べた。また、マレーシアの開催国及び事務局としての5年間の任期が今年末で終了し、シンガポールに引き継がれると述べた。これにより、委員会メンバーによる貢献、とりわけ継続的な拠出は、利用国の航行援助施設基金への明確な支援を実証していると述べた。

1.4 Indonesia and Singapore, thanked Malaysia for hosting the meeting and for making all the arrangements. They also thanked and welcomed other delegates, attending the ANF Committee Meeting and for their continuous support and contribution to the ANF. Singapore looks forward to the continuing support and contributions to the ANF.

インドネシアとシンガポールは、会議の開催とすべての手配についてマレーシアに感謝を述べた。また、他の代表団の基金委員会への参加を歓迎し、基金への継続的な支援と拠出に対して感謝を述べた。シンガポールは、基金への引き続きの支援と拠出を期待する旨述べた。

1.5 The delegate from the People's Republic of China, thanked Malaysia for hosting the meeting and expressed China's continuing support for the enhancement of safety of navigation and marine environment protection in the Straits under the Cooperative Mechanism. She further stated that the People's Republic of China is ready to disburse an amount of USD 200,000.00.

中国の代表は、会議の開催についてマレーシアに謝意を述べるとともに、協力メカニズムの下でのマ・シ海峡の航行安全と環境保全の強化に関して、中国は継続して支援していく旨述べた。さらに、中国は200,000USドルを拠出する準備ができている旨述べた。

1.6 India, UAE, IMO and IFAN joined others in congratulating Malaysia for convening the Ninth ANF Committee Meeting and thanked the Chairman of the ANF on his wisdom and leadership in chairing the ANF

Committee Meeting since the inception of the ANF in year 2008.

インド、アラブ首長国連邦（UAE）、国際海事機関（IMO）及び IFAN（International Foundation for Aids to Navigation）も、マレーシアでの第9回基金委員会の開催に祝意を述べるとともに、2008年の航行援助施設基金の設立以来、基金委員会の運営にあたってその見識とリーダーシップを発揮してきた議長に対して感謝する旨述べた。

1.7 Japan and MSC expressed their gratitude to Malaysia and hoped the safety of navigation can be enhanced through better cooperation in the Straits. Japan expressed its preparedness to work with the littoral States by providing the in-kind contributions through capacity building and preliminary survey works in the maintenance of aids to navigation in year 2013.

日本とマラッカ海峡協議会（MSC）は、マレーシアに対し感謝の意を示すとともに、マ・シ海峡におけるより良い協力により航行の安全が強化されることを期待すると述べた。また日本は、2013年においても人材育成や航行援助施設の予備調査を通じた直接的な貢献により、沿岸国と協働していく用意があると述べた。

1.8 The Nippon Foundation expressed its appreciation to the littoral States and looked forward to explore further collaboration and cooperation with the littoral States on the ANF activities, in particular on the importance of capturing more attention and interest of potential contributors.

日本財団は、沿岸国に対して感謝の意を示すとともに、沿岸国とともに行われる基金の活動とりわけ潜在的な拠出者の注目と関心を集めるという重要な取組に関して、より一層の共同した協力が進められることを期待する旨述べた。

1.9 Malaysia thanked all delegates for their attendance and looked forward to fruitful discussions and further stated that it looked forward to continue to work together with the other littoral States and Committee Members.

マレーシアは、全ての代表に対して会議への出席を感謝するとともに、有益な議論を期待し、他の沿岸国や委員会のメンバーとともに活動を継続していきよう期待する旨述べた。

1.10 The opening remarks of the respective delegates are in **Annex 2**.

それぞれの代表からの冒頭発言は別添 2 のとおり。

2. ADOPTION OF THE AGENDA

2.1 The Committee considered the provisional agenda proposed in document ANF 9/2 and ANF 9/2/1 and adopted the agenda set out in **Annex 3**.

基金委員会は、文書 ANF 9/2 及び ANF 9/2/1 として提案された議題案について検討し、別紙 3 のとおり採択した。

3. REPORT ON CREDENTIALS OF REPRESENTATIVES

3.1 The Committee noted the report from the Secretariat that the credentials of all representatives were in proper order and the ANF Committee was properly constituted.

基金委員会は、全ての代表の資格が適切であるとの事務局からの報告を受けるとともに、基金委員会が正当に成立したことを確認した。

4. ADMINISTRATION AND OPERATION OF THE ANF

4.1 The Committee noted the information provided by the Secretariat in document ANF 9/4/1 on the contributions from user States and other users of the Straits in year 2012, as follows :-

基金委員会は、事務局から文書 ANF9/4/1 のとおり報告された利用国及び利用者からの 2012 年の資金拠出について確認した。内容は以下のとおり。

4.1.1. Republic of Korea – USD 87,870.33;

韓国 87,870.33 US ドル

4.1.2. United Arab Emirates – USD 100,000.00;

アラブ首長国連邦 (UAE) 100,000 US ドル

4.1.3. International Foundation of Aids to Navigation (for 2011) – USD 1 million;

航行援助施設国際財団 (IFAN) (2011 年分として) 100 万
US ドル

4.1.4. International Maritime Organization – USD 50,000;

国際海事機関 (IMO) 50,000 US ドル

4.1.5. Malacca Strait Council – USD 500,000.00; and

マラッカ海峡協議会 (MSC) 500,000 US ドル

4.1.6. Nippon Foundation – USD 660,000.00;

日本財団 660,000 US ドル

4.2 The Committee also noted the information provided by the Secretariat on the updates of the ANF activities by the littoral States from 2008 to 2011.

基金委員会はまた、事務局から報告された 2008 年から 2011 年までの沿岸国による航行援助施設基金に関わる活動の最新状況を確認した。

4.3 The Committee noted the information provided by Indonesia on the savings of the maintenance work program from year 2011 to 2012 against the budget approved by the Committee in 2011 with an estimated amount of USD 180,858.73.

基金委員会は、2011 年に承認された予算額と比較して 2011 年から 2012 年のメンテナンス作業における節約による執行残額が 180,858.73 US ドルになるとのインドネシアからの報告を確認した。

4.4 The Committee discussed and agreed on Singapore’s proposals in the paper on the administration plans of the ANF during Singapore Chairmanship from next year until 2015 in the document ANF 9/4/4. The approved proposals are as follows :-

基金委員会は、文書 ANF9/4/4 に記された来年から 2015 年までのシンガポールが議長を務める期間における基金の運営計画に関するシンガポールからの提案について議論を行い、これに同意した。承認された提案は以下のとおり。

4.4.1 Opening a current US Dollar account with DBS Limited, named “MPA - Aids to Navigation Fund”;

「MPA（海事港湾庁）－航行援助施設基金」の名義で、DBS Limited（銀行）に US ドルの当座預金口座を開設すること。

- 4.4.2 Littoral States to submit their maintenance report and proposed work programme using the approved templates a month before the meeting to the Secretary;

沿岸国は、作業報告と提案する作業計画を承認された書式を使用して会議の 1 か月前に事務局に提出すること。

- 4.4.3 Littoral States to submit their request for ANF disbursement to the Treasurer and Secretary of the ANF Committee using a standardised form;

沿岸国は、基金からの支出に関する要請を統一された書式を使用して基金の会計責任者及び事務局に提出すること。

- 4.4.4 Singapore to invite registered public accounting firms to tender for the audit of ANF accounts for each of the financial year, for a period of three financial years, from 2013 to 2015; and

シンガポールは、2013 年から 2015 年までの 3 年間、会計年度ごとに登録された会計事務所により基金口座の会計監査が行われるよう入札を実施する。

- 4.4.5 ANF Committee to engage the Malacca Strait Council as the Third-Party Work Performance Auditor for 2013 - 2015.

基金委員会は、マラッカ海峡協議会を 2013 年から 2015 年の間、第三者業務監査人として指名し活動させる。

- 4.5 The Committee also noted that the above approved proposals could better update the Committee on the status of work and ANF.

基金委員会はまた、上記の承認された提案は作業や基金の状況を基金委員会で共有するために有益であろうことを確認した。

5 WORK PROGRAMME OF THE ANF

5.1 1st – 3rd Quarter of 2012 Maintenance Report

2012 年第 1～第 3 四半期の維持・更新作業報告

5.1.1 The Committee noted the maintenance report of the 51 critical aids to navigation in the Traffic Separation Scheme (TSS) in the Straits as per document ANF 9/5/1 presented by the littoral States. The Committee noted :-

基金委員会は、沿岸国より文書 ANF9/5/1 として提示されたマ・シ海峡内の分離通航帯 (TSS) における 51 の主要な航行援助施設の維持・更新に関する以下のような報告を確認した。

(i) Indonesia :-

インドネシア

a. The cost to maintain Indonesian aids to navigation in 1st – 3rd Quarter of 2012 amounted to USD 541,736.02 from approved Plan Maintenance Program (PMP) of USD 4,055,741.00;

2012 年第 1 四半期から第 3 四半期までのインドネシアの航行援助施設の維持に要した費用は、メンテナンス作業計画 (PMP) として承認された金額 4,055,741.00 US ドルのうち 541,736.02 US ドル。

b. Estimated total sum spent for 2012 work maintenance amounted to USD 1,369,410.26;

2012 年通年での維持作業の見積費用総額は、1,369,410.26 US ドル。

c. Details as follow –

詳細は以下のとおり。

i. C & S Preparatory Work – USD 158,119.95;

土木・建築工事の準備調査 158,119.95 US
ドル

ii. Regular Maintenance – USD 188, 563.45;

通常のメンテナンス作業 188, 563.45 US
ドル

iii. Replacement – USD 721,040.18; and

代替更新作業 721,040.18 US ドル

iv. Procurement of spare parts – USD 301,686.68.

交換部品の調達 301,686.68 US ドル

- (ii) Malaysia conducted maintenance work on aids to navigation at the cost of USD 348,715.00 from the approved PMP amount of USD 499,908.00. This includes the C & S works for Pulau Undan Lighthouse and Tg. Piai Lightbeacon, spare parts and 1st maintenance round inspection. Subject to the 4th quarter 2012 maintenance work, the saving from the maintenance activities of estimated USD 151,193.00 will be remitted to the ANF by next year.

マレーシアは、承認された PMP (メンテナンス作業計画) に基づく 499,908.00 US ドルのうち 348,715.00 US ドルの費用により、航行援助施設のメンテナンス作業を実施した。これには、プラウ・ウンダン灯台及びタンジュン・ピアイ灯標の土木・建築工事、交換部品並びに 1 回目の巡回点検が含まれる。2012 年第 4 四半期のメンテナンス作業の結果次第ではあるが、メンテナンス作業で節約できると見込まれる 151,193.00 US ドルは来年までに基金に送金される。

- (iii) Singapore utilized its own budget for the maintenance program for Bedok and Sultan Shoal Lighthouse at a total cost of USD 58,500.00. These works encompassed structural repairs and repainting of the lighthouses and their surrounding amenities.

シンガポールは、総額 58,500.00 US ドルの費用によるベドック灯台及びスルタン・ショール灯台の維持管理計画を自らの資金を活用して行った。これらの作業には、灯台とその周辺施設の構造上の修繕及び再塗装が含まれていた。

5.2 2012 Annual Work Performance Audit Report of the Aids to Navigation in the Straits.

マ・シ海峡の航行援助施設に関する 2012 年の年次作業監査報告

5.2.1 The Committee noted the interim 2012 work performance audit report presented by MSC in document 9/5/2 where both littoral States had performed the maintenance work in accordance to the work program.

基金委員会は、(インドネシアとマレーシアの) 両沿岸国が作業計画に従って維持管理作業を実施したとする文書 ANF9/5/2 の通り、マラッカ海峡協議会 (MSC) から提出された 2012 年の暫定業務監査報告書を確認した。

5.2.2 The Committee also noted the report provided by MSC that second round inspection for Indonesia aids to navigation is now in progress from late November to late December 2012.

基金委員会はまた、インドネシアの航行援助施設に関する 2 回目の巡回点検は 11 月の終わりから 12 月の終わりまでの予定で現在作業中である旨の MSC からの報告を確認した。

5.2.3 The Committee noted on the future measures by Indonesia and Malaysia with regards to the auditor's comments :-

さらに基金委員会は、業務監査人からの意見に関してインドネシア及びマレーシアが今後とるべき措置を確認した。

(i) Indonesia –

インドネシア

a. Increase the frequency of monitoring and site visits;
and

監視と現場訪問の頻度を増加させること。

b. Structured capacity building programme to personnel involved in the maintenance work.

メンテナンス作業に従事する要員に対する計画的な能力向上プログラム。

(ii) Malaysia –

マレーシア

- a. Configuration of the aids to navigation equipment which automatically switches on during darkness.

夜間に自動で点灯する航行援助施設機器の設置。

5.3 2013 Work Program

2013年の作業計画

5.3.1 The Committee considered and approved in principle document ANF 9/5/3 submitted by the littoral States on the 2013 maintenance work program as follow :-

基金委員会は、2013年の作業計画に関し以下の事項を内容として沿岸国から提出された文書 ANF9/5/3 について検討し、原則として承認した。

- (i) Indonesia of USD 1,834,872.74 for –

インドネシア 1,834,872.74 US ドル

- a. C & S Preparatory Work – USD 145,000.00;

土木・建築工事の準備調査 145,000.00 US ドル

- i. Rob Roy Bank Isolated Danger Mark Lightbeacon;
and

ロブ・ロイ・バンク灯標

- ii. Batu Berhenti General Mark Lightbeacon.

バツ・ベルハンティ灯標

- b. Regular Maintenance – USD 213,268.10;

通常メンテナンス作業 213,268.10 US ドル

- c. Replacement – USD 1,154,382.04;

代替更新工事 1,154,382.04 US ドル

- i. One Fathom Bank South Cardinal Mark RLB; and

ワン・ファザム・バンク南灯標

ii. Cula General Mark Lightbeacon.

クラ島灯標

d. Procurement of Spare Parts – USD 322,222.00;

交換部品の調達 322,222.00 US ドル

(ii) Malaysia will conduct the 2013 maintenance work program with a total of USD 974, 744.00. Details are as follow –

マレーシアは、総額 974, 744.00 US ドルの費用により 2013 年のメンテナンス作業を実施する。詳細は以下のとおり。

a. C & S Work – USD 200,000.00;

土木・建築工事 200,000.00 US ドル

i. Tg. Tuan Lighthouse;

タンジュン・トゥアン灯台

ii. Tg. Tohor Lightbeacon; and

タンジュン・トホール灯標

iii. Pulau Mungging Lightbeacon.

プラウ・ムンギン灯標

b. Rehabilitation of Pulau Undan Lighthouse – USD 327,869.00;

プラウ・ウンダン灯台の修復工事 327,869.00 US
ドル

c. ANF Inspection – USD 20,722.00.

基金委員会による検査費用 20,722.00 US
ドル

d. 9 AtoN maintenance under ANF comprises of

electrical, mechanical & spare parts – USD 426,153.00;

電気・機械関連及び予備部品を含む基金の下での
9 基の航行援助施設のメンテナンス
426,153.00 US ドル

- (iii) Singapore will utilize its own budget for the year 2013 for the maintenance of its aids to navigation comprising of C & S for Raffles Lighthouse and replacement of electrical equipment of Sultan Shoal Lighthouse, which amounts to USD 220,000.00.

シンガポールは、総額 220,000.00 US ドルとなるラッフルズ灯台の土木・建築工事及びスルタン・ショール灯台の電気機器の交換からなる 2013 年の航行援助施設の維持管理のため自らの予算を活用する。

- 5.3.2 The Committee noted that Indonesia will offset the amount of USD 180,858.73 from the total cost of 2013 work program to the USD 1,654,014.01.

基金委員会は、インドネシアが 2013 年の作業計画の総予算額から (2012 年までの執行残高である) 180,858.73 US ドルを相殺し、(2013 年の総額を) 1,654,014.01 US ドルとすることを確認した。

- 5.3.3 The Committee also noted on the contributions from Indonesia and Malaysia :-

基金委員会はまた、インドネシアとマレーシアからの以下の貢献を確認した。

- (i) Indonesia – replacement cost of Tg. Medang Isolated Danger Mark Lightbuoy amounting to USD 105,000.00 and the installation of Automatic Identification System (AIS) monitoring system at the One Fathom Bank Special Mark Buoy, Pyramid Shoal East Cardinal Mark Lightbuoy, Durian Strait Safety Water Mark Lightbuoy and Buffalo Rock Lightbuoy amounting to USD 120,000.00;

インドネシア – 総額 105,000.00 US ドルのタンジュン・メダン灯浮標の代替更新費用並びに総額 120,000.00 US ドルとなるワン・ファザム・バンク灯浮標、ピラミッド・ショール東灯浮標、ドリアン安全灯浮標及びバッファロー・ロック灯浮標への自動船舶識別装置 (AIS) 監視システムの設置。

- (ii) Malaysia - Replacement cost for Piai buoy, maintenance of 9 aids to navigation and operational cost for 18 aids to navigation amounting to USD 506,747.00;

マレーシア – 総額 506,747.00 US ドルとなるピアイ灯浮標の代替更新費用、9基の航行援助施設のメンテナンス及び18基の航行援助施設の運用費用。

5.3.4 The Committee approved the activities of the Secretariat including the financial audit by the appointed external auditor, the work performance audit by MSC and the conduct of the Committee's Meetings.

基金委員会は、指名された外部監査人による会計監査、マラッカ海峡協議会による業務監査及び委員会会議の開催を含む事務局の活動を承認した。

6 CONSIDERATION OF THE BUDGET AND DISBURSEMENT OF THE ANF

6.1 Report on the financial status of the ANF

基金の財務状況に関する報告

6.1.1 The Committee noted the financial status of the ANF contained in document ANF 9/6/1 as follow :-

基金委員会は、文書 ANF9/6/1 において以下のとおり示された航行援助施設基金の財務状況を確認した。

- (i) 2012 :- (2012 年)
- a. Total contributions - USD 2,397,870.33;

拠出金の合計 2,397,870.33 US ドル

b. Total disbursement - USD 1,973,476.89;

支出額の合計 1,973,476.89 US ドル

6.1.2 The Committee noted the financial status of the ANF as at 06 December 2012 with the balance of the ANF for maintenance of aids to navigation of USD 3,396,793.45.

基金委員会は、2012年12月6日現在の残高が3,396,793.45 USドルであるとの航行援助施設の維持管理のための基金（ANF）の財務状況を確認した。

6.1.3 The Committee noted that a sum of USD 2,139,541.22 is temporarily parked in the ANF for the implementation of Project 4 under the Cooperative Mechanism from the People's Republic of China and India with the remaining balance of USD 1,573,984.22.

基金委員会は、中国及びインドから拠出された協力メカニズムの下でのプロジェクト4実施のための資金2,139,541.22 USドルが一時的に基金に留め置かれており、その口座残高が1,573,984.22 USドルであることを確認した。

6.1.4 The Committee noted on the completion of Project 4 as presented by Singapore during 37th TTEG Meeting in Singapore. The Committee also noted that the disbursement to Singapore an amount of USD 1,199,615.00 for the installation of four stations of tide, current and wind transponder respectively in Singapore and Indonesia will be remitted in due course. Singapore will seek further funding for the operating cost of Project 4.

基金委員会は、シンガポールで開催された第37回TTEGにおいてシンガポールから報告があったとおりプロジェクト4が完了したことを確認した。また、シンガポールとインドネシアにそれぞれ設置された潮汐、潮流及び風向風速の計測・通信装置4基に係る総額1,199,615.00 USドルのシンガポールへの支払いはまもなく行われることを確認した。シンガポールは、プロジェクト4

の運営費用のためのさらなる財源確保を求めていく。

6.1.5 The Nippon Foundation commented on the sustainability and encouragement for financial contributions into the ANF, especially from the private sector. In this regard, the Nippon Foundation observed the lack of new initiatives in recent times and hoped the littoral States would step up its efforts to attract and invite new contributors. The littoral States noted and agreed to work closely in this aspect.

日本財団は、航行援助施設基金への資金拠出の持続可能性と奨励、とりわけ民間（海運）企業からの拠出を促進する必要性に関して意見を述べた。この点に関し、日本財団は最近は新たな取り組みが不足していることを指摘し、沿岸国が新たな資金拠出者の獲得に向けた努力を強化することを期待したいと述べた。沿岸国はこのことを認識し、緊密に連携して取り組むことに同意した。

6.2 2013 Budget Proposal of the ANF

2013年の予算提案

6.2.1 The Committee considered the revised budget proposal presented by the Secretariat on behalf of the littoral States contained in document ANF 9/6/2 Rev. 1 as follows:-

基金委員会は、文書 ANF 9/6/2 Rev. 1 に以下のとおり記載された、沿岸国のために事務局から提出された予算提案の改訂版を検討した。

(i) Indonesia – USD 1,654,014.01;

インドネシア 1,654,014.01 US ドル

(ii) Malaysia – USD 974,744.00;

マレーシア 974,744.00 US ドル

(iii) Secretariat – USD 45,000.00.

事務局 45,000.00 US ドル

6.3 Disbursement of the ANF

基金からの支出

6.3.1 The Committee approved in principal the proposed disbursement as in document ANF 9/6/3 Rev. 1 for year 2013 with a total cost of USD 2,673,758.00. The disbursement will be subject to availability of ANF and in order of priority as follows

—

基金委員会は、文書 ANF 9/6/3 Rev. 1 の通りに提案された合計額 2,673,758.00 US ドルとなる 2013 年の支出案を原則として採択した。支出は、基金の残高が残っていることを条件とし、以下の通りの優先順位にしたがって行われる。

(i) Indonesia – USD 1,654,014.01;

インドネシア 1,654,014.01 US ドル

(ii) Malaysia – USD 974,744.00;

マレーシア 974,744.00 US ドル

(iii) Secretariat – USD 45,000.00 :-

事務局 45,000.00 US ドル

a. 10th & 11th Aids to Navigation ANF Meeting – USD 12,000.00;

第 10 回及び第 11 回基金委員会の開催経費
12,000.00 US ドル

b. Annual external financial audit – USD 3,000.00; and

外部会計監査費用 3,000.00 US ドル

c. Work performance audit – USD 30,000.00.

業務監査費用 30,000.00 US ドル

The details are as per **Annex 4**.

詳細は、別紙 4 の通り。

6.3.2 The Committee noted that Indonesia will decrease the budget for the replacement work on 2013. Indonesia further will inform the amount needed to conduct the said work during next ANF Committee Meeting.

基金委員会は、インドネシアが 2013 年の代替更新工事のための予算を減額するであろうことを確認した。インドネシアは次回の基金委員会において当該工事の実施に必要な金額を報告することとする。

6.3.3 The Meeting noted the remaining balance after the disbursement for 2013 is USD 723,035.45.

基金委員会は、2013 年の支出を終えた後の口座残高が 723,035.45 US ドルとなることを確認した。

6.4 Contributions to the ANF

基金への拠出

6.4.1 The People's Republic of China is ready to make a contribution of USD 200,000.00.

中国は、200,000.00 US ドルの拠出を行う用意ができています。

7 DATE AND VENUE OF THE NEXT MEETING

7.1 The Committee considered the proposal from Singapore and noted that the 10th ANF Committee Meeting will be convened in April 2013. Details of the meeting will be communicated to Committee members in due course.

基金委員会は、シンガポールからの提案を検討し、第 10 回基金委員会が 2013 年 4 月に開催されることを確認した。会議の詳細については、いずれ委員会メンバーに連絡される。

8 ANY OTHER BUSINESS

8.1 The Committee noted on the information provided by Japan on the proposal to conduct the 2nd Technical Workshop of the Aids to Navigation

from 26 February until 07 March 2013 at MATRAIN, Marine Department Malaysia with the cooperation from Malaysia.

基金委員会は、マレーシアの協力を得て 2013 年 2 月 26 日から 3 月 7 日までマレーシア海事局の MATRAIN (Maritime Transport Training Institute) において行われる航行援助施設に関する第 2 回技術ワークショップの開催に関する日本からの提案を確認した。

8.2 The Committee noted the Cooperative Mechanism web site developed by Malaysia. The Committee agreed to Malaysia's proposal that the website will be maintained by them and will provide useful information and updates on the activities under the Cooperative Mechanism, in particular Aids to Navigation Fund that can further reach out to potential contributors.

基金委員会は、マレーシアによって作成された協力メカニズムのウェブサイトについて確認した。基金委員会は、このウェブサイトが今後もマレーシアにより維持管理され、有益な情報を提供し、協力メカニズムの下での活動、とりわけ潜在的な資金拠出者に訴えるような航行援助施設基金に関する活動の最新状況を提供していくとのマレーシアの提案に同意した。

9 CONSIDERATION AND ADOPTION OF THE REPORT

9.1 The Committee considered and adopted the report of the meeting.

基金委員会は、会議レポートを検討し採択した。

10 CLOSING REMARKS

10.1 A press conference was held as part of the Closing Ceremony of the 9th ANF Committee Meeting to mark the end of Malaysia's tenure as a Chairman and secretariat and will be assumed by Singapore next year. On this occasion also, the Chairman of the ANF extended an acknowledgement to Malacca Strait Council on its continuous contribution of USD 500,000.00 to the ANF pursuant to the article 5.2 and 5.3 of the Memorandum of Understanding signed on 19 October 2009, for successive three years (2012 – 2014). The press statement is attached in **Annex 5**.

マレーシアの議長及び事務局の任期が終了し来年からはシンガポールが引き継ぐことを記念して、第 9 回基金委員会の閉会式の一部として記者会見が行わ

れた。この機会に、航行援助施設基金の議長は、2009年10月9日に署名された覚書（MOU）の規定5.2及び5.3に従って行われたマラッカ海峡協議会から基金への500,000 USドルの継続的な拠出が、今後3年間（2012-2014年）続けられることを確認し感謝の意を示した。プレス声明は別紙5に添付された通り。

10.2 The Chairman thanked all delegations for their positive contributions and cooperation for making the 9th ANF Committee Meeting a success.

議長は、全ての代表団に対し、第9回基金委員会を成功に導いた前向きな貢献と協力について感謝を述べた。

10.3 The delegates also thanked and expressed their appreciation to Malaysia for convening the Meeting, for the arrangements and the hospitality, and to Dato' Captain Ahmad Othman for chairing the meeting.

