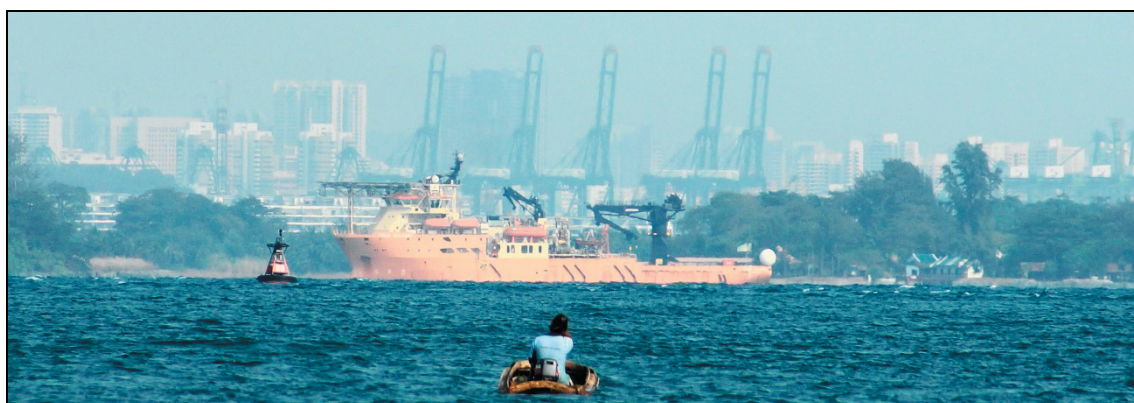


マラッカ・シンガポール海峡レポート 2014

(2013 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、沿岸三ヶ国（インドネシア、マレーシア及びシンガポール）と適切に連携をと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、2013年におけるマ・シ海峡をめぐる情勢を概観しますと、まず、船舶の通航の状況については、通航量が2年連続で増加し、いわゆるリーマンショックがあった2008年の水準に回復しました。船種別の動向を5年前と比較すると、タンカー、VLCC、LNGといったエネルギー関係とバルクキャリアの増加が顕著です。

次に、海賊事案については、世界的には、ナイジェリア沖で増加しているものの、ソマリア沖で減少していることから、総じて減少しています。マ・シ海峡の海賊事案は、インドネシア周辺海域で発生しており、タグボートなどを対象とした物盗りというものの、違法な依頼を受けたグループが、積荷や船舶を見定めて計画的に襲撃する事案が見受けられるようになっているとの指摘もあり、その動向に注意が必要です。

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6年が経過しました。協力メカニズムの中心的役割を担う協力フォーラムは、昨年10月にインドネシアで開催された第6回会合をもって海峡沿岸国による開催が2巡しました。また、同月に開催された「第11回航行援助施設基金委員会」においては、2013年にも日本財団、マラッカ海峡協議会等から引き続き資金が拠出されたことが報告されるとともに、今後5年間の海峡沿岸国による航行援助施設の維持管理の見通しが示されました。

当事務所においては、こうしたマ・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、マラッカ・シンガポール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年のレポートが、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。

2014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 白崎 俊介

目 次

第1編 2013年の出来事

第6回協力フォーラムの開催	1
ミクロネシア3国の海上保安能力強化支援	2
第9回アジア海上保安機関長官級会合の開催	3

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10回航行援助施設基金委員会	5
レポート2 第6回協力フォーラムの開催	33
レポート3 第11回航行援助施設基金委員会	49

第3編 海賊及び海上セキュリティ関連レポート

レポート4 2013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	77
---	----

第4編 航行安全関連レポート

レポート5 MEH（電子ハイウエー）に関するレポート	85
レポート6 STRAITREP 2000 – 2013 Data Analysis	91

第5編 ミクロネシア海上監視能力強化関連レポート

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
----------------------------------	-----

2013年主要業務実績	125
-------------	-----

情報アラカルト

港湾・海運	1
海難	8
海賊・セキュリティ	9
社会・経済	17

第1編 2013年の出来事

第6回協力フォーラムの開催

(2013年10月7日・8日)

2013年10月7日及び8日の2日にわたりインドネシア・バリにおいて、インドネシア海運総局(DGST)主催のもと第6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、マ・シ海峡の沿岸三カ国、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、沿岸三カ国、日本を始めとする利用国、IMOなどの国際機関、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、日本財団などが参加した。

今回の会合において注目された議題は、前回会合においてプロジェクト8として新たに加わった余裕水深(Under keel Clearance ;UKC)のリアルタイム監視システムについて、測量等の調査を実施する案が提示されたことであり、本件については、引き続いて行われたTTTG(三カ国技術専門家グループ会合)において承認された。

また、海運団体主導で進められていたマ・シ海峡の安全航行パンフレットやマ・シ海峡沿岸港の廃棄物受入施設の情報を集約した結果が承認され、プロジェクトが完了することとなった。

この他、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。



沿岸三カ国の代表者

ミクロネシア 3 国の海上保安能力強化支援

パラオ共和国との協定文書の調印

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 3 国（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）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、3 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、笹川平和財団、日本海難防止協会等の関係機関は、支援策を検討するための官民共同会議を開催し、議論を進めてきた。

2012 年までに小型艇、通信設備の供与を実施してきたところ、2013 年には更なる支援の必要性や効率的・効果的な支援の方策を探るため、各国と議論を継続した。それらの議論を踏まえ、供与した施設の活用状況が良好であるパラオ共和国に対して支援を先行することが効果的と思われることから、2013 年 12 月には、パラオ共和国と日本財団の間で、海上保安能力向上支援に関する協定を締結した。

協定の締結にあたっては、パラオ共和国のトミー・レメンゲサウ大統領が来日し、日本財団笹川会長との間で協定文書に署名した。協定文書は、小型艇の追加供与や、人材育成支援、通信設備の充実に加え、2012 年の台風により沈没した小型旅客船「日本丸」の代替等について支援することが記載されており、2014 年以降、日本財団、笹川平和財団、日本海難防止協会、日本中小型造船工業会その他関係者において、その具体策を更に議論し、順次支援を行うこととしている。

今後は、これらの支援を進め、同国の総合的な海上保安能力向上に貢献するとともに、同国をモデルケースとして、ミクロネシア地域全体の海上保安能力の向上にも努めることとしている。



調印式でのレメンゲサウ大統領と
笹川会長



1989 年に日本財団が供与した「日本丸」の代替船として予定されている
小型旅客船の完成予想図

第9回アジア海上保安機関長官級会合の開催

(2013年10月30日)

2013年10月30日、タイ・パタヤーにおいて、タイ海上警察、タイ海事局のホストのもと、第9回アジア海上保安機関長官級会合が開催された。

今回の会合には、新たにモルジブが加わり17カ国1地域の海上保安機関の長官級幹部及び関係者等のほか、開催支援団体である日本財団から海野常務理事が参加した。

今回の会合では、前回合意された5つの柱（搜索救難、環境保護、大規模災害対策、海上不法行為対策及びキャパシティビルディング）について、各幹事国からこれまでの取組みが報告されたとともに、節目となる来年の第10回会合（日本）に向けた具体的な取組みが議論された。

議論した内容は、これらを盛り込んだ共同宣言として取りまとめられ、満場一致で採択された。今後、ロードマップに基づき具体的な成果の達成に向けて取り組むこととなった。

会合の冒頭、日本財団の海野常務理事は、そのオープニングスピーチの中で、「複雑化する様々な海洋問題は国家間を超えて多国間にまたがる問題であり、各国の海上保安機関がバラバラに活動しては、容易に解決することは難しい。これらの問題に対し、参加国が一体となって、計画や提言の先にあるアクションを起こし、具体的な成果を達成して欲しい。」等と述べた。

また、会合に先立って、同月29日には大規模災害への対応に関するセミナーが開催され、各国の経験や知識・技術等の共有が図られた。



海野常務理事による挨拶



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 10 回航行援助施設基金委員会

(2013 年 4 月 4 日・5 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(以下「マ・シ海峡」という。)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一つとして位置付けられている。

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 基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、各年の資金配分計画等を検討・決定するため、海峡沿岸国、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(以下「基金委員会」という。)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(2009～2013 年)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マラッカ海峡協議会を通じて資金の拠出している。

第 10 回目となる今回合は、2013 年 4 月 4 日・5 日の両日にシンガポールのホリディイン・シンガポール・オーチャード・シティ・センター・ホテル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)
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シンガポール海事港湾庁 (MPA) から、2013 年 4 月までに、基金に対して、アラブ首長国連邦から 10 万 US ドルの拠出が行われたことが報告されるとともに、各国・各組織から以下の拠出が 2013 年内に行われることが発表された。

- ・ IFAN から 100 万 US ドル
- ・ マラッカ海峡協議会から 50 万 US ドル
- ・ 中華人民共和国から 20 万 US ドル
- ・ 韓国から 1 億ウォン (8 万 9825US ドル)

また、インドネシア海運総局トニー局長立会いのもと、マレーシア海事局アハマド・オスマン局長と MPA セガール次長がレターに署名し、基金の引継ぎが行われた。

MPA から、前事務局であるマレーシアから引き継いだ基金の残高は、4,116,572.48US ドルであったことが発表された。

次に、事務局から、今後必要とされる作業等を勘案すると、2015 年までに 962 万 US ドルの拠出が必要であることが発表された。

また、事務局からの提案に基づき、以下の事項が合意された。

- i) 10 年間の整備・代替計画と見積り (PMP) を見直すこと。
- ii) マレーシア、インドネシアが整備・代替に関する支出報告を年 2 回提出すること。
- iii) 航行援助施設毎に予算要求を実施すること。

(2) 2012 年第 4 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 4 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、節約により、779,231.21US ドルまで使用額を減らした旨が発表された。2012 年全体の使用額も、PMP や送金された額より節約し、

1,315,657.97US ドルであったことも発表された。

マレーシアからは、**2012** 年全体で、**359,049US** ドルの支出となり、**PMP** や送金額内で収まっていることが発表された。

業務監査を行ったマラッカ海峡協議会からは、航行援助施設の管理に関して改善が見られる旨評価が述べられた。

また、沿岸国三カ国からは **2013** 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 **818,453US** ドル
 - ・マレーシア **327,869 US** ドル
 - ・委員会事務局 **54,700 US** ドル (合計 **1,201,022 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。)

日本財団は、**5** 年間の約束 (**2009**～**2013** 年) として、**2013** 年も必要額の **1/3** の額を拠出する旨発表した。

基金委員会は、日本財団の基金への継続的な協力に対して深い感謝を表明した。

(3) 次回委員会の開催等

回りの第 **11** 回基金委員会は、**10** 月に協力メカニズムの他の会合と近接した時期にシンガポールで開催されることとなった。

沿岸三カ国は、日本が**2013**年**2**月にマレーシア・ポートクランで開催した第 **2** 回マ・シ海峡航行援助施設ワークショップに対して謝意を表した。

IMO から、プロジェクト **1** 及び **2** に関する拠出について、基金を通じて実施したい旨提案があったが、直接プロジェクトへ拠出することが望ましい旨回答された。

4 考察

今回の第 **10** 回基金委員会は、シンガポールが事務局を引き継いで初めての会合となった。シンガポールからは、基金の運営に関して **PMP** の見直し、半年毎の収支報告、航行援助施設毎の予算要求といった取組みが提案され、承認された。こうした取組みは、基金の運営の透明性を高めることを通じて、現在及び潜在的な拠出者が拠出を継続し、又は新たに拠出する環境を整備するものとし

て評価されるべきと思われる。

一方で、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** 等に加えて、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いるところである。

会議終了後のレセプションに海運団体を招待する等の取組みも見られるが、今後、より根本的、具体的な対策が必要になるものと思料された。

10TH MEETING OF THE AIDS TO NAVIGATION FUND COMMITTEE

Holiday Inn Singapore Orchard City Centre Hotel

Singapore, 4-5 April 2013

OFFICIAL MEETING REPORT

AGENDA ITEM 1: OPENING REMARKS

1 The 10th Meeting of the Aids to Navigation Fund (ANF) Committee, under the Co-operative Mechanism on Safety of Navigation and Environmental Protection in the Straits of Malacca and Singapore was held on 4-5 April 2013 at the Holiday Inn Orchard City Centre Hotel, Singapore.

「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10回航行援助施設基金委員会（以下「基金委員会」という。）」は、2013年4月4日及び5日に、シンガポールのホリデイ・イン・シティセンターホテルで開催された。

2 The meeting was attended by delegates from the three littoral States – Indonesia, Malaysia and Singapore, and delegates from the People's Republic of China, the Republic of India, Japan, Republic of Korea, the International Foundation for Aids to Navigation (IFAN), The Nippon Foundation and the Malacca Strait Council (MSC). The list of delegates is found at **Annex A**.

会議には、沿岸三カ国（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、韓国、IFAN（International Foundation for Aids to Navigation）、日本財団及びマラッカ海峡協議会（MSC）の代表者が参加して行われた。

3 At the opening of the meeting, the Chairman of the ANF Committee, Capt M.Segar, Assistant Chief Executive (Operations), Maritime and Port Authority of Singapore (MPA), welcomed delegates to Singapore. He thanked the contributors for the continued support and co-operation from the ANF Committee members, to further enhance the effectiveness of, and sustain, the ANF.

会議の開催に際し、基金委員会の議長を務めるシンガポール海事港湾庁（MPA）の副長官（オペレーション担当）キャプテン M セガール氏は、代表者らに会議への参加を歓迎する旨述べた。また、基金委員会メンバーによる、航行援助施設基金の効果や、持続可能性を更に高めるための継続的な支援と運営に感謝する旨述べた。

4 The Committee thanked Singapore for hosting the meeting. The Committee unanimously reaffirmed the importance of the ANF to navigational safety in the Straits of Malacca and Singapore (SOMS) and reiterated their continued support for the ANF. The remarks are attached at **Annex B**.

基金委員会は、会議の開催についてシンガポールに対し感謝する旨述べた。また、基金委員会は、マラッカ・シンガポール海峡（SOMS）の航行安全に関する航行援助施設基金の重要性について満場一致のもと再確認した。

AGENDA ITEM 2: ADOPTION OF AGENDA

5 The Secretariat informed that the International Maritime Organization (IMO) had requested the Committee to consider the IMO's proposal for the IMO to make payment for Straits Projects 1 and 2 under the Co-operative Mechanism on Safety of Navigation and Environmental Protection in the Straits of Malacca and Singapore through the ANF.

事務局は、国際海事機関(IMO)が委員会に対して依頼事項がある旨報告した。依頼事項は、「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」に基づく海峡プロジェクト1及び2に関するIMOの拠出に関して航行援助施設基金を通じて拠出することの可否を検討することである。

6 The Committee agreed to discuss the proposal from the IMO under the agenda for “Any other Business”. The revised agenda, attached at **Annex C**, was adopted by the Committee.

基金委員会は、IMOの提案事項に関して「その他」の議題項目として審議することに合意した。修正された議題は、委員会により採択された。

AGENDA ITEM 3: REPORT OF CREDENTIALS OF REPRESENTATIVES

7 The Committee noted that the credentials of representatives to the 10th ANF Committee Meeting were in order. The document on credentials is attached at **Annex D**.

基金委員会は、全ての代表の資格が適切であり、基金委員会が正当に成立したことを確認した。

AGENDA ITEM 4: SIGNING CEREMONY WITH THE REPUBLIC OF KOREA FOR ITS CONTRIBUTIONS TO THE AIDS TO NAVIGATION FUND (ANF)

8 The ANF Committee Chairman and Mr Hong Lae-Hyung, Director for Navigation Services Division, the Ministry of Oceans and Fisheries of the Republic of Korea signed a Letter of Acknowledgement. The signing reaffirmed the Republic of Korea's commitment to contribute one hundred million Korean Won to the ANF annually, for another three-year period, from 2013-2015.