参加者たちもまた、マレーシアに対し会議の開催、さまざまな準備及び歓待について謝意を示すとともに、会議の議長を務めたアハマド・オスマン局長にも感謝の言葉を述べた。

第3編 海賊及び海上セキュリティー関連レポート

2012年国際商工会議所国際海事局（IMB）海賊及び武装強盗

事案レポートの概要

本稿は、国際商工会議所国際海事局（IMB）により発表された2012年における海賊及び武装強盗に関するレポートのポイントをとりまとめたものである。

1. 2012年の海賊及び武装強盗事件の傾向

（世界全体）

- ・ 海賊及び武装強盗の発生件数は、297件となり、2011年の439件に比べ、142件減少となっている。これらの事件により、ハイジャックされた船舶は28隻、乗り込まれた船は174隻、発砲を受けた船舶は28隻となっており、67隻に対する未遂事件が報告されている。また、585名の乗組員が人質となり、26名が誘拐され6名が殺害されている。

（ソマリア）

- ・ これらの事件のうち、ソマリア海賊によるものは75件であり、2011年の237件から大きく減少しており、ハイジャックに成功した事件も2011年の28件から2012年の14件へ半減している。
- ・ 事件は紅海の南部や北緯26度以南のオマーン湾等で多く報告されており、これまで、東経76度、南緯22度の範囲において報告が確認されている。
- ・ 2名の乗組員が殺害されており、250名が人質、1名が怪我をしている。アラビア海を含むソマリアの東海岸及び南海岸では49件の事件が報告されている。（オマーン湾の9件を含む。）加えて、アデン湾、紅海南部での13件の事件も報告されている。
- ・ 2012年12月31日現在では、8隻の船舶と国籍の異なる104名の乗組員が船上で人質として捉えられている。更には、23名の誘拐された乗組員が陸上で捕えられている。
- ・ ソマリア海賊の襲撃は偶発的で、一般貨物船、バルクキャリアー、全ての種類のタンカー、ROR船、コンテナ船、漁船、ヨット、タグ、ダウ船等を襲撃している。
- ・ ほとんどの事件で銃器が用いられており、乗組員のみならず、船体、環

境等への大きな脅威となっている。

- ・ ソマリア海賊は、ハイジャックした漁船やダウ船を母船として使用している。スキフと呼ばれる小型船は母船から降ろされ、被害船を襲ってハイジャックする。過去の事例でもハイジャックされた貨物船が母船として使用された例が報告されており、付近航行船舶は、小型船だけではなく、ダウ船、漁船、貨物船等にも警戒すべきである。
- ・ 2012年にあつては、第四4半期にあつても事案の減少が記録されており、この減少は疑わしい小型船への各国軍による行動や陸上における軍の海賊対策、商船におけるベスト・マネージメント・プラクティス（BMP）等の海賊防止策、民間武装警備員の活用によるものと思われる。
- ・ ソマリア海賊による襲撃の減少は確認されているものの、継続した注意が必要であり、最新のBMPを活用することが推奨される。
- ・ ソマリア海賊の活動地域は、広大であり、アデン湾、紅海南部、イエメン沖、オマーン湾及びオマーン沖、アラビア海、ソマリア沖、ケニア沖、タンザニア沖、セーシェル沖、マダガスカル沖、インド洋、インドの南及び西の沖、モルジブの西沖を含む。

・

(アジア地域)

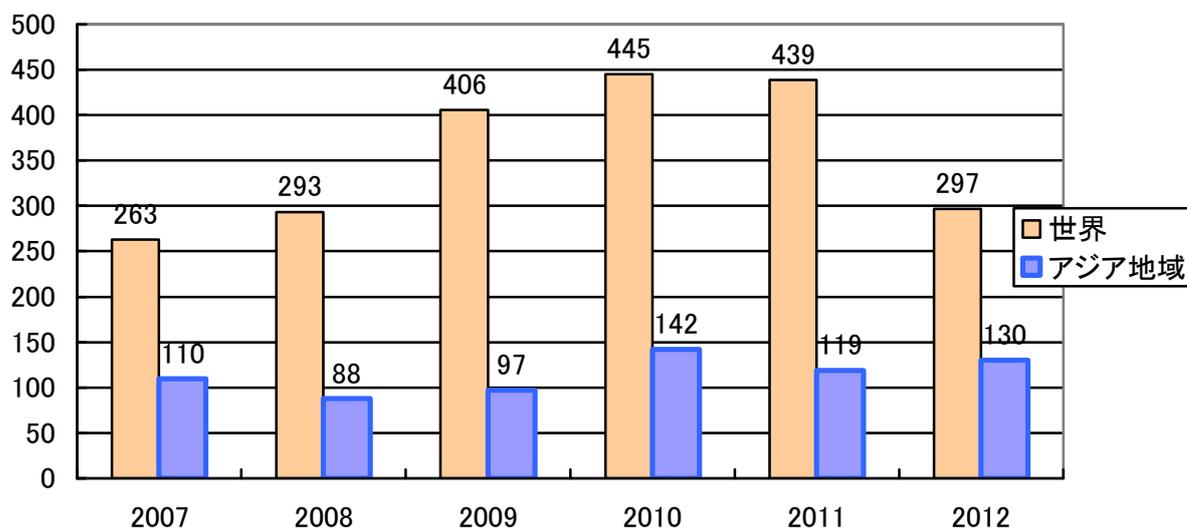
- ・ 世界の海賊及び武装強盗事件発生件数のうち約4割（297件のうち130件）が、アジア地域において発生している。
- ・ アジア地域における海賊及び武装強盗の発生件数は、130件となり、2011年の119件から増加した。
- ・ バングラディッシュにおける事案は、錨泊準備中を狙って行われている。多くの事案はチッタゴン錨地とその付近で発生しているが、バングラディッシュ当局の努力により、ここ数年で顕著に減少している。
- ・ インドネシアにおける事案は、タンジュンプリオク（ジャカルタ）、ドゥマイ、ベラワン、タボネオ及びムアラ・ベラウ海域で発生している。ドゥマイとベラワンでの発生が顕著である。賊は、銃やナイフ/山刀で武装している。通報されていない多くの事案が発生していると思われ、注意が必要。夜間に襲撃が行われ、発見されて警報が鳴らされると逃亡する傾向にある。
- ・ マラッカ海峡における事案は沿岸国のパトロール等により2005年より減少傾向であるが、引き続き見張りが励行されている。
- ・ シンガポール海峡では、海賊対策の見張りが引き続き励行されている。夜間に航行中若しくは錨泊中の船舶が襲われている。
- ・ 南シナ海における案件は顕著に減少しているが、引き続き警戒が必要。

※ アジア地域とは、IMBレポートの地域的分類のうちの以下の3地域を指す。

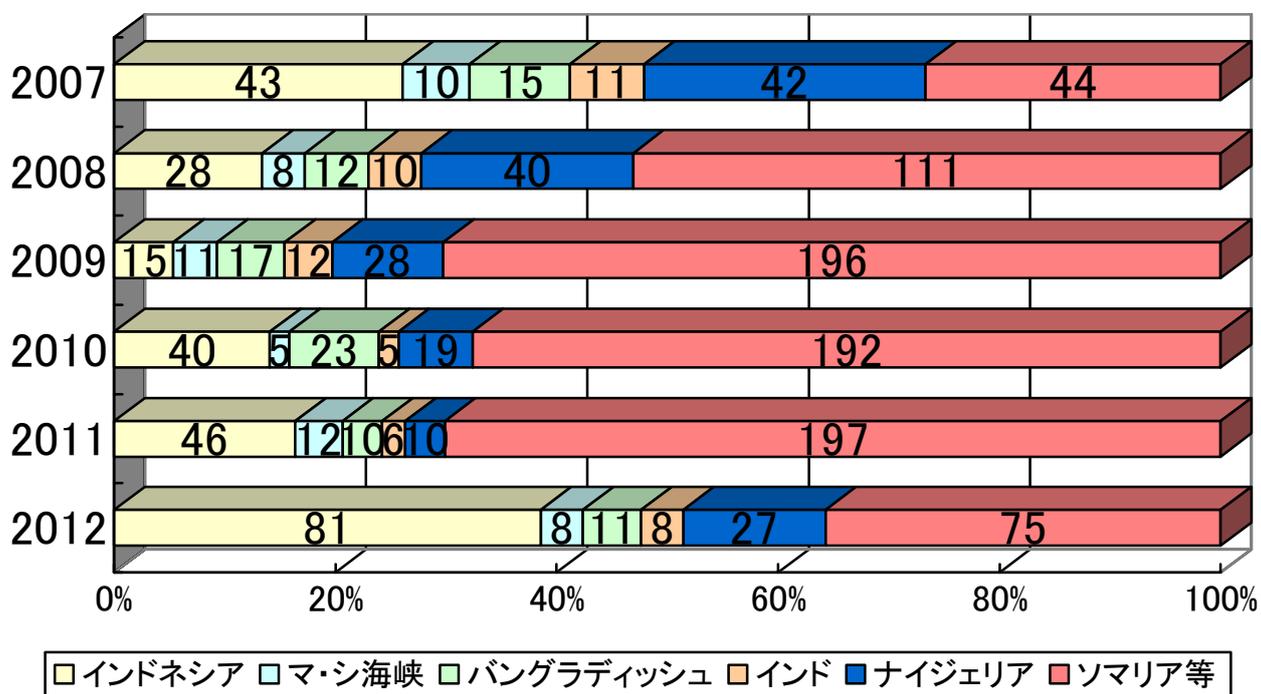
- ・ 東南アジア：インドネシア、マレーシア、マラッカ海峡、シンガポール海峡、ミャンマー、フィリピン及びタイ
- ・ 極東：中国（香港及びマカオを含む。）、南シナ海及びベトナム
- ・ インド大陸：バングラディッシュ、インド及びスリランカ

2. 統計概要

① 2007年～2012年の世界及びアジア地域における海賊及び武装強盗事案発生件数の推移

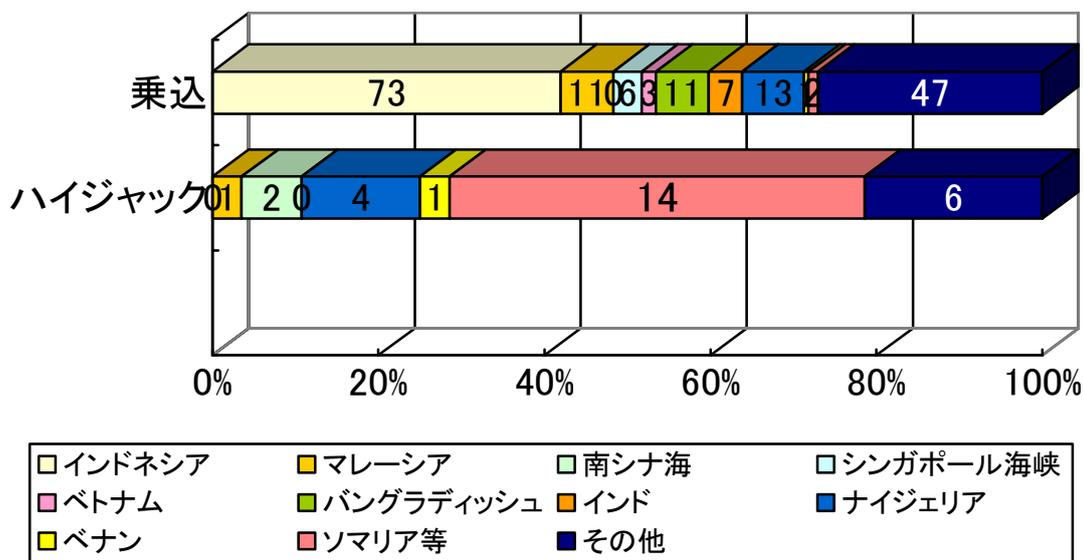


② 2007年～2012年の主要海賊多発地域ごとの発生件数推移



※ ソマリア等は、ソマリア沖及びアデン湾での発生件数の合計値を表す。

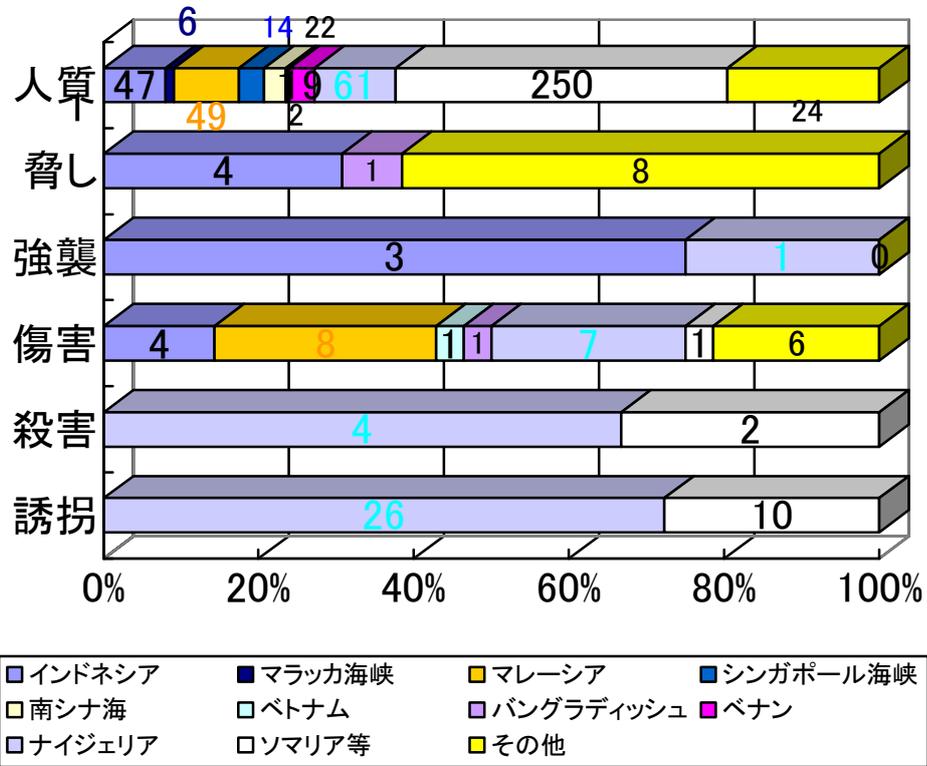
③ 既遂事案についての犯罪行為態様別の地域ごとの発生件数（2012年）
 （既遂は、ハイジャックもしくは船舶に乗り込まれた事案）



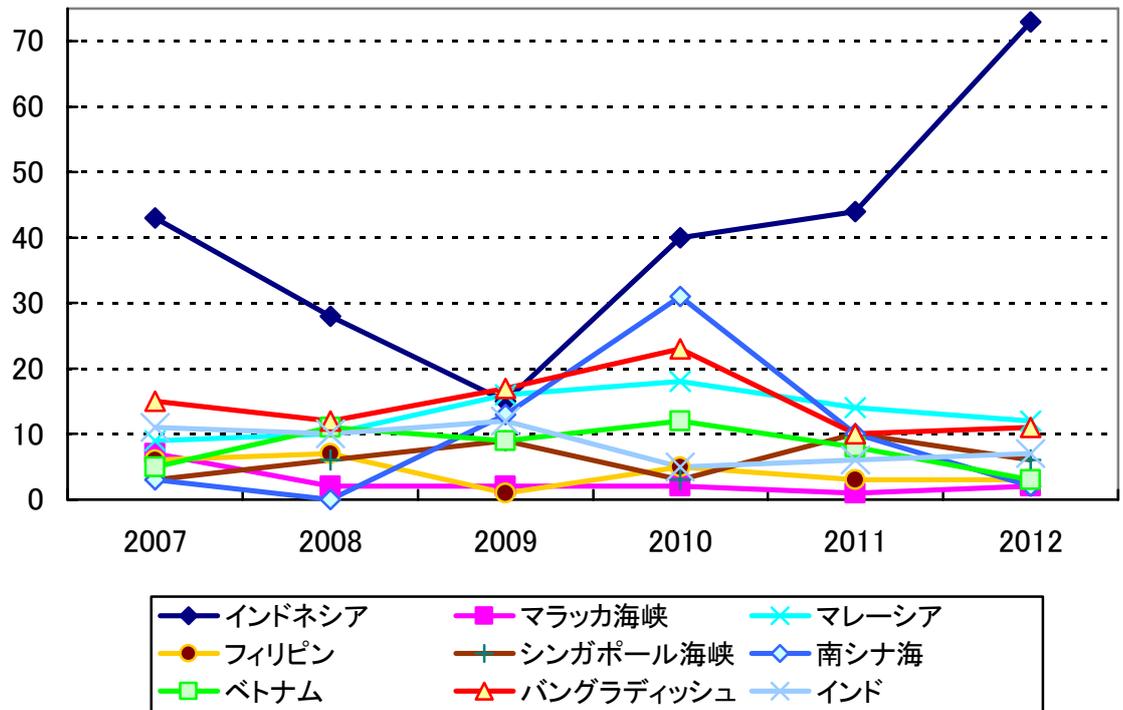
※ ソマリア等は、ソマリア沖及びアデン湾での発生件数の合計値を表す。

※ ソマリア等での乗込件数は、区画密閉対応などによりハイジャックを免れた件数を表す。

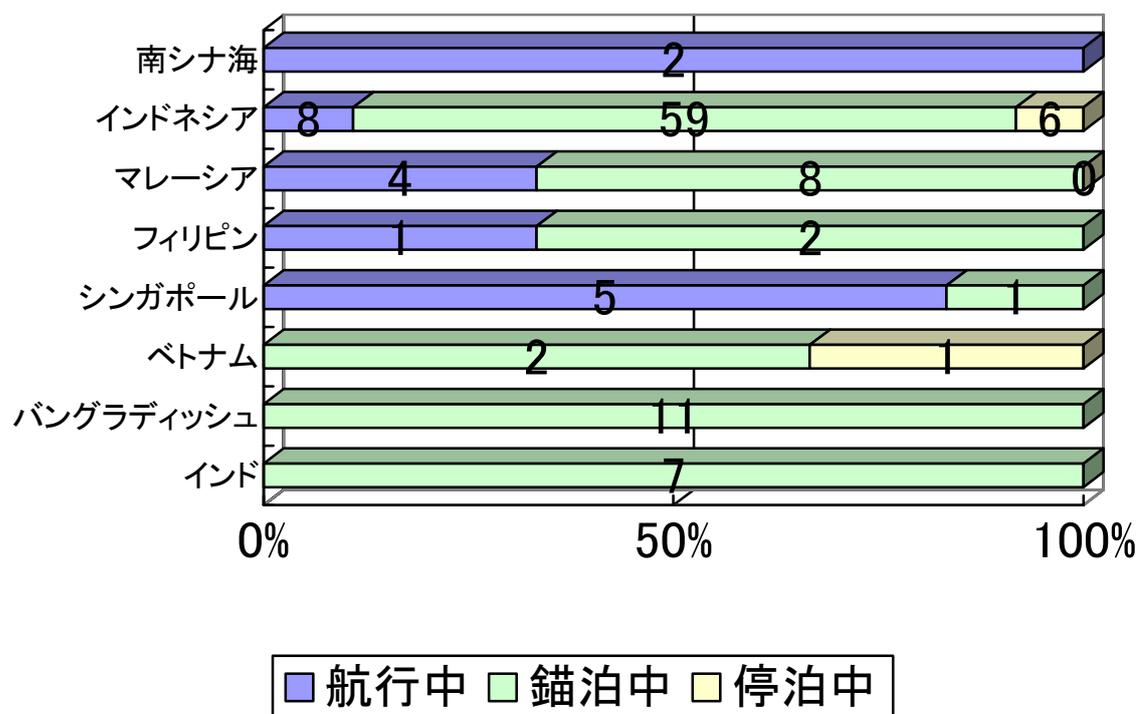
④ 海賊及び武装強盗事案の際の乗組員に対する犯罪行為態様（2012年）



⑤ アジア地域における地域別発生件数推移（既遂事案）（2012年）



⑥ アジア地域における襲撃時の被襲撃船舶の態様別（2012年）



3. アジア地域における主な海賊及び武装強盗事例概要

(1) マラッカ海峡

【マレーシア漁船 “PKFB 1340 (C)”】（航行中、ハイジャック）

発生日時：2012年5月23日22時00分頃（現地時間）

発生場所：マラッカ海峡

概要：6名が乗り込み航行中だった漁船が、マラッカ海峡において武装した賊にハイジャックされた。MMEAとマレーシア海軍は連絡をうけ、巡視船とヘリコプターを派遣。インドネシア海軍も協力した。乗組員は全員救助された。賊は当局の船艇等が到着する前に逃走した。

(2) マレーシア

【マレーシア船籍タグボート”Woodman 38”及びマレーシア籍バージ”Woodman 39”】（航行中、ハイジャック）

発生日時：2012年7月27日02時00分頃（現地時間）

発生場所：マレーシア Kudat 港と Bangi 島の間

概要：武装した約6名の賊が高速船で接近し、バージを曳いて、Samarinda（インドネシア）へ向かっていたタグに移乗した。賊はタグをハイジャックし、12名の乗組員を救命筏に乗船させて漂流させた。タグとバージは行方不明となった。後日、12名の乗組員はフィリピンコーストガードに救助され、IMBは衛星通信を通じ、地域の当局や地域を航行する船に行方不明のタグとバージの捜索を依頼した。タグとバージはフィリピンで後日発見された。

(3) 南シナ海

【マレーシア籍タグボート “Wantas 6” 及びマレーシア籍バ
ージ ”Bantas VII”】（航行中、ハイジャック）

発生日時：2012年4月17日（現地時間）

発生場所：シンガポール海峡から Tawau 向け航行中

概 要： バージを曳いたタグボートが航行中に武装した賊にハイジ
ャックされ乗組員7名が人質となった。タグは4月12日にラ
ンカウイ（マレーシア）を出港し、マレーシア東海岸の Tawau
向け航行していた。最後に船主が連絡を受けたのは16日で、
シンガポール海峡を通過した後だった。7名の乗組員は後に漂
流中のところをベトナム漁船に救助され、ベトナムに上陸し
た。バージは4月26日にフィリピンコーストガードによりパ
ラワン島（フィリピン）において発見された。

第4編 航行安全関連レポート

Marine Electronic Highway Demonstration Project

During the year 2012, three meetings on the Project were held as follows:

1. Fifth Project Steering Committee Meeting at Jakarta on 6-8 June 2012
2. MEH Project Handover ceremony at Batam on 3rd August 2012
3. Sixth and Final Project Steering Committee at Singapore on 14-15th November 2012.

The IMO and World Bank officially ended the MEH Demonstration project on 31st December 2012. The officers contracted by IMO have finished their terms of contract, and the Directorate General of Sea Transportation (DGST) Indonesia has taken over the operation of the Batam MEH Data Centre.

The IMO recognized that an umbrella body should play the role similar to the Project Steering Committee upon closure of the Project. During the 5th Co-Operative Forum held in Singapore on 24th September 2012, the three littoral States signed a MOU to rehabilitate the MEH Project and agreed to sustain the MEH project under the framework of the Co-Operative Mechanism of the Straits of Malacca and Singapore.

Given that the activities of the MEH Project were complementary with some of the current activities of the Co-Operative Mechanism, the three littoral States could seek funding opportunities for the integration of MEH activities with those of the Co-Operative Mechanism over the long-term.

According to the World Bank official present at the aforementioned meetings, many challenges still remain and it is clear that without first overcoming all of them, the MEH would lose its ability to continue into the full-phase implementation.

Let's go through all these main challenges.

Firstly, the main deliverable of Marine Electronic Highway was a large scale electronic navigation chart and real-time tidal information in the Straits which would make a ship take full advantage of the depth of water available. However, this outcome has not been fully demonstrated widely on all classes of merchant ships.

The 4-nation (Indonesia, Malaysia, Singapore and Japan) joint resurvey of the Straits in 1997-8 still forms the basis of the official electronic navigational chart. Among the three coastal States, only Singapore provides tidal height sensor information on the MEH website (www.mehsoms.com). There were originally six tidal current and weather sensors in operation in the Straits, and Malaysia intends to add two more using their own budget by the end of year 2013. However, tidal current information from the three coastal States has not been reliable on the MEH website, although it is possible for ships to obtain AIS tidal and current data from individual sensor stations which transmit AIS data.

As a result, the ships navigating the Straits have not received a substantial value-added service of the MEH project.

Secondly, continued financing is necessary to ensure operation of the Batam MEH Data Centre, which collects all the tidal information for display on the MEH website. IMO is supporting this internet capability for an additional year until 31st December 2013.

Indonesia is of the view that there should be an understanding between the littoral states to continue the management of MEH System through a common agreement for the sustainability of management, monitoring and financial support. However, there has been no such agreement on financial sustainability.

The Republic of Korea (ROK) contributed about USD 850,000 from 2005 to 2007 towards the establishing of the Batam Data Centre IT system, in cooperation with IMO and the three littoral states. Interestingly, a proposal by the ROK to make an additional direct MEH data link for their exclusive use was turned down by the three littoral States for fear that it may result in free-for-all usage of MEH data. To date, there have been no new

commitments by other user States to directly fund the MEH project.

Thirdly, in recognizing a need for manpower to operate the MEH Data Center in Batam, three personnel have already been appointed by DGST Indonesia. However, Indonesia needs assistance to integrate navigational equipment that will be installed in Indonesian landside and waterside with the MEH Data Center IT System.

Additional technical assistance is also needed for back-up of the MEH Data Centre IT System in Batam, which is to be developed in Malaysia and Singapore to ensure continuity of service to users of the Straits. Singapore's data back-up system will be ready in January 2013 while Malaysia's data back-up system will be ready in May 2013.

The three littoral States also agreed to establish a separate network of real-time direct link among the littoral States as a second back-up, so that tidal information from the Malaysia and Singapore side of the Straits can be accessible to both in case of total system failure on the Indonesian side.

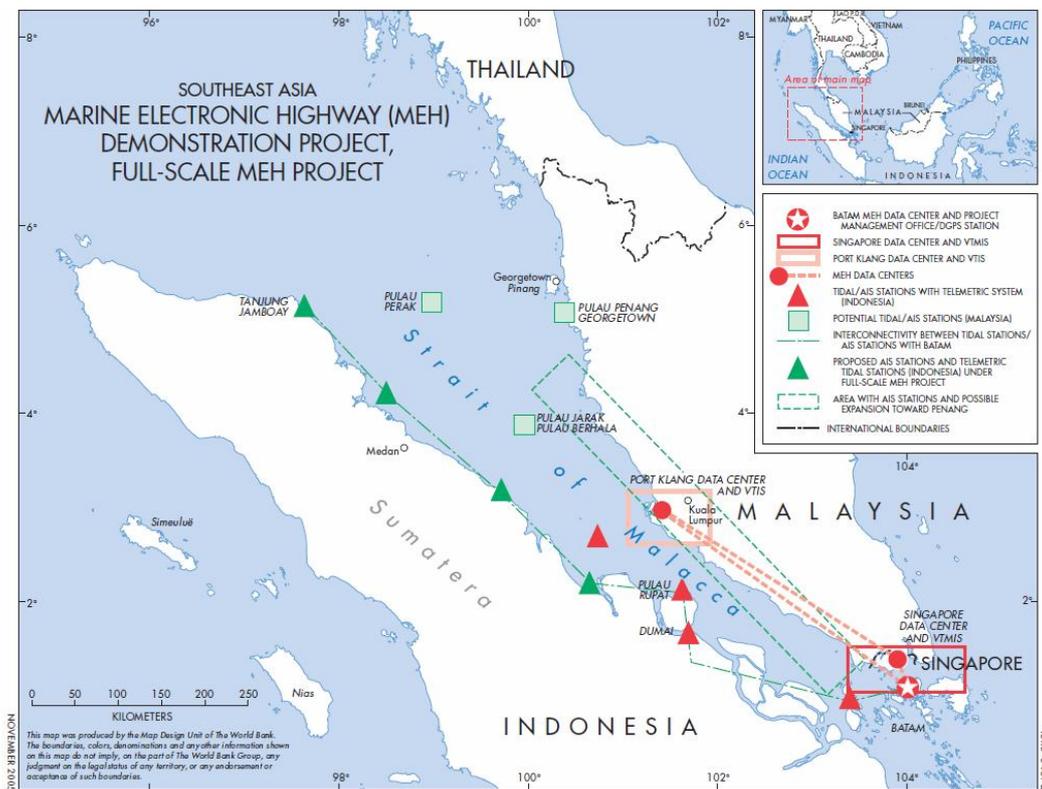
Fourthly, the official trial run to provide real time tidal information lasted one month in April 2012. Information was delivered through the internet website www.mehsoms.com, which was found to be inconvenient and expensive to most transiting ships due to the high costs of satellite communications in downloading data.

The International Chamber of Shipping strongly recommended the sea trials to be at no cost to shipping, with the provision of ships for the sea trials being considered as payment-in-kind. Moreover, most ships do not yet have a computer with internet access in the wheelhouse. Under these circumstances, the International Chamber of Shipping (ICS) was unable to encourage its members' vessels to participate in the sea trials.

Fifthly, the MEH also uses components of the Co-Operative Mechanism of the Straits of Malacca and Singapore, which were developed separately with the involvement of the three littoral States and user States to positively demonstrate UNCLOS Article 43. China contributed

US\$350,000 and pledged US\$200,000 and technical expertise and India contributed US\$1.87 million and technical expertise for the setting up of tide, current and wind measurement sensors for the Straits under the Cooperative Mechanism. Each coastal State has two locations where these sensors were installed.

More of such user State cooperation will be required in future. The shipping industry meanwhile, is evaluating if the total information package offered by MEH could translate into economic benefits, for example, a reduced under-keel clearance passage for transiting ships, which could mean loading more cargo.



In conclusion, although the information on the MEH demonstration project has been widely publicized at international conferences held in Rio de Janeiro (i.e., Rio+20 in June 2012), Yeosu (Yeosu Expo 2012) and Changwon, Republic of Korea (East Asia Seas Congress 2012 in July), the reality on the ground is that the project is still lagging behind in terms of infrastructure and schedule.

The long term development of the MEH should also consider merging MEH infrastructure with new technologies of the e-Navigation system infrastructure and the application of the S100 standard of the International Hydrographic Organisation.

In the meantime, an IMO-sponsored concept Study on Real-time Monitoring of Under-Keel Clearance in the Straits is to be undertaken by the littoral States to bring attention to the shipping community of the potential underlying benefits for very large vessels that could eventually become users of the full phase Marine Electronic Highway Project.

How the MEH Demonstration Project was established

An initiative developed by the collaboration of three organizations, namely the Global Environment Facility(GEF), the United Nations Development Programme(UNDP) and the International Maritime Organisation(IMO) was launched in 1994 to address marine pollution problems in East Asian seas, with the joint participation of eleven East Asian nations. The Regional GEF/UNDP/IMO Programme focused part of their work on marine pollution risk assessment and risk management in the Straits of Malacca and Singapore.

The concept of a marine electronic information sharing system for the improvement of navigational safety and protection of the marine environment was first brought up during a November 1996 Manila conference on Public-Private Partnership (PPP) organized by the Regional GEF/UNDP/IMO Programme. During the November 1996 Manila conference, two Canadian experts from Strategic Ventures Corporation introduced the concept of a 'Marine Electronic Highway'. It had an electronic navigational chart as its base with links with environment information databases and systems, such that the concept could possibly be used as a sustainable financing mechanism for environmental programs within the Straits.

The World Bank received the concept plan from Strategic Ventures Corporation favourably, and between the years 2000 to 2003 was spent in discussing the details of the Marine Electronic Highway with the littoral States of Indonesia, Malaysia and Singapore and producing the Project Brief document to secure GEF/World Bank funding. The Project brief contains the

detailed infrastructure requirements for the Marine Electronic Highway.

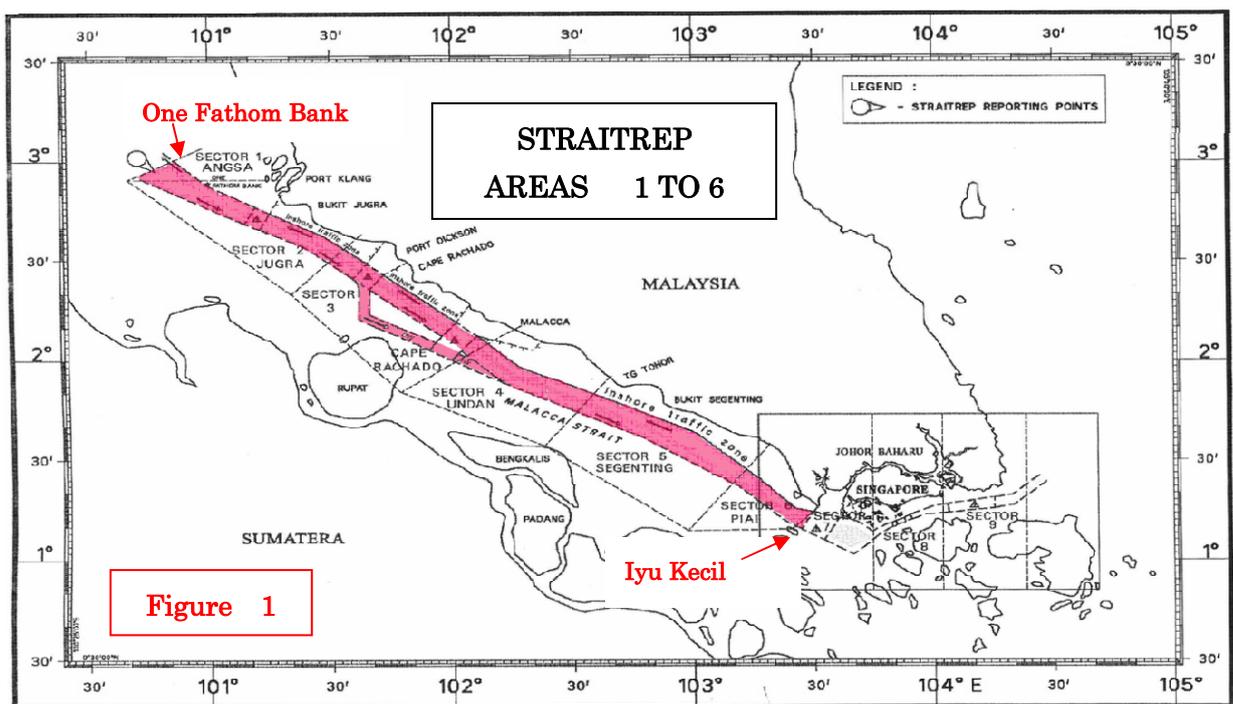
In 2006, The World Bank decided to go ahead with the Marine Electronic Highway in two phases with an initial funding of US\$8.3 million; first as a demonstration project covering a 100 kilometre section of the Straits and then committing to the entire stretch of the Straits based on the success of the demonstration project.

The basis for a MEH Demonstration Project has changed considerably in the last 10 years, when the project was first introduced to the shipping industry. This was because of the significant advances made in navigational and communications technology, and these advances has now placed a limitation on the MEH deliverables on what was previously described, as innovative methods for designing a marine electronic highway has now become necessary.

STRAITREP 2000 – 2012 Data Analysis

The Nippon Maritime Center acknowledges Marine Department Peninsular Malaysia with thanks, for providing the STRAITREP data exclusively for our use. STRAITREP ship reporting system in the Straits of Malacca and Singapore has been operating since 1st December 1998.

From the year 2000, there has been widespread compliance of STRAITREP procedures, and this allowed compiling of individual ship types using the Malacca Straits. These statistics cover only vessels entering and leaving the Malacca Strait from both ends, between Area 1 (One Fathom Bank) and Area 6 (Iyu Kecil) as shown in figure 1.



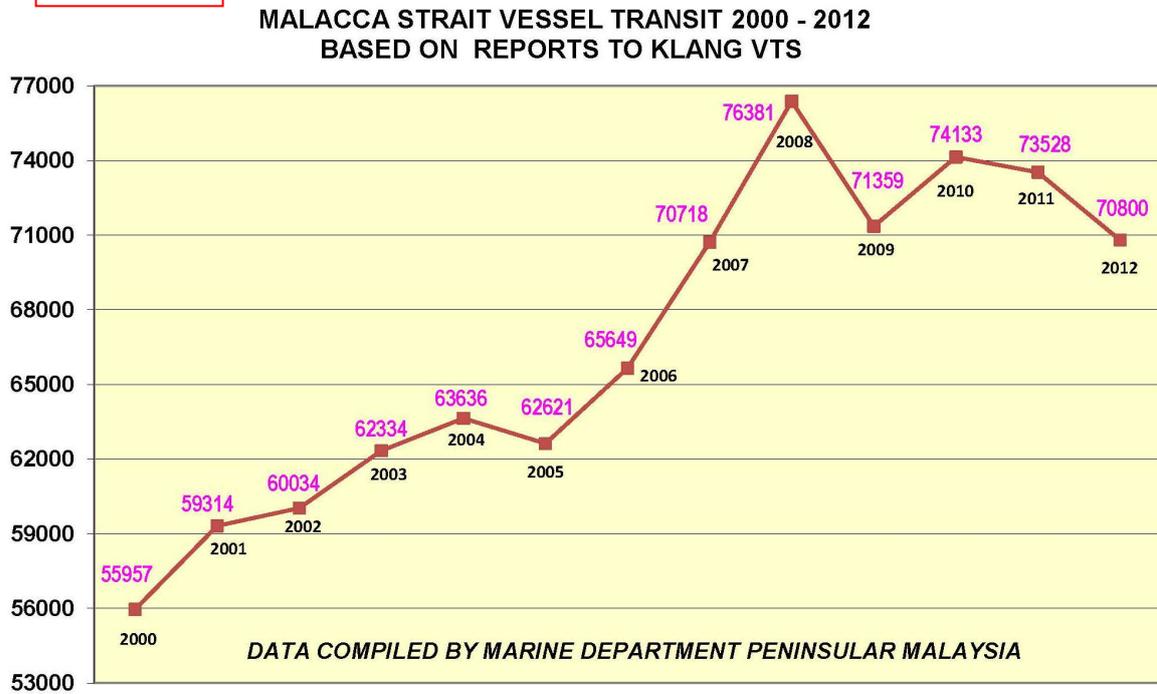
MALACCA STRAIT STRAITREP AREAS 1 - 6

The collection of these reports occurs when vessels over 300 GRT report when passing either of the two points, namely *Sector 1*-southbound (One Fathom Bank) and *Sector 6*-northbound (Tanjung Piai).

The Nippon Maritime Center has been compiling yearly statistics of these vessel movements.

A marked decrease in overall traffic reports can be seen for 2012, similar to levels seen in 2007, as shown in figure 2.

Figure 2

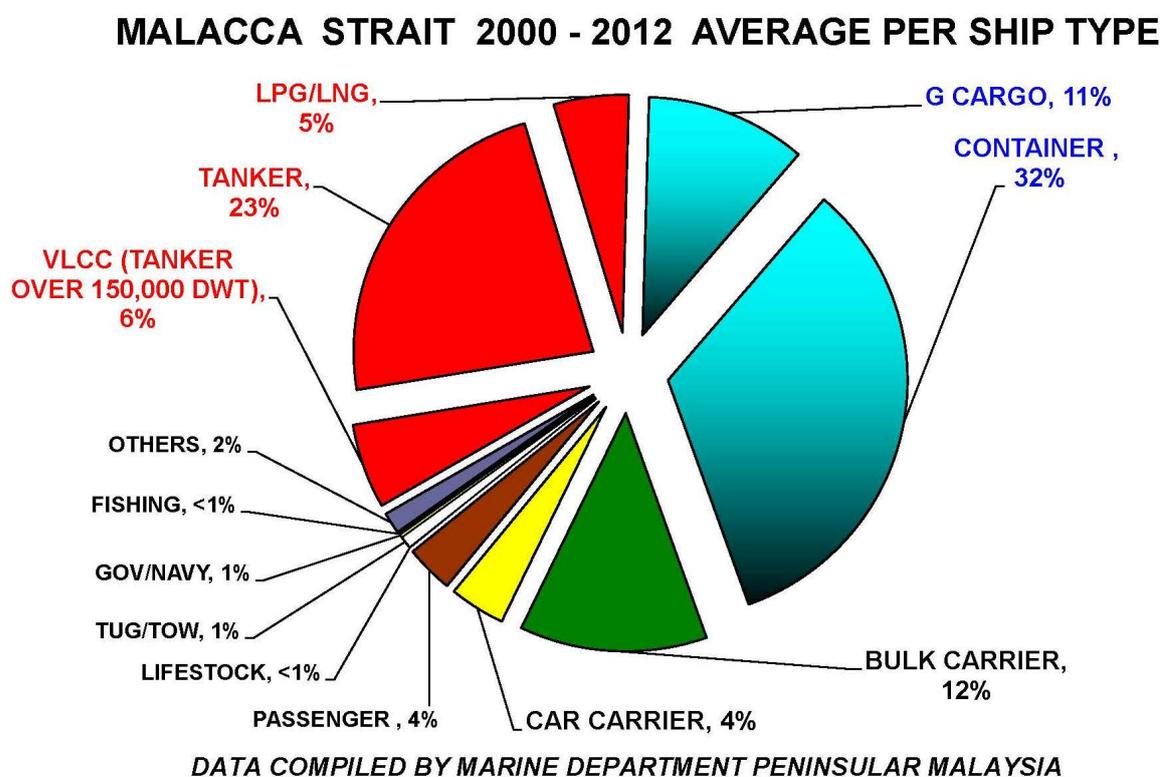


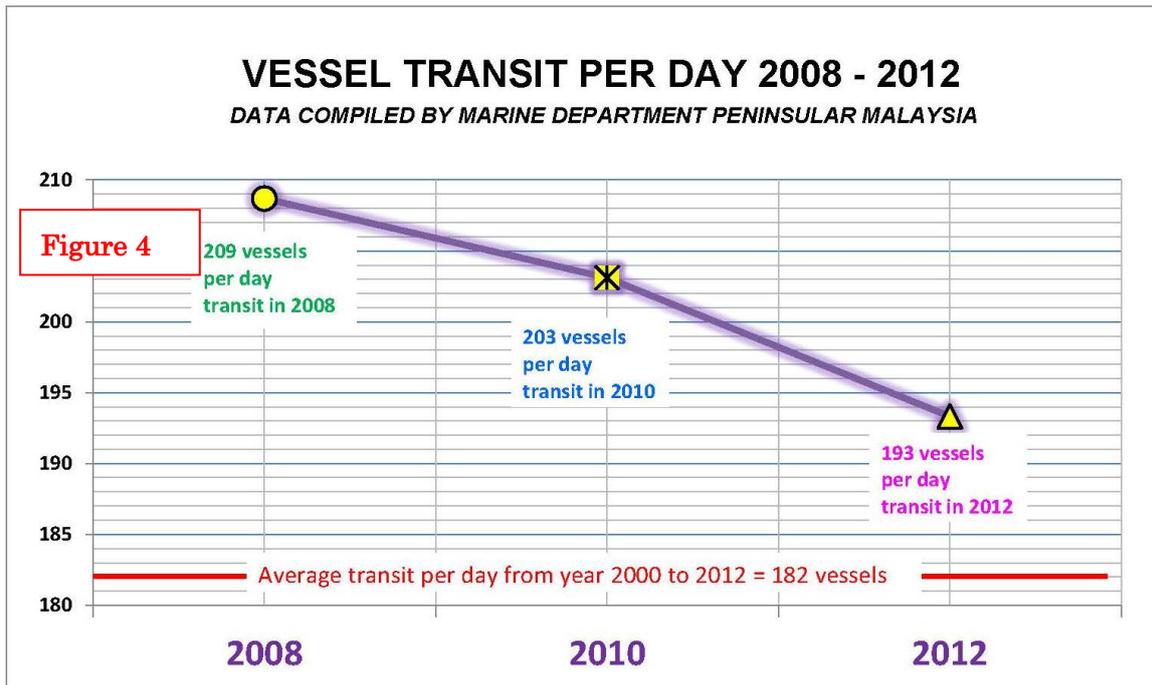
OVERALL TRAFFIC REPORTS

1. From year 2000 to 2012, we have a total of 866,467 reports, averaging 182 vessel reports per day throughout this period.
2. The largest category traffic reports belong to container and general cargo ships, making up 43% of all reports. This percentage has been consistent since year 2000. See figure 3.
3. Tankers of all types including VLCCs and LNG/LPG together make up next largest category, covering 34% of the reports. This percentage has been consistent since year 2000. See figure 3.
4. There was a general 4% growth in traffic reports from year 2000 years to year 2008, when it reached an all-time high. See figure 2.

5. Since 2008, there has been a general decline in total traffic reports till 2012, with the number of traffic reports falling from 209 vessels per day in 2008 to 193 vessels per day in 2012. See figure 4.
6. Interestingly, the declining trend affects only some types of vessels, while other types have managed to show an increasing trend. These are shown in greater detail in Figure 5a, 6a, 7a, 8a, 9a, 10a.

Figure 3





VLCC TRAFFIC REPORTS

1. Since 2000, an average year-on-year growth of 3.68% in VLCC traffic reports could be seen, with daily average of 13 VLCC transit reports in both directions of Malacca Straits (Figure 5). The last five years showed consistent year-on-year increase (Figure 5a).
2. Lloyds List data identified an increase in VLCC shipments from the North Sea in Europe to South Korea from an average of 2-3 per year to 23 in 2012, mainly because of competitively low freight rates.

Figure 5

TRANSIT REPORTS VLCCs 2000-2012

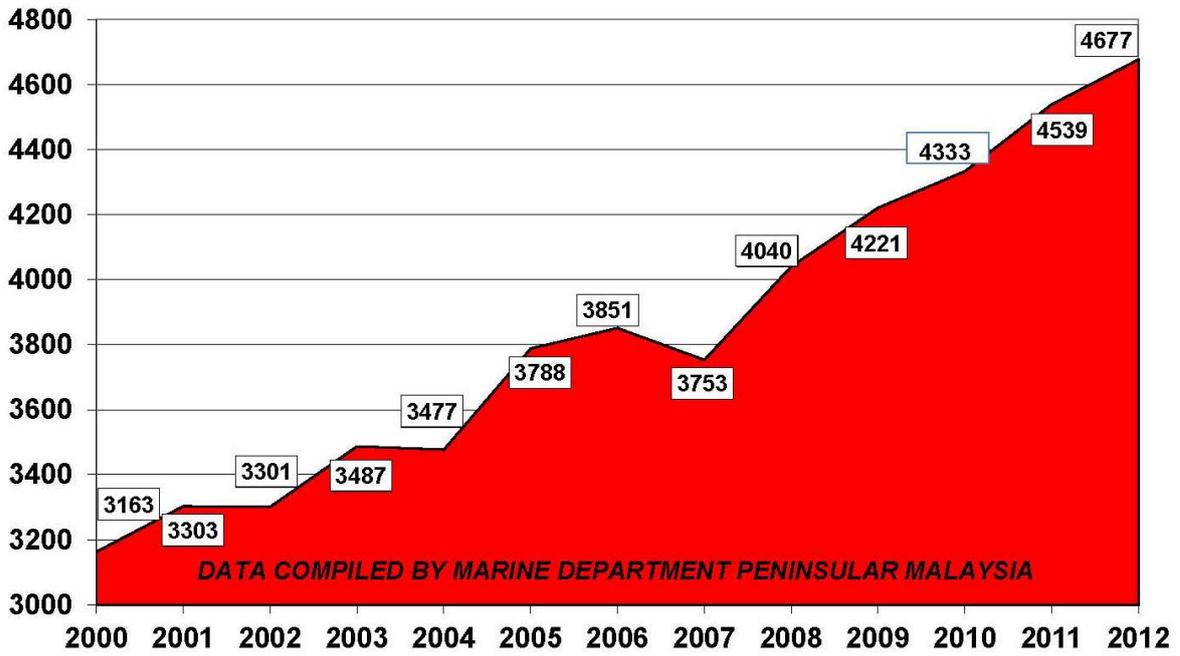
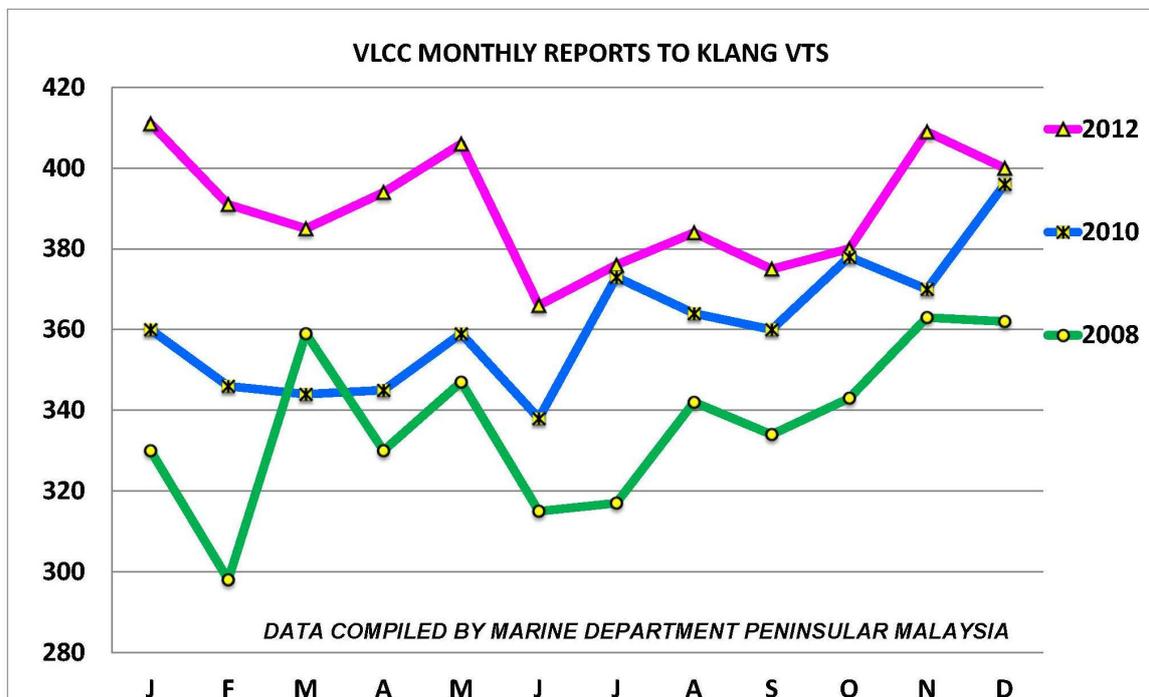


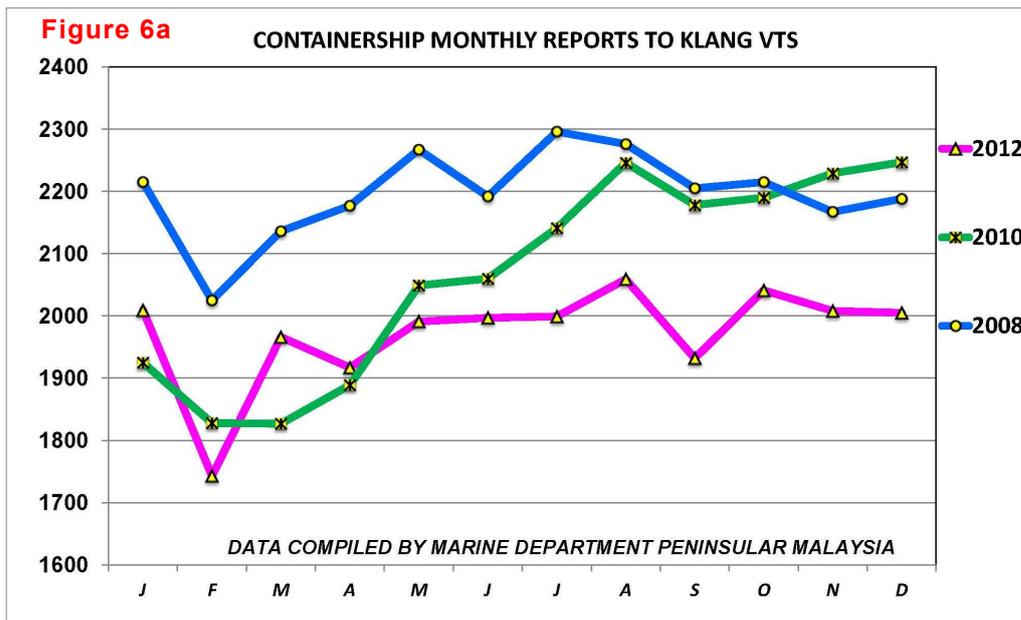
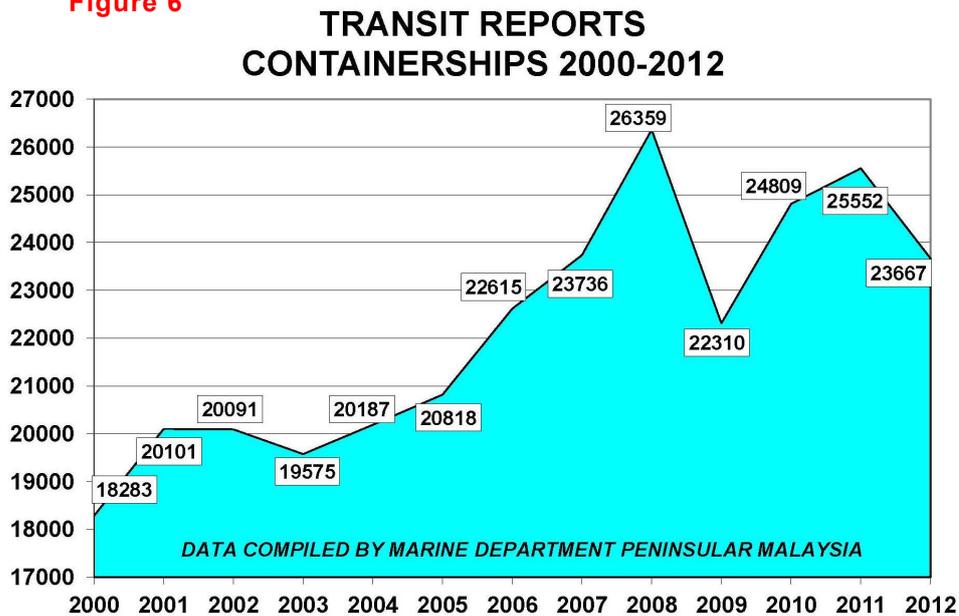
Figure 5a



CONTAINERSHIP TRAFFIC REPORTS

1. The 2012 reports indicate similar volume of traffic nearer to 2007 levels, with 2012 and 2010 fewer than 2008 reports. See figure 6 and 6a.
2. Although the container trade has been hit hard by recent economic times, the growing number of ultra large Container ships in service might account for the lower reports.

Figure 6



BULK CARRIER TRAFFIC REPORTS

1. For the most part since year 2000, bulk carriers reports have been rising steadily, as East Asia's import raw materials and petroleum continue to rise. See Fig 7 and 7a.

Figure 7

TRANSIT REPORTS BULK CARRIERS 2000-2012

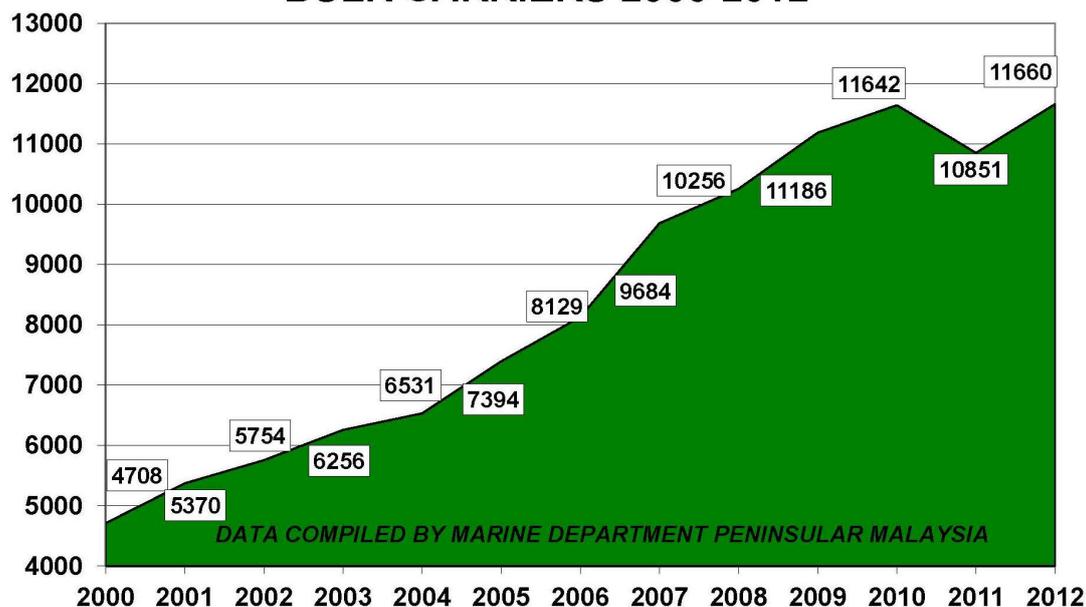
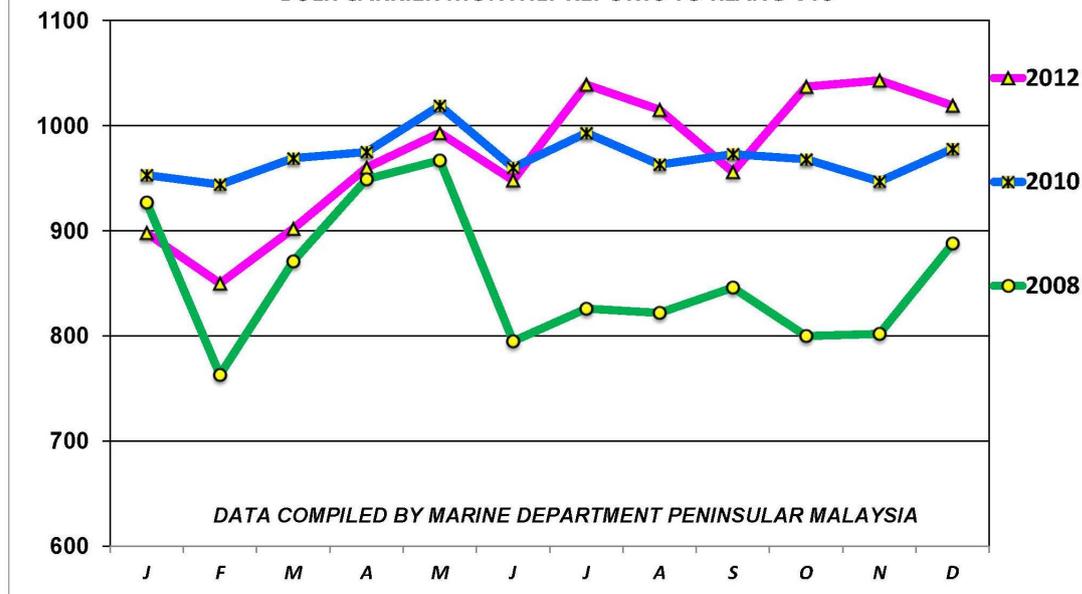


Figure 7a

BULK CARRIER MONTHLY REPORTS TO KLANG VTS



CAR CARRIER TRAFFIC REPORTS

1. Since the dramatic drop in car carrier traffic from the all time high in 2008, there has been a steady recovery since 2009, partly brought about by increased intra-Asian movements. See Fig 8 and 8a.