基金委員会の議長と韓国海洋水産部の航行安全課長Hong Lae-Hyung氏が確認文書に署名した。この署名によって、韓国が年間1億韓国ウォンを2013年から2015年までの3年間拠出することが確認された。

AGENDA ITEM 5: ADMINISTRATION AND OPERATION OF THE ANF

5.1 Contributions from User States and other Users of the Straits (Document 10/5/1).

利用国及び利用者からの資金拠出（文書10/5/1）

9 The Committee noted in **Annex E**, that from 1 January to 1 April 2013, the ANF has received a new contribution of US\$100,000 from United Arab Emirates.

基金委員会は、2013年1月1日から4月1日までの間に、航行援助施設基金がアラブ首長国連邦から100,000USドルの拠出を受け取ったことを確認した。

10 The Committee also noted with appreciation the following pledged contributions for 2013:

基金委員会はまだ、以下の拠出が2013年内に行われることを感謝とともに確認した。

□ IFAN: US\$1million

航行援助施設国際財団（IFAN）：100万USドル

□ MSC: US\$500,000

マラッカ海峡協議会（MSC）：50万USドル

□ China: US\$200,000

中華人民共和国：20万USドル

□ Republic of Korea: one hundred million Korean Won

韓国：1億韓国ウォン

11 MSC informed the Committee that it would transfer its contribution of US\$500,000 to the ANF account in April 2013.

マラッカ海峡協議会は、2013年4月に50万USドルの拠出金を基金の口座に送金する旨報告した。

5.2 Administration of the ANF Disbursed to Indonesia from 2011 to 2012

2011年から2012年までの間の航行援助施設基金からインドネシアへの支出

12 Indonesia reported, in its paper, that it has a balance of US\$234,611.02 for the ANF that was disbursed to Indonesia for 2012. The paper is attached at **AnnexF**.

インドネシアは、2012年の基金からのインドネシアへの送金について、234,611.02USドルの残高があることを文書にて報告した。

13 The Committee commended Indonesia for its paper, which provided better clarity on the usage and balance of the ANF funds that were disbursed to Indonesia.

基金委員会は、この文書がインドネシアに送金された航行援助施設基金の使途と残高を明確にしたものであると評価した。

5.3 Report from Third Party Auditor of the ANF for 2012

2012年航行援助施設基金に関する第三者監査人からの報告書

14 The Committee noted the report from the third party auditor of the ANF for 2012, Wan Nadzir and Co. The closing balance in the audit report for the ANF account from 1 January 2012 to 31 January 2013 is US\$3,969,558. The report is attached at **Annex G**.

基金委員会は、第三者監査人であるWan Nadzir & Coからの2012年航行援助施設基金に関する報告書を確認した。報告書によると、2012年1月1日から2013年1月31日までの基金口座の残高は3,969,558USドルであった。

15 The ANF Committee's Treasurer reported that the amount transferred from Malaysia to Singapore was US\$4,116,572.48. She clarified that Malaysia had informed that the difference between the monies transferred by Malaysia and the closing balance reported in the audit report was mainly due to the adjustments of excess funds of US\$147,049 from Malaysia's 2012 disbursement from the ANF and bank charges of US\$35 for transfer of monies to Singapore. Malaysia acknowledged the clarification and the Committee noted the restated account presented by the Treasurer as attached at **Annex H**.

基金委員会の会計責任者は、マレーシアからシンガポールへ送金された額が4,116,572.48USドルであったことを報告した。会計責任者は、送金された額と監査報告の最終的な残高の違いについて、2012年の基金からマレーシアへの支出の余剰金147,049USドル及びシンガポールへの送金の際の銀行手数料35US

ドルが相殺されたためであるとのマレーシアからの説明を報告した。マレーシアはその説明に同意し、基金委員会は、会計責任者から報告された口座の状況を再度確認した。

5.4 Signing Ceremony for the Transfer of ANF from Malaysia to Singapore

マレーシアからシンガポールへの航行援助施設基金の送金に関する署名式

16 The Chairman and former Chairman (2008-2012), Dato' Captain Ahmad bin Othman, Director General of Marine, Marine Department, Malaysia, signed a Letter of Transfer of the Aids to Navigation Fund, witnessed by Mr A. Tonny Budiono, Director for Navigation, Directorate General of Sea Transportation, Republic of Indonesia. The total amount of funds transferred was US\$4,116,572.48. This consisted of US\$3,742,201.48 for ANF and US\$374,371 for 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").

議長と前議長（2008年～2012年）であったマレーシア海事局のアハマド・オスマン局長は、インドネシア海運総局のトニー・ブディオノ航行援助局長を証人として、基金の送金に関する確認書に署名した。送金された額は、4,116,572.48USドルであった。その内訳は、航行援助施設基金が3,742,201.48USドル、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）が374,371USドルであった。

5.5 Sustainability of the ANF Beyond 2013

2013年以降の航行援助施設基金の持続可能性

17 The Committee noted that, based on the projected estimated expenditure for 2013 to 2015, an additional funding of US\$9.62m is needed for 2013-2015². The Committee further noted that while the monies in the ANF would be sufficient for the proposed disbursement in 2013, it would be important to ensure sufficient monies in the ANF, to fund the Planned Maintenance

Programme (PMP) for the next few years, and to cater for any unforeseen works. The paper on sustainability is attached at **Annex I**.

基金委員会は、2013年から2015年までの間に予想される概算支出に基づき、962万USドルの追加資金が必要となることを確認した。また、基金委員会は、航行援助施設基金の残高が2013年の支出予定額には対応できるものの、今後数年間にわたりメンテナンス作業計画（PMP）に資金を提供し、不測の事態に対応するためには十分な資金を確保することが重要であることを確認した。

5.6 Secretariat's Administrative Plans for the ANF

事務局による航行援助施設基金の管理計画

18 The Secretariat proposed three administrative plans, which were

事務局は以下の3つの管理計画を提案した。

- i) Review and Revision of the 10-Year PMP by Indonesia, Malaysia and Singapore,

インドネシア、マレーシア、シンガポールによる10年間のメンテナンス作業計画（PMP）の見直し及び改訂

- ii) Provision of Quarterly Reports by Indonesia and Malaysia on Expenditure of Replacement and Maintenance Works, and

インドネシア、マレーシアによる代替更新及び整備に関する支出報告書の四半期ごとの提出

- iii) Proposed Budget would be Based on Individual Aids to Navigation. The paper on the administrative plans is attached at **Annex J**.

個別の航行援助施設毎の予算提案

19 The Committee agreed with the Secretariat's proposals in paragraphs 2-4 and 6 of the meeting document ANF/10/5/6 in **Annex J**.

基金委員会は、会議文書ANF/10/5/6の第2～4項及び第6項に記載された事務局の提案について合意した。

20 On proposal in paragraph 5 of the meeting document ANF/10/5/6 in **Annex J**, the Committee agreed to reduce the frequency of the reports to half yearly in line with the ANF Committee's twice-a-year meetings.

会議文書ANF/10/5/6の第5項に記載された提案に関して、基金委員会は、年2回開催される航行援助施設基金の会議に合わせ、報告の頻度を減らし半期ごととすることに合意した。

5.7 Proposal on Third Party Auditor for the ANF for 2013-2015

2013年～2015年における航行援助施設基金の第三者監査人に関する提案

21 The Committee agreed with the Secretariat's proposal, attached at **Annex K**, to appoint Foo Kon Tan Grant Thornton as the third party auditor for the ANF for 2013-2015. The Committee approved for the Secretariat to award item 1 (audit of the accounts maintained by the ANF Chair/ Secretariat) at a total cost of US\$29,000 for 3 years. Noting that Indonesia and Malaysia would henceforth be submitting half yearly transaction records to the Committee, the Committee agreed with Malaysia and Indonesia to exclude Item 2 (Verification of ANF transactions done by Indonesia and Malaysia).

基金委員会は、2013年から2015年までの間の航行援助施設基金の第三者監査人としてFoo Kon Tan Grant Thorntonを指名するという事務局からの提案に合意した。基金委員会は、項目1（航行援助施設基金の議長及び事務局により管理される口座の監査）について3年間で総額29,000USドルの監査費用を事務局が支払うことに合意した。また、インドネシア及びマレーシアが基金委員会に送金記録を半年ごとに提出するということを確認したうえで、基金委員会はマレーシア及びインドネシアが項目2（インドネシア及びマレーシアが行う航行援助施設基金に関する取引の証明）から除外されることに合意した。

AGENDA ITEM 6: WORK PROGRAMME OF THE ANF

6.1 4th Quarter of 2012 Maintenance Report

2012年第4四半期維持・更新作業報告

22 The Committee noted the 4th Quarter 2012 Maintenance Report presented by the three littoral States, attached at **Annex L**. The details are as follows:

基金委員会は、沿岸国三カ国からの2012年第4四半期の維持・更新作業報告を確認した。詳細は以下の通り。

(i) Indonesia

インドネシア

- a) The cost to maintain Indonesia's aids to navigation in the 4th Quarter of 2012 was US\$779,231.21.

インドネシアが2012年第4四半期の維持・更新作業に要した費用は、779,231.21USドルであった。

- b) The total amount spent for 2012 maintenance work was US\$1,315,657.97. This was lower than the amount estimated in the approved PMP of US\$4,055,741 and disbursed amount of US\$1,450,693.70. The details are as follows:

2012年に維持・更新作業に要した総額は1,315,657.97USドルであった。この金額は、承認されたメンテナンス作業計画（PMP）の見積額4,055,741USドル及び実際に基金から支出された1,450,693.70USドルを下回った。詳細は以下の通り。

- Civil and Structural Work (US\$153,600.11)

土木・建築工事（153,600.11USドル）

- Regular Maintenance (US\$147,482.58)

通常整備作業（147,482.58USドル）

- Replacement (US\$713,678.03)

代替更新作業（713,678.03USドル）

- Procurement of Spare Parts (US\$300,897.25)

交換部品の調達（300,897.25USドル）

- c) The Committee noted that the correction on the actual sum spent for the 1st-3rd Quarter 2013, stated in Indonesia's maintenance report, was due to the more favourable exchange rate.

基金委員会は、インドネシアの維持・更新作業報告書のとおり、2013年第1～3四半期に要した費用総額についての修正原因が為替レートの変動であることを確認した。

(ii) Malaysia

マレーシア

- a) The cost for its maintenance works from 1st – 4th Quarter 2012, funded by the ANF was US\$359,784, from the approved PMP and disbursement amount of US\$499,908.

2012年の第1～4四半期の維持・更新作業費用に活用された航行援助施設基金は359,784USドルであり、従前に承認されていたメンテナンス作業計画（PMP）に基づき支出された499,908USドルから執行された。

- b) There was an unutilised budget of US\$147,049, which was returned to the ANF account.

未使用予算 147,049USドルについては、航行援助施設基金の口座に返金された。

- c) The cost for its maintenance works from 1st – 4th Quarter 2012, funded by Malaysia, was US\$1,288,525 , from the approved PMP estimated amount of US\$3,000,000. This expenditure was for the replacement of Panjang Selatan Light Beacon and Tanjung Rhu Light Beacon.

2012年第1～4四半期の、マレーシアの独自予算による維持・更新費用は1,288,525USドルであり、メンテナンス作業計画（PMP）においては、見積額3,000,000USドルが承認されていた。この費用は、パンジャン・セラタン灯標及びタンジュン・リユー灯標の交換のためであった。

(iii) Singapore

シンガポール

- a) It utilised its own funds for the maintenance programme for Sultan Shoal and Bedok Lighthouse, at a total cost of US\$85,000, which consisted of civil and structural works. Singapore would also be self-funding the replacement of a new buoy tender at US\$4.1million, which would be ready in 2013.

シンガポールは、土木・建築工事費用として総額85,000USドルの独自予算を使用し、スルタン・ショール灯台及びベドック灯台の整備を行った。シンガポールは新たな設標船の代替更新も独自予算410万USドルで実施する予定であり、同船は2013年に供用できる予定である。

6.2 2012 Work Performance Audit Report

2012年の作業監査報告

23 The Committee thanked the MSC for its detailed audit report, attached at **Annex M**. The MSC assessed and commented that both Indonesia and Malaysia had made improvements in the management of their respective aids to navigation.

基金委員会は、別添Mのマラッカ海峡協議会（MSC）の詳細な監査報告書に対して感謝の意を示した。マラッカ海峡協議会（MSC）は、インドネシア及びマレーシアに対して航行援助施設の管理面で改善が見られたとの評価及び所見を示した。

24 In response to the Auditor's Comments in the 2012 Work Performance Audit Report, Indonesia informed that, together with the assistance of the MSC, it had already taken necessary measures to repair its failed lantern system. Indonesia would also improve its protective measures against lightning strikes on its aids to navigation. For the off air racons Indonesia would take measures to ensure reliability of the racons and replace faulty racons. For procurement of new equipment, Indonesia would ensure that it is suitable for the natural conditions of the SOMS. Indonesia would also maintain its aids to navigation in line with the IALA standards.

2012年の作業監査報告書に対して、マラッカ海峡協議会の支援もあり、必要とされる故障箇所の修理手配は実施済みである旨インドネシアから報告があった。また、航行援助施設の落雷防止対策を強化する予定であることがインドネシアから報告された。レーダービーコンについては、インドネシアはレーダービーコンの信頼性を確保し、故障したレーダービーコンの交換を行う措置を講じる予定とのことであった。新しい機器の調達に関しては、インドネシアはマシ海峡の自然条件に適したものにするとのことであり、IALA基準に従って航行援助施設を維持していくと表明した。

25 Malaysia responded that it would improve the timeliness in its procurement of spare parts for the aids to navigation.

マレーシアは、航行援助施設の交換部品を調達する即応性を高めていく旨回答した。

26 Singapore shared on the protective measures taken against lightning strikes on aids to navigation. The protective measures included i) enhancing lightning protection system for the aids to navigation and ii) using three-in-one lanterns instead of the traditional lanterns.

シンガポールは、航行援助施設の落雷防止対策について説明した。防止対策として、i) 航行援助施設の避雷システムの強化 ii) 従来のランタンに替わるものとして1台3役型ランタン（電球、バッテリー及びソーラーパネルが1セットになったもの）の使用などが挙げられた。

6.3 2013 Work Programme

2013年の作業計画

27 The Committee approved the 2013 Work Programme proposed by the three littoral States, attached at **Annex N**, as follows:

基金委員会は、沿岸国から提案された2013年の作業計画について承認した。詳細については以下の通り。

(i) Indonesia

インドネシア

a) Civil and Structural Work (US\$165,000)

土木・建築工事（165,000USドル）

b) Regular Maintenance (US\$288,980)

通常整備作業（288,980USドル）

c) Procurement of Spare Parts (US\$587,965)

交換部品の調達（587,965USドル）

d) Replacement (US\$2,055,263)

代替更新作業（2,055,263USドル）

- Cula General Mark Light Beacon (US\$1,000,000)

クラ島灯標 (1,000,000USドル)

- Off Tanjung Medang Isolated Danger Mark Light Buoy
(US\$105,000) self funded by Indonesia

タンジュン・メダン沖灯浮標 (105,000USドル) – インドネシア独自予算

- One Fathom Banks South Cardinal Mark Resilient Light Beacon
(US\$781,808) – self-funded by Indonesia

ワン・ファザム・バンク南浮体式灯標 (781,808USドル) – インドネシア独自予算

(ii) Malaysia

マレーシア

- a) Rehabilitation of Pulau Undan Lighthouse (US\$327,869)

プラウ・ウندان灯台の改修 (327,869USドル)

- b) Civil and Structural work (US\$200,000) – self-funded by Malaysia

土木・建築工事 (200,000USドル) – マレーシア独自予算

- Tanjung Tuan Lighthouse (US\$110,000)

タンジュン・トゥアン灯台 (110,000USドル)

- Tanjung Tohor Light Beacon (US\$60,000)

タンジュン・トホール灯標 (60,000USドル)

- Pulau Mungging Light Beacon (US\$30,000)

プラウ・ムンギン灯標 (30,000USドル)

- c) Replacement of Piai Buoy (US\$45,809) – self-funded by Malaysia

ピアイ灯浮標の代替更新 (45,809USドル) -マレーシア独自予算

- d) 18 Aids to Navigation maintenance (US\$595,326) – self-funded by Malaysia

航行援助施設18基の整備 (595,326USドル) -マレーシア独自予算

- e) Operational (US\$258,000) – self-funded by Malaysia

運営費用 (258,000USドル) - マレーシア独自予算

(iii) Singapore

シンガポール

- a) It will be utilising its own funds for the maintenance and repairs of Raffles Lighthouse (estimated at US\$120,000).