Figure 8

TRANSIT REPORTS RORO/CAR CARRIER 2000-2012

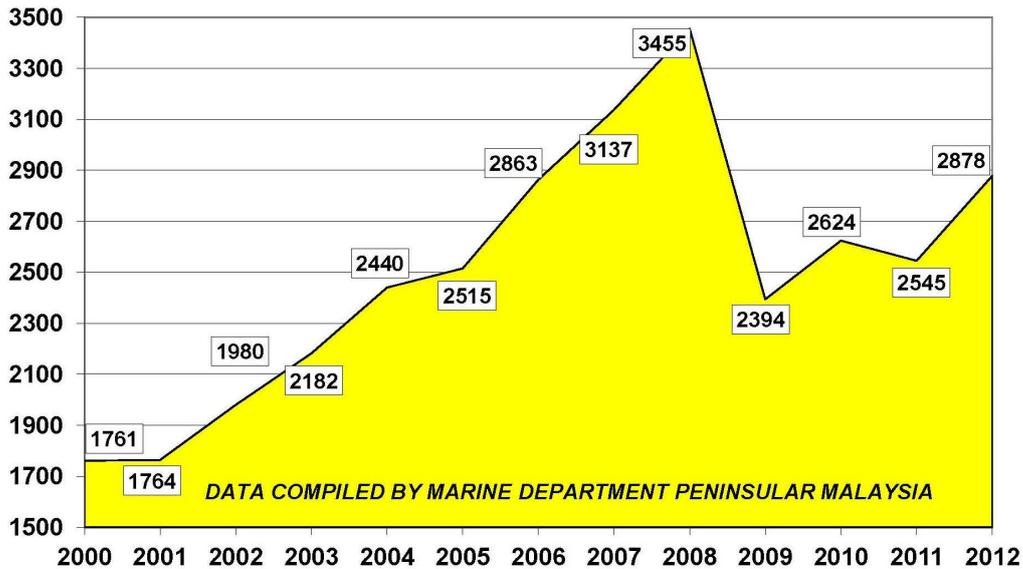
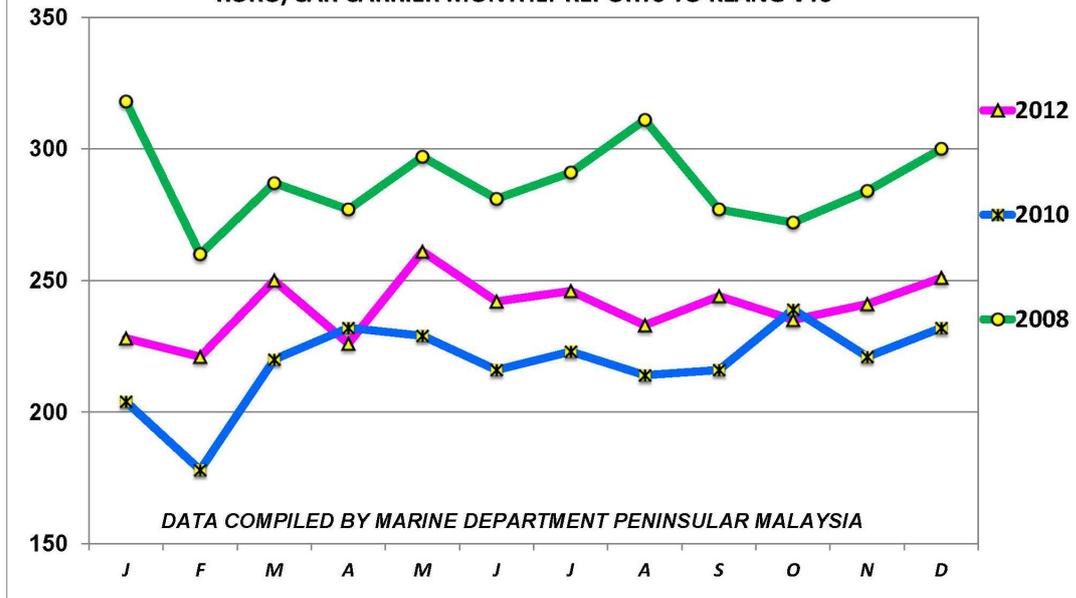


Figure 8a

RORO/CAR CARRIER MONTHLY REPORTS TO KLANG VTS



LNG/LPG TRAFFIC REPORTS

1. The monthly transit reports has seen a dramatic increase since 2009, with 2012 showing a new all time high of 3937 traffic reports. See fig 9 and 9a.

Figure 9

TRANSIT REPORTS LNG/LPG SHIPS 2000-2012

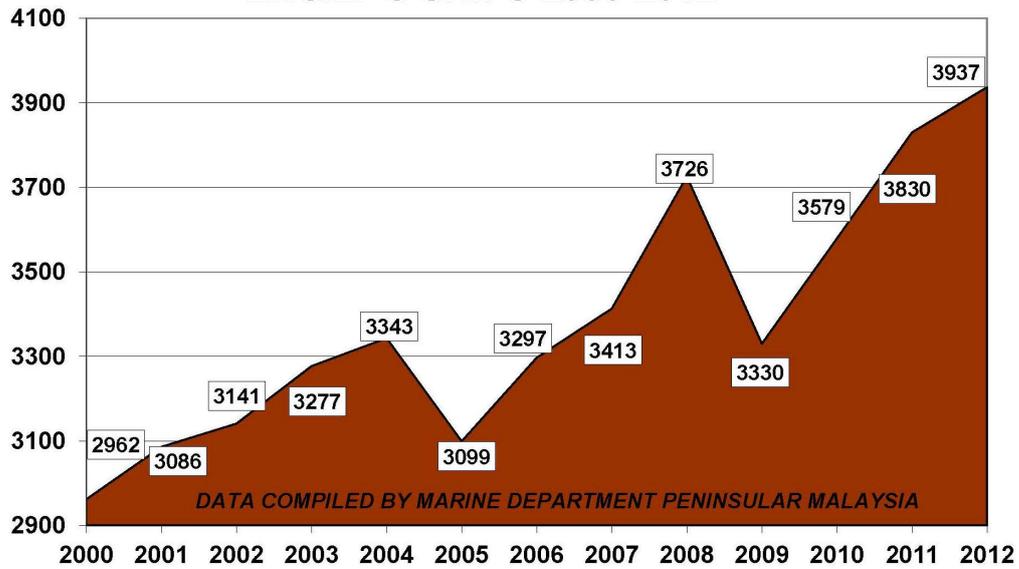
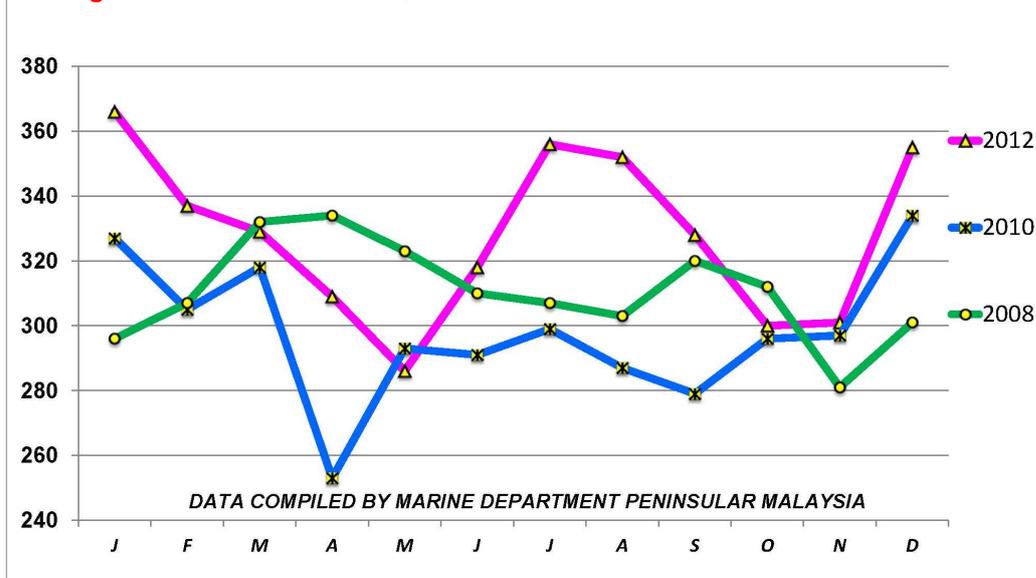


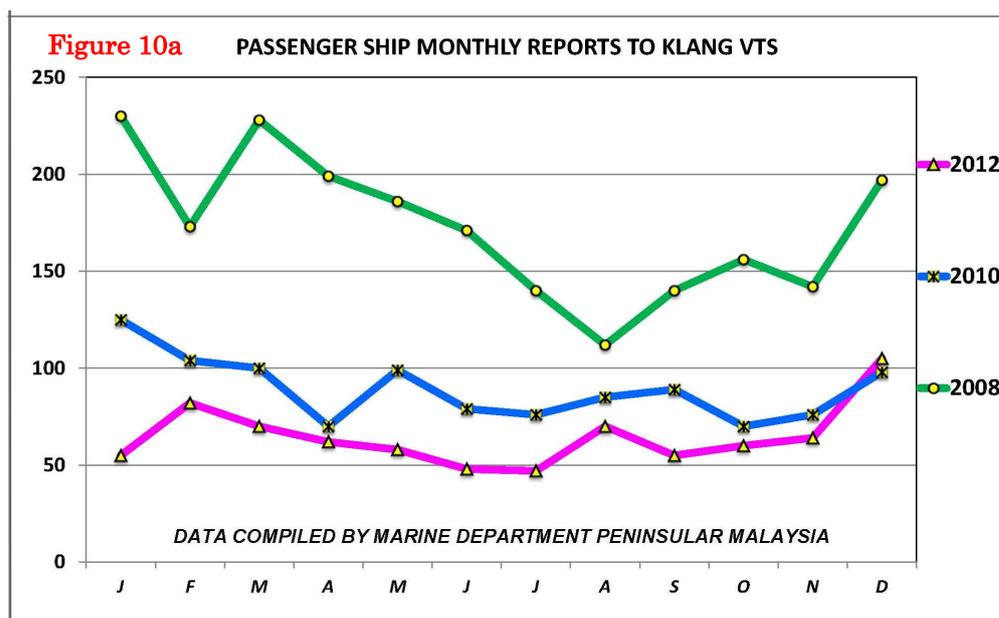
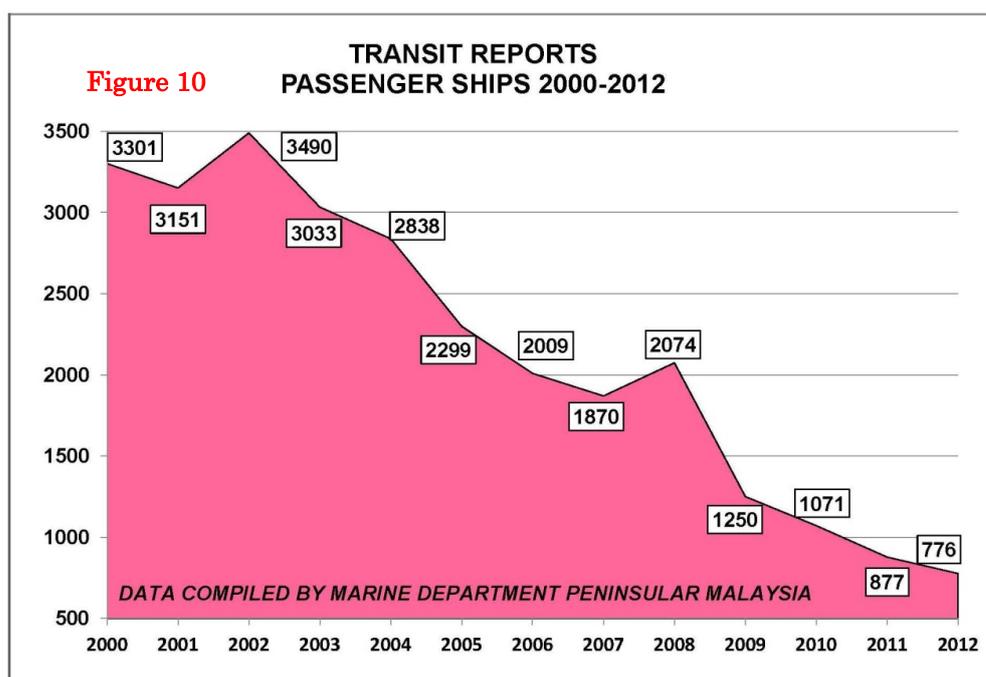
Figure 9a

LNG/LPG MONTHLY REPORTS



PASSENGERSHIP TRAFFIC REPORTS

1. The monthly transit reports of passenger ships have been progressively decreasing since 2002, with every successive year showing lower than previous year.
2. The new International Cruise Centre in Singapore may see a reverse in this trend, as seen in December 2012 report overtaking that of December 2010. See fig 10 and 10a.



第5編 ミクロネシア3国の海上保安能力強化支援 事業概要

ミクロネシア地域における海上保安機能強化プロジェクト

(ミクロネシア 3 国への小型艇及び通信設備供与)

1 背景

北太平洋ミクロネシア地域に位置するパラオ共和国、ミクロネシア連邦、マーシャル諸島共和国の 3 国は、3 国の人口をあわせても 20 万人弱の島嶼国であるが、マグロ等の豊かな水産資源を有するその排他的経済水域（EEZ）の合計は約 560 万平方 km に及び、世界第 6 位の EEZ を有する我が国（約 450 万平方 km）を上回る広大な海域を有している。

このような豊かな海洋資源を持つ海域を管轄するミクロネシア 3 国にとって、違法操業の取締りは重要な課題であるものの、これまでの米国及びオーストラリア政府からの支援にもかかわらず、海上保安体制はその広大な海域に比して十分なものとなっているとは言えないレベルにある。

このため、日本財団、笹川平和財団及び日本海難防止協会は関係団体とともに、これまで当該地域の海上保安機能強化のための支援を主導してきた米豪両国とも緊密な連携を図りながら、当該地域の海上保安機能を強化するための支援プロジェクトに取り組んでいる。

2 これまでの経緯

2008 年に日本財団に対して支援の要請があり、またミクロネシア 3 国による大統領サミットでの共同コミュニケにおいても言及されたことを契機として、日本財団及び笹川平和財団によりミクロネシア地域 3 国の海上保安機能の強化を支援するプロジェクトが開始される。

その後、2009 年に二度にわたる現地実地調査が行われた後、2010 年にはミクロネシア 3 国に日米豪の 3 国を加えた「ミクロネシア地域における海上保安機能の強化に関する官民共同会議」が日本財団及び笹川平和財団の主催により開催され、支援策の内容に関する協議が行われた。

その 3 回目の会議となったパラオ会議（2010 年 11 月開催）では、小型艇の

供与、その燃料及びメンテナンスに関する支援、通信能力改善のための無線設備の供与など8項目からなる支援策の概要について合意が得られ、2011年以降はその具体化に向けて取り組むこととなった。

2011年度には、パラオ会議で合意され、ミクロネシア3国への供与が決まっている小型艇とその燃料及びメンテナンス支援、通信設備等の詳細内容について、日本海難防止協会が主体となって検討を進めるとともにミクロネシア各国等との調整を進め、2012年1月から2月にかけて順次、パラオ共和国、ミクロネシア連邦及びマーシャル諸島共和国それぞれの政府との間で支援内容の詳細をまとめた「覚書(MOU)」を締結するに至った。

3 小型艇、通信施設の供与

2012年度においては、日本海難防止協会が主体となり、MOUで合意された小型艇及び通信設備の供与に向けて、国内メーカーとの仕様に関する調整、現地への納入に関する輸送手段の確保、ミクロネシア3国職員を日本へ招聘した事前招聘事業、現地における供与資機材等の取扱い説明、資機材の到着時における引渡し式等に関する様々な調整を進め、2012年8月から12月にかけて順次、パラオ共和国、ミクロネシア連邦及びマーシャル諸島共和国それぞれの政府に小型艇及び通信設備を供与するに至った。

事前招聘事業においては、海上保安庁観閲式や小型艇の工場を見学する等行い、供与後の小型艇の有効活用のため、各国からの参加者の海上保安業務への理解向上を図った。

到着時の資機材取扱い説明は、小型艇や通信設備の納品業者が約1週間に渡って説明、研修等を行い、供与した資機材の安全、有効な活用の促進を図った。

各国における引渡し式にあっては、それぞれの国の大統領若しくはその代官を始めとする政府高官が出席した他、米国、豪州、日本の海上保安機関職員も参加し、ミクロネシア海域の海上保安体制強化の重要性について認識を新たにした。各国の代表者からは、小型艇や通信施設の供与だけでなく、その燃料や通信費用を含んだ運用費も負担する今回の支援を評価し、感謝する旨の挨拶が述べられた。

今回の支援の実施により、パラオ会議で合意した支援項目が初めて具体化したこととなり、プロジェクトとして大きな前進を見ることができた。

4 今後の取り組み

今回の支援を以てプロジェクトの第一段階が終了したところ、今後は、小型艇の燃料やメンテナンス支援を継続するとともに、ミクロネシア 3 国や日本財団、笹川平和財団、日米豪政府を含めた関係者と改めて議論を行い、更なる支援の可能性について検討することとしている。

特に、ミクロネシア 3 国からは海上保安機関の能力向上のための人材育成について支援要請がなされているところ、供与した小型艇を活用した研修・訓練を含めた人材育成のための事業について今後検討することとしている。

現時点では、2013 年中を目途に、関係者間で新たな支援方針について理解を共有することとしている。

小型警備艇まずミクロネシアに マグロ違法操業の取り締まり強化
[2012年08月23日(Thu)]



供与された小型警備艇

日米豪3カ国の海上保安機関と協力して日本財団と笹川平和財団が進める「ミクロネシア3国の海上保安能力強化支援プロジェクト」の一環として小型警備艇の引渡し式が8月17日、ミクロネシア連邦で行われた。警備艇は既に8月初旬、パラオ共和国にも到着しているほか、今秋には残るマーシャル諸島共和国にも引き渡され、近年増加が目立つ違法操業の取り締まりに活用される。



引き渡し式であいさつする尾形理事長

プロジェクトでは当該3国間の連絡・協力体制の強化に向けた地域調整センターの設置も予定されており、引渡し式で日本財団の尾形武寿理事長は2020年まで警備艇の運用経費を支援するほか、海洋分野の人材育成事業など長期的な取り組みにも協力する考えを明らかにするとともに「警備艇は6カ国と民間団体の結束の象徴。3カ国と日米豪の結束をさらに強固にしてほしい」と述べた。

民間団体が参加して複数国間の協力体制の確立を目指す今回の異色の試みは2008年に訪日したマーシャル諸島共和国大統領と笹川陽平・日本財団会長の会談が発端。10年春には東京で関係6カ国の官民合同会議が開催され、小型警備艇の供与や通信設備の充実、警備艇の燃料費や部品の供与など大筋の支援策が決まった。



豪政府供与のパトロールボート

引き渡された警備艇は全長 15 メートル。「FSS UNITY (連邦船 結束)」と命名され、白色の船体には「日本財団」の名前も。速力は 30 ノット(毎時約 55 キロ)、航続距離は 400 カイリ (約 700 キロ)。現在、ミクロネシア連邦には豪政府が供与した 30 メートル級のパトロールボート 3 隻が配備されているが、これに比べスピードが速く、日本財団が燃料費など運用経費を負担することで沿岸地域を中心にした違法操業の日常的な取り締まりが強化されると期待されている。

引渡し式は 17 日午前、海事警察が管理するポンペイ州の岸壁で行われ、ミクロネシア政府、日米豪 3 国の海上保安機関、日本財団、笹川平和財団関係者ら約 100 人が出席。イマイティ運輸通信大臣や羽生次郎・笹川平和財団会長、各国関係者によるテープカット、樽酒の鏡割りで巡視艇の“門出”を祝った後、湾内をデモンストレーション航行した。



アリック副大統領とも懇談

ミクロネシア地域は3国合わせ人口約18万人。面積1400平方キロと奄美大島の約2倍にとどまるが、世界3位、約600万平方キロの広大な排他的経済水域（EEZ）を持ち、マグロなどの豊富な漁場となっている。近年、外国船による密漁や環境汚染も深刻化しており、今春にはパラオ北部海域で中国の小型蜜漁船が取り締まり中のパラオ警察の銃撃を受け乗組員1人が死亡、5人が逮捕される事件も起きた。



巨大な水上都市？ナン・マドール遺跡

こうした状況の中でパラオ共和国政府が昨年3月、密漁対策として反捕鯨団体「シー・シェパード」に協力を求める動きも表面化（その後、撤回）、今後、漁

業資源をどう守っていくか太平洋島しょ国全体のテーマとなっており、引渡し式に先立って尾形理事長らと懇談したアリック副大統領は「漁業資源問題の重要性は今後ますます高まる。引き続き多国間の枠組で支援を強化してほしい」と要請した。

小型巡視艇 パラオ共和国にも ミクロネシア 3 国の海上保安支援

[2012 年 10 月 19 日 (Fri)]



デモンストレーション走行を行う小型巡視艇

日本財団、笹川平和財団、日本海難防止協会が日米豪 3 国の海上保安機関と協力して進めるミクロネシア 3 国の「海上保安能力強化支援プロジェクト」で供与される小型巡視艇の引渡し式が 10 月 12 日、パラオ共和国で行われた。引き渡しは今年 8 月のミクロネシア連邦に続き 2 件目。11 月末にはマーシャル諸島共和国にも引き渡される予定だ。

巡視艇は「KABEKEL M' TAL」（パラオ語で“有能で勇敢なサメ”）と命名され、全長 15 メートルの船首部には鯨の口をデザインした絵が描かれている。速力は毎時 30 ノット（約 55 キロ）、航続距離は 400 カイリ（約 700 キロ）。オーストラリアが配備されている 30 メートル級のパトロールボートとともに、沿岸警備や違法操業の取り締まりに活用される。



挨拶する海野常務理事

引き渡し式には、パラオ共和国のジョンソン・トリビオン大統領や同国政府関係者、日米豪3国の海上保安機関、日本財団関係者ら約70人が出席。冒頭、海野光行・日本財団常務理事が「ミクロネシア海域で起きている問題を一国で解決することはできない。広大な海を管理するためミクロネシア3国と日米豪がこれまで以上に緊密な連携をし、豊かで美しい海を次世代に引き継いでほしい」と挨拶した。



感謝の言葉を述べるトリビオン大統領

続いてトリビオン大統領は「パラオのEEZ(排他的経済水域)は広大で、独自で管理するのは困難」とした上、「先日、この小型巡視艇に乗船したが、高性能でスピードも速くEEZの管理に大いに役立つ。領海警備、EEZの管理に対する日本財団の重要な貢献に感謝する」と述べた。その後、テープカット、樽酒の鏡割りと続き、最後は巡視艇に関係者を乗せ湾内をデモンストレーション航行した。



記念撮影する海上保安関係者

同プロジェクトは、民間団体の主導で多国間の協力体制の確立を目指す異色の試み。2010年11月、パラオ共和国で開催された関係6カ国（日米豪3カ国、ミクロネシア3国）と日本財団など民間3団体の官民合同会議で小型巡視艇の供与や通信設備の充実、巡視艇の燃料費や部品の供与など支援策が決まった。

多数の島からなるミクロネシア地域は人口や陸地面積は小さいものの約600万平方キロ、世界第3位の広大なEEZを持ち、マグロなどの豊富な漁場となっており、近年、外国船による密漁や環境汚染が深刻化している。

ミクロネシア 3 国の海上保安支援プロジェクト、小型巡視艇最後の 1 隻が マーシャル諸島共和国に到着 [2012 年 11 月 23 日] (Fri)]



引き渡し式においてデコレーションを施された小型巡視艇

11 月 23 日、マーシャル諸島共和国において、小型巡視艇の引き渡し式が行われた。この小型艇巡視艇は、日本財団、笹川平和財団、日本海難防止協会が日米豪 3 国の海上保安機関と協力して進めるミクロネシア 3 国の「海上保安能力強化支援プロジェクト」の一環として供与されたもので、今回の引き渡しにより、パラオ共和国、ミクロネシア連邦、マーシャル諸島共和国の 3 国全てに小型巡視艇が供与されたことになる。

巡視艇は「Lomor II」（Lomor は現地語で“救助”の意味）と命名され、速力は毎時 30 ノット（約 55 キロ）、航続距離は 400 カイリ（約 700 キロ）であり、衛星通信やレーダー等の装備も合わせて供与された。



感謝の言葉を述べるデニス・モモタロウ大統領代理・財務大臣

引き渡し式には、マーシャル諸島共和国のデニス・モモタロウ大統領代理・財務大臣を始めとする同国政府及び州政府関係者、日米豪の大使館等政府関係者、日本海難防止協会職員ら約100人が出席した。式典では、まず、マーシャル政府側からの挨拶が行われ、デニス・モモタロウ大統領代理・財務大臣から「小型艇、通信施設の供与は、限られた勢力しか有さないマーシャル諸島共和国の海上安全の確保、海洋資源の確保に必ず役立つものであり、日本とマーシャルの友好関係の発展に大きく貢献するものである。」と謝意が述べられた。



挨拶する中畑日本海難防止協会理事長

続いて日本海難防止協会の中畑理事長から「今後も我々は協力を継続する予定であり、マーシャル諸島共和国を始めとするミクロネシア三国はもちろんのこと米国、オーストラリア等とも連携して、海洋に関する問題に取り組んでいきたい。」と挨拶が行われた。その後、リボンカット、ワインの瓶を割る儀式に続き、最後は関係者による船内見学が行われた。



リボンカットを行う出席者

同プロジェクトは、2008年から始まった民間団体の主導で多国間の協力体制の確立を目指す異色の試み。2010年11月、パラオ共和国で開催された関係6カ国（日米豪3カ国、ミクロネシア3国）と日本財団など民間3団体の官民合同会議で小型巡視艇の供与や通信設備の充実、巡視艇の燃料費や部品の供与など支援策が決まった。

今回の引き渡しにより、ミクロネシア3国へ小型巡視艇、通信施設を供与するプロジェクトの第一段階は完了することになるが、小型艇のメンテナンスや燃料の供与は2020年まで継続することとなっており、また、人材育成支援等、更なる協力の必要性も指摘されているところ、引き続き関係国との協力を保ちつつ、次の段階へとプロジェクトを展開していくこととしている。

2012年主要業務実績

日本海難防止協会シンガポール連絡事務所
2012年 主要業務実績

月 日	業務概要
1月12日	Nautical Forum 出席（シンガポール）
1月20日	海上保安庁巡視船せつつ入港、シンガポール警察沿岸警備隊及び海事港湾庁施設見学対応（シンガポール）
1月26日	ミクロネシア連邦政府関係者等とのミクロネシアプロジェクトに関する打合せ（ポンペイ）
3月 1日	マレーシア半島海事局ロシッド航海課長との基金委員会に関する打合せ（マレーシア）
3月 2日	JICA 主催、MMEA 訓練見学（マレーシア）
3月 6日	Celeste Holdings 山本氏との CSR セミナーに関する打合せ（シンガポール）
3月 8日	在インドネシア JICA 関係者との意見・情報交換（インドネシア・ジャカルタ）
3月 9日	インドネシア海運総局航行局長とのマ・シ海峡航行援助施設基金に関する打合せ（インドネシア・ジャカルタ）
3月12日	シンガポール警察沿岸警備隊との意見・情報交換（シンガポール）
3月13日	アジア船主フォーラム（ASF）事務局長及び BIMCO アジア地域担当との意見・情報交換（シンガポール）
3月20日	在マーシャル日本大使館関係者及びランウィ警察庁長官との意見・情報交換（マジュロ）
3月21日	アメリカ沿岸警備隊（USCG）とのミクロネシアプロジェクトに関する打合せ（ホノルル） Inchcape 主催、海賊対策セミナー出席（シンガポール）
3月26日	シンガポール海事港湾庁（MPA）及びシンガポール船主協会（SSA）主催、マリタイムフォーラム出席（シンガポール）
3月29日	シンガポール警察沿岸警備隊長官交代式出席（シンガポール）
4月10日	第8回航行援助施設基金委員会出席（マレーシア・プトラジャヤ）
4月12日	日本財団常務理事及び運輸政策研究機構（JITI）関係者との CSR セミナーに関する打合せ（東京）
4月18日	シンガポール・マリタイムウィーク 2012 に関するプレスブリーフィング出席（シンガポール）