独自予算を使用した、ラッフルズ灯台の整備及び修繕作業 (見積費用120,000USドル)

- b) Singapore will also be replacing the lighting system at Sultan Shoal Lighthouse with long range LED lights (20 nautical mile) (estimated at US\$100,000)

スルタン・ショール灯台の光源システムを長距離LEDライト (20海里) に更新 (見積費用100,000USドル)

(iv) Secretariat

事務局

- a) 2012 annual financial audit of the ANF by the independent third party auditor (US\$3,000)

第三者監査人による2012年航行援助施設基金の年次会計監査費用 (3,000USドル)

- b) Work performance audit by an independent third party expert (Malacca Strait Council) to be undertaken for the activities conducted on the aids to navigation in Indonesia and Malaysia (US\$30,000)

インドネシア及びマレーシアの航行援助施設に関する整備・更新作業について、独立した第三者専門家（マラッカ海峡協議会）によって実施される業務監査費用 (30,000USドル)

- c) Organise two ANF Committee Meetings in 2013 (US\$12,000)

2013年に航行援助施設基金委員会を2度開催 (12,000USドル)

- d) 2013 annual financial audit of the ANF by the independent third party auditor (US\$9,700)

第三者監査人による2013年航行援助施設基金の年次会計監査費用 (9,700USドル)

AGENDA ITEM 7: CONSIDERATION OF THE BUDGET PROPOSAL AND DISBURSEMENT OF THE ANF FOR 2013

28 The Committee thanked Indonesia and Malaysia for volunteering to reduce its proposed disbursement amount for 2013 by self-funding more of the proposed works. The Committee noted the importance for the users of the Straits of Malacca and Singapore and the littoral States, to work together in maintaining the navigational safety in the Straits.

基金委員会は、マレーシア及びインドネシアが予定作業に対する独自予算の使用を増やし、**2013年**の航行援助基金からの支出を自主的に削減したことに感謝の意を示した。基金委員会は、協力してマ・シ海峡における航行安全を維持することが、海峡の利用者及び沿岸国にとって重要であることを確認した。

29 The Committee approved the budget proposal of the amount of US\$4,798,912 and disbursement of the amount US\$1,201,022 for 2013, attached at **Annex O**. The details are as follows:

基金委員会は、**2013年**の予算提案**4,798,912US**ドル及び支出案**1,201,022US**ドルを承認した。詳細は以下の通り。

Proposed Budget for 2013

2013年の予算提案

30 Based on the approved 2013 Work Programme in 2013 in Agenda Item 6.3, the proposed budget for 2013 is US\$4,798,912. The details are as follows:

議題項目**6.3**で承認された**2013年**の作業計画に基づき、**2013年**の予算提案額は**4,798,912US**ドルとなった。詳細は以下の通り。

i) Indonesia – US\$3,097,208

インドネシア- 3,097,208USドル

ii) Malaysia – US\$1,427,004

マレーシア-1,427,004USドル

iii) Singapore – US\$220,000

シンガポール-220,000USドル

iv) Secretariat – US\$54,700

事務局-54,700USドル

Proposed Budget for Disbursement for 2013

2013年の支出案

31 With the littoral States self-funding some works and reduction in costs for the 2013 Work Programme, the proposed budget for disbursement for 2013 is US\$1,201,022. The details are as follows:

2013年の作業計画において、沿岸国が一部の作業に独自予算を使用し、費用の削減を行ったことにより、航行援助施設基金からの支出は1,201,022USドルとなった。詳細は以下の通り。

(i) Indonesia – **US\$818,453**

インドネシア-818,453USドル

- a) Civil and Structural work for Rob Roy Bank Isolated Danger Mark
Lightbeacon and Batu Berhenti General Mark Lightbeacon
(US\$145,000)

ロブ・ロイ・バンク灯標及びバツ・ベルハンティ灯標の土木・
建築工事（145,000USドル）

- b) Regular maintenance (US\$213,268)

通常整備作業（213,268USドル）

- c) Procurement of spare parts (US\$322,222)

交換部品の調達（322,222USドル）

- d) Maintenance and Repair of the Cula General Mark Light Beacon
(US\$372,574)

クラ島灯標の整備及び修繕 (372,574USドル)

The Committee noted that Indonesia will offset US\$234,611 from its total required budget of US\$1,053,064. Hence, it will request a disbursement of US\$818,453.

基金委員会は、インドネシアが予算提案の総額234,611USドルから未使用額1,053,064USドルを相殺することを確認した。従って、インドネシアは基金へ818,453USドルの支出を要求する予定である。

(ii) Malaysia – **US\$327,869**

マレーシア-**327,869USドル**

a) Restoration of Pulau Undan Lighthouse (US\$327,869)

プラウ・ウンダン灯台の改修 (327,869USドル)

(iii) Secretariat – **US\$54,700**

事務局-**54,700USドル**

a) Organise two ANF Committee meetings in 2013 (US\$12,000)

2013年に航行援助施設基金委員会会議を2度開催 (12,000USドル)

b) Annual financial audit for year 2012 (US\$3,000)

2012年の年次会計監査費用 (3,000USドル)

c) Work performance audit performed by third party expert (MSC) for the aids to navigation in the Straits (US\$30,000)

マ・シ海峡の航行援助施設に関する第三者専門家（マラッカ海峡協議会）による業務監査費用（30,000USドル）

- d) Annual financial audit for year 2013 (US\$9,700)
2013年の年次会計監査費用（9,700USドル）

32 The Committee noted that the approved budget for disbursement was lower than the proposed disbursement amount (US\$2,673,758) at the 9th ANF Committee Meeting.

基金委員会は、承認された支出額が第9回航行援助施設基金委員会会議で認められた提案額（2,673,758USドル）を下回ったことを確認した。

33 The Committee further noted the balance in the ANF, after the disbursement of the ANF for 2013, will be US\$2,641,179.

基金委員会は、2013年の航行援助施設基金の支出後の残額が2,641,179USドルとなることを確認した。

34 The Nippon Foundation announced that in keeping with its 5-year commitment (2009-2013) to contribute to the ANF, it would contribute one-third of the 2013 approved disbursement amount to the ANF. The Committee expressed its deepest appreciation to The Nippon Foundation for its continued generosity and support for the ANF.

日本財団は、航行援助施設基金に対して5年間（2009～2013年）の資金拠出を確約しており、これに従い、2013年に承認された支出額の3分の1を拠出する旨表明した。基金委員会は、日本財団の航行援助施設基金への継続的な支援に対して心から感謝の意を示した。

AGENDA ITEM 8: DATE AND VENUE OF THE NEXT MEETING (Document ANF 10/8/1)

35 The Committee noted that the 11th Meeting of the Aids to Navigation Fund

Committee would be held back-to-back with the series of meetings (6th Co-operation Forum, 6th Project Co-ordination Committee Meeting and 38th Tripartite Technical Experts Group Meeting) to be hosted by Indonesia. Indonesia informed that it would host the series of meetings in the first week of October 2013.

基金委員会は、第11回航行援助施設基金委員会がインドネシア主催の一連の会議（第6回協力フォーラム、第6回プロジェクト調整委員会及び第38回TTEG）として連続して開催されることを確認した。インドネシアは、この一連の会議を2013年10月の第1週に開催すると報告した。

AGENDA ITEM 9: ANY OTHER BUSINESS

9.1 Report of the Preliminary Survey Work and the 2nd Technical Workshop on Aids to Navigation in the Straits of Malacca and Singapore

事前調査及び第2回マ・シ海峡における航行援助施設に関するテクニカル・ワークショップに関する報告

36 The three littoral States thanked Japan for conducting the 2nd Technical Workshop on Aids to Navigation in the Straits of Malacca and Singapore on 26 February – 7 March 2013 at MATRAIN, Port Klang, Malaysia.

沿岸三カ国は、2013年2月26日から3月7日にかけてマレーシア・ポートクランのMATRAIN(Maritime Transport Training Institute)にて第2回マ・シ海峡における航行援助施設に関するテクニカル・ワークショップを実施した日本に対し感謝の意を示した。

37 Indonesia also thanked Japan for its co-operation in conducting the preliminary survey works at Pyramid Shoal Light Buoy and Off Tanjung Medang Light Buoy in Indonesia. Indonesia informed the Committee that the hydrographic surveys which were conducted on the abovementioned buoys in January–February 2013, and the report would be concluded in April/ May 2013.

インドネシアは、ピラミッド・ショール灯浮標、タンジュン・メダン沖灯浮標の事前調査の実施に協力したことに対しても日本に感謝の意を示した。イン

ドネシアは、2013年1月から2月にかけて上記の浮標について水路調査が実施されたこと及びその報告書が2013年4月か5月に取りまとめられることを基金委員会に報告した。

38 The report from Japan is attached at **Annex P**.

9.2 IMO's Sponsorship of Straits Projects under the Co-operative Mechanism on Safety of Navigation and Environmental Protection in the Straits of Malacca and Singapore

「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IMOによる海峡プロジェクトへの資金援助

39 The Committee thanked the IMO for pledging funds for Straits Projects 1 and 2.

委員会は、IMOが海峡プロジェクト1及び2への拠出を確約したことに対し感謝の意を示した。

40 The Secretariat explained that the Rules of Procedure of the ANF stated that the purpose of the ANF was for the provision and maintenance of aids to navigation in the Straits of Malacca and Singapore.

事務局は、航行援助施設基金の運営規則に記されているとおり、航行援助施設基金の目的は、マ・シ海峡における航行援助施設の更新及び整備であることを説明した。

41 The Committee noted that there would be additional administrative costs such as bank charges if the IMO's proposal were to be adopted. The Committee further noted the exceptional circumstances under which the ANF was used as a conduit for China and India to contribute to Straits Project 4 as both China and India faced national accounting constraints to contribute directly to project owners. The Committee therefore requested the Secretariat to clarify with the IMO if it had similar accounting constraints which would warrant the need for the IMO to pay through the ANF. The Committee agreed that it would be neater for

the IMO to pay directly to Straits Projects 1 and 2 if such accounting constraints were not present.

基金委員会は、IMOの提案が採択された場合、銀行手数料など追加的管理費が発生することを確認した。基金委員会は、海峡プロジェクト4に関しては、中国及びインドが国際的な会計上の制限を受け、直接プロジェクトの実施者に拠出することが出来ない状況のため、例外的に航行援助施設基金を通じて拠出していることを確認した。そのため基金委員会は、IMOが航行援助施設基金を通じて他のプロジェクトへ拠出を行う正当な会計上の理由の有無について、事務局からIMOに説明を求めるよう要請した。基金委員会は、そのような会計上の制限がないのであれば、IMOが直接海峡プロジェクト1及び2に拠出することが望ましい旨合意した。

AGENDA ITEM 10: CONSIDERATION AND ADOPTION OF THE REPORT

42 The Committee adopted the official meeting report.

基金委員会は、正式な会議レポートを採択した。

AGENDA ITEM 11: CLOSING OF THE MEETING

43 The Chairman thanked the Committee for the fruitful meeting and expressed hope to see all Committee members at the next meeting of the ANF Committee. The Committee thanked the Chairman for the smooth conduct of the meeting and Singapore's hospitality.

議長は、基金委員会メンバーの有意義な議論に感謝し、次回の航行援助施設基金委員会での再会を期待する旨述べた。基金委員会は、議長の円滑な会議進行及びシンガポールの歓待に感謝の意を示した。

-End

以上

第6回協力フォーラムの開催

(2013年10月7日・8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 (以下「マ・シ海峡」という。) 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・シ海峡の沿岸三カ国、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6回となる今回の「協力フォーラム」は、インドネシア海運総局 (DGST) の主催により、2013年10月7日・8日の両日、インドネシア・バリにおいて開催された。なお、インドネシアでの開催は、第3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)、米豪中印などアジア・欧州諸国等のマ・シ海峡利用国
IMO、IALA (国際航路標識協会)

BIMCO、INTERTANKO、ASF、FASA 等 海運団体

日本財団、IFAN

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インドネシア海運総局長からの歓迎の挨拶に続き、運輸大臣によるオープニングスピーチが行われ、沿岸三カ国の代表等から冒頭の挨拶が行われた。

また、「海洋電子ハイウェイ（MEH）」プロジェクトについての現状が紹介され、引き続きTTEG（三カ国技術専門家グループ会合）で議論を継続することが合意された。MEHプロジェクトについては、データセンターの継続した運営のため、マ・シ海峡利用者を含む関係者からの支援が必要である旨が発表された。

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。

特に、前回会合において提案され、新たに設置された **Project8**「余裕水深（Under Keel Clearance：UKC のリアルタイム監視システム）」については、協力フォーラムに引き続いて開催された **TTEG**、プロジェクト調整委員会においても議論され、海峡内に存在する浅瀬の水深調査の実施について専門家会合を開催して議論することとなった。

マ・シ海峡における海洋環境保全については、**Project2**「有害 危険物質（HNS）への対応体制整備の強化」の進展状況が報告され、次回協力フォーラムを目処にプロジェクトを完了させる見込みであることが発表された。

また、国際海運団体ラウンドテーブル（RT）と沿岸三カ国が共同して進めていた「マ・シ海峡沿岸港の廃棄物受入施設の情報集約」や「マ・シ海峡の安全航行パンフレット」の結果が発表され、プロジェクトの完了が承認された。パンフレットや廃棄物受入施設の情報は、ウェブサイト等において共有されることとなった。

4 考察

協力フォーラムの開催も今回で第 6 回目となり、幾つかのプロジェクトが完了すると同時に新たなプロジェクトも設立され、協力メカニズムの下において様々な取組みが進んでいることが実感された。

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である「安全通航のためのパンフレット」や「マ・シ海峡沿岸港の廃棄物受け入れ施設の情報集約」が完了したことから、これらの成果を下に、国際海運団体が今後内容や資金スキームの観点からどのような方向で更なる協力を行うか注目される。

また、「余裕水深（Under Keel Clearance：UKC のリアルタイム監視システム）」については、基礎情報を集めるための調査事業の提案もなされており、具体的な動きが期待されるところ、沿岸三カ国と利用者等がどのような形で協力

を進めていくか議論が必要と思われた。

一方で、MEHの運営や航行援助施設の整備といった長期的な対応が必要なプロジェクトについては、これらに対する継続的な運営基金の確保運用体制の確立等が依然として課題となっており、沿岸三ヶ国をはじめとする関係者間における更なる議論が求められていると思われる。

6th CO-OPERATION FORUM

UNDER THE CO-OPERATIVE MECHANISM ON THE SAFETY OF NAVIGATION AND ENVIRONMENTAL PROTECTION IN THE STRAITS OF MALACCA AND SINGAPORE

7 – 8 OCTOBER 2013, BALI – INDONESIA

REPORT OF THE MEETING

1. OPENING OF THE MEETING

1.1 The Sixth Meeting of the Co-operation Forum (hereinafter refer to as the Forum) under the Co-operative Mechanism on the Straits of Malacca and Singapore (hereinafter refer to as the Straits) amongst Indonesia, Malaysia, Singapore (hereinafter to refer as the Littoral States), user States and other stakeholders of the Straits, was held from 7 to 8 October 2013 at the Grand Inna Kuta, Bali, Indonesia.

マラッカ・シンガポール海峡（以下「マ・シ海峡」という。）におけるインドネシア、マレーシア及びシンガポールの沿岸三カ国（以下「沿岸三カ国」という。）、海峡利用国及び他利害関係者による協力メカニズムの下で、第 6 回協力フォーラム（以下「フォーラム」という。）は、2013 年 10 月 7 日及び 8 日にインドネシア・バリのグランド・イナ・クタで開催された。

1.2 The list of participants is attached as Annex 1.

1.3 Capt. Bobby R. Mamahit, the Director General for Sea Transportation, Ministry of Transportation Indonesia welcomed all delegates to the Forum and delivered his welcoming speech and further highlighted the importance of Co-operative Mechanism to enhance the safety of navigation and environmental protection in the Straits. Following, Head of Delegations of Malaysia and Head of Delegations of Singapore delivered their speeches and reiterated the importance of Co-operation Forum which not only as an avenue to exchange views and ideas, but also ensure the Forum demonstrates our

collective interest and commitment that all programs can be implemented effectively in line with the aims and objectives of the Co-operative Mechanism.

インドネシア運輸省のボビー・R・ママヒット海運総局長は、フォーラムへの参加者を歓迎するとともに、挨拶の中でマ・シ海峡の航行安全や環境保全を強化する上での協力メカニズムの重要性について強調した。これに続き、マレーシア及びシンガポールの参加者代表はスピーチの中で、意見や知識を交換するための場としてだけでなく、我々の共通する利害及び関与を確実に示し、協力メカニズムの目標及び目的と一致して全ての計画を効果的に実施するために、フォーラムは重要であると繰り返した。

1.4 His Excellency, E.E Mangindaan, the Minister for Transportation of the Republic of Indonesia officially opened the Forum and welcomed all Delegates of 6th CF to Bali. He noted the excellent progress of Co-operative Mechanism since it was established in 2007. Moreover, the Minister noted that the way of practicality and effectiveness of the CF framework have moved Littoral States, user States as well as contributors ahead to co-operate under the principle of mutual commitment and common interests. The Minister also expressed his appreciation to contributors for their continued support and contribution in the Co-operative Mechanism.

インドネシア共和国の E.E マギンダアン運輸大臣は、公式に第 6 回協力フォーラムの開会を宣言するとともに、代表団のバリへの訪問を歓迎した。宣言において、マギンダアン運輸大臣は、2007 年の創設以降の協力メカニズムの進展について評価した。加えて、実践的かつ効果的なフォーラムの枠組が、沿岸国、海峡利用国及び拠出者を相互協力と共通利害を原則とした協力へと導いたことに言及した。更に、マギンダアン運輸大臣は、協力メカニズムに対する拠出者の継続的な支援及び貢献に対し感謝の意を示した。

1.5 On behalf of the littoral States, Minister E.E. Mangindaan presented tokens of appreciation to Malaysia, Singapore, Australia, China, Germany, India, Japan, IMO, Malacca Strait Council, and The Nippon Foundation in recognition of their assistance and contribution to Straits Projects in the Straits to enhance the Safety of Navigation and Marine Environmental Protection.

沿岸国を代表して、マギンダアン運輸大臣は、マレーシア、シンガポール、オーストラリア、中国、ドイツ、インド、日本、IMO、マラッカ海峡協議会及び日本財団によるマ・シ海峡内の航行安全及び海洋環境保全を強化するための海峡プロジェクトへの支援及び貢献に感謝し、記念品を贈呈した。

1.6 The speeches delivered by Minister for Transportation Republic of Indonesia E.E. Mangindaan, Director General for Sea Transportation Ministry of Transportation Republic of Indonesia, and Heads of Delegation of the Littoral States are attached in Annex 2.

2. ADOPTION OF THE AGENDA

2.1 The Provisional Agenda of the 6th Co-operation Forum was adopted. The Agenda is attached in Annex 3.

議題案が採択された。

3. BUSINESS ARRANGEMENT

3.1 The Forum agreed to conduct the meeting fully in Plenary.

フォーラムは、本会議の開催について合意した。

4. CO-OPERATIVE MECHANISM IN THE STRAITS OF MALACCA AND SINGAPORE (SOMS)

4.1 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。

4.1.1 Update on Aids to Navigation Fund (by Singapore)

航行援助施設基金の現状（シンガポール）

4.1.2 Update on IMO Malacca and Singapore Straits Trust Fund (by IMO)

国際海事機関（IMO）マ・シ海峡信託基金の現状（IMO）

4.1.3 Update on Projects under the Co-operative Mechanism (by Singapore)

協力メカニズムの下でのプロジェクトの現状（シンガポール）

4.1.4 Users' Point of View User States' Contribution to the Co-operative Mechanism (by Japan)

利用者の視点：協力メカニズムに対する利用国の支援（日本）

4.1.5 Users' Point of View Activities and View of the Malacca Straits Council (by MSC)

利用者の視点：マラッカ海峡協議会の活動及び見解（マラッカ海峡協議会）

4.2 The Forum acknowledged the contributions received from the stakeholders with the total amount of US \$ 17.5 million, which the contributors are the Nippon Foundation, IFAN, MSC, UAE, Republic of Korea, IMO Malacca and Singapore Straits Trust Fund, Saudi Arabia, India, China and Japan. Furthermore, the forum noted the estimated balance amount ANF available for the maintenance and replacement of Aids to Navigation is US \$ 5,042,254.83.

フォーラムは、ステークホルダーから総額 17.5 百万 US ドルの拠出があったことを確認した。拠出者は日本財団、IFAN、MSC、UAE、韓国、IMO マ・シ海峡信託基金、サウジアラビア、インド、中国、及び日本。さらに、フォーラムは、ANF が航行援助施設の維持・更新作業のため利用可能な残額が 5,042,254.83 US \$ であることを確認した。

4.3 The Forum welcomed with high appreciation the IMO fund as a complementary fund of the Aids to Navigation Fund (ANF). Furthermore, it noted

several key points for a sustainable Aids to Navigation Fund, among others by ensuring stable contributions by financial aid to the ANF and enhancing technical assistance aiming capacity building to Littoral States addressed by Japan and MSC. MSC further stressed the importance of the participation and equitable contribution of the User States and Stakeholders.

フォーラムは、IMO マ・シ海峡信託基金が航行援助施設基金（ANF）を支援するものであるとして高く評価した。さらに、航行援助施設基金の持続性を促進するためのいくつかある要点があるとして、そのなかで、とりわけ **MSC** から **ANF** への財政支援による基金の安定性の確保及び日本による沿岸国の人材育成を目的とした技術指導の強化が重要であると確認した。**MSC** は、フォーラムに参加することの重要性と利用国及びステークホルダーが平等に拠出することの重要性について強調した。

5. MARINE ELECTRONIC HIGHWAY AND E-NAVIGATION

5.1 The Forum noted the following presentation:

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。

5.1.1 Overview of Marine Electronic Highway (By Indonesia)

海洋電子ハイウェイ（MEH）に関する見通し（インドネシア）

5.1.2 Industry's Perspective (By BIMCO “BIMCO's view on E-Navigation and its Relation to Safe Passage in the SOMS)

業界の視点（E-ナビゲーションとマ・シ海峡における安全通航と E-ナビゲーションの関連性に関する BIMCO の視点）(BIMCO)

5.2 The Forum noted several issues in the Marine Electronic Highway that needs to be addressed. It agreed to further discuss the issues in the 38th TTEG.

フォーラムは、海洋電子ハイウェイ（MEH）に関するいくつかの課題を確認した。フォーラムは、これらの課題について第 38 回沿岸三カ国技術専門家会合（TTEG）において更なる議論を行うことを確認した。

5.3 The Forum noted the possibility to utilize E-Navigation to enhance the safety of navigation and the protection of marine environment in the Straits.

フォーラムは、E-ナビゲーションを利用することでマ・シ海峡内の航行安全及び海洋環境保全を強化する可能性があることを確認した。

5.4 The Forum further agreed with IMO suggestion to incorporate the discussion on the Marine Electronic Highway (MEH) and E- Navigation into Safety of Navigation in the Straits, due to similarity on both issues.

フォーラムは、海洋電子ハイウェイ（MEH）及び E-ナビゲーションの双方の課題が類似していることから、これらをマ・シ海峡の航行安全に関する議論の中に盛り込むという IMO の提案に合意した。

6. SAFETY OF NAVIGATION IN THE STRAITS OF MALACCA AND SINGAPORE

6.1 The Forum noted the following presentation:

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。

6.1.1 Straits Project 5 - Replacement and Maintenance of Aids to Navigation in the SOMS (By Indonesia)

プロジェクト 5「マ・シ海峡の航行安全援助施設の代替と整備」について（インドネシア）

6.1.2 Straits Project 6 - Replacement of Aids to Navigation Damaged by the Tsunami Incident of 2004 (By Indonesia)

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（インドネシア）

6.1.3 Straits Project 1 - Removal of Wrecks in the Traffic Separation Scheme in the SOMS (By Malaysia)

プロジェクト 1「マ・シ海峡内の分離通航帯（TSS）における沈船除去」について（マレーシア）

6.1.4 Straits Project 7 - Feasibility Study on Emergency Towing Vessel (ETV) Service in SOMS (By Singapore)

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）の実施調査」について（シンガポール）

6.1.5 Straits Project 8 - Concept Study on Real-time Monitoring of Under-Keel Clearance in the SOMS (By Singapore)

プロジェクト 8「マ・シ海峡における船底下余裕水深（UKC）のリアルタイム監視システムの概念研究」について（シンガポール）

6.1.6 Presentation of AMSA's Under-Keel Clearance Management System (in operation for transits of the Torres Strait) (By AMSA)

オーストラリア海洋安全局（AMSA）による船底下余裕水深（UKC）管理システム（トレス海峡通航中の実施）についてのプレゼンテーション（AMSA）

6.1.7 Safe Passage Pamphlet (By BIMCO)

安全通航のためのパンフレット（BIMCO）

6.2 The forum noted there are needs for the continuous and stable contribution to the Project 5 - Replacement and Maintenance of Aids to Navigation in the SOMS, to ensure the safety of navigation and environmental protection in the Straits. Furthermore, Indonesia and China were encouraged to establish a concrete timeline to complete the Project 6 - Replacement of Aids to Navigation Damaged by the Tsunami Incident of 2004.

フォーラムでは、マ・シ海峡内の航行安全及び環境保全を強化するため、プロジェクト 5「マ・シ海峡の航行援助施設の代替と整備」に対する継続的かつ安定的な支援が必要であることが確認された。更に、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」の完了を目指し、インドネシア及び中国に対し明確なタイムラインの設置が促された。

6.3 The Forum noted that the Littoral States need to further discuss legal and liability aspect of the different types of ETV services provided in other region.

フォーラムは、他地域で提供されている様々な種類の ETV サービスについて法令の適合性や信用性の面から、沿岸国が更に検討する必要があることを確認した。

6.4 The forum noted the safe passage pamphlet presented by BIMCO which aims to raise awareness amongst seafarers on safety of navigation and environmental protection in the Straits. It further recalled the endorsement of the proposal by 37th TTEG. The Forum also agreed to the text and requested BIMCO and littoral States to finalize layout and design with a view to launching it at MSC 93.

フォーラムは、BIMCO が提案した「安全通航のためのパンフレット」が、マ・シ海峡内の航行安全及び環境保全に関する船員たちの認識を高めることを目的としていることを確認した。さらに、第 37 回 TTEG において同提案が承認されたことを想起した。フォーラムは本文についても合意し、第 93 回海上保全委員会（MSC 93）での配布を目指し BIMCO 及び沿岸国にレイアウト及びデザインを完成するよう要請した。

Panel Discussion on MEH and E-Navigation and Safety of Navigation in the Straits

マ・シ海峡における MEH 並びに E-ナビゲーション及び航行安全に関するパネルディスカッション

6.5 The Forum noted that MEH at Data Center Batam is in operation with the support by MEH Back-up Data Center in Singapore and Malaysia. Further

deliberation by TTEG is required to ensure effective and reliable operation of the Data Center Batam. However, in order to sustain the operation of MEH Data Center, the Littoral States encouraged the support from the User States and the related Stakeholders, to ensure the safety of navigation and marine environmental protection in the SOMS.

フォーラムは、シンガポール及びマレーシアの MEH バックアップデータセンターのサポートのもと、バタム島データセンターの MEH が運用中であることを確認した。効果的かつ安定的な運用を行うためには、TTEG による更なる審議が必須である。しかし、MEH データセンターの運用を継続し、マ・シ海峡内の航行安全及び海洋環境保全を強化するため、沿岸国は、利用国及びステークホルダーに対し支援を要請した。

Ship Traffic Management System in the Straits as an E-Navigation Contribution (By Norway)

マ・シ海峡における E-ナビゲーションの船舶の航行安全システムへの活用（ノルウェー）

6.6 The Forum noted that the above project would enhance navigational safety through improvement in ships-shore communication and information sharing. The Forum further noted the implementation of High Level Advisory Board comprising the Littoral States, Norway, and other related stakeholders to oversee the development of the project.

フォーラムは、前述のプロジェクトにより、船舶と陸上の通信及び情報共有を改善し航行安全を強化できる可能性があることを確認した。更にフォーラムは、プロジェクトの進展を見守るため、沿岸国、ノルウェー及びその他のステークホルダーで構成される上級諮問委員会の導入を確認した。

7. MARINE ENVIRONMENTAL PROTECTION IN THE STRAITS OF MALACCA AND SINGAPORE

7.1 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。

7.1.1 Straits Project 2- Co-operation and Capacity Building on Hazardous and Noxious Substance (HNS) Preparedness and Response in SOMS (By Malaysia)

プロジェクト 2「マ・シ海峡における有害物質（HNS）への備えと対応に関する協力と人材育成」について（マレーシア）

7.1.2 Review and Enhancement of Measures Implemented in SOMS – Port Reception Facilities Directory (By INTERTANKO)

マ・シ海峡における実施対策の見直し及び強化－港湾での（船舶からの）廃棄物受入施設の案内（INTERTANKO）

7.1.3 MARPOL Convention annex IV – VI (By Indonesia)

マルポール条約付属書 IV - VI（インドネシア）

7.1.4 Enhancements to the Maritime Singapore Green Initiative (By Singapore)

シンガポール・海洋グリーン・イニシアティブの強化（シンガポール）

7.2 The Forum noted the need to develop a common SOP for HNS spill response on the Project 2 “Co-operation and Capacity Building on Hazardous and Noxious Substance (HNS) Preparedness and Response in SOMS” taking into consideration the individual SOP of the littoral States for HNS incidents response.

フォーラムは、プロジェクト 2「マ・シ海峡における有害物質（HNS）への備えと対応に関する協力と人材育成」に基づき、有害物質（HNS）流出事故に対する沿岸国それぞれの処理手続（SOP）を考慮した、有害物質（HNS）防除対策として標準対処手法（SOP）を確立する必要性を確認した。

7.3 The Forum noted that the booklet and information directory would assist the shipping industry updated and informed on what are the type of reception

facilities available in the SOMS. The Forum further noted the need to maintain the data and keep the data updated.

フォーラムは、パンフレット及び情報案内の配布が、海運業界のための情報更新及びマ・シ海峡内で利用可能な廃棄物受入施設の種類の情報提供に役立つことを確認した。

7.4 The Forum noted the enhancements to the Maritime Singapore Green Initiative as presented by Singapore. These enhancements are intended to encourage shipping industry to be more environmentally friendly in the business operation.

フォーラムは、シンガポールのプレゼンテーションの通り、シンガポール・海洋グリーン・イニシアティブの強化を確認した。これらの強化は、海運業界のより環境に配慮した事業運営の推進を目的としている。

Panel Discussion on Marine Environmental Protection in The Straits of Malacca and Singapore

マ・シ海峡における海洋環境保全に関するパネルディスカッション

7.5 The Forum noted that the Littoral States have already ratified IMO Conventions to enhance the environmental protection in the Straits, in particular to increase the quality of living environment. The Forum further noted the needs to further consider an urgent and comprehensive study of living environment quality and its implication in the Straits, and propose appropriate action accordingly.