4月19～20日	ノルウェー沿岸管理局（NCA）主催、ワークショップ出席（シンガポール）
4月23日	Sea Trade Asia Award レセプション出席（シンガポール）
4月24日	日本財団常務理事とのCSRセミナーに関する打合せ（シンガポール）
4月26日	CSRセミナー及びレセプション開催（シンガポール）
5月25日	ミクロネシアプロジェクト国内委員会出席（東京）
6月 2～7日	「ミクロネシア3国の海上保安能力強化支援プロジェクト」各国小型艇乗組員の日本招聘事業対応（東京）
6月 6～8日	IMO 海上電子ハイウェイ（MEH）プロジェクト委員会出席（インドネシア・ジャカルタ）
6月19日	小型艇ポンペイ到着、引渡作業等の立会い（ポンペイ）
6月20日	在ミクロネシア日本大使館関係者との小型艇引渡式等に関する打合せ及び小型艇艀装立会（ポンペイ）
6月21日	ミクロネシア連邦政府関係者との小型艇引渡式等に関する打合せ（ポンペイ）
7月 4日	シンガポール海事港湾庁、シンガポール警察沿岸警備隊及びシンガポール港運営株式会社との海上保安庁練習船こじま入港に関する打合せ（シンガポール）
7月 5日	在シンガポール日本大使館主催、自衛隊記念日レセプション出席（シンガポール）
7月18日	アジア海上保安機関長官級会合実務者会合出席（インド・デリー）
7月23日	ミクロネシア連邦政府関係者との小型艇引渡式に関する打合せ（ポンペイ）
7月24日	在ミクロネシア日本大使館関係者との意見・情報交換（ポンペイ）
7月28日～8月2日	海上保安庁練習船こじまシンガポール入港に伴う支援業務（シンガポール）
8月 2日	三井造船関係者との意見・情報交換（シンガポール）
8月 3日	海洋電子ハイウェイ（MEH）引渡式出席（インドネシア・バタム）
8月 8～9日	小型艇引渡立会及び検査（パラオ）
8月10日	パラオ政府関係者との小型艇引渡式に関する打合せ（パラオ）
8月11日	パラオ海上保安機関職員に対するメーカー技師による小型艇取扱説明、訓練立会い（パラオ）
8月14～16日	小型艇引渡式典及びレセプション開催に伴う事前準備（ポンペイ）

8月17日	小型艇引渡式典及びレセプション開催（ポンペイ）
9月 6日	インドネシア海運総局とのマ・シ海峡関連会議に関する打合せ（インドネシア・ジャカルタ）
9月12日	マレーシア海事局とのマ・シ海峡関連会議に関する打合せ（マレーシア・ポートクラン）
9月21日	日本財団常務理事及び JETRO 関係者との意見・情報交換（シンガポール）
9月24日	日本財団常務理事及び BIMCO アジア地域担当との意見・情報交換（シンガポール）
9月24～25日	第5回マ・シ協力フォーラム出席（シンガポール）
9月26～27日	第37回 TTEG 会合出席（シンガポール）
9月28日	マ・シ海峡プロジェクト調整委員会出席（シンガポール）
10月 2～3日	アジア海上保安機関長官級会合出席（インド・デリー）
10月 9～11日	小型艇引渡式典及びレセプション開催に伴う事前準備（パラオ）
10月12日	小型艇引渡式典及びレセプション開催（パラオ）
11月14～15日	IMO 海上電子ハイウェイ（MEH）プロジェクト委員会出席（シンガポール）
11月16日	アメリカ沿岸警備隊（USCG）とのミクロネシアプロジェクトに関する打合せ（ホノルル）
11月20日	小型艇到着確認作業（マジュロ）
11月21～22日	小型艇引渡式典及びレセプション開催に伴う事前準備（マジュロ）
11月23日	小型艇引渡式典及びレセプション開催（マジュロ）
11月23日	NPA 及び海上保安庁主催、Maritime Safety Management Course におけるプレゼンテーション実施（シンガポール）
11月29日	インドネシア海運総局とのマ・シ海峡関連会議に関する打合せ（インドネシア）
11月30日	マレーシア海事局とのマ・シ海峡関連会議に関する打合せ（マレーシア・ポートクラン）
12月 5日	日本財団常務理事との協カメカニズムに関する打合せ（東京）
12月13～14日	第9回航行援助施設基金委員会出席（マレーシア・ジョホールバル）

情報アラカルト編

情報アラカルト編

港湾・海運

シンガポール港、入港船舶総トン数が、年間 20 億トンに到達	1
2011 年シンガポール港、新記録の達成	2
BIMCO 会長、海運業界はイメージを改善する必要があると発言	4
I C S (国際海運会議所) が新会長を選任	5
コンテナターミナルの機能、トゥアスに集約	5
WDA (シンガポール労働力開発庁)、230 万シンガポールドルの助成金を投じて 海事産業を後押し	6
北極海航路、シンガポールへの大きな影響なし	7
シンガポール港湾運用管制センター、閉鎖	9

航行安全

全ての海図は、精密に描かれた	11
機能が向上した新型港内巡視艇	11
シンガポール港湾運用管制センターがアップグレード	12

海難

シンガポール沖での衝突、少量の油流出を引き起こす	15
--------------------------	----

油濁・環境

準リアルタイムの水質観測計画	17
----------------	----

マ・シ海峡貢献問題

アジアの繁栄に伴いマラッカ・シンガポール海峡の重要性が高まる	19
--------------------------------	----

海賊・セキュリティ

海運業界がソマリアにおける雇用創出のため財政支援	21
アジアの船主、国連に海賊対処部隊の派遣を要請	21
オランダ軍、海賊対策用の武器をシンガポールに保管	21
シンガポール、米海軍艦艇を 10 カ月間受け入れる	23
海軍との銃撃戦で海賊が射殺される	23
ソマリア海賊対策への監視機関の取り組みが効果をもたらす	24

アジア船主フォーラム、国連治安部隊に関する提言を公表	25
----------------------------	----

社会・経済

国際海事機関（IMO）新事務局長がアジアの役割について語る	27
シンガポール警察沿岸警備隊が、インドネシアに5隻の沿岸巡視艇を寄贈	28
シンガポールとマレーシアが、ペドラ・ブランカ島に関する ICJ（国際司法裁判所）の判決履行を協議	29
南シナ海における中国、フィリピン間の論争	29
日本財団、海洋技術教育への無償支援を実施へ	31
持続可能性が、いくつかのイベントにおいて議題の中心となる	32
海事分野のリーダーが安全、環境問題を重視	33
日本財団が、海運業界におけるCSRアソシエーションの創立を提案	34
海運産業の「社会的責任」、活動拡大を 海賊対策では連携深化を一国際海事会議	35
企業の良心	36
（海を利用する者の）多大な責任	37
人々や企業が、海洋のことに配慮するよう道を示す	39
海洋と国際法と世界の未来	41
マリタイムギャラリーで航海を体験	43
アジア海上保安機関長官級会合、インド・ニューデリーにおいて開催	45
シンガポール政府、中国の外国船舶検査計画に懸念	45
国際海洋法の順守	46

港湾・海運

シンガポール港、入港船舶総トン数が、年間20億トンに到達
船舶入港に関する新記録達成が、
シンガポール港にとって新たな時代の幕開けとして歓迎される

12月14日—シンガポール—MV APL Washington 号は、他の大型コンテナ船と何ら変わらない船である。しかし昨日、この香港船籍の船は、シンガポールの歴史に名前を残した。

PSA(シンガポール港運営株式会社)のパシルパンジャンターミナルに、総トン数75,582トンのこの船が入港したことにより、1年間にシンガポールに寄港した船舶の総トン数が初めて20億トンに達した。

この記録は時代にかかわらず偉大な記録であるが、著しく世界経済が減速する最中においては特に意味があるといえるだろう。

ルイ・タックユー運輸相は、シンガポール港の新たな幕開けを歓迎すると共に、目覚ましい成長ぶりを称えた。

入港する船舶の総トン数を基準にすれば、シンガポールは世界一にぎわっている港の地位を維持してきている、とルイ氏は述べた。

ルイ氏は更に「特に海運業界及び政府間の強力な連携があれば、海運分野は、経済及び海運市場において直面している課題を乗り越えることができる。」との自信を表明した。

「港湾能力の拡大に加え、我が国の港は、生産性の強化及び安全、環境面での持続可能性に関する新たな要求への対応、とりわけ顧客への質の高いサービスの提供を継続することが不可欠である。」とルイ氏は述べた。

船舶の入港数は、シンガポールが1年間に受け入れた船舶の総トン数が2004年に初めて10億トンに達して以来、順調に増え続けている。

昨年、約127,000隻の船舶がシンガポール港に寄港した。——これは、PSA及びジュロンポート社によって運営される施設も含む。それら船舶の合計総トン数は、19億2000万トンとなった。

今年1月から先月(2011年1月~11月)までにシンガポールに寄港した船舶は、約117,000隻、総トン数は19億3000万トンであり、これが昨日の船舶入港における新記録の土台を作った。

船舶の総トン数とは、船のサイズの計測方法であり、船内の空間を計測したものである。この方法は通常、海運業界において港に寄港する船の通行量を積算する際に使用される。

シンガポールは、入港する船舶の総トン数及び重油燃料の売上において、世界一のハブ港である。

しかし、地方の港湾も近年勢いを増しており、中国の貿易ブームに支えられ急成長を遂げた上海港が、昨年コンテナ貨物の取扱個数でシンガポールを抜いて世界一の座に就いた。

シンガポールの船会社、ベンガルタイガーライン社の最高経営責任者、ビル・スマート氏は、「昨日の記録は、シンガポール海事港湾庁(MPA)が、海運業界にとっての魅力を高めるために、海運業界を育てインフラの整備を行った事の成功を反映している。」と述べた。

MPA は公的機関であり、シンガポール港及び海事業界における監督機関かつ、政策立案者である。

「これは、素晴らしいサクセスストーリーだ。」とスマート氏は語る。「ただ単に船舶が入港、寄港及び出港するのを受け入れるだけでなく、MPA は船のブローカー、銀行及び投資家、それに関連する他のビジネスをも当地にもたらした。」

さらにスマート氏は、「西側諸国への貨物出荷量は伸び悩んでいるものの、アジア、南アメリカ、及びアフリカでのそれは増加している。」と付け加えた。

シンガポールは‘ハブアンドスポーク’システム、つまりシンガポールから別の輸送航路で他の地域に貨物を運ぶにあたり、多くの大型船がシンガポール港に停泊することによって恩恵を受けてきた。
(2011 年 12 月 14 日 ストレイト・タイムズ)

2011 年シンガポール港、新記録の達成

貨物及びコンテナの取扱数、入港する船舶の総トン数及び船舶燃料の売り上げにおいて、
過去最高の記録

シンガポール港は、先行き不透明な世界経済の流れや、海運業界が直面している課題に相反して、昨年いくつかの記録を達成した。

海運業界内で用いられるいくつかの指標において、首位を保持してきたことからわかるよう、シンガポール海運業界の目覚ましい成長は、世界一活況な港の 1 つとしての、シンガポール港の地位を確固たるものにした。

昨夜、ルイ・タックユー運輸相により発表された速報のデータによると、貨物及びコンテナの取扱個数、入港する船舶の総トン数及び船舶燃料の売上に関して、シンガポール港は過去最高を記録した。

「前述のデータによると、昨年のコンテナ貨物の取扱個数は、5.3%増え標準サイズのコンテナ 2,990 万個となり、それまでの過去最高であった 2008 年の記録をわずかながら上回った。」とルイ氏は述べた。

2010 年、コンテナの取扱個数で、シンガポール港は上海港に世界一位の座を奪われた。先月、中国が発表した統計データによると、上海港は少なくとも 3,000 万個のコンテナを取扱い、シンガポールの最新の記録を上回った。

船舶総トン数及び船舶燃料の売上においても、2010 年の記録が塗り替えられた。

入港する船舶の総トン数は、(これは船の重量によるものではなく、寄港する船の貨物容量を基準にしたものである。) 10.4%増え、総トン数 21 億 2000 万トンに及んだと見積もられている。また、船の燃料として使用される重油の売上は、5.6%増え 4,320 万トンになったものと思われる。

つまり、シンガポールは入港する船舶の総トン数及び重油の売上において、トップの地位を保持しており、依然として世界の主要な港の一つであるといえる。

また、シンガポールは自国籍船舶の数でも世界で 10 位以内に入る。昨年の 12 月末の時

点で、シンガポールの国旗を掲げる船の総トン数は 17.6% 増え、総トン数 5,740 万トンとなった。

海運業界は、17 万人以上の雇用を生み出し、経済生産高の 7% を占め、経済活動において重要な役割を担っている。

シンガポール海事財団 (SMF) によって催された新年のレセプションにてルイ氏が語ったところによると、「シンガポールにとって、国際海事センターとしてシンガポールで提供可能なサービスの幅広さと質を向上させ、様々な業界関係者をひきつける事は大変重要である。」

「昨年、我が国は、アーサー・J・ギャラガー及びスターマネージメントエージェント (保険会社)、海事法法律事務所メイヤーブラウン・JSM 及び福岡銀行などの業界関係機関を迎え入れた。」

「シンガポールは、需要の増加を見越してインフラの整備も進めている。」

「我が国は、パシルパンジャンターミナルおける港湾能力を拡張し続けており、航行の安全確保を強化するためチャンギに 3 つ目の運用管制センター (POCC) を立ち上げた。」とルイ氏は述べた。

また、船主及びサービス提供会社をサポートし、海運業界のための人材の育成、船舶による環境負荷低減の活動を支援するための政府の政策が公表された。

シンガポール海事港湾庁 (MPA) によって運営される、「グリーン・ SHIPPING 構想」の一つが、昨日大きな進展をみせた。当地における環境に優しい海運の支援及び普及のために、15 の機関・企業が Maritime Singapore Green Pledge (MPA が主導する環境宣言) に署名したのである。

船級協会 DNV (ノルウェー船級協会) や日本に拠点を置く日本郵船グループを含む新規参入機関が、昨年 Green Pledge に署名した 12 の機関・企業に続いて加わった。

「これは、素晴らしいサクセスストーリーだ。」と、シンガポールを拠点とする第三者機関として船舶管理を行う トーム・シップマネージメント社の取締役 ミカエル・エルワート船長は語った。「シンガポールには理想的な政策が整っており、諸外国もそれをまねようとしている。」

しかし、今年は海運業界全般にとってズムーズな航海とはならないだろう。

SMF 会長の ミシェル・チア氏は、「事態が好転する前の道のりは、辛く険しいものになるだろう。」と警告した。

「多くの企業、特にコンテナ貨物業界及びドライバルクセクターは、企業の存続のため、運営の合理化及びビジネス戦略の再編成という思い切った改革が必要になるだろう。」

「ただし、石油価格高騰を土台とすれば、造船業及び海洋エンジニアリングセクターでは更なる活躍が期待できる。」とチア氏は述べた。

昨日、チア氏は SMF の会長に再任され、メンバーのうち 2 人が交代となった。

(2012 年 1 月 13 日 ストレイト・タイムズ)

BIMCO 会長、海運業界はイメージを改善する必要があると発言

海運業界は、海難事故で低下したイメージを認識し、社会的責任を果たす必要がある。

ベテランの業界関係者によると、世界的に活動する海運業界は、度重なる海難事故により水を差された社会との関係を修復し、そのイメージを改善するよう努めていかなければならないし、そのためには CSR（企業の社会的責任）に合致する共通の行動基準が役に立つかもしれない。

この一年間、海運セクターは過去数十年の間で最悪の事故をいくつか経験した。とりわけ、転覆したクルーズ客船 Costa Concordia 及び貨物船 Rena のメディア映像のために、海運企業の社会的イメージは低下し続けている。

日本財団及び運輸政策研究機構（JITI）によりシンガポールにて共同開催された CSR に関するセミナーで、BIMCO（ボルチック国際海運協議会）の Yudhishtir Khatau 会長は、「私たちは、自らが行うことの産物である。それと同時に、私たちは他人が持つイメージの産物でもある。悪いことは良いことに比べるとそれほど起こらないが、残念なことに、海運業界は危機的状況下にあるときにのみ注目を集める。」と述べた。

更に Khatau 会長は、「海運業界が直面している主要な課題の一つに、この業界のイメージの問題がある。」

「現在の状況は、商業サイドもしくは港湾管理や船籍管理など、最終的には陸上勤務で必ず求められる知識及び経験を提供する海洋関係の職業を、若者にとって魅力的な選択肢にしようとしている我々の努力にとって不利に働く。」と述べた。

Khatau 会長によると、CSR イニシアチブを取り入れる事は、海運業界のイメージ改善に貢献し、その上より多くの若者を海運セクターでの仕事に呼び込むことにもなる。

CSR の専門家であるブリティッシュコロンビア大学の Linda Coady 氏によると、CSR のコンセプトは、世界をより良いものにするために法律上の義務を超えた企業の道徳的もしくは利他的信念に一部源を発するが、同時に企業の合理的な自己利益の追求にも根ざしている。

Coady 氏は、「CSR 活動は、活動するための社会的許可であり、成長するための許可である。なぜ、企業は CSR を取り入れたいと考えるのか。それは、企業が CSR 活動により結果的に利益を得る事ができるからである。」と語った。

海運業界の観点からすると、同業界関係者は、多くの場合それぞれの社会的責任を果たすため、環境イニシアチブや慈善活動を実施する。

国際海事機関（IMO）の関水康司事務局長は、「企業の社会的責任の今日的な概念は、企業が社会に与え得る総合的影響に関するものである。」と述べた。更に、「海運企業、環境及び社会間の相互作用に同時に焦点を合わせる必要がある。」と付け加えた。

「海運業界での持続可能な発展を実現するためには、海運政策に対して協調的かつ統合的なアプローチを実施する必要がある。新技術及び技術革新、海事教育及び訓練、海上警備、海難事故等への対応、海事施設の整備、これらは全て継続可能な海運にとって重要な

要素である。」と述べた。

インド海運公社（SCI）の Sabyasachi Hajara 会長は、「海運業界が対処すべき主要問題に、所有権の透明性の欠如及び先行的なグリーン投資の不足があり、このことにより、同業界に対する人々の信頼が弱まっている。」と述べた。

その上、IMO の規則がいくつかの開発途上国では順守されていない事も、環境への懸念を引き起こしている。「世界中の多くの地域で、法の施行が十分になされていない。」と Hajara 会長は語った。

一方で、SCI は船舶の稼働及びリサイクルにおけるグリーンイニシアチブの推進、温室効果ガスの削減努力、地域への貢献及び慈善活動の実施及びインドにおける文化遺産の保護に取り組んでいる。

しかし Hajara 会長によると、海運業界として更に取り組むべきことがあり、CSR 実施のために統一基準を持つ必要がある。Hajara 会長は、関水事務局長の考えに同意し、「海運業界のリーダーたちが、環境保護、健康、安全及び企業統治に関して、統一され自己規律的な基準の作成を働きかけるべき時が来た。」と語った。（2012 年 4 月 26 日 ロイズリスト）

ICS（国際海運会議所）が新会長を選任

国際海運会議所（ICS）は、今週（5 月 25 日）オーストラリアで行われた同組織の年次総会で日本人の諸岡正道氏を会長として選任した。同氏は、前任の Spyros Polemis 氏（ギリシャ出身）が 6 年間務めた会長の座を退任するのにもない後を引き継ぐことになる。

長年 NYK（日本郵船）で要職に就き、NYK グループヨーロッパの前社長を務めた諸岡会長は、「ICS が、海運業界全体の意見を伝える代弁者であり続けることが私の最優先課題である。つまりこれは、様々な種類の船や貿易に関わる人々の意見、それぞれの国の視点、大手から小規模に至る船会社の関心事を反映させ、調和を保つということである。」と発表した。

更に、「ICS が年内に取り組むべき大きな課題は 3 つ挙げられる。海賊の撲滅、二酸化炭素排出量の削減問題及びクルーズ船コスタ・コンコルディア号の惨事を受け各国政府から提案されるであろう議案への対応である。それに加え、海難事故ゼロ、環境汚染ゼロが常に我々の最終目標であることを踏まえ、ICS 全体として地球規模の産業である海運業界の世界的規範の維持、安全面や環境保護活動の持続的な発展のために努力し続けなければならない。」と述べた。（2012 年 5 月 25 日 シートレード・アジア）

コンテナターミナルの機能、トゥアスに集約

シンガポール政府は、経済戦略委員会の提案を受け、長期戦略としてコンテナターミナルの機能をトゥアスに集約する計画を発表した。

新トゥアス港における最初の荷役岸壁は、約 10 年後を目途に使用可能となる予定である。PSA（シンガポール港運営株式会社）によるパシル・パンジャンターミナル第 3、4 期計

画の着工式において、ルイ・タックユー運輸相は、「トゥアス港の開発により、現在コンテナターミナルとして使用中の中心部に近いタンジョン・パガー、ケッペル及びブラニ島等の一等地が開放されれば、それら地域の再開発も今後可能になるだろう。」と述べた。

タンジョン・パガー、ケッペル及びブラニ島のターミナルの賃貸契約は 2027 年に終了する。

トゥアス港への港湾業務の集約により、長期的な需要の増加に対応し、効率性の強化とスケールメリットの向上を実現する能力を高めることができるだろう。

また、現行のようなトラックによるターミナル間のコンテナ輸送という手間を削減することもできる。

現在のところ、ブラニ島、ケッペル、タンジョン・パガー、パシル・パンジャンターミナル 1、パシル・パンジャンターミナル 2 の 5 カ所にコンテナターミナルが存在する。

ルイ運輸相は、「トゥアスは遮蔽された地形で水深が深く、当地の主要な工業地帯及び国際的な海運航路に隣接していることから、港として適切な場所となるだろう。我々は、トゥアス港が年間 6,500 万 TEU（20 フィートコンテナ換算）まで処理できるよう計画を立てる予定である。」と述べた。

また一方で、PSA はパシル・パンジャンターミナルの第 3 期、第 4 期拡張工事に際し、最新の港湾設備及び技術を取り入れるため 35 億シンガポールドルを投じる計画である。

第 3 期計画は、2014 年に運営可能となる見込みである。

この計画により 2020 年までに 15 カ所の岸壁が全て完成すれば、港湾の処理能力が現在より 5 割増し 5,000 万 TEU にまで拡大するだろう。

(2012 年 10 月 1 日 チャンネルニュースアジア)

WDA（シンガポール労働力開発庁）、 230 万シンガポールドルの助成金を投じて海事産業を後押し

シンガポール労働力開発庁（WDA）は、海事及びオフショア（海洋開発）産業の生産性を高め業界内のリーダーを育成するため、今後 2 年間で 230 万シンガポールドルを投資する計画である。

これらの計画は昨日（10 月 19 日）催されたシンガポール海事産業協会（Asmi）の記念式典の夕食会において、リー・イシヤン上級国務相（通産・国家開発担当）により発表された。

同上級国務相は、海事及びオフショア産業がシンガポールの GDP の 2.2% を占めることを指摘した。

同上級国務相は、「これは、過去半世紀にわたるシンガポール海事産業の耐久力及び同産業界が国際的なリーダーとしての地位を維持してきたことを証明している。」

「シンガポール政府は、業界の革新を促進し、生産性を向上させかつ機能を強化するため Asmi 及び業界関係者の取り組みに対する支援を継続する構えである。」と述べた。

Operations Management Innovation Programme として知られる計画は、約 300 名に及び業界内の専門家、管理者及び企業幹部にとって有益となるだろう。

同計画は、技術革新及び作業工程の合理化により、プログラムの参加者が生産性を向上させるのを支援することを目的としている。

まず教室内での運営管理の授業、これに続き参加者が生産性の向上という課題に取り組むため現場での指導及び訓練が行われる。

WDA は中小企業（SMEs）に最大 90%、その他の多国籍企業には 70%を限度とする授業料への補助金を支給する予定である。

同時に発表されたもう一つの取り組みは、シンガポールの国民に対する WDA 及び Asmi の育英事業であり、企業が支援する人材がニューカッスル大学の海洋工学の修士課程を取得するというものである。

講義は当地にて来年 1 月から開催され、定時制で 2 年 6 カ月以上の期間を予定している。

このコースでは WDA が授業料の最大 80%まで資金援助し、その残りを参加企業が支払うことになる。これに対し企業は、奨学金を受けた人材をリーダーとして育成しなくてはならない。

WDA のウォン・ホンクアン長官は昨日、「他国の競合他社に遅れを取らないためには、業界関係者が現場で生産性を高める努力を継続し、従業員の能力を向上させ、地域の人材が近い将来、業界の指導者となるよう教育する必要がある。」と述べた。

Asmi のウォン・ウェンスン取締役は、「我々は、造船、海事及びオフショア等全ての産業における中小企業が、それぞれの組織の中で業務及び運営改善を進めるために技術の革新者を育成することを願っている。」

「我々はこの育英事業を通して、次世代のリーダーを育成することを目的としている。」と付け加えた。 (2012 年 10 月 20 日 ストレイト・タイムズ)

北極海航路、シンガポールへの大きな影響なし

ノルウェー外相は、急速な海氷の融解による新しい北極海航路の開通によって、シンガポールが大きな影響を受けることはないだろうと語った。

エスペン・バット・エイデ外相は、「新しい北極海航路（NSR）は、マラッカ海峡を、そして同時にシンガポールを迂回し欧州からアジア間の航海距離を短縮するものであるが、シンガポールが過度に懸念する必要はない。」と述べた。

特定の時間に到着することが要求されるコンテナ貨物船は、確実性が高くより近いシンガポールに取引をもたらす、エジプトのスエズ運河経由の従来の航路を利用することになるだろう。

NSR 沿岸の港湾開発に際し、シンガポールの海運に関する専門知識を用いることは、同国にとってもメリットとなる。

ノルウェーは北極評議会の加盟国である。同評議会はフィンランド、カナダ、ロシア及

びアメリカ合衆国を含む北極圏諸国間の連携を推進するため、政府間協議体として 1996 年に設立された。

同外相は、初のシンガポール訪問中、ストレイト・タイムズ紙のインタビューに対し、「コンテナ貨物の輸送は、今後もこれまで通りの航路を経由して行われるだろう。しかし、到着日がそれほど重要ではない輸送の場合、その他の航路を利用することも可能である。」と述べた。

例えば、北極海航路は鉄鉱石輸送のように到着日より輸送コストが重要な場合により適している。

現在のところ、NSR は海水が解ける夏季にのみ航行可能である。また、船舶は航行の安全を確保するためロシアの砕氷船を雇う必要もある。

更に同外相は、「もし、安定性を第一に会社を経営しているのであれば、輸送中に起こりえるリスクを回避するために、温暖な航路を選択したいと考えるかもしれない。」と付け加えた。

北極圏の海水域面積は、今年 9 月に過去最少を記録した。これにより、一部沿岸地域にとって天然資源採掘の可能性が高まることになる。

北極圏には、地球上の未開発の石油及び天然ガスの 20%が分布していると推測されている。またこの一帯は地球上で最大のタラの生息地であり、貴重な鉱物の巨大鉱床でもある。

これらの天然資源の採取に伴って、領有権の問題が発生する可能性がある。

しかし同外相は、「これまでのところ沿岸諸国が論争を解決する際、国連海洋法条約のような国際的な海事法を適用してきたことで、『北極圏内の争い』は免れてきた。」と述べ、その良い例として、ノルウェー及びロシア間の 40 年間に及ぶバレンツ海を巡る紛争も、2010 年に法的枠組みにより解決したことを例に挙げた。

同外相は、南シナ海で高まる緊張を踏まえ、「ロシアとのエピソードは海洋紛争に対する打開策を示している。このような問題を公然と争い、軍艦を送りこむといった手段を使わなくても、より効果的に解決することは可能である。」と述べた。

同外相は、シンガポールの K・シャンムガム外相兼法相と水曜日（11 月 7 日）に面談した。その際シンガポール政府は、北極評議会にオブザーバーの立場で参加できるよう申し出た。

同外相は、二千人以上のノルウェー人が居住するシンガポールを「アジアにおけるノルウェー企業の主要な拠点」と評した。

同外相は、シンガポール・ラジャラトナム国際問題研究所の主催により「北極圏ーアジア・欧米間を結ぶ新たな交差点」というテーマで講演を行った。

(2012 年 11 月 8 日 ストレイト・タイムズ)

シンガポール港湾運用管制センター、閉鎖

シンガポール海域において 30 年近く船舶を安全に誘導してきたタンジョン・パガー・コンプレックスの港湾運用管制センターに、昨日（12 月 28 日）元職員と現職員が惜別の思いとともに別れを告げた。

1984 年にケッペルロードのビルの 21 階の一室に開設され、シンガポール初の管制センターであった。

この港湾運用センターの閉鎖に伴って、シンガポール海事港湾庁（MPA）はチャンギ海軍基地内の新センター及びパシルパンジャンの PSA Vista 内の改修を終えたセンターから海上交通の管理をすることになる。