フォーラムは、マ・シ海峡の海洋環境保全の強化、とりわけ生活環境の質を高めるために、沿岸国がすでに IMO の条約に批准していることを確認した。また、生活環境の質の向上及びマ・シ海峡への影響に関して、緊急に検討し包括的に研究を進め、さらにこれに基づいた適切な行動を行う必要があることを確認した。

7.6 The Forum noted the measures such as joint SOP in combating oil spill in the Straits, under the Revolving Fund Committee taken by the Littoral States on preparedness, readiness and response to combat oil spills.

フォーラムは、マ・シ海峡における油防除対策のための標準対処手法（SOP）、沿岸国による回転基金委員会の下での備えといった油防除対策に対する迅速な対応を確認した。

7.7 The Forum noted the offer by INTERTANKO to present an update on environmental protection initiative within shipping industry at the next Co-operation Forum. BIMCO supports this initiative.

フォーラムは、次回協力フォーラムにおいて海運業界の環境保全イニシアティブの最新状況を報告するという INTERTANKO の提案を確認した。BIMCO は INTERTANKO がこのイニシアティブをとることを支持する旨表明した。

8. ADOPTION OF THE MEETING REPORT

8.1 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。

9. CLOSING OF THE 6TH CO-OPERATION FORUM

9.1 The Chairman thanked all delegations for their active participation and making the 6th Co-operation Forum a fruitful discussion.

議長は、第 6 回協力フォーラムを有意義な議論の場へと導いた全ての参加者の積極的な関与に対して感謝の意を示した。

9.2 The 7th Co-operation Forum will be held in Malaysia in 2014, with the details on the date and venue to be communicated at a later date.

第 7 回協力フォーラムは、2014 年にマレー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。

第 11 回航行援助施設基金委員会

(2013 年 10 月 3 日・4 日)

1 背景

2013 年 4 月に開催された第 10 回航行援助施設基金委員会に続き、10 月 3 日・4 日に第 11 回基金委員会がシンガポールのフラマ・リバーフロントホテルにおいてシンガポール海事港湾庁 (MPA) 主催のもと開催された。

今回の基金委員会は、「協力メカニズム (Co-operative Mechanism)」の重要な構成要素となっている「協力フォーラム (Cooperation Forum)」等のマ・シ海峡関連会議がバリで開催されることに合わせて、これらの会議と連続する形でその前週に開催された。

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、韓国、中国、日本 (国土交通省)

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

なお、オブザーバーとして、

ドイツ

BIMCO (バルチック国際海運協議会)、ICS (国際海運会議所)

が出席した。

3 概要

(1) 出席者の位置付けについて

マレーシアから、暫くの間拠出していない者については、出席する位置付けをオブザーバーに変更してはどうかとの提案がなされた。

シンガポールから支持する意見が出されたが、事務局から該当する者に意見聴取し、その後再度検討する旨述べられた。

(2) 基金の運営・資金拠出の状況

基金の事務局を務めるシンガポールMPAから、2013年1月から9月30日までの間、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。

総額 213 万 9825US ドル

内訳 IFAN から 100 万 US ドル

マラッカ海峡協議会から 50 万 US ドル

日本財団から 40 万 US ドル

UAE から 10 万 US ドル

韓国から 100 万ウォン (8 万 9825US ドル)

国際海事機関 (IMO) から 5 万 US ドル

日本財団からは、日本財団が基金設立当初に表明した 5 年間の拠出が 2013 年を以って完了したことが発表された。

また、日本財団から、基金へのより多様な拠出者を募る活動が推進されることを期待する旨が述べられた。

議長からは、これまでの日本財団への拠出に感謝が述べられるとともに、今後の更なる拠出についても期待する旨が述べられた。

(3) 2013 年第 1～第 3 四半期の作業報告

沿岸三カ国から、2013 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、

- ・土木・建設工事の準備調査に 142,010.39US ドル
- ・見回り整備作業に、222,442.39US ドル
- ・スペアパーツの購入に、267,327.24US ドル (当初予算 322,222US ドルから節約)
- ・代替更新工事として、346,254.76US ドル

を使用予定であること等が発表された。

インドネシアの 2013 年の現在までの基金からの使用額は、867,034.9US ドル (当初予算 1,053,063US ドル) となった。

マレーシアからは、

- ・ 予定されていた **Pulau Mungging Light Beacon** の土木・建設工事調査が 2014 年に変更となったこと。(自国予算)
 - ・ **Pulau Undan** 灯台の修繕の第一段階が終了し、**61,210US\$**の支出が見込まれること。
 - ・ 自国予算による整備作業に **167,680US\$**を支出したこと。
 - ・ **Tanjung Rhu Light Beacon** の代替作業が 2014 年に予定されていること。
- 等が発表された。

マレーシア 2013 年の現在までの基金からの使用額は、**61,210US\$**（当初予算 **327,869US** ドル）となった。

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、マレーシア両国の航行援助施設の維持管理能力に関して、継続して発展している旨評価が述べられた。

（４）10 年間の整備計画プログラム（PMP）の見直し

前回会合において事務局から提案され、承認された PMP の見直しについて、沿岸国三カ国から案が提出された。

日本及びマラッカ海峡協議会からは、その内容を検討するにはなお時間が必要である旨、及び、沿岸国からバラバラに提出された PMP を事務局が一つに取りまとめた上で参加者に早急に意見照会することが必要である旨が述べられた。

議長から委員会に対し、意見がある場合には次回会合で提出するようにと依頼された。

（５）2014 年の作業計画・資金配分計画

沿岸三カ国から、2014 年の作業計画が報告され、基金委員会として 2014 年の資金配分計画を以下のとおり原則として承認した。

・ インドネシア	558,268.1US ドル
・ マレーシア	1,433,333US ドル
・ 事務局	51,700US ドル
総額	2,043,301.1US ドル

委員会は、インドネシア及びマレーシアが自国予算の活用により、基金からの使用額を減らしたことに謝意を表した。

(6) その他

ICS から、航行援助施設の維持管理費削減を図るため、ヴァーチャル航行援助施設等の最新技術の導入について研究すべきとの提案がなされた。

委員会は、ICS の提案に感謝するとともに、ヴァーチャル航行援助施設が既存のものを完全に代替できるものではないものの、引き続き関連の会議で ICS が継続して検討することを提案した。

事務局は、海峡における航行援助施設と広報の調査・研究について委員会に検討することを提案した。調査・研究は、51 の航行援助施設の見直しを含み、広報に関しては調査・研究が完了した後に航行援助施設の価値や貢献を周知するために行われるものと説明された。

委員会は、調査・研究と広報のコンセプトについて了解し、シンガポールは次回会合までに必要経費等の更なる詳細について検討し、参加者に周知することとなった。

日本は、2014 年に実施予定である準備調査について周知するとともに、マレーシアと共同でポートクランにおいて開催予定の技術ワークショップに沿岸国を招待した。

沿岸国及び委員会は日本の取組みを歓迎した。

4 考察

今回の第 11 回航行援助施設基金委員会においては、例年どおり同年の整備作業状況が報告され、翌年の予算が提案されたことに加え、基金が設立された当初に作成された 10 年間の PMP の見直し作業について報告された。

沿岸国から提出された PMP については、作業途中であり委員会に意見照会がなされている段階のものであるが、マレーシア、インドネシアが自国経費による整備、更新を拡大していこうとする姿勢がうかがわれた。このことは、基金に余剰金額が積みあがっていることとあいまって、拠出者の今後の動きに影響を与える可能性があり、その点も次回以降の基金委員会で注視すべきと考えられる。

また、整備作業以外の取組みとして、シンガポールから調査・研究事業の提案があり、今後詳細を検討することとなった。基金の継続的かつ安定的な運営のためには、その必要性や妥当性について調査・研究を行い、広く拠出を求めることが必要であるところ、こういった取組みを進めていくことは、今後も重要であると思われる。

11TH MEETING OF THE AIDS TO NAVIGATION FUND COMMITTEE

Furama Riverfront Hotel
Singapore, 3 – 4 October 2013

OFFICIAL MEETING REPORT

AGENDA ITEM 1: OPENING REMARKS

1 The 11th meeting of the Aids to Navigation Fund (ANF) Committee, under the Co-operative Mechanism on Safety of Navigation and Environmental Protection in the Straits of Malacca and Singapore (SOMS), was held on 3 – 4 October 2013, at the Furama Riverfront Hotel, Singapore.

「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11回航行援助施設基金委員会（以下「基金委員会」という。）」は、**2013年10月3日及び4日**に、シンガポールのフラマ・リバーフロント・ホテルで開催された。

2 The meeting was attended by Committee members from the three littoral States – Indonesia, Malaysia and Singapore – and delegates from the Republic of India, Japan, Republic of Korea, the International Foundation for Aids to Navigation (IFAN), the International Maritime Organization (IMO), The Nippon Foundation and the Malacca Strait Council (MSC), as well as observers from the Federal Republic of Germany, the Baltic and International Maritime Council (BIMCO) and the International Chamber of Shipping (ICS). The list of delegates is found at Annex A.

会議には、海峡沿岸三カ国（インドネシア、マレーシア及びシンガポール）、インド、日本、韓国、**IFAN**（International Foundation for Aids to Navigation）、国際海事機関（**IMO**）、日本財団及びマラッカ海峡協議会（**MSC**）の代表が参加して行われた。

また、オブザーバーとしてドイツ、ボルティック国際海運協議会（BIMCO）及び国際海運会議所（ICS）が参加した。

3 At the opening of the meeting, the Chairman of the ANF Committee, Capt M Segar, Assistant Chief Executive (Operations), Maritime and Port Authority of Singapore (MPA), welcomed delegates to Singapore. He thanked those who had contributed for their continued support and co-operation to further enhance the effectiveness of, and sustain, the ANF.

会議の開始に際し、基金委員会の議長を務めるシンガポール海事港湾庁（MPA）の副長官（オペレーション担当）キャプテンM・セガール氏は、代表団のシンガポールへの訪問を歓迎する旨述べた。また、航行援助施設基金の有効性及び持続可能性を高めるための継続的な支援に対し、資金拠出者に感謝の意を表した。

4 The members of the ANF Committee thanked Singapore for hosting the meeting. The Committee members unanimously reaffirmed the importance of the ANF to navigational safety in the Straits of Malacca and Singapore (SOMS), and reiterated their continued support for the ANF.

基金委員会メンバーは、会議を主催したシンガポールに対し感謝を述べた。また、基金委員会のメンバーは、マラッカ・シンガポール海峡（SOMS）の航行安全に関する航行援助施設基金の重要性について満場一致のもと再確認するとともに、引き続き支援を行うことを改めて表明した。

AGENDA ITEM 2: ADOPTION OF AGENDA

5 The Chairman informed that the ICS had requested to table a paper on “Request for Industry’s Support for ANF in Singapore and Malacca Straits”. The Chairman proposed that ICS’ paper be placed under Agenda item 8 “Any Other Business”. The Secretariat proposed tabling a paper on “Concept of a Proposed Study of Aids to Navigation in the SOMS and Publicity of the ANF”.

Japan requested to update the meeting on ‘Preliminary Survey Works and Capacity Building Workshop on ANF’.

議長は、国際海運会議所（ICS）が「マラッカ・シンガポール海峡における航行援助施設基金への業界支援の要請」に関する文書について審議するよう依頼していることを報告した。議長は、この国際海運会議所（ICS）の文書を議題8の「その他」で審議することを提案した。事務局は、「マラッカ・シンガポール海峡（SOMS）における航行援助施設の調査・研究及び基金（ANF）の広報に関するコンセプト」に関する文書について同じく議題8で審議するよう提案した。日本は、「航行援助施設に係わる事前調査及び人材育成セミナー」に関する会合について最新情報の報告を議題8で実施することを提案した。

6 Committee agreed to include the three items from the ICS, the Secretariat and Japan, as agenda items 8.1, 8.2 and 8.3 respectively, under “Any Other Business”. The meeting adopted the revised agenda, attached at Annex B.

基金委員会は、国際海運会議所（ICS）、事務局及び日本からの3つの案を「その他」の議題項目8.1、8.2及び8.3としてそれぞれ盛り込むことに合意した。修正された議題は会議において採択された。

AGENDA ITEM 3: REPORT OF CREDENTIALS OF REPRESENTATIVES

7 The Committee noted that the credentials of representatives to the 11th meeting of the ANF Committee were in order. The document on credentials is attached at Annex C.

基金委員会は、第11回航行援助施設基金委員会に参加する代表者の資格が適切であることを確認した。

8 Malaysia proposed that the Committee members consider that members who had ceased making contributions for some time to be accorded Observership status instead. Singapore was supportive of Malaysia’s suggestion to review membership status, but suggested that the Secretariat

check with these members in question before making any changes to their status.

マレーシアから、暫くの間拠出を行っていないメンバーについて、オブザーバーの資格への変更を検討するよう提案がなされた。シンガポールは、メンバー資格の再検討というマレーシアの提案を支持する一方、資格を変更する前に事務局が該当するメンバーに確認するよう提案した。

AGENDA ITEM 4: ADMINISTRATION AND OPERATION OF THE ANF

4.1 Contributions from User States and other Users of the Straits

利用国及び利用者からの資金拠出

9 The Committee noted in **Annex D**, that from 1 January to 30 September 2013, the ANF had received a total of US\$2,139,825. The details are as follows:

基金委員会は、2013年1月1日から9月30日までの間、航行援助施設基金が総額 2,139,825USドルの拠出を受けたことを確認した。詳細は以下の通り。

a. International Foundation of Aids to Navigation – US\$1,000,000

航行援助施設国際財団 (IFAN) 1,000,000USドル

b. Malacca Strait Council – US\$500,000

マラッカ海峡協議会 500,000USドル

c. The Nippon Foundation – US\$400,000

日本財団 400,000USドル

d. United Arab Emirates – US\$100,000;

アラブ首長国連邦 100,000USドル

e. Republic of Korea – 1,000,000 Korean WON (US\$89,825)

韓国 1,000,000 韓国ウォン (89,825USドル)

f. IMO Malacca and Singapore Straits Trust Fund – US\$50,000

IMOマラッカ・シンガポール海峡信託基金 50,000USドル

10 The Chairman expressed appreciation to the Committee members for their continued contribution and support to the ANF, which was important in sustaining the maintenance and replacement of aids to navigation in the SOMS.

議長は、マラッカ・シンガポール海峡（SOMS）における航行援助施設の維持・更新作業を継続するうえで重要な、基金委員会メンバーによる航行援助施設基金への継続的な拠出及び支援に対し感謝の意を示した。

4.2 Update on the Financial Position of the ANF

航行援助施設基金の財務状況に関する最新報告

11 The Secretariat informed that the ANF balance did not reflect China's pledged contribution of US\$200,000 to the ANF in 2013, and the reimbursement to Malaysia for the first phase of restoration for the Pulau Undan Lighthouse (US\$61,210), which had been approved at the 10th meeting of the ANF Committee.

事務局は、航行援助施設基金の残高には、2013年に中国が確約した基金への拠出金200,000USドル及び第10回航行援助施設基金委員会で承認され、マレー

シアへ支払われるプラウ・ウندان灯台修復工事の第一段階に要した費用（61,210USドル）が反映されていないことを報告した。

12 Singapore informed that it bore the remainder of the costs for organising the 10th meeting of the ANF Committee (approximately US\$3,839 out of US\$9,839).

シンガポールは、第10回航行援助施設基金委員会の開催費用の不足額（9,839USドルのうち約3,839USドル）を負担したことを報告した。

13 The Committee further noted the closure of accounts for Straits Project 4.

基金委員会は、マラッカ・シンガポール海峡プロジェクト4のための口座解約について再確認した。

14 The Nippon Foundation informed that it had completed its financial commitment to the ANF amounting to one third of the required budget for the first 5 years. The Nippon Foundation commented that it hoped that the Committee would make additional efforts to attract potential contributors. On behalf of the Committee, the Chairman thanked the Nippon Foundation, and looked forward to its continued contributions to the ANF.