昨日行われたセンター閉鎖のセレモニーの中で、MPA のラム・イーヨン長官は、「長年かけて我が国を主要港湾として発展させてきた中で、タンジョン・パガー港湾運用管制センターは、シンガポール海峡及び同海域での船舶航行の安全強化という重要な役割を担ってきた。」と述べた。

同長官によると、1960 年代の通信士は手旗信号やモールス符号を信号灯によって点滅させることで船舶航行を管理していた。

1975 年には、超短波（VHF）通信装置を備えた港湾運用施設がケーブルカータワーに設置された。同施設は、1984 年にタンジョン・パガー・コンプレックスに移転した。

MPA 航行安全課のチャン・ケンニー課長補佐は、タンジョン・パガーセンターの設置を担当した 4 人のメンバーのうちの 1 人である。

同課長補佐は、「シンガポール海域における船舶通航量の増加を考慮し、当時のシンガポール港湾庁が、必要とされる船舶航行管理の専門家を備えたセンターの設置を決定した。」と述べた。

センター設置当初は VHF 通信装置を使用していたが、1990 年にはレーダーによる船舶航行情報システムが装備された。

同課長補佐は、「船舶のおおよその位置だけを知らせる VHF 通信装置とは異なり、管制官はレーダーシステムにより船舶の位置、針路及び速度をリアルタイムでスクリーン上に確認することが可能になった。」

「1990 年に初めてレーダー画像を見た時のことを忘れることはできないだろう。これにより我々は海域を広範囲に見渡すことができるようになった。」と述べた。

更に同課長補佐は、シンガポールが当時この地域でこのような技術を最初に取り入れた国の一つであったことを強調した。

同システムはそれ以降、何度も改良を重ねてきた。1990 年には船舶追跡能力は 1,000 隻であったが、現在ではチャンギ及び PSA Vista のセンターがそれぞれ 10,000 隻まで管制を行うことができる。

昨日、同センター内で行われたセレモニーには、元職及び現職合わせて約 50 名 MPA 職員が出席した。

上席港湾管制官の Ten Kumari 氏（42 歳）は、1995 年にセンターで勤務し始めた当初、2 人しかいない女性管制官のうちの 1 人だったことを思い返しながら、「私が船舶を識別するために連絡すると、女性の声を聞いた乗組員が素早く対応してくれました。」と語った。

海技士の Thirulchelvan 氏（53 歳）は、レーダーシステムを利用するためにトレーニングを受けた第一陣の一員であった。彼は今でも最初にセンターから船に連絡した日のことを覚えているという。「長年ここで勤め、有意義な時間を過ごしてきたことを思うとセンターが閉鎖されるのは悲しい。」と語った。（2012 年 12 月 29 日 ストレイト・タイムズ）

航行安全

全ての海図は、精密に描かれた 各国の研修員たちが、海図専門家育成の研修を修了する

6名の海図専門家たちが、英国海洋情報部(UKHO)による15週間の海図専門家育成の研修を修了した。

バングラデシュ、インドネシア、メキシコ、オマーン、パキスタン及びフィリピンから参加した研修員たちは、今や、紙の上や電子処理で海図の作成及び改訂を行うことができる。

この研修は、日本のキャパシティビルディングプロジェクトを後押しするもので、日本財団によって設立された5年に及ぶ人材の訓練及び育成プログラムの一環である。

研修の開始時には、海上保安庁海洋情報部(HOD)から専門家が参加し、中盤には、国際水路機関(IHB)理事ヒューゴ(Hugo Gorziglia)氏が訪れた。

また研修員たちは、ブリストル港湾管理委員会、英国王立ブリタニア海軍大学、ブリックサム沿岸警備隊及びサウスハンプトンの英国港湾協会を研修旅行で訪問した。

UKHOの海図作成トレーニングマネージャー、ピーター・ウェスコット氏は、「研修員たちは、素晴らしい責任感と連帯感を見せてくれた。それぞれ自国の組織へ戻り、ここで学んだことを実践しさらに得た知識を共有していこう。」と述べた。

英国の海軍士官であり、海図専門家のニック・ランバート少将は研修員達の功績を称え、と共に、今後の成功を祈った。
(2012年1月19日 ロイズリスト)

機能が向上した新型港内巡視艇

新型の港内巡視艇が、油流出及びその他の緊急事態に対応するため配置された

総費用1,900万シンガポールドルの6隻の新型巡視艇が、シンガポール港内での油流出及びその他の緊急事態に対応するため、パトロールを開始する。

シンガポール海事港湾庁(MPA)の発注により、台湾で製造された新型巡視艇は、これまで5年間使用されてきた6隻の巡視艇の業務を引き継ぐこととなった。

昨日、マリーナサウス埠頭で行われた就役式において、MPAのラム・イーヨン長官は、「巡視艇の性能向上は、現在のみならず今後の新たな業務要求を満たす上で、MPAにとって役立つだろう。」と述べた。

世界一活況な港の一つであるシンガポール港は、毎年約13万隻の船舶が寄港し、約1000隻の船が常時停泊している。

昨年、入港した船舶の総トン数は21億2000万トンに到達した。

MPAの港湾検査官は、海上の安全及び環境保護規制を実施するため、24時間体制で港内をパトロールしている。また、港内での海難事故発生における対応を調整し取り仕切っている。

全ての新型巡視艇は、いくつかの異なる種類の流出油を中和可能な油処理剤400リット

ル及び流出油の拡散を防ぐ伸縮可能なプラスチック素材の長さ 3 メートルのオイルフェンス 2 本を装備している。

巡視艇は、油流出による被害を最小限にとどめるために、初動部隊として配置されることとなる。

また、流線形の船艇の形は、より船が安定し操船がさらに容易になった。

更に特長として、海図、レーダー、船舶識別装置及び音響測探機が 1 つの表示装置にまとめられ、わかりやすい画面表示になったことが挙げられる。

低公害エンジンや環境に優しい塗料を使用しているほか、乗組員にとってより快適な船室及び人間工学に基づいた椅子が備わっている。

それぞれの船艇は、3 名の乗組員及び 12 名の乗客を乗せる事が可能である。

ラム長官は、「新型巡視艇は、シンガポール港内における航行の安全確保及び海洋環境保護を確かなものとする手助けとなるだろう。」と述べた。

MPA は、これらの船艇を 5 年間配置したうえで、その後必要性を再評価する。

(2012 年 2 月 3 日 ストレイト・タイムズ)

シンガポール港湾運用管制センターがアップグレード

シンガポール海域において、船舶の航行安全の確保に重要な役割を果たしている港湾運用管制センターの改修工事が完成した。

シンガポール海事港湾庁 (MPA) は昨日、パシルパンジャンの PSA Vista ビルにおいて港湾運用管制センター (POCC) の運営を再開した。

1,000 万シンガポールドルをかけた改修事業は、昨年 8 月から開始され、改装されたセンター及び最新の船舶航行情報システム (VTIS) によりイメージを一新した。

この最新のシステムは、レーダー、CCTV (監視カメラ) システム、船舶のデータベース、その他の船舶識別装置及び船舶追跡システム等、様々な発信源からの情報を統合することができる。

運用管制センターの管制官は、シンガポール海峡及び港湾区域を航行する船舶の船長に指示を与える。これは、航空管制官が航空機のパイロットを誘導するのとほぼ同じ方法である。

昨日 (9 月 5 日) の MPA の声明では、改良されたシステムの導入により、管制官はより安全かつ効率的に海上交通を管理することができるとしている。

高解像度ディスプレイ及び強化された監視機能は、管制官が船舶の衝突や座礁の危険性を発見する際にも役立つ。これにより管制官は、情報や警告を船舶に対して提供することができる。

この新システムは、改修以前の 2 倍にあたる最大 10,000 隻の船舶の管制を同時に行うことができる。現在のところ、常時約 1,000 隻の船舶がシンガポールの海域を航行している。従って同センターは、航行船舶数の増加に十分対応できるだけの余剰能力を持つ。

MPA の Lucien Wong 会長は、シンガポールは入港する船舶の総トン数において世界一であり、船舶が 2、3 分おきに出入港している状況であると述べた。

同会長は、「海上貿易が増加するにつれて、当地の港及び航路の重要性も高まり続けるだろう。」「航行安全強化のための継続的努力の中で、我々シンガポール政府は、POCC における海上監視能力及び通信情報システムを向上させる技術への投資に常に関心を持っている。」と述べた。

改修された PSA Vista の運用管制センターは、昨年始動したチャンギ海軍基地内の新 POCC に続くものであり、これと同様のシステムを持つことを特長としている。

これら 2 つのセンターは 24 時間体制であり、互いに相互のバックアップシステムとして役目を果たすため完全に一体化されている。

緊急事態により一方のセンターが運用に支障を生じている際は、もう一方のセンターが全ての作業を担うことができる。

これら二カ所のセンターの運用開始により、既存のタンジョン・パガー・コンプレックス POCC は閉鎖されることになる。 (2012 年 9 月 6 日 ストレイト・タイムズ)

海難

シンガポール沖での衝突、少量の油流出を引き起こす

水曜の晩(1月4日)、シンガポール船籍のコンテナ船とマルタ船籍のタンカーが衝突し、これによりシンガポール沖南10km付近で約5トンの船舶用燃料の流出が起きた。

シンガポール海事港湾庁(MPA)は、この事故の報告を水曜の晩に受けた。

この事故は、シンガポール船籍のコンテナ船 Kota Tenaga 号とマルタ船籍のタンカー SEEB 号によるもので、シンガポールのセントーサ島南西に位置するプラウセバラック (Pulau Sebarok) 島の南 2.7km 付近で発生した。

昨日の MPA の発表によると、この事故による乗組員のけがはない。

さらに「無害かつ生物分解性の化学処理剤によって油の流出は食い止められた。同処理剤は、漂流油を分解するために使用された。」と発表された。

油の漂着は、プラウパワイ (Pulau Pawai) 島、プラウセナン (Pulau Senang) 島及びラッフルズ・リザーブ錨地付近で確認された。

その後 Kota Tenaga 号は、ラッフルズ・リザーブ錨地に移動され、油の流出の予防措置として、オイルフェンスも船の周囲に設置された。

さらに、合計 12 隻の作業船が流出油の監視及び回収のため配置された。

MPA は「状況を注意深く監視するとともに、いかなる漂流油の目撃にも対応していく。」と発表した。

一方、港内及びシンガポール海峡での船舶交通に影響はでていない。

MPA は、この衝突の原因を調査中である。

2010年5月にシンガポール海峡で起きたタンカーと貨物船の衝突では、約2,500トンの原油がチャンギ沖に流出した。

これにより、東海岸線が10kmに渡り1週間閉鎖されることとなった。

(2012年1月6日 ストレイト・タイムズ)

油濁・環境

準リアルタイムの水質観測計画

8 基の水質観測ブイによるネットワークが、水質の変化に対してリアルタイムの警報を発信する目的で、まもなくシンガポールの海域に設置される。

水質の変化は、油の流出、藻の大量発生や大雨などによってもたらされ、これにより海水の成分が変わり、魚及びその他の海洋生物に害を及ぼすことがある。

現在シンガポール国家環境庁（NEA）は、このシステムについて入札審査中であり、もし落札が成立すれば業者の納入期限は7カ月となる。

無人のブイは、水質に関する情報を NEA に伝達することができる。

またこれらのブイは、湿度、雨量及び日射などの気象データも収集する予定である。

収集されたデータは、脱塩工場（淡水化プラント）のような、沿岸の海水を利用する施設を監督する政府関連機関にも共有されることになる。

ストレイト・タイムズ社が得た資料によると、これらのブイはリムチューカン、トアス、セラングーン、セレーター、イーストコースト、パシルパンジャン内のサイリーンリーフ（Cyrene Reef）及びシンガポール沖合のテコン島（Pulau Tekong）とセマカウ島（Pulau Semakau）付近に設置される可能性が高い。

現在、NEA は毎月手作業で水のサンプルを採取し分析している。また、シンガポールの水質が世界保健機関（WHO）のガイドラインを満たすよう、毎週行楽地の沿岸海浜の監視も行っている。

NEA のスポークスマンは、「新しいシステムは、従来の方法を補足するものであって、それにとって変わるものではないが、我が国の沿岸水域 8 カ所におけるほぼリアルタイムの水質データの供給は、今後役立つだろう。」と述べた。

養殖場の経営者は、「NEA が、我々とこれらの情報を共有すること望んでいる。現在のところ養殖業者たちは、海に浮かべられた囲い網の中で養殖されている魚を死なせるような水質変化に関する情報について、業者間で共有しているにすぎない。」

シンガポール農食品・獣医庁（AVA）も、養殖業者からの全ての警報を、他の養殖業者と共有している。

ポンゴール養殖場の 60 歳代の経営者、Ms. Maureen Ng は、「どのような方策でも、私たちの役に立つなら歓迎する。時には、単なる雨でさえ海水の塩分濃度が変わり、私たちの魚にとって大損害をもたらすことがある。」と語った。

天候の変わりやすさに加え、シンガポールは事故が起こることで知られる混雑した航路にまたがっている。

世界貿易量の約 1/3 及び世界の石油供給量の約半分が、マラッカ・シンガポール海峡を通過している。

2010 年にシンガポール海峡で起きた石油タンカーと貨物船の衝突事故では、約 2,500 トンの原油が海に流出した。

(2012 年 3 月 29 日 ストレイト・タイムズ)

マ・シ海峡貢献問題

アジアの繁栄に伴いマラッカ・シンガポール海峡の重要性が高まる

シンガポールのルイ・タックユー運輸相は、「アジア地域の経済成長に伴い、国際社会におけるマラッカ・シンガポール海峡の重要性が急速に高まるだろう。」

「同海峡における自由な航行を維持し、且つ安全を確保することが必要不可欠である。」と述べた。

同運輸相は、月曜日（9月24日）に自身が開会を宣言した第5回協力フォーラムで以上の点を強調した。

また同フォーラムにおいて、インドネシア、マレーシア及びシンガポールは、協力メカニズムの下で海洋電子ハイウェイ（MEH）計画を継続する公式な合意文書への署名を行った。

MEHは、潮汐、風、潮流及び気象条件といった船舶に関連する海事情報を操船者にリアルタイムで提供するサポートシステムである。

同運輸相は、「沿岸3カ国がマラッカ・シンガポール海峡関連の情報を共有する上で重要な基盤となる協力メカニズムは、航行安全への取り組みを継続し強化していこう。」

「経済成長に伴って船舶輸送に対する需要は拡大するだろう。海運業界は、経済の持続的発展を支える上で中心的役割を担う必要がある。」と述べた。

更に、「この地域にとって、協力メカニズムはマラッカ・シンガポール海峡における持続可能な海洋開発を推し進める上で重要な枠組みである。海洋環境を保護すると同時に、効率的な船舶輸送を促す新たな方策を模索するためにも同メカニズムによる継続した取り組みが必要である。」と付け加えた。 （2012年9月24日 チャンネルニュースアジア）

海賊・セキュリティ

海運業界がソマリアにおける雇用創出のため財政支援 コミュニティープロジェクト、海賊行為の減少を目指す

デビット・オスラー記者によると、ロンドンで開かれたソマリアに関する国際会議と時期を同じくして、シェル社、BP 社、A.P.モラー・マースク社及び日本の海運業界が、ソマリアの地域社会への支援及び沿岸域での雇用創出プロジェクトへの支援のための共同イニシアティブを発表した。

それぞれの参加企業は、2年間で約50万USドルを寄付する予定としている。

シェル・インターナショナル・トレーディング&シッピング社の取締役グラハム・ヘンダーソン氏は、「海賊行為の撲滅は、ソマリアの人々への支援、教育及び現状の生活基盤の改善にかかっている。わが社は、海賊掃討に関する対策に幅広く貢献してきた事を誇りに思っており、産業界の他社が我々の取組みに参加することを強く望んでいる。」と述べた。

マースク・タンカーズの最高責任者ハンネ・ソレンセン(Hanne Soerensen)氏は、「海賊行為は海上での問題であるが、国際社会としての取組み及び陸上での長期支援策が必要である。我々マースク社は、問題解決に積極的に貢献するつもりであり、この共同イニシアティブを支援する。」と述べた。
(2012年2月24日 ロイズリスト)

アジアの船主、国連に海賊対処部隊の派遣を要請

シンガポール：アジア船主フォーラム(ASF)は、海賊対策に関する同フォーラムの提案が採択されるよう国連(UN)に強く求めた。この提案は、国連の資金によって運用される部隊が、海賊がはびこるインド洋及びアデン湾で商船を護衛するというものである。

浮遊式の基地を使用する同提案は、2月28日にワシントンで開催された作業部会でASFにより提起された。アジア船主フォーラム航行安全・環境委員会のPatrick・Phoon議長は、「国際海運及び貿易、また何よりソマリアの冷酷な海賊のなすがままになっている全ての船員たちの生命のために、ASFの提案実行は緊急を要している。」と述べた。

浮遊式基地への国連平和維持部隊の派遣は、当初シンガポール船主協会(SSA)によって7月に国連に提案され、シートレード・アジアによって第一報がなされた。

(2012年3月7日 シートレード・アジア)

オランダ軍、海賊対策用の武器をシンガポールに保管

オランダ軍のアデン湾における海賊対策への取組みは、同国所有の小型武器及び弾薬を当地の軍施設内で保管できることとするシンガポール軍との合意により、大きく進展した。

これらの武器は、海賊がはびこるソマリア沖及びアデン湾を航行するオランダ籍商船に乗船するオランダ軍の兵士たちによって使用される。オランダ国防省スポークスマンは、「船舶護衛派遣隊(VPD)として知られるこの部隊は、攻撃を受けやすい船舶に配置されることとなる。」と先週声明を発表した。

この措置は、政府及び民間武装警備員によるハイジャックや人質行為防止対策を踏まえ

たものであり、また、この海域を航行する船舶のセキュリティ対策の向上を目的としたものである。

ソマリア沿岸及びアデン湾は、ハイジャックと人質行為の警戒海域とされてきた。

ロンドンに拠点を置く国際海事局（IMB）によると、今年の3月19日までに世界中で起こったハイジャック事件9件のうち7件はソマリア海域で発生している。現在のところソマリア海賊は、13隻の船舶及び197人を人質に取っていると同局のウェブサイト上には掲載されている。また、昨年世界で発生した襲撃のうち半数以上がソマリアの海賊によるものだった。

昨年のIMBの年間レポートによると、「国際的な海軍による継続的な取り組みがなければ、全体的なソマリア海賊の発生件数はさらに多発した可能性がある。」としている。

ロンドンのIMB局長であるポテンガル・ムクンダン氏は、これらの派遣隊は武装強盗から船舶を守るためのものではなく、むしろソマリア海賊によるハイジャック及び人質行為を防止することを目的としていると指摘し、派遣隊がオランダ籍船に乗船することの重要性を強調した。

同氏は、「フランス及びイタリアも自国籍商船を護衛するため、ソマリア沿岸及びアデン湾を航行する船舶にVPDを配置している。」とストレイト・タイムズ社に語った。

オランダ国防省のスポークスマンは、「毎年約250隻の商船がこの海域を航行する。オランダ軍は今年、これらの船舶の中でも特に攻撃を受けやすいオランダ籍船、約50隻に護衛のためVPDを配置可能である。」とメールによる回答で述べた。

また、「オランダ政府はソマリア沿岸沖での海賊対策のため、包括的なアプローチを導入している。オランダ王立海軍は、アデン湾に安全な航路を確保しソマリア沿岸沖から海賊を一掃するため、欧州連合（EU）及び北大西洋条約機構（NATO）など国際海賊対処部隊の活動に貢献してきた。」と述べた。

「VPDによる任務の柔軟性を強化するため、オランダ政府はアデン湾及びソマリア沿岸において戦略上重要な出入口の位置に、事前の保管場所として多数の兵站の確保を進めている。」と付け加えた。

「VPDの兵士たちに必要な装備は保管場所に配置済みであり、彼らは乗船する港に向かうだけでよい。この保管場所の一つが、オランダの商船が頻繁に訪れるシンガポールである。」

スポークスマンは、VPDが特に海賊の標的になりやすいオランダ籍船をアデン湾及びソマリア近辺の海賊から護衛するためのものであることを強調した。

シンガポールは、アデン湾を航行するための主な航路の一つに沿っており、VPDの装備を保管する拠点として合理的な選択といえる。

シンガポールで船から荷降ろしされたVPDの装備は、同国内で保管され次の輸送を待つことになり、商船は海賊被害の多い地域の外へと航行を続けることになる。

「シンガポールとの協力、とりわけVPDの兵站実施は極めて素晴らしいものである。シンガポールの支援は、我が国の商船及びその船員たちにとって安全な航路を提供する上で

貢献してきた。」と付け加えた。

シンガポール国防省のスポークスマンは、ストレイト・タイムズ社に対して「オランダ政府との取り決めは、アデン湾におけるオランダ軍の海賊掃討作戦を支持する上で、同軍の小型の武器、弾薬及び装備の輸送のためパヤレバ空軍基地を使用することに限定したものである。」と述べた。(2012年4月9日 ストレイト・タイムズ)

シンガポール、米海軍艦艇を10カ月間受け入れる

米海軍は、同海軍の新型軍艦1隻を来年から約10カ月にわたりシンガポールに配備する方針を発表した。

同海軍幹部の海上戦略担当 Thomas Rowden 海軍少将は電話会談を通じ、「水深の浅い海域でも多様な任務を遂行できる沿海域戦闘艦(LCS)『フリーダム』のシンガポールへ配備は、司令官たちにとってこのクラスの艦艇の価値を最大化することにより、乗組員のローテーション、兵站の確保及び整備に磨きをかける手助けとなるだろう。」と述べた。

同海軍少将は、「米海軍は、来春から約10カ月にわたり戦闘艦を配備する方針である。」

「それまでの間、我々はこの配備計画を無事遂行するための準備を進めている。」と語った。

シンガポール政府は、同国海軍施設内に同戦闘艦を最大4隻までローテーションで受け入れる方針で調整している。

シンガポール、米国両国ともこの配備計画は基地使用協定の締結にまでは至らないとしている。

米国の Leon Panetta 国防長官及びシンガポールの Ng Eng Hen 国防相は、先月行われた米国国防総省での会談後の共同声明の中で、「同計画は米国政府のアジア太平洋地域への強い関心を示しており、同地域におけるパートナー国への訓練及び連携能力を強化することになる。」と述べた。

バラク・オバマ米大統領は昨年、10年にも及んだイラク、アフガニスタンでの地上戦の後、米国の国家安全保障政策のバランスを取り戻すためアジア太平洋地域を最重視するよう命じた。(2012年5月11日 ストレイト・タイムズ)

海軍との銃撃戦で海賊が射殺される

マラッカ海峡で起きたインドネシア海軍の隊員と海賊3名との銃撃戦により、海賊1名が死亡し2名が負傷した。

この事件は水曜日(6月27日)に発生したが、同週の土曜日まで公表されなかった。

海賊行為の発生件数は、多くの場合 Idul Fitri (イスラムの断食明けの祭り)の時期に向けて増加する傾向がある。

インドネシア海軍西部艦隊の海上警備の司令官である Pranyoto 准将によると、同海軍は3名の襲撃者がスマトラ島北部の Pandan 島付近で漁船 Anugerah I 号をハイジャックしたと

の情報を得ていた。

関係当局は、後にこの漁船の位置を特定した Tanjung Balai 海軍基地に待機中の隊員を含め、パトロール中の隊員たちに警戒態勢をとらせ対応した。

Pranyoto 准将は、「身元不明の襲撃者 3 名は Anugerah 号の乗組員の無線通信装置を奪い、程なく同号は海賊の支配下に置かれた。」

「この銃撃戦により海賊のうち 1 名が頭部に致命傷を負い、残り 2 名は海軍基地へ移送された。死亡した男の遺体は親族に引き渡した。」と述べた。海軍は 3 丁のライフル銃を押収した。
(2012 年 7 月 2 日 ジャカルタ・ポスト)

ソマリア海賊対策への監視機関の取り組みが効果をもたらす

国際海事局 (IMB) は月曜日 (7 月 16 日)、各国の海軍による強固な対策及び民間の武装警備員の乗船により、ソマリア海賊による襲撃数は半減したと発表した。

米国の One Earth Future Foundation によると、船舶通航量の多いアデン湾及びインド洋北西部の航路における海賊被害の総額は、昨年 1 年間で 1 億 6000 万 US ドルに達し、世界経済に与えた損失は約 70 億 US ドルであった。

しかし 2012 年上半期のソマリア海賊による事件数は、昨年の同時期の 163 件と比較して 69 件にまで減り、結果として世界全体における海賊事件数も 3 分の 1 にまで減少した。

各国の海軍は、ソマリア沿岸の海賊本拠地への攻撃等、海賊に対する先制措置を強化しており、海運会社による武装警備員、より厳重な見張り及び有刺鉄線等その他の具体策の導入も急増している。

IMB のポテンガル・ムクンダン局長は、「海軍による活動は海賊行為を阻止するうえで重要な役割を果たしており、それを継続するほか手立てはない。」と述べた。

IMB は 1991 年以降、世界的規模で海賊行為を調査しており、今年上半期に報告された海賊事件数は昨年の同時期 266 件から 177 件にまで減少した。さらに、ほとんどのケースにおいて武器の使用を伴った。

ソマリアに蔓延する貧困及び無政府状態により、高額の身代金を得ることは多くの若者にとって魅力的であり続けている。また現在のところ、海賊たちは様々な国籍の 300 人以上もの人質を拘束している。
(2012 年 7 月 18 日 ビジネスタイムズ)

【補足情報】

時事通信の報道によれば、マラッカ海峡を除くマレーシア海域で起きた海賊事件 4 件は既遂で、いずれも船舶への乱入事件。乗組員 1 人が負傷した。一方、マラッカ海峡で発生した 1 件は乗っ取り事件で、乗組員 6 人が人質となった。

マレーシアの周辺では、インドネシア海域で 32 件 (前年同期 21 件)、シンガポール海峡で 3 件 (同 7 件)、フィリピン海域で 3 件 (同 1 件) の海賊事件が発生した。タイ海域では事件はなかった。

アジア船主フォーラム、国連治安部隊に関する提言を公表

この提案は、国連の部隊 780 名がソマリア沿岸の危険海域で

1 日 30 隻の船舶を護衛するというものである

アジア船主フォーラム（ASF）は、アデン湾及びインド洋の危険海域を航行する船舶を護衛するための国連部隊の要請に関し具体案を提示した。

同提案は、7 月 12 日にロンドンで開催されたソマリア沖海賊コンタクト・グループのワーキング・グループ 1 において示された。また、具体案に関する作業は昨年から進められていた。

この提案は、国連が全面的に関与する案と、この案に賛同する一部の政府のみの支持が得られた場合の代替案という二つの選択肢があることが特徴となっているが、まだ承認はされていない。

またこの計画では、各国の国境内に武装した部隊を常駐させるという微妙な問題を避けるため、浮体式の拠点を設置することになるかもしれない。

しかしながら、シンガポールを拠点とする ASF が推奨するのは、国連が積極的に関与する案である。

ASF の航行安全・環境委員会の Patrick Phoon 議長は、「船舶輸送や戦略的にも重要な海上交通路の保護は、国連のような国際機関が全面的に責任を負うものであり、国連がソマリア海賊の脅威に対し迅速に取り組み行動をとることは極めて重要である。」と述べた。

ASF は、国連加盟国から派遣される少なくとも 780 名の武装要員を、アデン湾、ソマリア及びオマーンの沿岸沖、更にこれらの海域に続くインド洋の一部を範囲とする危険海域を航行する 1 日あたり 30 隻の船に配置するという案を提案した。

国連は、船舶が危険海域を航行する 5 日間、1 隻につき 4 人 1 組の分遣隊を配置し、この結果 600 名の要員が常時活動中ということになる。

ASF は、休息の必要性和 30% の予備要員も含めて、最小限 780 名という要員を提案した。

国連が承認した武装要員の活用は、民間の武装警備員の認定や各国の法規上の船主の法的責任に関する船主の懸念に対応するものとなるだろう。

この提案では、運用は地上に設置されたセンターからの指揮で行われ、この地域で既に海賊対策の活動をしている多国籍軍との連携も含まれることになる。

ASF によれば、護衛される 30 隻の船舶は、今現在、危険海域を 1 日に通過する 80 隻の 40% に相当する。

40% という数値は、現在この海域を航行する船舶で民間の武装警備員を配置している船舶数に基づいている。

国連が関与することになるこの計画の最終的な目的は、船主を民間の武装警備員の使用という負担から解放することである。

民間警備員使用の拡大は、海軍部隊の活動や船主による海賊対策の実践とも相まって、

海賊による攻撃の成功率を低下させるのに寄与している。

しかしながら、法的責任の限度については認識され始めたばかりであることから、民間武装警備員の派遣は論議を呼んでおり極めて危険な事としてとらえられている。

国際海事局（IMB）によると、2012 年の上半期 6 ヶ月間に報告された海賊事件は 177 件であり、2011 年の同時期 266 件と比べると 33%の減少を示している。