日本財団は、航行援助施設基金の設立当初5年間について、所要費用の3分の1の金額の拠出を行うことを表明し、これを完了したことを報告した。日本財団は、新たな資金拠出者の獲得に向けた、基金委員会の更なる取組みを期待すると述べた。基金委員会を代表して、議長は日本財団に対し感謝を述べるとともに、航行援助施設基金への継続的な資金拠出を待ち望む旨述べた。

15 The Committee noted the financial position of the ANF, attached at Annex E.

基金委員会は航行援助施設基金の財務状況について確認した。

AGENDA ITEM 5: WORK PROGRAMME OF THE ANF

5.1 1st – 3rd Quarter 2013 Maintenance Report

2013年第1～第3四半期の維持・更新作業報告

16 The Committee noted the 1st to 3rd Quarter 2013 Maintenance Report respectively presented by the three littoral States. The Reports are attached at **Annex F**. The details are as follows:

基金委員会は、沿岸三カ国からそれぞれ提出された**2013年第1四半期から第3四半期**までの維持・更新作業報告を確認した。詳細は以下の通り。

(i) Indonesia

インドネシア

- a) The total cost for civil and structural (C&S) works was US\$142,010.31.

土木・建築工事費用総額は、**142,010.31US**ドルであった。

- b) The actual sum required for inspection round work was US\$111,442.39, to be implemented in the second and fourth quarters of 2013.

2013年第2及び第4四半期に実施される点検巡回作業に必要な実費総額は、**111,442.39US**ドルであった。

- c) The actual sum required for the procurement of spare parts was revised from the initial amount of US\$322,222 to US\$267,327.24.

交換部品の調達に必要な実費総額は、当初の**322,222 US**ドルから修正され**267,327.24US**ドルとなった。

- d) The cost for replacement works was **US\$346,254.76** and would be completed in the fourth quarter of 2013.

代替更新工事費用は**346,254.76US**ドルであり、**2013**年第**4**四半期に工事完了予定である。

- e) The Committee approved Indonesia's proposal to revise its estimated cost to **US\$78,350.52**, for the C&S works for the Helen Mars General Mark Light Beacon, and to commence works in the third quarter of 2013 instead of in 2014. Indonesia informed that it would not use the ANF (**US\$80,000**) disbursed for C&S works on the Batu Berhenti General Light Beacon in 2013.

基金委員会は、ヘレン・マーズ灯標の土木・建築工事の見積費用を**78,350.52US**ドルに修正し、**2014**年ではなく**2013**年第**3**四半期に工事を開始するというインドネシアの提案を承認した。インドネシアは、**2013**年のバツ・ベルハンティ灯標の土木・建築工事に航行援助施設基金（**80,000US**ドル）を使用しない予定であることを報告した。

(ii) Malaysia

マレーシア

- a) C&S works for Pulau Mungging Light Beacon would be deferred to 2014.

プラウ・ムンギン灯標の土木・建築工事は**2014**年に延期されることとなった。

- b) Malaysia had completed its first phase of the restoration of the Pulau Undan Lighthouse at an estimated cost of US\$61,210.

マレーシアは、見積費用**61,210US**ドルでプラウ・ウンダン灯台の修復工事の第一段階を完了した。

- c) The cost for maintenance works funded by Malaysia, was US\$167,680. This included expenditure for the refurbishment of Piai Buoy, purchase of spare and electrical parts and C&S works for the Tanjung Tuan Lighthouse and the Tanjung Tohor Light Beacon.

マレーシアの独自予算による整備作業は、**167,680US**ドルであった。これには、パイイ灯浮標の改修、交換及び電気関連部品の調達、タンジュン・トゥアン灯台及びタンジュン・トホール灯標の土木・建築工事の費用が含まれる。

- d) Tanjung Rhu Light Beacon replacement works were rescheduled to 2014 due to technical and in-house tender processes.

タンジュン・ルー灯標の代替更新作業は、技術面及び国内の入札手続きの都合により**2014**年に持ち越しとなった。

(iii) Singapore

シンガポール

- a) Singapore carried out regular inspection and maintenance of the lighthouses located at Pulau Pisang, Sultan Shoal, Raffles, and Horsburgh.

シンガポールは、プラウ・ピサン、スルタン・ショール、ラッフルズ及びホースバーグに位置する灯台の通常点検及び整備を実施した。

- b) A new buoy tender vessel would be built at a cost of US\$4.1 million. The new vessel is expected to be delivered in October 2013.

新しい設標船の建設費は、4.1百万USドルとなる予定。新設標船は2013年10月に引渡し予定である。

- c) Singapore conducted a hydrographic survey to locate the reported missing upper structure of Tompok Utara Light Beacon. Singapore Notices to Mariners (NtM) were issued on 1 June 2013 and 26 September 2013 respectively, to inform mariners of the collapsed beacon.

シンガポールは、トンポック・ウタラ灯標の紛失した上部構造を探索するため水路調査を実施した。灯標の破損を航行者に通知するため、シンガポールから水路通報が2013年6月1日及び9月26日にそれぞれ発行された。

17 The Committee thanked Indonesia and Malaysia for submitting the invoices for the expenditure incurred for their works.

基金委員会は、インドネシア及びマレーシアがそれぞれの作業に要した支出明細を提出したことに対し感謝の意を示した。

5.2 2013 Work Performance Audit Report

2013年の作業監査報告

18 The Committee thanked the MSC for its detailed audit report, attached at **Annex G**. The MSC assessed and commented that both Indonesia and

Malaysia had continued to make improvements in the management of their respective aids to navigation. The MSC highlighted that technical staff should be sufficiently consulted, and not to install too many different types of equipment as this would lead to procuring various different spare parts.

基金委員会は、マラッカ海峡協議会（MSC）の詳細な監査報告書に対し感謝の意を示した。マラッカ海峡協議会（MSC）は、インドネシア及びマレーシアの両国が、航行援助施設の管理体制の改善を継続してきたと評価し見解を述べた。マラッカ海峡協議会（MSC）は、様々な交換部品の調達が必要となるため、あまりに多くの種類の設備を設置しないよう技術職員に助言を求めるべきであると強調した。

19 In response to the Auditor's Comments of the 2013 Work Performance Audit Report, Indonesia noted MSC's inputs and would consult relevant technical staff for future works. Indonesia affirmed that it would continue to maintain high standards in procuring equipment, and that it had taken necessary measures to repair faulty aids to navigation.

2013年業務監査報告の指摘を受け、インドネシアはマラッカ海峡協議会（MSC）の意見を確認するとともに、今後の作業について関連の技術職員の助言を求めることを表明した。

インドネシアは、機器の調達に関し高水準を保つことに賛同するとともに、航行援助施設の故障を修理するため必要な措置を講じてきたと述べた。

5.3 Review of the 10-Year Plan Maintenance Programme

10ヵ年メンテナンス作業計画（PMP）の見直し

20 At the 10th meeting of the ANF, the three littoral States had agreed to the Secretariat's proposal to review the 10-Year Plan Maintenance Programme (PMP). This was to reflect more accurately the requirement and cost of maintenance as well as replacement works for aids to navigation in the SOMS for the upcoming years.

第 10 回航行援助施設基金委員会において、沿岸三カ国は、10 カ年のメンテナンス作業計画（PMP）を見直すという事務局の提案に同意した。これは、今後数年間にわたるマラッカ・シンガポール海峡（SOMS）での航行援助施設の代替更新作業のみならず、整備の必要性和費用をよりの確に反映することを目的としている。

21 Japan and MSC commented that more time was required to review the 10-Year PMP, and requested for the Secretariat to consolidate the revised PMP provided by the littoral States into one document, and circulate the consolidated document as soon as possible. The Chairman requested the Committee to revert with comments, if any, on the review at the next Committee meeting. The 10-Year PMP is attached at **Annex H**.

日本及びマラッカ海峡協議会（MSC）からは、10カ年メンテナンス作業計画（PMP）見直しについては更なる検討が必要である旨、また、沿岸三カ国から提出されたメンテナンス作業計画（PMP）の見直し案について事務局が取りまとめ、早急に意見照会することが必要である旨述べられた。議長は基金委員会に対し、必要があれば次回会合で意見を提出するよう要請した。

5.4 2014 Work Programme

2014年の作業計画

22 The Committee approved the 2014 Work Programme proposed by the three littoral States, attached at **Annex I**. The details are as follows:

基金委員会は、沿岸三カ国から提案された2014年の作業計画を承認した。詳細は以下の通り。

5.4.1 Indonesia

インドネシア

23 Indonesia's proposed work programme for 2014 includes:

インドネシアの2014年作業計画案

- (i) C&S work for the Bengkalis General Mark Light Beacon (US\$85,000)

ベンカリス灯標の土木・建築工事 (85,000 US ドル)

- (ii) Maintenance for 28 aids to navigation (US\$213,268.10)

航行援助施設 28 基の整備 (213,268.10US ドル)

- (iii) Procurement of spare parts for 28 aids to navigation (US\$260,000)

航行援助施設 28 基の交換部品の調達 (260,000US ドル)

- (iv) Replacement of the Helen Mars General Mark Light Beacon (cost to be determined after the completion of C&S work/survey in 2013)

ヘレン・マーズ灯標の代替更新工事 (2013 年の土木・建築工事及び調査完了後に決定される費用)

- (v) Replacement of the One Fathom Banks Special Mark Light Beacon (US\$105,263.16)

ワン・ファザム・バンク灯標の代替更新工事 (105,263.16US ドル)

24 The Committee thanked Indonesia for reducing the cost of maintenance and procurement of spare parts, from US\$929,561 as stated in the 10-Year PMP, to US\$473,268.10. The Committee also thanked Indonesia for self-funding the replacement of the One Fathom Banks Special Mark Light Buoy.

基金委員会は、インドネシアが整備及び交換部品の調達コストを、10ヵ年間のメンテナンス作業計画（PMP）で提示している929,561USドルから473,268.10.USドルまで減額したことに対し感謝の意を示した。基金委員会は、インドネシアがワン・ファザム・バンク灯標の代替更新工事に関して自国予算で調達することにも感謝を示した。

5.4.2 Malaysia

マレーシア

25 Malaysia's proposed work programme for 2014 includes:

マレーシアの2014年作業計画案

(i) C&S work for 5 aids to navigation (US\$270,000)

航行援助施設5基の土木・建築工事 (270,000USドル)

(ii) 2nd phase of the restoration and rehabilitation of Pulau Undan Lighthouse (US\$1,433,333)

プラウ・ウンダン灯台の改修・修復工事の第二段階 (1,433,333USドル)

(iii) Replacement of Tompok Utara Light Beacon (US\$2,000,000)

トンポック・ウタラ灯標の代替更新工事 (2,000,000USドル)

26 Malaysia clarified that Tompok Utara lightbeacon has been maintained by Malaysia as reflected in the approved 10 years Plan Maintenance Program (PMP) under the ANF Committee. Malaysia clarified that a report on the collapsed Tompok Utara lightbeacon has been reflected in Malaysia's report as in Annex 2 of ANF 11/5/4 on the 2014 Work Programme. A Notice to Mariners Ref 45/2013 was issued on 13 May 2013. A copy of the Notice is in **Annex J**. A hydrographic survey was also conducted by Malaysia from 26 to 28 September 2013 for the purpose of reconstruction of the lightbeacon scheduled from 2014.

マレーシアは、航行援助施設基金委員会で承認された10ヵ年のメンテナンス作業計画（PMP）に反映されている通り、トンポック・ウタラ灯標の整備はマレーシアが行っていることを明らかにした。

また、トンポック・ウタラ灯標の倒壊に関するマレーシアの報告は、2014年作業計画の別紙2のANF11/5/4の通りであることを明らかにした。水路通報Ref 45/2013は2013年5月13日に発行された。

2014年に予定されている灯標の再建に向け、水路調査もマレーシアによって2013年9月26日から28日までの間実施された。

27 The Committee thanked Malaysia for self-funding the C&S work for 5 aids to navigation and the replacement of Tompok Utara Light Beacon.

基金委員会は、マレーシアが独自予算により5基の航行援助施設の土木・建築工事及びトンポック・ウタラ灯標の代替更新工事を行ったことに感謝の意を示した。

5.4.3 Singapore

シンガポール

28 Singapore's proposed work programme for 2014, to be self-funded by Singapore, includes:

シンガポールの独自予算による**2014年作業計画案**

- (iv) **C&S work for Pulau Pisang Lighthouse (US\$132,500)**

プラウ・ピサン灯台の土木・建築工事 (132,500USドル)

- (v) **Bedok Lighthouse: C&S work (US\$8,000) and maintenance (US\$3,000)**

ベドック灯台の土木・建築工事 (8,000USドル) 及び整備 (3,000USドル)

29 The Secretariat's proposed work includes:

事務局の作業計画案

- (i) **Organising 2 ANF committee meetings in 2014 (US\$12,000)**

2014年に航行援助施設基金委員会を2度開催 (12,000USドル)

- (ii) **Conducting an annual financial audit for 2014 (US\$9,700)**

2014年の年度会計監査費 (9,700USドル)

- (iii) **Conducting a work performance audit by a third party expert for the aids to navigation in the Straits (US\$30,000)**

航行援助施設の専門家である第三者監査機関による業務監査費 (30,000USドル)

AGENDA ITEM 6: CONSIDERATION OF THE BUDGET PROPOSAL AND DISBURSEMENT OF THE ANF FOR 2014

30 The Committee thanked Indonesia and Malaysia for volunteering to reduce the proposed disbursement amount for 2014 by self-funding more of their proposed works.

基金委員会はインドネシア及びマレーシアが予定されている作業を、独自の予算で調達することで、**2014年**に予定されていた支出を自発的に削減したことに感謝の意を示した。

31 The Committee approved the budget proposal of US\$4,562,064.26 and disbursement of US\$2,043,301.10 for 2014, attached at **Annex K**. The details are as follows:

基金委員会は、**2014年**の予算提案額**4,562,064.26US**ドル及び支出額**2,043,301.10US**ドルを承認した。詳細は以下の通り。

Proposed Budget for 2014

2014年の予算提案

32 Based on the approved 2014 Work Programme in 2014 in Agenda Item 5.4, the proposed budget for 2014 was US\$4,562,064.26. The details are as follows:

議題項目**5.4**で承認された**2014年**の作業計画に基づき、**2014年**の予算提案は**4,562,064.26US**ドルとなった。詳細は以下の通り。

(i)	Indonesia	–	US\$663,531.26
-----	-----------	---	----------------

インドネシアー 663,531.26USドル

(ii) Malaysia – US\$3,703,333

マレーシア – 3,703,333USドル

(iii) Singapore – US\$143,500

シンガポールー 143,500USドル

(iv) Secretariat – US\$51,700

事務局 – 51,700USドル

Proposed Budget for Disbursement for 2014

2014年の支出案

33 With the littoral States self-funding some of the works and the reduction in costs for the 2014 Work Programme, the proposed total amount for disbursement for 2014 is US\$2,043,301.10. The details are as follows:

2014年の作業計画において、沿岸国が一部の作業を独自予算で調達し、かつ、費用削減を行うことで、支出案の総額は**2,043,301.10USドル**となった。詳細は以下の通り。

i) Indonesia – **US\$558,268.10**

インドネシアー**558,268.10USドル**

a) C&S work for the Bengkalis General Light Beacon (US\$85,000)

ブンカリス灯標の土木・建築工事 (85,000 USドル)

b) Maintenance work for 28 aids to navigation (US\$213,268.10)

航行援助施設 28 基の整備 (213,268.10US ドル)

c) Procurement of spare parts for 28 aids to navigation
(US\$260,000)

航行援助施設28基の交換部品の調達 (260,000US ドル)

ii) Malaysia – **US\$1,433,333**

マレーシア 1,433,333US ドル

a) 2nd phase of the restoration and rehabilitation of Pulau Undan
Lighthouse (US\$1,433,333)

プラウ・ウندان灯台の改修・修復工事の第二段階
(1,433,333US ドル)

iii) Secretariat – **US\$51,700**

事務局 51,700US ドル

a) Organising 2 ANF committee meetings in 2014 (US\$12,000)

2014年に航行援助施設基金委員会を2度開催 (12,000US ドル)

b) Conducting an annual financial audit for 2014 (US\$9,700)

2014年の年度会計監査費 (9,700US ドル)

- c) Conducting a work performance audit by a third party expert for the aids to navigation in the Straits (US\$30,000)

航行援助施設の専門家である第三者監査機関による業務監査費
(30,000USドル)

AGENDA ITEM 7: DATE AND VENUE OF THE NEXT MEETING

- 34 The Committee noted that the 12th meeting of the Aids to Navigation Fund Committee would be held in Singapore in April 2014.