ASF の 2 つ目の案は、1 日に 10 隻のみ護衛する、つまり必要な乗船する武装警備員は三分の一になるというものである。この場合、少なくとも 2 カ所に浮体式の拠点を設けることになる。

提案によると、1 隻目（の浮体式拠点）はインドの西側沿岸に配置し、もう 1 隻は紅海の北側に配置するとしている。

この案では、少なくとも 300 名の兵士が必要となる。更に ASF によると、同案は海運会社及びあるアジアの国の海軍との間で取り行われた試行に基づいて作成された。

この実験の間、海軍により 700TEU のコンテナ船 2 隻が浮体式の基地として設置された。ASF は、関与した海軍の詳細について情報を開示していない。

実際の ASF の案では、より多数の兵士が必要となるため、2 隻の 3,000TEU 貨物船、練習船もしくは宿泊用船艇などより大型の船舶を必要とするかもしれない。

このスキーム（第 2 案）では、同案に賛同する国の集まりが、それぞれの軍隊を商船の護衛にあたらせ浮体式基地に配置することになる。

ASF の見積もりによると、船舶を改造するコストは 1,200 万ドル、更に運営にも年間 1,200 万ドルの費用がかかる。 (2012 年 7 月 20 日 ロイズリスト)

社会・経済

国際海事機関（IMO）新事務局長がアジアの役割について語る

今週、前任のエフティモス・ミトロポロス氏の後を引き継いで、新事務局長に就任した関水康司氏は、「アジア諸国は国際海事機関（IMO）の中で注目度を高めるための努力をしなければならない。」と述べた。

「アジア諸国は、IMO に加盟国として参加しているものの、さらに存在感を高めるためにできることがある。」と関水氏は述べた。「アジア諸国は時々、アジア側の意見は IMO に反映されておらず、西欧諸国が議論を支配していると言う。しかし、近年のアジアでの海運業及び造船業の発展や IMO の会議に参加する人数の増加を考慮すれば、さらなる活躍が期待できる。」

シートレード社は、この国際機関における日本代表として事務局内で要職を歴任し、最近では海上安全委員会（Maritime Safety Committee）の海上安全部長を務めた IMO の新事務局長から、早い段階で単独インタビューの許可を得た。

「それは、機会均等の問題でもある。」と、関水氏は続ける。「アジア諸国は、諸外国と同様の役割を担うことができる。すでに設立された枠組みを活用して、意見が認められるように努めなければならない。私は、アジア地域の重要性の高まり、特に造船業でのそれを考慮して、強くこれを推奨したい。アジア諸国も同機関に対しさらに貢献すべきであるし、そうするであろうと確信している。」

IMO 内で関水氏は、シンガポール、マレーシア及びインドネシア間での安全確保と環境保護に関する協力の強化など、アジア地域でのいくつかの重要な構想に貢献してきた。また、専門分野はマラッカ・シンガポール海峡における海洋電子ハイウェイである。自身で認めた通り、この計画は思わぬ困難に直面したものの、いくつかの著作も出版している。

前述のインタビューの中にあつた、海運市場と世界経済の見通しに対する見解に関する質問に対して、関水氏は、アジアの活力をもってすれば楽観視できる、としている。アジアの BRIC である中国及びインドのみならず、新興経済国のインドネシア及びタイ、ベトナム、中南米諸国、「これらの国々が世界経済を発展させる原動力となり、未来は、なお一層発展途上国側の経済にかかっていることを確信している。」と述べた。

新事務局長は、インタビューの最後に前向きな意見を語った。「世界経済は低コストの輸送によって成り立っている。それは過去 30 年から 40 年間にわたって海運業界が支えてきた。つまり、海運業はグローバル化の先駆者であるといえる。」と述べた。「このためこの業界では厳しい競争を強いられているが、これは経済にとっていいことであるし、将来的にも、世界経済成長のために優れたサービスを提供し続けると確信している。」

IMO で勤務する以前の関水氏は、大阪湾の景色と音に囲まれて育ち、そのことが後に大阪市内の大学でエンジニアリングの学士取得のため、造船工学と海洋エンジニアリングを学ぶきっかけとなった。その後、長崎で運輸省の船舶検査官とし勤務する。（当時、長崎は世界有数の造船センターの 1 つだった。）

また、社団法人日本造船研究協会（現 日本船舶技術研究協会）で勤務したこともあり、

出向した外務省では、船舶に関する輸出信用供与などの国際案件を担当した。

選挙期間中、当時の総理大臣であった菅直人首相は候補者であった関水氏を、「海事分野において豊富な専門知識及び経験を持ち、確固たる展望を打ち出せる人物である。」と評した。
(2012年1月6日 シートレード・アジア)

シンガポール警察沿岸警備隊が、インドネシアに5隻の沿岸巡視艇を寄贈

昨日(2月9日)、シンガポール警察沿岸警備隊(PCG)が、地域海上セキュリティの強化に関する協力の一環として、インドネシア海上警察に5隻の沿岸巡視艇を寄贈した。

造られてから30年経つものの、100万シンガポールドルを費やして修理された巡視艇が、PCGのブラニ基地において、シンガポール警察 Ng Joo Hee 長官からインドネシア国家警察 Imam Sudjarwo 長官へと引き渡された。

寄贈式典には、PCGのTeo Kian Teck 長官及び両国の警察関係者が参加した。また、この式典は46名のインドネシア海上警察の警察官及び技術者が、シンガポールにおいて1年間の訓練を修了した祝典でもあった。

Ng 長官は、この式典により、地域海上セキュリティにおける両国間の連携は「最高潮」に達した、と言い表した。

「我々が寄贈するこの巡視艇を、インドネシア国家警察が自国の海域での犯罪取締りに役立ててくれると確信している。」と同長官は述べた。

この5隻の巡視艇は、インドネシア、シンガポール間の海域を含むインドネシア領海内をパトロールするため、インドネシア海上警察によって配備されることとなる。

シンガポール、インドネシアの両国は、可航幅わずか16kmで、しかも船舶通航量の多いシンガポール海峡をはさんでいる。

毎年、14万隻の船が同海峡を通航しており、PCG及びインドネシア側との連携によって船舶の安全が守られている。

過去5年間に、シンガポール領海で3件(*)、シンガポール海峡全体で38件の海賊行為が報告された。

「これら巡視艇の寄贈によって、インドネシア海上警察は自らの存在感及び海上治安維持の能力を高めることができ、同海域での海上警備により一層貢献することができる。」とPCG側は述べた。

これらの船艇は、1981年にシンガポール・シップビルディング・エンジニアリング社によって初めて造られた、シンガポールの初代巡視艇の中の5隻である。

これらの船艇は、1993年にPCGに引き渡されるまで、シンガポール海軍が所有していた。シンガポール警察はその後、船艇を二世代目の沿岸巡視艇に代替した。

(2012年2月10日 ストレイト・タイムズ)

* ReCAAP 情報共有センター発表の資料によると、過去5年間でシンガポール領内で5件、シンガポール海峡全体で38件の海賊事案が報告されている。

シンガポールとマレーシアが、ペドラ・ブランカ島に関する ICJ(国際司法裁判所)の判決履行を協議

シンガポール：シンガポール及びマレーシア両国が、ペドラ・ブランカ島、ミドルロックス及びサウス・レッジに関する国際司法裁判所(ICJ)の判決履行に関する会合で更なる一歩を踏み出した。

両国は、クアラルンプールにおいて、2月22日、23日に開催されたマレーシア・シンガポール合同技術委員会(MSJTC)の第6回会合で顔を合わせた。

マレーシアからは、モハメッド・ラジィ・アブドゥル・ラマーン外務省事務次官を団長とする代表団が、シンガポール側からは、ビラハリ・コーシカン外務省事務次官を団長とする代表団が出席した。

マレーシアのアニファ・アマン外務大臣及びシンガポールのK・シャンムガム外務大臣により発表された共同声明によると、この会合では、小委員会が共同で行った調査を成功裏に終えたことを高く評価した。

また、同会合ではペドラ・ブランカ島及びミドルロックス周辺の共同海洋調査に関する調査報告も承認した。

更に、両国とも小委員会によるペドラ・ブランカ島、ミドルロックス及びサウス・レッジ周辺の共同調査に関する概要報告を受け入れた。

委任事項に従った作業の完了により、同会合はペドラ・ブランカ島、ミドルロックス及びサウス・レッジ周辺の共同海洋調査に関する小委員会の解散に合意した。

一方で、海事、空域管理及び漁業などを扱うもうひとつの小委員会による調査は続行する。

前述の2つの小委員会は、2008年のICJの判決後MSJTCの下に設定されたものである。MSJTCの第7回会合は、2012年9月に開催される。

(2012年2月24日 チャンネルニュースアジア)

南シナ海における中国、フィリピン間の論争 中国は正当な権利主張をできる立場にあるのか？

数カ月の平穏な日々した後、中国とフィリピンの南シナ海をめぐる論争が再燃した。

この最近のフィリピンと中国間のやりとりは、パラワン島沖での新たな炭化水素探査ブロックの設置に関するフィリピン政府の発表、さらにリードバンク内での地震探査の実施及び2023年6月までに行われる2つの油井掘削による石油探査の続行というフォーラム・エナジー社の発表が発端となっている。中国政府はこの報道声明に対して抗議しており、ブロックの一部は、同国が領有権及び管轄権を要求している海域に位置していると主張した。

極めて重要な疑問は、果たして中国がブロックの存在する海域において、国際法の下、領有権及び管轄権に関する正当な権利主張ができる立場にあるのかということである。も

しそうであるなら、これらのブロックは“係争海域”内に存在することになり、フィリピンの一方的な行為に対する中国の申し立ては正当であると言える。

中国は、歴史上長期にわたりスプラトリー諸島として知られる南シナ海の島々の主権を主張してきた。また、中国は一貫してフィリピン、ベトナム、マレーシア及びブルネイによる、この諸島の一部の島に対する主権の主張に対して異議を唱えてきた。

中国が作成する南シナ海を描いた地図に存在する悪名高い 9 点破線は、評論家により同国がこの破線を元に領海を要求していると評された。中国は 9 点破線内の海域全てについて、もしくは南シナ海の 80 パーセントについて領有権を主張している。

しかしながら中国外交部は、中国政府は南シナ海全域について領有権を主張しているのではないと繰り返している。また、中国は国連に対する外交文書の中で、同国の 9 点破線について十分に明確にしないまま、スプラトリー諸島及びその隣接する海域について領有権を主張している。

一般的に“隣接する海域”とは、島を含む領土から 12 海里までの領海であるとされている。さらに、中国は外交文書の中で、スプラトリー諸島は同国の国内法及び 1982 年の国連海洋法条約 (Unclos) に基づき、排他的経済水域 (EEZ) 及び大陸棚の権利を有すると記した。

沿岸国は、EEZ 及び大陸棚において領域主権は持たないが、EEZ 及び大陸棚の海底とその地下の天然資源の探査及び開発について“主権的権利”及び管轄権を有する。

フィリピンは、同国の主要な群島の最も外側に位置する島の最外部の点を結んだ直線基線から計測して、200 海里の EEZ の中に位置するリードバンク内のブロックについて、炭化水素資源の探査及び開発の主権的権利を有すると主張している。

フィリピン政府は、領有権を主張している係争中のスプラトリー諸島内の島々について EEZ や大陸棚は要求していない。むしろ同国の見解は、リードバンク諸島周辺の地形が自然形成された陸地であって、満潮時においても水面上にあり島の様な特徴を有していても、これらの島々は 12 海里の領海のみ与えられ、EEZ や大陸棚を有する権利はないとしている。

フィリピンの見解は、Unclos が定める島と岩礁の区別の規定に基づいている。島は原則、領海、EEZ 及び大陸棚に対する権利を与えられるが、人の居住もしくは経済生活を維持することのできない“岩礁”は、12 海里以内の領海権のみ有する。

フィリピンの示した見解の趣旨は、スプラトリー諸島周辺の“係争海域”を、それぞれの島及びその島に接した 12 海里の領海に限定するものである。リードバンク内のブロックは、係争中のいずれの島からも 12 海里以上離れているため、係争海域とはならず、単にフィリピン群島から計測された同国の EEZ の範囲内であるだけとなる。

中国は、Nanshan Island (Ma Huan Dao/Dao Vinh Vien/Lawak) のようなリードバンク付近にあるスプラトリー諸島の一部の地形について、これらが自然形成され満潮時に水面上にあることから Unclos の規定のもとでの島であるとしている。更に、同国はこれらの島が人々の居住及び経済生活に適していることから、EEZ 及び大陸棚の権利を与えられるとして

いる。

もし、中国がリードバンク周辺の一部の島に関して EEZ 及び大陸棚を有する権利を要求すれば、Unclos に基づき、この海域内で炭化水素資源の探査及び開発に関する主権的権利及び管轄権を持つことを主張できる。結果として、係争中の島から計測した EEZ 及び大陸棚は、フィリピン群島から計測されたフィリピンの EEZ と重なる。“係争海域”は、係争中の島及びその 12 海里の領海に加えて、フィリピンの EEZ と重なる EEZ と大陸棚ということになるであろう。

もし、リードバンク周辺で問題となっているブロックが係争海域内とすれば、フィリピン及び中国が合法的にできる活動に影響をもたらす。最新の国際海洋法裁判所による仲裁判決において、“係争海域”における一方的な探査及び開発、特に掘削作業は、Unclos の規定に相反するものであると判決が下っている。

現在のところ最も言えることは、スプラトリー諸島を囲む海域で炭化水素資源の探査及び開発をする権利を主張するうえで、中国は Unclos 及び国際法の下での根拠を持っているということである。したがって、中国のフィリピンへの抗議は、同国の権利を保持するための合法的な行為であると言えるかもしれない。

両国が前進するための最善の方法は、主権及び岩礁か島かの争いから一步退き、共同開発協定の対象となりうる“係争海域”の範囲を明確にするための交渉を始めることである。それと同時に、両国はすでに複雑化している論争を悪化させるいかなる一方的な行為も抑制及び自制しなければならない。

(シンガポール国立大学国際法センター所長 Robert Beckman 准教授による投稿記事)
(2012 年 3 月 8 日 ストレイト・タイムズ)

日本財団、海洋技術教育への無償支援を実施へ

バングラデシュ、ミャンマー間の海上境界線が画定されたことを受け、日本財団は、バングラデシュが海事分野での人材育成を通じて自国の海洋権益を守ることができるよう支援を申し出た。

同財団の笹川陽平会長は昨日、「開発途上国では、沖合海域の天然資源を開発する上で適切な人材を育成するための支援が必要であり、日本財団はこの件に関してバングラデシュに喜んで協力する意向である。」と述べた。

笹川会長は、世界保健機構（WHO）のハンセン病制圧特別大使も務めており、自らハンセン病撲滅活動の現場を見学するため、5 日間の日程でバングラデシュを訪問中である。

同会長は、「当財団だけが世界で唯一何十年にもわたり、海洋資源、特に排他的経済水域（基線から 200 海里以内）からの水産物等の恩恵を開発途上国が活用できるよう支援をしてきた。我々は、世界中に無公害で継続的に活用できる海洋資源を確保するため、諸外国を支援していきたい。」と述べた。

今年3月14日、国際海洋法裁判所において、バングラデシュが11万1,000平方km以上の海域の領有権と経済的利権を獲得したことを受け、ベンガル湾における資源の活用という問題が浮上した。

専門家は、「バングラデシュが予想外に広大な海域の権利を得たことは、資源の乏しい同国にとって、国内成長を加速させるうえで新たな挑戦をもたらした。」と語る。

日本財団は、マラッカ海峡が一つの例として挙げられるように、数カ国において、自国の領海をより良い方法で管理できるよう60年代初頭から支援してきた。同財団は、海峡の安全確保のためインドネシアにおいて45基の灯台を設置、設標船を寄贈し、さらにそれを管理するための人材を育成してきた。

笹川会長は、「私は、バングラデシュが目標を実現するために、国内のイニシアチブ及び国際的協力の両方を進めるよう奨励したい。また人々には、海洋が食品の安全性における大きな要因と言えることから、公害のない海を保ち続けるよう呼びかけていきたい。」と述べた。

日本財団職員によると、日本財団の奨学制度及び研究助成制度は、各国や地域の対立や苦難を克服するため、これまでに約3万人に技術習得のための支援を行ってきた。

現在のところ23名のバングラデシュ人が、財団の支援により異なるいくつかの国際大学で、海洋関係の研究プログラムに参加している。（2012年4月15日 ガルフ・タイムズ）

持続可能性が、いくつかのイベントにおいて議題の中心となる

海運業界は現在、景気減速の厳しい状況下にあるとも言えるかもしれない。しかし、来週開催されるシンガポール・マリタイム・ウィーク（SMW）は、業界が抱える問題より、今後の可能性に焦点をあてたものとなる。

SMW 期間中に開催される25のイベントのうちのいくつかは、持続可能性が議題の中心となる。

シンガポール海事港湾庁（MPA）のラム長官は、昨日（4月18日）の記者会見で、「これらのイベントの開催は、持続可能性が海運業界にとって関心の高い問題であり、今後の発展のために議論を要する課題であることを反映している。」と述べた。

このような会議の一つが Sustainable Shipping Initiative（SSI）であり、16社の大手船会社、世界自然保護基金（WWF）及びロンドンに拠点を置く Forum for the Future の参加により開催される。

SSI は、海運業界が2040年をめどに財政面、社会面及び環境面においてさらなる持続可能性を確立するための行動計画を発表する予定である。

この行動計画は、持続可能な海運業界のための資金調達、エネルギー技術、確かなベンチマーキング（指標設定）及びより信用できる船のリサイクルの4つの重要な分野を対象としている。

また前述のイベント以外に、海運企業の社会的責任に関するセミナーも SMW 期間中に開

催される。BIMCO 及び運輸政策研究機構（JITI）と共に主催する日本財団にとっては、マリタイム・ウィークにおける初のセミナー開催となる。

SMW は、身近にある問題に取り組むための新たな場所ともなるだろう。

シンガポール政府も、コンテナ港湾としての同国の将来のため、世界規模で優秀なアイデアを模索する計画である。

MPA 及びシンガポール海事研究所（SMI）により企画された The Next Generation Container Port Challenge の最優秀賞者への賞金は 100 万 US ドルであり、これは 2013 年の SMW で発表される予定である。

ラム長官はさらに、「シンガポールは、同国が港湾サービスの面で将来の需要に十分対処できることを確かにするため、限られた土地を有効活用できるよう画期的なアイデアを検討する必要がある。」と述べた。更に、MPA 及び SMI は、港湾の業績、生産性及び持続可能性についての提案を探求する予定である。

1 週間に及ぶ SMW の中で、もう一つ重要な見どころに第 6 回シンガポール・マリタイムレクチャーが挙げられる。

2012 年に事務局長として国際海事機関（IMO）の舵取りを引き継いだ関水康司氏が、今年のセミナーで講演を行う。

関水氏は、海運業界において 30 年もの経験があり、今後の海運業界における課題及び IMO について講演する予定である。 (2012 年 4 月 19 日 ビジネスタイムズ)

海事分野のリーダーが安全、環境問題を重視

国連機関である国際海事機関（IMO）の事務局長が、温室効果ガスの排出削減及び旅客船の安全対策の促進に意欲

国際海事機関（IMO）の新たに就任した事務局長は、旅客船の安全及び海運の環境への影響を二つの優先すべき課題であると発表した。

関水康司氏は、今年の 1 月 1 日に国際連合（UN）の専門機関の一つである国際海事機関（IMO）の事務局長の座を引き継いだ。

昨日（4 月 25 日）開催されたシンガポール・マリタイム・レクチャーで講演した関水氏は、今年初めにイタリアで起きたクルーズ船コスタ・コンコルディア号の惨事以前から、海上における船舶の安全の問題は IMO にとって大きな焦点であった事を指摘した。

「この事故により、船舶の航行安全という問題がより強調されたにすぎない。」と同氏は述べた。

更に同氏は、「船舶安全の将来は、より科学的なアプローチ、データの組織的な分析、技術革新の実施にかかっている。『船はマン・マシンシステム』であると認識し、様々な問題に対処するには包括的なアプローチが必要とされる。」

「私は IMO のメンバー及び海運業界全体に対して、現在また将来に向けて客船の安全性を向上させ強化するために決意を新たにしよう再度求めたい。」と述べた。

また海運による環境への影響にも、今後焦点が置かれるだろう。

関水氏は、昨年 IMO により取りまとめられ公表された、船の温室効果ガス削減を目指しやがて義務化される技術的手法及び運航的手法についても取り上げた。

これらの手法にはエネルギー効率設計指標（EEDI）の導入が含まれ、主要な分野の新造船は一定のエネルギー効率基準を満たすことが求められる。

船艇設計者は、定められた基準を満たせば船舶にとって最もコスト効率の高い解決策を自由に取り入れることができる。

「この取り組みは技術革新を促し、海運業界が環境、経済及び業界自身にとってより好ましい高効率な船を開発する機会を提供することになる。」と関水氏は述べた。

更に、「IMO による EEDI の導入は、業界全体の取り組みに対する健全な枠組みを築くだろう。」と付け加えた。

IMO は、船舶の安全及びセキュリティの確保、船舶による海洋汚染防止等を目的とし設立された国連の専門機関である。

また、IMO はセキュリティ対策など国際海運における世界的な統一基準の設定を所掌している。

関水氏は、海賊問題、海洋汚染、有能な船員の不足、海上交通管制の向上及び港湾・ターミナルなど海洋施設の整備等、海運業界におけるその他の課題についても提起した。

同氏は、地域的もしくは一方的な規制及び基準の設定は、海運のような国際的な業界においては、『誰の利益にもならない』と非難した。

更に、「むしろ政府は、世界的な基準及び IMO における議論に従って『協調的なアプローチ』を導入する必要がある。」と述べた。

関水氏は、船舶を運航し海運業界の存続を可能なものにする世界 150 万人の船員を称えて 45 分間の講演を締めくくった。

「世界貿易のほぼ 90% は、海上輸送によるものである。私たちが日々接するほとんどの物が、何らかの過程で船により輸送されていると言っても過言ではないだろう。」と指摘した。

「我々は船舶を運航する船員たちが、貨物を安全にそれぞれの目的地まで運び、状況にかかわらず搬入・搬出の期日を守ってくれることに感謝する。」

更に同氏は、若者に対し船員という専門的職業を選択肢の一つとして考慮するよう呼び掛けた。

昨日（4月25日）シンガポールのフラトンホテルにて開催されたシンガポール・マリタイム・レクチャーの講演には、300人を超す海運業界の関係者が出席した。

（2012年4月26日 ストレイト・タイムズ）

日本財団が、海運業界における CSR アソシエーションの創立を提案

日本財団の笹川陽平会長は、海運業界が海洋問題に取り組み、業界内の行動基準を制定するために、CSR（企業の社会的責任）アソシエーションという構想を提起した。

シンガポールで木曜日（4月26日）に行われたセミナーの中で、笹川会長は、大手企業が排出ガス等の問題を検討するために CSR グループを立ち上げ始めている一方で、中小企業は（CSRに関する）基準の設定プロセスに関与していないことを指摘した。もし、業界内で大手企業向けに設定された基準に中小企業が従うこととなれば、ビジネス上のリスクに直面する可能性も危惧される。

笹川会長は、「私は、CSR アソシエーションという新たな枠組みの構築を提案したい。これにより、あらゆる規模の企業がともに透明性の高い CSR 活動を進展させることができる。」

「私はこの CSR アソシエーションの構築が、環境分野だけでなく社会問題など多様な分野における問題に取り組む上で有効であると確信しており、様々な規模の海運企業が属している BIMCO などの国際海運団体が中心となるべきである。」と述べた。

笹川会長は、日本財団がこのような方策に対して全面的に協力する構えであることを強調した。

海運業界における CSR 活動に焦点を当てたこのセミナーは、日本財団、BIMCO 及び運輸政策研究機構（JITI）により共同開催され、シートレード・アジア・ウィークの編集者、マーカス・ハンド氏が司会進行を務めた。

BIMCO の Yudhishtir Khatau 会長は、CSR が海運業界のイメージ向上にも役立つという考えをもっている。Khatau 会長は、「我々の業界が抱える主要な課題の一つに、この業界のイメージの問題がある。」と述べ、同業界が危機的状況下にあるときにのみ注目を集めることを指摘した。「CSR イニシアチブの採択と実施が、我々の業界のイメージを改善し、世界中の若者にとって海洋関係の職業が再び魅力的な選択肢となる状況を作り出す上で役立つことが示唆されている。」と述べた。

Khatau 会長は、「海運業界は今現在、多方面で様々な課題に直面しており、CSR をそのすべてが解決できる特効薬とみなしてはならない。」とも警告した。

（2012年4月27日 シートレード・アジア）

海運産業の「社会的責任」、活動拡大を 海賊対策では連携深化を一国際海事会議

【シンガポール＝青木伸行】シンガポールで「海の週間」の22～27日の間、さまざまな国際海事会議が開かれた。海運産業と企業自らが、海賊対策をはじめシーレーン（海上交通路）の安全確保や、環境・資源の保護、海洋汚染などに対処する「社会的責任」（CSR）をいっそう担い、新たな枠組みを構築する必要性が提唱された。

CSR活動に関するセミナーでは、日本財団の笹川陽平会長が、環境や海洋資源などを

損なえば、海運産業にとり「ビジネスを展開する際の大きなリスクになり、結果的に多大なコストを払うことになる」と懸念を表明した。そのうえで、あらゆる規模の企業で構成する「CSRアソシエーション」の創設を提案した。

ブリティッシュ・コロンビア大学（カナダ）のリンダ・コーディ特別研究員も「海運業界のCSRは、活動コストなどが障害となり他の業界より遅れている」とし、企業と国際海運団体による枠組みを唱えた。

国際海事機関（IMO）の関水康司事務局長は、船舶の安全と温室効果ガス削減のために、船舶などの運用方法の改善を訴えた。

一方、アジア海賊対策地域協力協定（RECAAP）のセミナーでは、各国による海賊の監視、情報共有などが効果を上げており、連携を深化させる重要性が指摘された。国際海事局（IMB）によると、今年1～3月の海賊事案は102件で、前年同期の142件から減った。ソマリアの海賊事案も、97件から43件に減少している。

(2012年4月27日 産経ニュース)

企業の良心

私は、CSR（企業の社会的責任）に関するセミナー（注：4月26日に日本財団等の主催によりシンガポールにて開催）の司会進行の依頼を受けた時、正直なところこのトピックに関してそれほど興味が持てなかった。IMO（国際海事機関）の関水康司事務局長、日本財団の笹川陽平会長、BIMCO（ボルチック国際海運協議会）のYudhishtir Khatau 会長及びインド海運公社（SCI）のSabayasachi Hajara 会長等を含む、そうそうたる講師陣にもかかわらず。

8名ものどれだけ著名な講師陣によるセミナーであっても、午後を1つのトピックのためだけに費やすというのは、ジャーナリストである私にはいくぶん退屈に思えた。

しかし、この私の考えは全く誤りであったことが証明されることとなった。私同様、CSRとは企業が報道発表として行うとに足りないものだとして見過ごしてきた一部のジャーナリストにとっても、結局このセミナーによって啓発される午後となった。

CSR活動は、一部の企業による慈善寄付以上の価値があり、しかも航行安全、人材育成、環境にやさしい船舶、その他の海運業界にとって極めて重要な多くの分野を網羅するものである。

ブリティッシュコロンビア大学のLinda Goady氏の視点は、特に核心をついたものであった。同氏は、海運業界のCSR活動への貢献を調査し、同業界の顧客のうち、既にどれほどが主要なプログラムを実施しているのかを発表した。もし、海運企業がこのようなプログラムと同水準に到達し、これを実施しなければ、彼ら自身がそのコストを払うことになるかもしれない。

当然これは海運業界にとって良い状況とは言えない。それぞれの企業レベルでは、その多くが包括的なCSRプログラムを持つ一方で、協調的なアプローチが欠如している。共同

イニシアチブを発足させる企業も存在するが、包括的ではないうえに大手企業によって独占される傾向にあり、中小企業のオーナーたちにとっては、適切でない計画を推進することになりかねない。