基金委員会は、第12回航行援助施設基金委員会が2014年4月にシンガポールで開催されることを確認した。

AGENDA ITEM 8: ANY OTHER BUSINESS

8.1 Request for Industry's Support for ANF in Singapore and Malacca Straits

マラッカ・シンガポール海峡における航行援助施設基金への業界支援の要請

- 35 The Committee noted ICS' proposal, attached at **Annex L**. ICS proposed a project to investigate the use of technology in the form of virtual or electronic aids to navigation, to reduce dependency on physical aids to navigation. This, in turn, would reduce the costs associated with maintenance and replacement of the physical aids to navigation. The meeting was informed that although STRAITREP recorded about 75,000 vessels transiting in the Straits annually, there were more than 30,000 other vessels that transited without reporting due to their size. Hence, any proposed technological improvements to the safety of navigation should take into account these vessels.

基金委員会は、国際海運会議所（ICS）の提案を確認した。ICSは、航行援助施設への物理的な依存を軽減するため、ヴァーチャル航行援助施設すなわち電子的な技術導入について研究するべきと提案した。こうした技術が導入されることで、ひいては実際の航行援助施設の整備及び代替更新に関する費用も削減できるであろうというものである。

基金委員会は、強制船位通報制度（STRAITREP）を通じて1年間に約75,000隻の船舶がマラッカ・シンガポール海峡内を通航していることがわかっているが、通報している船舶以外に、船舶の大きさにより通報義務のない30,000隻以上の船舶が航行していることを報告した。したがって、いかなる航行安全に関する技術の改善案も、これらの船舶について考慮したものであることが必要であると確認した。

36 The Committee thanked ICS for its proposal and noted that virtual aids to navigation could complement existing physical aids to navigation, although virtual aids to navigation would not fully and permanently replace the physical aids to navigation.

基金委員会は、国際海運会議所（ICS）の提案に感謝するとともに、ヴァーチャル航行援助施設が既存の航行援助施設を完全に及び恒久的に代替できるものではないものの、ヴァーチャル航行援助施設が既存の航行援助施設を補足するものとなる可能性があることを確認した。

37 The Committee suggested that ICS could follow up on its proposal at relevant meetings.

基金委員会は、国際海運会議所（ICS）が引き続き同案について関連会議で検討するよう提案した。

8.2 Concept of a Proposed Study of Aids to Navigation in the Straits of Malacca and Singapore and Publicity for the ANF

マラッカ・シンガポール海峡における航行援助施設及び広報の調査・研究コンセプト

38 The Secretariat proposed a study on the aids to navigation in the SOMS and publicity for the ANF for the Committee's consideration. The study would include a comprehensive review of the 51 aids to navigation in the SOMS. Publicity for the ANF could be done after completing the study, to reinforce awareness of the benefits of vital aids to navigation.

事務局は、**SOMS**内の航行援助施設及び広報の調査・研究について基金委員会で検討を行う旨提案した。この調査・研究には、マラッカ・シンガポール海峡（**SOMS**）の**51**基の航行援助施設の包括的な見直しが含まれる。広報に関しては、調査・研究が完了した後、航行援助施設の必要性や価値について関心を高めるために行われる予定である。

39 The Committee approved the concept of the proposed study and the publicity, as attached at **Annex M**. Singapore volunteered to further work out the scope and mode of carrying out the study and publicity, as well as the funding mechanism for both, with the littoral States and interested stakeholders. Where possible, Singapore will circulate a draft inter-sessionally, in advance of the next Committee meeting, so that the Committee can consider the matter at the 12th meeting.

基金委員会は、調査・研究及び広報のコンセプトについて承認した。シンガポールは、調査・研究及び広報を実施するにあたり、沿岸国及び出資に興味を持つ関係者の間において、資金調達メカニズム及びその具体的な範囲と方法について検討することを提案した。シンガポールは、可能であれば次回の基金委員会に先立って、シンガポールが草案を関係各所に配布し、これにより第**12**回航行援助施設基金委員会において更なる検討を行いたい旨発言した。

8.3 Preliminary Survey Works and Capacity Building Workshop on ANF

航行援助施設基金に関する事前調査及び人材育成セミナー

40 Japan informed about its proposed preliminary survey works in 2014 on the replacement of aids to navigation for the Helen Mars General Mark Light Beacon and the Batu Berhenti Light Beacon. Indonesia thanked Japan for its co-operation in contributing to the preliminary survey works.

日本は、ヘレン・マーズ灯標及びバツ・ベルハンティ灯標の航行援助施設の代替更新に伴う、**2014年**の事前調査作業案について報告した。インドネシアは、事前調査作業に関する資金拠出への日本の協力に対し感謝の意を示した。

41 Japan also invited the littoral States to a Capacity Building Workshop on ANF. The technical workshop would be held in collaboration with the Marine Department of Malaysia, at the Maritime Training Centre in Port Klang, Malaysia. The three littoral States thanked Japan for the invitation.

また、日本は、航行援助施設基金に関する人材育成セミナーに沿岸国を招いた。テクニカル・ワークショップはマレーシア半島海事局との連携により、マレーシアのポートクランにあるマリタイム・トレーニングセンターにおいて開催される。沿岸三カ国は、日本の招待に対し感謝の意を示した。

42 The Committee requested Japan to continue conducting capacity workshops and preliminary survey works on aids to navigation.

基金委員会は、日本に対し人材育成セミナー及び航行援助施設の事前調査作業を継続して行うよう要請した。

AGENDA ITEM 9: CONSIDERATION AND ADOPTION OF THE REPORT

43 The Committee adopted the official meeting report.

基金委員会は、正式な会議レポートを採択した。

AGENDA ITEM 10: CLOSING OF THE MEETING

44 The Chairman thanked the Committee for the fruitful meeting and expressed hope to see all Committee members at the next meeting of the ANF Committee. The Committee thanked the Chairman for the smooth conduct of the meeting and Singapore's hospitality.

議長は、基金委員会メンバーの有意義な議論に感謝し、次回の航行援助施設基金委員会において再開することを期待する旨述べた。基金委員会は、議長の円滑な会議進行及びシンガポールの歓待に感謝の意を示した。

-End-

第3編 海賊及び海上セキュリティー関連レポート

2013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2013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. 2013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、**264**件となり、**2012**年の**297**件に比べ**11%**の減少、ソマリア海賊の事件がピークだった**2011**年の**445**件に比べ**41%**の減少となっている。これらの事件により、ハイジャックされた船舶は**12**隻、乗り込まれた船は**202**隻、発砲を受けた船舶は**22**隻となっており、**28**隻に対する未遂事件が報告されている。また、**304**名の乗組員が人質となり、**36**名が誘拐され**1**名が殺害、**21**名が怪我をしている。

（ソマリア）

- ・ 世界全体で発生件数が大きく減少した要因は、ソマリア海賊の減少である。ソマリアでは**15**件が報告されており、**2**件がハイジャックされたが、**1**日以内に解放されている。そのほかに**8**隻が発砲を受けているが、この数は**2006**年の**10**隻以来の少ない数値である。
- ・ 各国海軍の努力や民間武装警備員の乗船、ソマリア中央政府による政情の安定等の全ての要素が減少に寄与していると思われる。
- ・ これらの努力が引き続き継続されなければ、再度増加する可能性もあり、継続した貢献が求められる。

（ギニア湾）

- ・ ギニア湾で発生した事件は**48**件。ナイジェリア沖では、**2**件のハイジャック、**13**件の乗込み、**13**件の発砲を含む**31**件が報告されている。**1**名の乗員が殺害されており、**36**名が誘拐されている。これは**2008**年に**40**名の誘拐が報告されて依頼最多の数値である。ナイジェリア及びトーゴの象牙海岸のガボン沖では**7**件のハイジャック事件が発生している。
- ・ ナイジェリアの関係筋の情報によれば、近年、沿岸から離れた海域における賊の襲撃能力が向上しているとのことである。

(アジア地域)

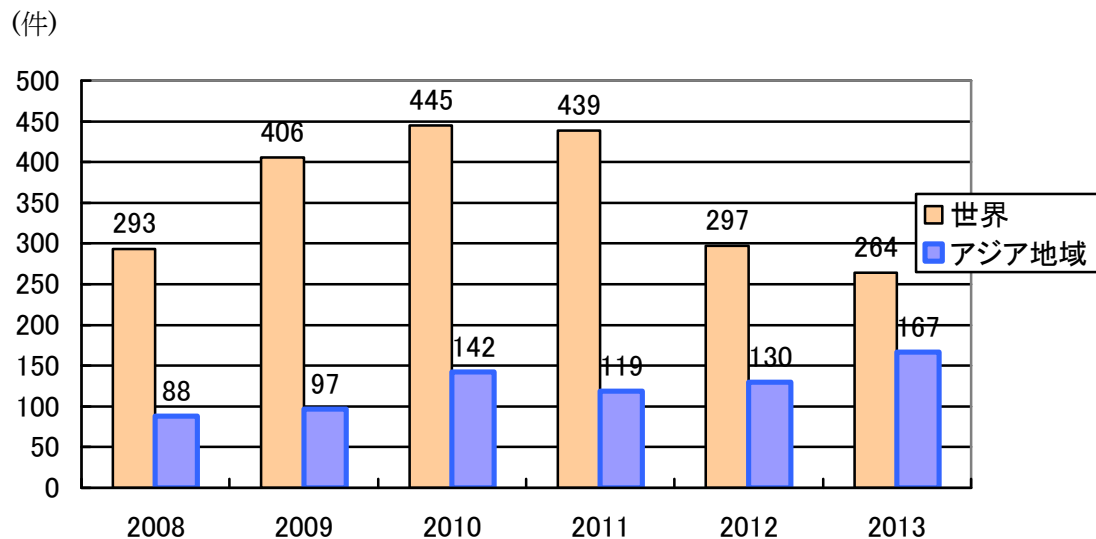
- ・ マレーシア海域において、2 件のプロダクトタンカーのハイジャック事件が発生。過去数年来、同海域では発生していなかった同種事件の発生に注視が必要。
- ・ インドネシア海域の事案は依然として安定しており、非計画的な事件等が多くアフリカのように深刻なものは報告されていない。
- ・ インドネシアにおける事案は、タンジュンプリオク（ジャカルタ）、ドゥマイ、ベラワン、タボネオ及びムアラ・ベラウ海域で発生している。ドゥマイとベラワンでの発生が顕著である。賊は、銃やナイフ/山刀で武装している。通報されていない多くの事案が発生していると思われ、注意が必要。夜間に襲撃が行われ、発見されて警報が鳴らされると逃亡する傾向にある。
- ・ 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。
- ・ 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。

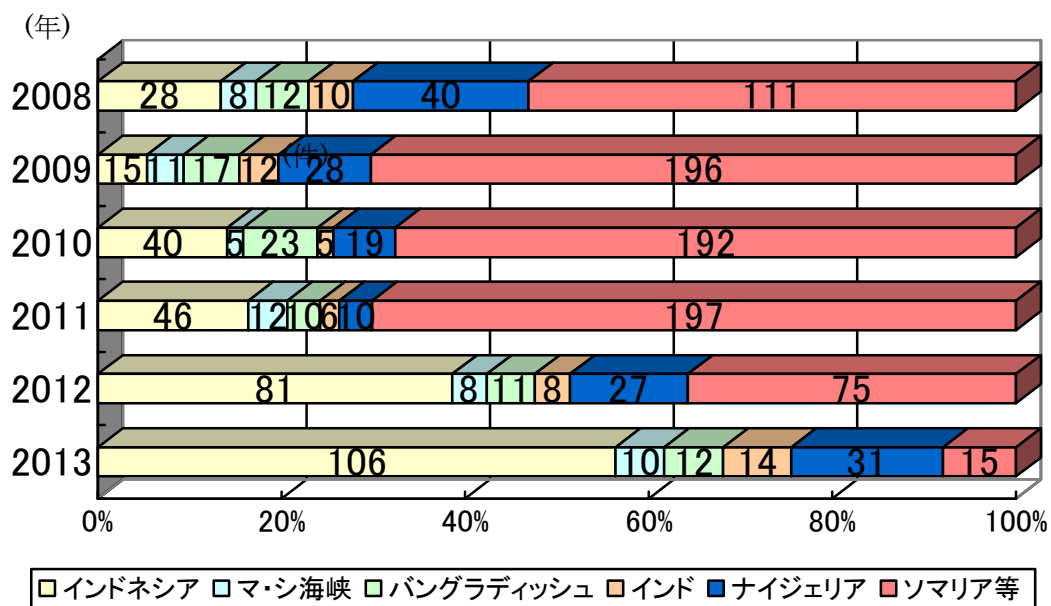
- ・ 東南アジア：インドネシア、マレーシア、マラッカ海峡、シンガポール海峡、ミャンマー、フィリピン及びタイ
- ・ 極東：中国（香港及びマカオを含む。）、南シナ海及びベトナム
- ・ インド大陸：バングラディッシュ、インド及びスリランカ

2. 統計概要

- ① 2008 年～2013 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

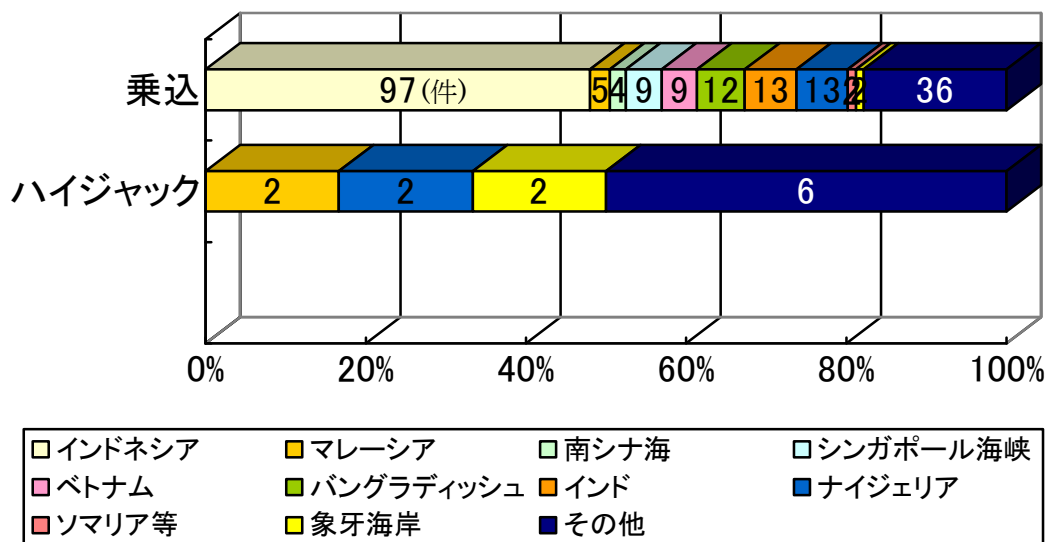


- ② 2008 年～2013 年の主要海賊多発地域ごとの発生件数推移



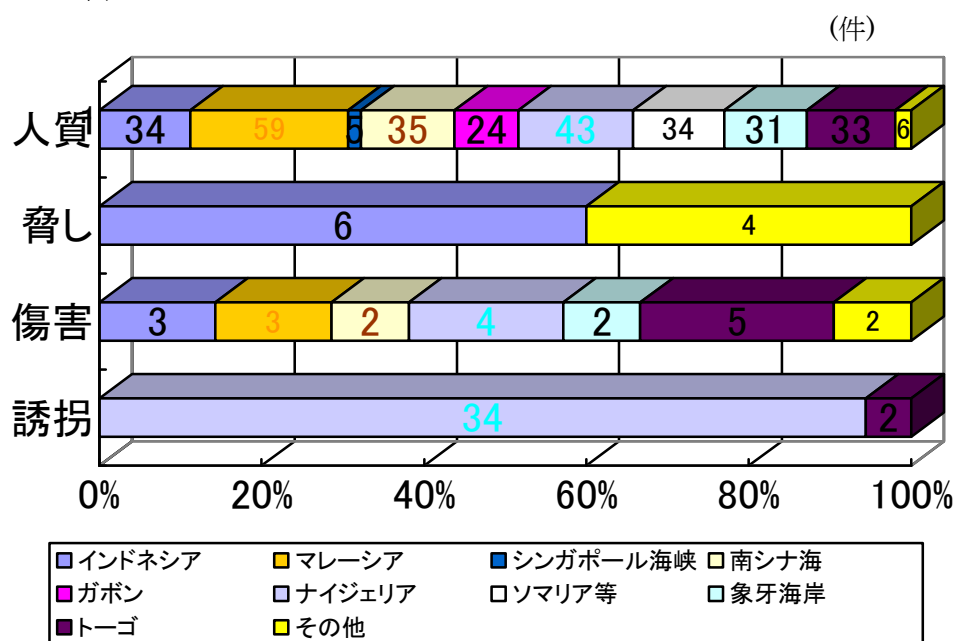
※ ソマリア等は、ソマリア沖、アデン湾、紅海、アラビア海、インド洋、オマーンでの発生件数の合計値を表す。