このため、笹川会長の海運業界による CSR アソシエーションの創立という提案は、時宜を得た興味深いものとなった。この議題は、同業界全体として取り組むべきものであり、協調的なアプローチで対処できれば、同業界が最重要視するあらゆる課題への対応を手助けするものとなるかもしれない。

海運業界には二つの選択肢がある。示されている道に従うか、もしくは後から大騒ぎで抵抗しながら無理やり引きずっていかれ、これまで行動を起こさなかったことのつけを払うかである。

(2012年4月27日 シートレード・アジア)

(筆者：マーカス・ハンド氏 シートレード・アジアウィーク編集長)

(海を利用する者の) 多大な責任

シートレード・アジア・ウィーク編集長のマーカス・ハンドが、
海洋の持続可能性の保全について日本財団の笹川陽平会長に話を聞いた

先週(4月26日)の午後、海運業界の著名人たちが講師陣として一堂に会し、同業界におけるCSR(企業の社会的責任)活動について議論するセミナーに参加した。このイベントの主催者の一つが、海事産業への支援を行っている日本財団である。大きな影響力を持つ同財団の笹川陽平会長は、ここ数年間、海運業界におけるCSR活動という構想を奨励してきた。笹川会長が提案するCSR活動とは、一般的にCSRの概念とされがちな地域の慈善活動の枠を超え、次世代のために環境及び世界中の海洋を保護するというものでもある。

笹川会長はシートレード・アジア・ウィーク社のインタビューの中で、「私はこの5、6年にわたって、海洋は実際それを利用する海運企業によって保護されるべきであると訴えてきた。海洋は海運企業にとっての仕事場及び職場環境であり、自分たちの職場環境に配慮するのは当然の事である。海洋は自由に利活用できるものとされてきた古い概念、そういうことが通用する時代は、我々があまりに多く海洋を利用してきた事により終わりを告げた。海運企業や海を活用する人々は、考え方を改めなければならない。」と語った。

更に、「幸いなことに BIMCO (ボルチック国際海運協議会) は、海洋問題に焦点をあて海への見方を変える事の重要性に気付くに至った。この分野への BIMCO の関与があれば、我々は正しい方向へと向かっていけるはずである。もちろん、海運業界全体が同じ方向を目指しかつ CSR 活動に取り組む必要がある。」と付け加えた。

笹川会長は、最近の傾向として CSR 活動が大手企業にのみ限られたものとなっていることを懸念しており、その規模にかかわらず全ての海運企業が活動に取り組むべきであると考えている。そのため笹川会長は、先週行われたセミナーの中で、海運業界内における CSR 基準の設定が大企業のみならずあらゆる規模の企業にとって適したものとなるように、同業界内における CSR アソシエーションの創設という構想を提案した。

従来人々は、海洋環境の保全や保護という話になると国際機関や政府に頼る傾向があった。「私は、全てのステークホルダーが自ら行動を起こすと同時に、その行為が海洋を守るための自発的なものであることが重要であると考え。」と笹川会長は述べた。

しかしながら日本財団によるこの提案は、海運業界のほぼ全てのセクターが景気低迷に直面すると同時期なされることになった。公表された第一四半期決算の大多数が赤字であることから、海運企業が現時点で CSR 活動に対して費用を割くことができるのか、もしくはその意思があるのかという疑問が持ち上がった。

笹川会長は、経済や業績の良し悪しに関わらず CSR 活動を実施することは企業の責務であると確信しているとして、「CSR 活動は、企業が利益を上げている時のみ実施するものではない。もし、利益が出ていないのであれば自費による一部負担を考慮に入れる必要もあるだろう。個々の企業単位で考えれば CSR 活動実施のためにそれほど大きな額を費やす必要はなく、これこそ私が思う発想の転換の一環である。」と述べた。

海運業界の CSR 活動における笹川会長の関心の焦点は海洋保護のための資金拠出に関するものだが、これは企業が貧困軽減など他の CSR 活動には取り組むべきではないという意味ではないとして、「海運業界や CSR と言っても、そのすべてが海に関係する必要はない。結果的に企業が何をしようと人類の福祉に貢献することになるからである。ただし私は、企業が何をしてもその行為は透明性を持たなければならないし、自らが行う善行には責任を持たなくてはならないと思う。」と説明した。

企業の CSR 活動への貢献が明らかになることにより、業界に対する人々の評価は高まることになる。笹川会長は、「CSR 活動への貢献は人々の目に見えるものであるべきであり、ひとたびそうなれば海運業界の社会的評価は向上し、現在よりはるかに良いものとなるだろう。」と述べた。

しかしながら、世界の海洋を保護するための海運業界による共同 CSR の構築という日本財団の大きな展望にも関わらず、その主要な一例であるマラッカ・シンガポール海峡における航行援助施設基金は、当初期待していたほど広範囲からの資金を集める事が出来ない。この基金は、旗国や海運業界を含む利害関係者が、世界一輻輳する航路（マ・シ海峡）における航行援助施設の維持保全のために自発的に資金拠出するよう考案されたものである。

「この基金プロジェクトはしばらく停滞しており、そのことについては他の業務で多忙であった私も責められるべき点がある。」と笹川会長は語った。笹川会長は、基金に次起こりえる事態を見越して、関係者による更なる努力が必要であるとしている。「我々は更に努力をしなければならないし、このメカニズムに直接関与している人々も共に努力をする必要がある。私はこの航行援助施設基金といういわば赤子が生まれるのを手助けした助産師であるが、子供が生まれてから助産師が呼ばれたという話は聞いたことがない。」と冗談まじりで語った。

笹川会長は、自身の初期の役割を『助産師』とみなす一方で、更に手助けが必要であれ

ば再度この援助基金の計画に携わる心構えがあると語った。笹川会長が今後期待するのは、更に幅広い分野からの基金への関心及び支援である。笹川会長は、「私は、少数の富める者のみが貢献を行い、それ以外の 90%は何もしないというよう活動であれば、それは価値のある活動とは言えない。」と述べた。

今後数カ月、もしくは数年のうちに海運業界による包括的な CSR 活動という計画に笹川会長が貢献する姿をみることは間違いない。これまでの活動でも見られてきたように、(日本財団による) 影響力と忍耐力の組み合わせは、時間をかけて成果を生むことになるだろう。(2012 年 5 月 4 日 シートレード・アジア)

人々や企業が、海洋のことに配慮するよう道を示す

様々な種類の貨物を積んだ何万もの船舶が、毎年マラッカ・シンガポール海峡を通過するにもかかわらず、ほとんどの人はこの生命線ともいえる重要な航路の健全性や維持管理について考える事がない。

その数少ない例外が、公益財団法人日本財団の笹川陽平会長である。

笹川会長は、海峡の維持に係る負担、とりわけ航行の安全を守るための費用負担が、何十年にもわたって海峡の沿岸国であるシンガポール、マレーシア及びインドネシアに偏っていたことを認識している。

そのため過去 40 年間にわたって笹川会長と日本財団は、1 億 3000 万 US ドル (1 億 6300 万シンガポールドル) 以上もの資金を、マラッカ・シンガポール海峡の航行安全を強化する取り組みに拠出し支援している。

2008 年、笹川会長は航行安全確保を目的とした新しい基金への拠出を確約することにより、それまで行ってきた支援を一新した。

『航行援助施設基金』として知られるこの基金から支出される資金は、灯台やブイといったマラッカ・シンガポール海峡内に設置されている 51 基の主要な航行援助施設の維持管理や更新のために活用されている。

先日開催されたシンガポール・マリタイム・ウィークへの参加のためシンガポールを訪れていた笹川会長は当社とのインタビューの中で、「我が国日本で使用される石油の 90%以上が、マラッカ・シンガポール海峡を通過して輸送される。」と述べた。

「我々が使用する航路は、我々自らが支えなければいけない。このことは、我々すべてに課せられた責任である。」

日本財団は、2008 年から 2011 年までに『航行援助施設基金』に対して、年間 100 万 US ドル以上を支援してきた。これは、実際の運営に必要とされる額の 3 分の 1 以上を占める。

日本財団の職に就く以前、海運セクターでキャリアを積んだ笹川会長 (73 歳) にとって、これらの取り組みはごく当たり前の事である。

日本財団は、1962 年に笹川会長の亡き父、笹川良一氏によって、日本のモーターボートレースの収益を公益活動の財源とするものとして設立された。

日本財団は、社会福祉から人材育成に至るまで、世界中で様々な分野に支援を行ってきた。中でも、海洋・海事分野の問題は笹川氏が力を注いでいる事の一つである。

笹川会長は、「現在世界の人口は、ほぼ 70 億人に達したとされており、いずれ 100 億人を突破する見込みである。もっぱら陸地で生活する一般の人々も、今後は海洋の重要性について関心を持つべきである。」と述べ、更に世界貿易の 90%が海運輸送で占められている事も指摘した。

「しかし、個人も企業も、これまで海洋を良好な状態に維持するための十分な努力をしてこなかった。このことは、将来において新たな課題をもたらす懸念がある。」と付け加えた。

今から 400 年ほど前、オランダ人の法学者 Hugo Grotius が『公海の自由』という概念を提唱した。彼は海洋を、誰もが自由気ままに利活用でき、誰もその利用法に関して規制を強いることはできない無限の資源とみなした。

「しかし人類の進歩は、海洋に関する様々な問題を引き起こしてきた。」と付け加え、船の航行にとって妨げとなり海洋環境に害を及ぼし得る海洋汚染の問題について言及した。

笹川会長は、海運企業は自分たちのビジネスが依存している海洋を保護するための十分な取り組みをしていないと主張する。

「最近、一部の海運企業では、荷主である他業種企業もしくは非政府組織（NGO）と共同で CSR（企業の社会的責任）活動グループを設立する傾向があるようだ。例えば、これらのグループに属する海事企業は、船舶からの排出ガスを削減するための輸送方法の開発などに共同で取り組んでいる。しかしながら、こういった活動は海運業界の中の大手の企業に限られたことである。」

笹川会長は、一つの例として『航行援助施設基金』を支援する企業が大変少ないことを指摘した。

更に、中小企業がこういった活動に参加しないことで、リスクに直面する可能性についても示唆した。

笹川会長は、「一部の大手船会社を中心とした CSR 活動グループは、近い将来、海運業界全体に共通する CSR の基準を設定するであろう。しかし、中小企業はこれらのグループに参加しておらず、基準の設定プロセスに関する発言権もない。」と述べた。

笹川会長は、全ての規模の海運企業が団結し、透明性の高い方法により CSR 活動や方策が展開できるよう、海運業界における CSR アソシエーションの創設を熱望している。

笹川会長は、「私はこの CSR アソシエーションの構築が、環境分野だけでなく社会問題や他の多くの分野における問題に取り組む上で有効であると確信しており、様々な規模の海運企業が属している BIMCO（ボルチック国際海運協議会）のような国際海運団体がこのアソシエーションの核となるべきである。」

「日本財団は、このような方策に対して全面的に協力する構えである。」と語った。

当地シンガポールにて開催された CSR をテーマとしたセミナーにおいて笹川会長は、「こ

れを機会に、海洋における CSR 活動への人々の関心が一層高まる事を願っている。」と述べた。

最後に、「今、我々が解決策を模索しなければ、これらの脅威が近い将来に現実となり得る事を懸念している。」「私たち人類には、この美しい地球を守り次世代につないでいくという使命がある。」と語った。
(2012年5月7日 ストレイト・タイムズ)

海洋と国際法と世界の未来

シンガポールは島国であり、我々は海に近いところで生活している。しかしながら、我々のほとんどが、イーストコーストパークやセントーサ島のような海辺を訪れるか、チリクラブのような地元の海鮮料理を堪能するとき以外、海について考えることはない。

しかし、様々な形で恩恵を与えてくれる海や海洋について、我々はもっとよく考える必要がある。

また、陸上と海の間には共生関係が存在する。私は、もし我々が海洋をおざなりにし酷使し続ければ、我々自身及び地球の未来にとって深刻な悪影響を及ぼすことになることを主張したい。

第一に、海洋は何十億もの人々にとって主要なタンパク源となっている魚類及びその他の海産物を提供している。また海洋は、食品や化学薬品等の原料となる海藻や海洋植物も供給している。

我々はこれまで世界中の漁業資源を乱獲し続けている。1950年から2005年にかけて、世界の漁獲高は、1,900万トンから8,700万トンとなり、5倍に増加した。このような傾向は持続不可能であり、もし抑制されなければ世界中の多くの漁業資源が絶滅することになるだろう。

水産業への助成金は、過剰漁獲という結果をもたらしていることから廃止されるべきである。底引き網漁のような、実質的に通過する海中の全ての海洋生物をさらってしまうような漁は禁止されるべきである。むしろ、小規模で伝統的な漁師たちが市場にアクセスしやすくなり、適切な生活水準を得ることができるよう、その生活を支援していかなければならない。

第二に、漁業資源が排他的経済水域内であれば、その資源は沿岸国の管理下にあるといえる。漁業資源が排他的経済水域の外であれば、その地域の漁業管理組織の管理下にあるということになる。

世界のいくつかの海域、例えば南シナ海では、このような委員会は存在しない。存在している地域でも、無責任なメンバーによる妨害行為のためにしばしば機能していないのが現状である。

更に違法、無報告及び無規制な漁業の問題もある。多くの国々が、漁業に関して短期的な視点しか持っていない。魚を獲れるだけ獲って将来の事など気にしないという姿勢である。

結果として、法的規制や国連食糧農業機関による責任ある漁業のための行動規範はほとんど尊重されていない。もしこのような状態が続けば、世界のより多くの漁業資源は崩壊しかつ再生することができないという結末に直面することになるだろう。

第三に、サンゴ礁の重要性に対し関心及び理解が不十分であることが挙げられる。サンゴ礁は、様々な魚類及びその他の多様な生物の住処であり生息場所である。マングローブや海岸湿地帯同様、暴風時や津波に対して緩衝材の役割も果たしている。

沿岸地域に居住する何百万もの人々が、その食糧及び生活手段をサンゴ礁に頼っている。シンガポールはコーラル・トライアングルと呼ばれるブルネイ、インドネシア、マレーシア、パプアニューギニア、フィリピン及びソロモン諸島から成る海域に位置している。これは世界で最も重要なサンゴ礁地帯の一つであり、世界のサンゴ礁の35%を占め3,000種以上の魚類がこの一帯に生息している。最近の調査報告によると、この三角地帯に生息するサンゴ礁の85%が汚染、土砂の堆積、魚の乱獲及び気候変動などの影響により死滅の危機に瀕している。

もし我々が、このままサンゴ礁を荒廃させ死滅する事を受け入れてしまえば、沿岸海域に住む1億5,000万もの人々の生活に影響を与えることになる。

第四に、海洋は地球の青い肺であり、大気中に存在する二酸化炭素の約30%を吸収している。しかしながら、大気中の二酸化炭素濃度及び気温の上昇により、海水温の上昇及び酸性化が進んでいる。海洋の酸性化は、大気中の二酸化炭素の吸収量が増加するとき起こる。二酸化炭素が海水に溶けると、炭酸が生成される。海水温の上昇及び酸素量の減少と相まって、これは海洋環境に生息する全ての生物に壊滅的な影響を与えることにもなりかねない。

海水温の上昇及び酸性化により、早い段階で被害を受けるのがサンゴ礁である。海水温の上昇は、既にサンゴ礁の白化現象を引き起こしている。

著名な海洋学者 Callum Roberts 教授は、「もし大気中の二酸化炭素の量が現在の水準の2倍になれば、世界中全てのサンゴ礁が形成から崩壊へと状態が変化するだろう。まさに、粉々に砕け消滅し始めるだろう。」と警告した。

Roberts 教授によると、世界のサンゴ礁の4分の1は既に死滅し、インド洋では70%以上のサンゴ礁が消滅している。

第五に、海洋は世界のハイウェイとしての役割を果たしている。国際貿易がなければ世界経済は破綻するだろう。貿易の大半は、船舶輸送によるものである。海洋での船舶の航行及び港への出入りに関する条件は、国際法により規制されている。

この法規範は、30年前に採択された国連海洋法条約の中で正式に規定されている。同条約は、新しい海洋法秩序を規定し海の平和を維持してきた。

国際海運にとっての唯一深刻な脅威は、ソマリアの海賊によってもたらされている。ソマリアは、破綻国家である。モガディシュに拠点を置くソマリア暫定連邦政府は、破綻した国家機関を再建しようとしている。一方で、プントランド及びソマリランドは事実上そ

れぞれが独自の道を歩んでいる。

経済的機会の欠如という状況の中、多くのソマリアの若者が生活のため海賊行為に身を落としている。これらの若者たちは、身代金目的で船をハイジャックし富を得た海賊の元締めに雇われている。

ソマリアの海賊は、活動の場所をアデン湾からインド洋へと広げ、その行為も大胆で凶暴になっている。現在のところ、国際社会は危険海域において海軍のパトロールを増加する事で対応している。しかし海洋は広大であり、ほとんどは武器を持たない商船がハイジャックされる前に海賊を防止し捕える事はほとんどできていない。

国連安全保障理事会は、ソマリア暫定連邦政府と協力のもと、各国の勢力がソマリアの領海内に立ち入り、海賊行為及び武装強盗を制圧するために必要なあらゆる措置をとることのできる権限を与えている。

この状況は、18世紀後半から19世紀前半にかけて国際海運が頻繁にバーバリ諸国の海賊に襲撃されていた事を思い起こさせる。当時の米国大統領トーマス・ジェファーソンは、海賊に対して身代金を払う事を止める決定を下し、代わりに米国は多国籍軍を率いて海賊を発生源で制圧した。

米国がソマリアの海賊を根源で撲滅するために、同様の任務を担う時がきた。それ以外に、この問題を解決するすべはない。

(筆者のトミー・コー氏は、1981年と1982年に海洋法国際会議の議長を務め、現在はシンガポール国立大学の国際法センター会長に就任している。)

(2012年7月28日 ストレイト・タイムズ)

マリタイムギャラリーで航海を体験

新設されたマリタイムギャラリーの来館者は、暴風雨の中でのスピードボートの操船を体感することができる。

来館者は船橋の実物大模型に座り、様々な気候条件の中で7種類の船を操縦することができる。船橋とは操船の指揮を出す場所である。

船橋シミュレーターはシンガポールマリタイムギャラリーの目玉であり、来館者は100種類以上のシナリオを体験することができる。

これらのシナリオは定期的に入れ替わり、その中には、夜間の雨天時に目的地に向かってクルーズ船を操船、着岸させるといったものも盛り込まれている。

マリナーサウス埠頭にあるこのギャラリーは、水曜日(9月12日)にルイ・タックユー運輸相によって正式にオープンされる。

広さ1,000平方メートルのギャラリーは、10のゾーンに区切られておりそれぞれが海運業界の異なった分野をテーマとした展示を行っている。

シンガポール海事港湾庁(MPA)のラム・イーヨン長官は、「このギャラリーは、シンガ

ポールの人々や来訪者に海運業界について更に知ってもらうための働きかけの一環である。」と述べた。

更に同長官は、海事セクターがシンガポールにおいて重要な位置を占めており、約7%シンガポール経済に寄与し170,000人もの雇用を創出していることに言及した。

同長官は、「我々はこのギャラリーを通じて、シンガポールにおける海運業界の功績と活力、更に同業界が刺激的でやりがいのある多種多様な雇用機会を提供していることを示したい。」と述べた。

この計画は2010年に初めて着想され、ギャラリーの建設までに1年半を要しMPAは約500万シンガポールドルを費やした。

MPA アカデミーのピーター・タン副校長は、「同ギャラリーは、主に学校及び社会見学の生徒を対象としている。」と述べた。

MPAは、ギャラリーの宣伝のためにシンガポール政府観光局及びマリーナ・ベイ・クルーズセンターと提携する予定である。

ここを訪れた来館者は、大手海運会社のパシフィックインターナショナルラインズからギャラリーへ寄贈された実際の20フィートコンテナの中を歩いて通り抜けることが出来る。

同副校長は、「2,260キロものコンテナをギャラリー内に運び入れるのは、運搬上困難を極めた。」と語った。

最初のハードルは、マリーナサウス埠頭の狭い駐車場であった。

次に、フォークリフトでコンテナを引き上げローラー付きの荷台でギャラリー内に運び入れるため、建物の二階にあるスティール製の手すりを切断する必要があった。

同副校長は、「このコンテナは、新しい壁が設置されるより前にギャラリー内へ運び込まれた最初の展示物である。」と述べた。

このコンテナは、シンガポールが重要なハブ港の役割を担っていることを示すゾーンが目玉となっている。また、様々な港湾作業の場면을映像展示する通称‘ビッグシップ’と呼ばれる大型船の模型も目玉の一つである。

同校長は、「当地の港は立入禁止区域となっていることから、このような情報を一般に公開するのは恐らく初の試みである。人々はこれにより港湾作業がどのようなものなのか、コンテナの輸送作業や灯台の様子等を垣間見ることができる。」と語った。

このギャラリー内には30隻以上の船舶の模型とその装備も展示されており、1972年に初めてシンガポールに到着したコンテナ船やクルーズ船のスーパースターヴァーゴも含まれている。

シンガポールマリタイムギャラリーは、毎週火曜日から日曜日開館しており、開館時間は午前9時から午後5時半まで、月曜日は閉館となる。ただし月曜日が祝日の場合は開館。入場料は無料。

(2012年9月9日 ストレイト・タイムズ)

アジア海上保安機関長官級会合、インド・ニューデリーにおいて開催

アジア海上保安機関長官級会合（HACGAM）が、日本財団の支援を受け南アジア地域において初めて開催された。同会合は、インド沿岸警備隊及び日本の海上保安庁が共同開催したものである。

水曜日（10月3日）に、インドのニューデリーにおいて開催された第8回 HACGAM は、アジア地域における全ての主要な海上保安機関の連携強化を図る上で頂点となるフォーラムである。

このイニシアチブは、アジア地域における海賊対策について、関連する海上保安機関で議論するため2004年に初めて設立された。

しかしながら、インド国防省の声明によると、現在では、議論の範囲は法執行、海上セキュリティ、災害対策・支援及びキャパシティビルディングにまで及んでいる。

現在のところ、バングラデシュ、ブルネイ、カンボジア、中国、インド、インドネシア、日本、韓国、ラオス、マレーシア、ミャンマー、パキスタン、フィリピン、シンガポール、スリランカ、タイ、ベトナム及び香港を含む17カ国（1地域）、21の海上保安機関がこの取り組みに参加している。

更に、議論の対象を海賊問題に限定せず、海上保安業務全般を盛り込むことが合意されているとのことである。

HACGAM は毎年開催されており、これまでのところ計7回、東京、プトラジャヤ、シンガポール、マニラ、バリ、上海及びハノイにおいて実施された。

（2012年10月3日 ベルナマ通信）

シンガポール政府、中国の外国船舶検査計画に懸念

シンガポール政府は、中国が領海であると主張する南シナ海を通過する外国船舶に対し立ち入り検査を行う計画について懸念を表明した。この措置により同地域での緊張が更に高まっている。

シンガポール外務省の報道官は3日、マスコミからの質問に対し、「シンガポール政府はこの事態を懸念しており、今後の動向を注視していく。」と応じた。

さらに同報道官は、「我々は南シナ海の領有権紛争に係わる関係各国に対し、挑発的な対応を慎み、南シナ海行動宣言に則った対応をとるよう求める。」と述べた。

同宣言は、2002年に中国とASEAN（東南アジア諸国連合）加盟各国により署名された取り決めであり、関係諸国が領有権をめぐる紛争の平和的解決を目指し、争いが複雑化また拡大するような行動の自制を目的としている。

同報道官は、「全ての関係諸国が、国連海洋法条約をはじめとする国際法に定められた原則を尊重し、緊張をエスカレートさせるような行為を自制することが重要である。」と、国連海洋法条約にも言及しつつ述べた。

中国の国営メディアは先月 29 日、来年 1 月 1 日から南シナ海の中国が管轄する海域に『不法侵入』する外国船舶に対し、海南省の公安当局が立ち入り検査や船体の差し押さえを行うことができるようになる」と伝えた。

中国と ASEAN の 4 カ国（ブルネイ、マレーシア、フィリピン及びベトナム）並びに台湾は、南シナ海で領有権を主張する海域が重なっている。

フィリピン政府は、すでに中国の新条例を『国際法違反』であるとして非難した。フィリピン外務省のラウル・エルナンデス報道官は、今月 1 日に中国政府に対し説明を求める外交文書が送られたことを、3 日報道陣に発表した。

さらに同報道官は、「マスコミの報道が確かであれば、中国のこの計画的行為は国際社会全体に対する直接的な脅威である。」と AFP 通信に語ったとされている。

ASEAN のスリン・ピッサワン事務局長は先週、中国のこの計画について『深刻な事態』であると述べた。

この他にも、ベトナムのマスコミ報道は 3 日、中国の漁船が南シナ海でベトナムの探査船が設置したケーブルに接触しこれを切断したと伝えた。

また、先月 29 日に発表された外国船舶への規制に関する新条例の制定以前に、中国政府が南シナ海ほぼ全域を自国領とする地図を記載した新規旅券を発行し、近隣諸国の怒りを引き起こしていた。

(2012 年 12 月 4 日 ストレイト・タイムズ)

国際海洋法の順守

シンガポールの上級外交官が、「東シナ海及び南シナ海で白熱する海事紛争に係わる関係諸国は、自制心を持って行動しなければならず、海洋の法的秩序を定める重要な国際協定を傷つけてはならない。」と述べた。

国連海洋法条約（Unclos）採択 30 周年を記念するスピーチで、シンガポール外務省無任所大使を務めるトミー・コー氏は、いくつかの国が条約の多義的な言葉遣いにつけ込んでいることに言及した。

言いかえると、領有権を主張する国々が条約に曖昧な点を見つけたそうと躍起になっているということである。

1982 年の Unclos 採択の際、交渉で重要な役割を果たした同氏は、昨日（12 月 10 日）ニューヨークで開かれた国連総会で、「国連海洋法条約は、利害が競合する全ての国々に配慮した注意深いバランスを象徴している。」との見解を述べた。

また同氏は、「我々は同条約の解釈と適用について忠実でなくてはならず、目先の国益のために法的に問題のある行為を行い、条約の正当性を揺らがせることは避けなければならない。」と語った。

同氏は、「このような行為の例として、いくつかの国が領海の境界線を定める際に問題のある方法をとることが挙げられる。」と述べた。また、Unclos はそのような権限を与えていないにもかかわらず、沿岸諸国は国内法を導入し（EEZ などの）沿岸海域での他国の活動に

対して制限を設けている。

同氏は個別の国名については触れなかった。しかしながら、中国並びにその近隣諸国の日本、フィリピン、及びベトナムによる上記のような行為が最近ニュースで取りざたされている。

例えば中国政府は、南シナ海で広範囲に及ぶ領有権を主張し関係諸国に大きな不安を招いた。

今年6月、ベトナムは係争中の南沙（スプラトリー）、西沙（パラセル）両諸島の領有権を明記した海洋法を採択した。これらは中国も領有権を主張している地域である。

先月、中国南部の海南省は、地元公安機関及び国境警備機関が南シナ海において外国船舶を停船させることを認める法律を発表した。

同氏は、領有権紛争に係わる関係諸国に対し自制して紛争を平和的に解決するよう求めた。

更に、「もし問題解決に向けた交渉が成立しなければ、私は関係諸国に国際海洋法裁判所もしくは国際司法裁判所による調停、和解、仲裁または判決に問題解決を委ねることを検討するよう勧めたい。」と付け加えた。

同氏はスピーチの中で、Unclos への加盟が遅れている米国に対し早期批准も促した。現在のところ、163カ国及び欧州連合が同条約を批准している。

今年初め、オバマ政権は米国上院外交委員会による Unclos への早期批准に向けた取り組みを一層強化した。これにより何らかの進展があったか定かではない。

同氏はこれに対し楽観的な口調で、「つい先日、妻からアメリカはいつ条約の加盟国になるのかと問われたとき、私は『米国は常に正しいことを行うと期待していい。ただし他のすべてをやり尽くした後だが。』とウィンストン・チャーチルがかつて言った言葉を引用して答えた。」と語った。

同総会では、ブーク・イエレミッチ国連総会議長及び潘基文（バン・ギムン）国連事務総長も演説を行った。

(2012年12月11日 ストレイト・タイムズ)

マラッカ・シンガポール海峡レポート 2013

発行 平成 25 年 2 月
発行所 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 6 階
TEL 03-3502-2231
FAX 03-3581-6136

編集 シンガポール連絡事務所
16 Raffles Quay, #27-03 Hong Leong Building,
SINGAPORE 048581
TEL +65-6226-1231
FAX +65-6226-1219