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（2013 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）

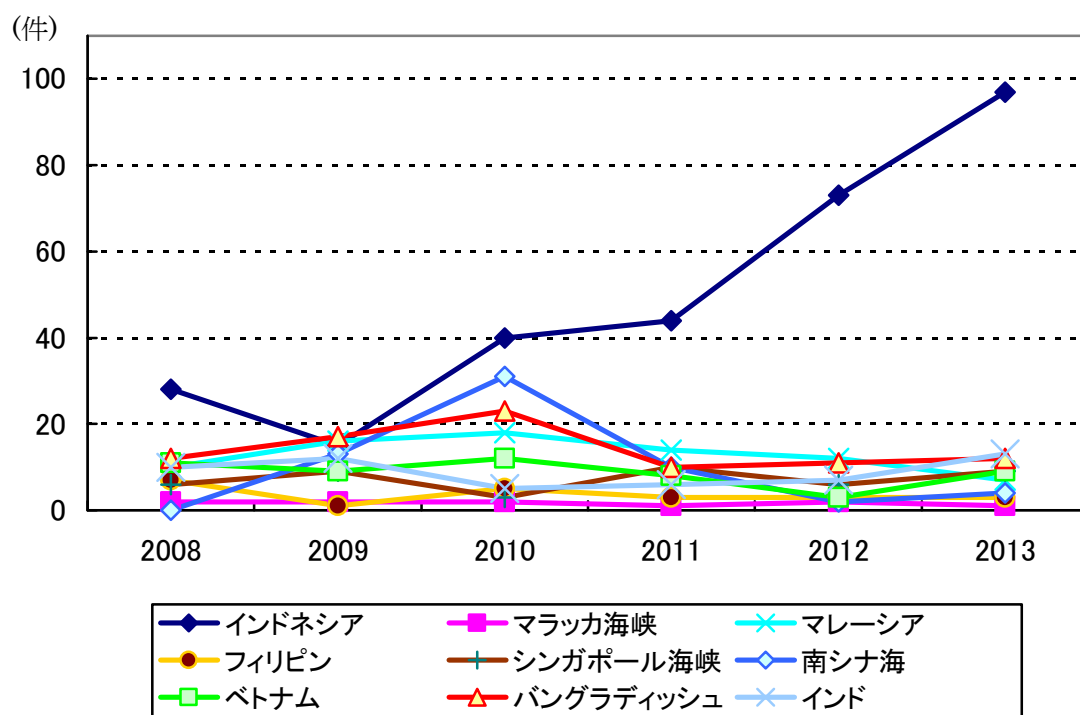


- ※ ソマリア等は、ソマリア沖、アデン湾、紅海、アラビア海、インド洋、オマーンでの発生件数の合計値を表す。
- ※ ソマリア等での乗込件数は、区画密閉対応などによりハイジャックを免れた件数を表す。

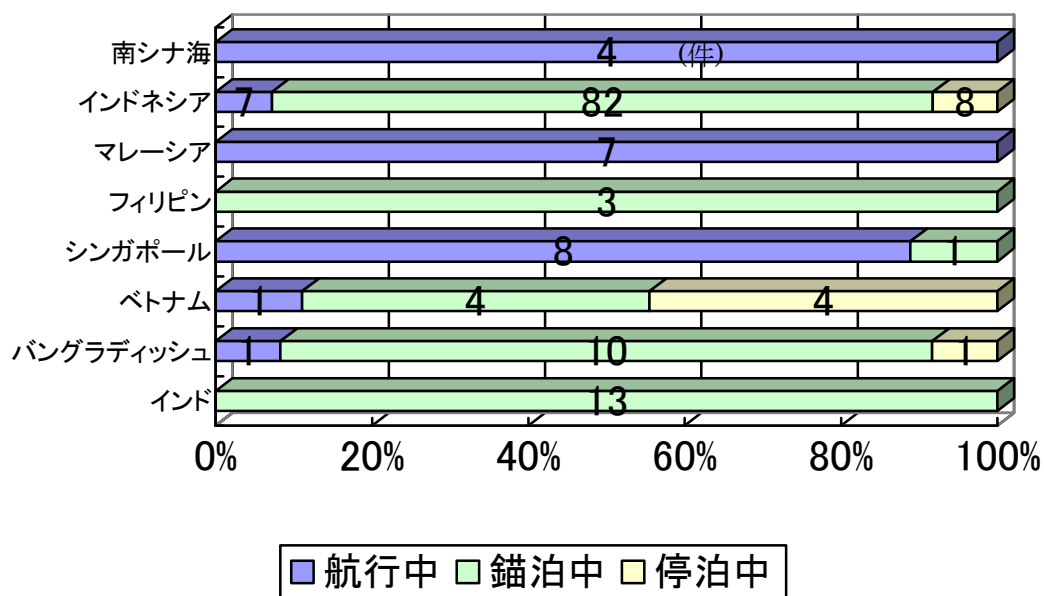
④ 海賊及び武装強盗事案の際の乗組員に対する犯罪行為態様別件数（2013 年）



⑤ アジア地域における地域別発生件数推移（既遂事案）（2013 年）



⑥ アジア地域における襲撃時の被襲撃船舶の態様別件数（2013 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(U2)”】（航行中、ハイジャック）

発生日時：2013 年 5 月 7 日 23 時 00 分頃（現地時間）

発生場所：マラッカ海峡

概要： 1 隻の漁船が操業中に襲撃されハイジャックされた。賊は、同船でインドネシア領海に逃走。2013 年 5 月 25 日にインドネシア海上警察が同船を捕捉した。

(2) シンガポール海峡

【中国船籍タグボート”De Hui”及び中国籍バージ”Haiyangshiyou 229”】
（航行中、乗り込み）

発生日時：2013 年 1 月 8 日 17 時 10 分から 23 時 20 分頃（現地時間）

発生場所：シンガポール海峡 北緯 1 度 11.5 分、東経 103 度 37.8 分

概要： 約 6 名の賊が高速船で曳航中のバージに接近し、バージへ移乗、物品を盗み逃走した。同じ日の夕方、カモフラージュの制服を着た 5 名の賊がタグボートに接近、2 名の賊がタグボートに乗り込み、当直中だった船務主任拘束し、ナイフで脅した。船長が警報を鳴らし、船員全員が事態に気づくと、賊は何も盗らずに逃走した。

(3) マレーシア

【マレーシア籍プロダクトタンカー “King River”】（航行中、乗り込み）

発生日時：2013 年 6 月 17 日 19 時 30 分頃（現地時間）

発生場所：マレーシア、サラワック沖西北西約 8 海里
北緯 4 度 31 分、東経 113 度 52 分

概要： 8～10 名の長いナイフで武装した賊が、航行中のプロダクトタンカーに高速船で接近。賊は乗組員の多くに暴力をふるい、縛り上げた。賊により船長の左の手のひらはひどく切り裂かれ、一等航海士と機関長も切りつけられた。賊は通信機のケーブルを切断し、船橋と居室を荒らしまわった。約 1 時間の間に、賊は乗組員の私物や船の物品、現金等を盗み去った。プロダクトタンカーはミリ港に入り負傷した乗組員は手当てを受けた。警察が通報を受けた。

(4) インドネシア

【シンガポール籍タンカー “Guanabara”】（錨泊中、乗り込み）

発生日時：2013 年 7 月 11 日 02 時 23 分頃（現地時間）

発生場所：ニッパ STS 錨地

北緯 1 度 6.6 分、東経 103 度 37.1 分

概 要： 洋上での油の積み替え作業中のタンカーに賊が侵入した。
乗組員が警報を鳴らすと、4 名の賊が既に甲板上におり、1 名
が乗り込んでくる最中だった。当直者は警報を鳴らし、警報
を聞いた賊は逃走した、積み替え作業を一時中断して船内を
確認したが、更なる賊は発見されなかった。無線により当局
に通報を行ったが、反応は無かった。

第4編 航行安全関連レポート

Update on the Marine Electronic Highway for the Straits of Malacca and Singapore

The handover of the Marine Electronic Highway (MEH) of the Straits of Malacca and Singapore (SOMS) Demonstration project to the Government of Indonesia's Directorate General of Sea Transportation (DGST) took place on 3rd August 2012.

The International Maritime Organisation (IMO) as implementing agency and World Bank as financing agency had officially finished their terms of contract for the MEH Demonstration project on 31st December 2012, even as the Batam Data Center was not fully operational.

The IMO and World Bank recognized that an umbrella body should play the role similar to the MEH Project Steering Committee upon handover of the Demonstration 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 under the framework of the Tripartite Technical Experts Group (TTEG) of the Straits of Malacca and Singapore.

At the 1st MEH Working Group Meeting held under the TTEG, the three littoral States drew up terms of reference to oversee the initiatives henceforth in order to advance and sustain the MEH.

At the 2nd MEH Working Group Meeting, Malaysia and Singapore initiated data synchronization and replication of the Batam MEH Data Centre, which is presently accessible via the Internet on www.mehsoms.com. Malaysia and Singapore technical personnel visited the MEH Batam Data Centre on 5-6th

December 2013 to find solutions for the synchronization/replication of user data base and data streaming matters.

Back-up systems have now been established by Marine Department Malaysia and the Maritime and Port Authority of Singapore respectively and accessible via the Internet¹ until such time the Batam Data Centre is fully operational and able to transmit weather and tidal data.

Once the three data centers are synchronized, users can be assured of obtaining real-time weather and tidal information provided under the MEH. However, the pilot MEH system established in Batam, even if it becomes operational, cannot be used for maritime traffic management in the SOMS until the three littoral States technically and legally approve it.

¹ Through discussion at the 4th MEH Working group meeting held on 27th November 2013, MEH Data Back-up system for MEH Demonstration Project Website www.mehsoms.com can also be accessed through Malaysian server mehsoms.marine.gov.my/meh from January to June and through Singapore server www.mehsoms-sg.com from July to December. This serial back-up system change-over date is to be implemented annually.

The approval process will depend on several factors, including availability of funds. Firstly, the Batam MEH must be reconfigured in order to remove all Project-related aspects either as archived materials or background information. This will require some level of reprogramming so that the system can be mainstreamed into the existing maritime mechanisms in the SOMS.

Apart from reprogramming the Batam MEH, DGST should also endeavor to apply the MEH Data system to its maritime activities so as to build confidence on DGST's ability to provide continuous MEH operation. The hardware and operating modules must be regularly maintained and upgraded, including its internet connectivity.

Indonesia is committed to financing the operation and maintenance and has allocated its own budget of USD70,000 in 2014 to operate and maintain MEH Data Center in Batam, and also USD700,000 to install the two remaining

navigation equipment, namely the DGPS system and Ocean Data Buoy in 2014(originally planned for installation at the Phillip Channel).

The main outcome of Marine Electronic Highway are large-scale electronic navigation charts 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 before the official handover in August 2012, because the high cost of conducting new hydrographic survey for the entire SOMS goes beyond the financial resources of the institutions in the three littoral States.

Since TTEG is an advisory body, activities geared toward enhancing the capability of the MEH system, including capacity building cannot be properly addressed. The littoral States have agreed to use the Cooperative Mechanism as a regional body to oversee the continued development and future operation of the MEH system. Hence, activities leading to the regional MEH development and operation would be programmed under the Cooperative Mechanism for funding and implementation.

An initiative by Singapore to engage OMC International Pty Ltd, a private Australian consultant to study the under keel clearance(UKC) available in the SOMS concluded that at present, existing ship-board equipment is not designed nor suited for the purpose of on-board UKC management and monitoring, especially at depth critical areas.

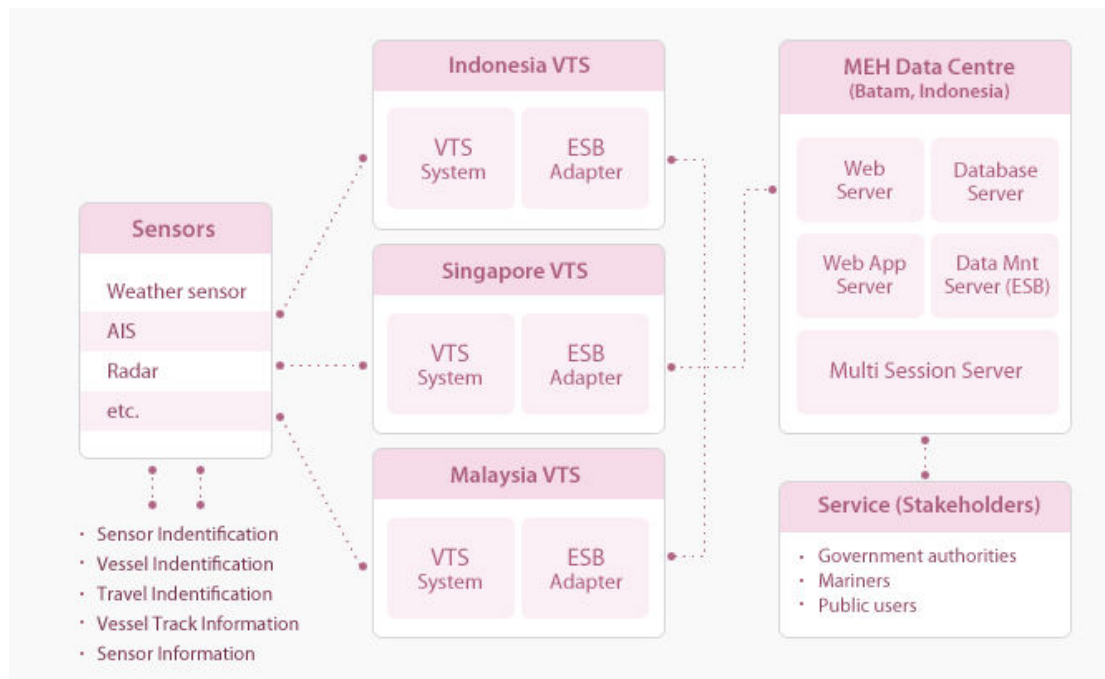
OMC International Pty Ltd identified four such depth critical areas which include

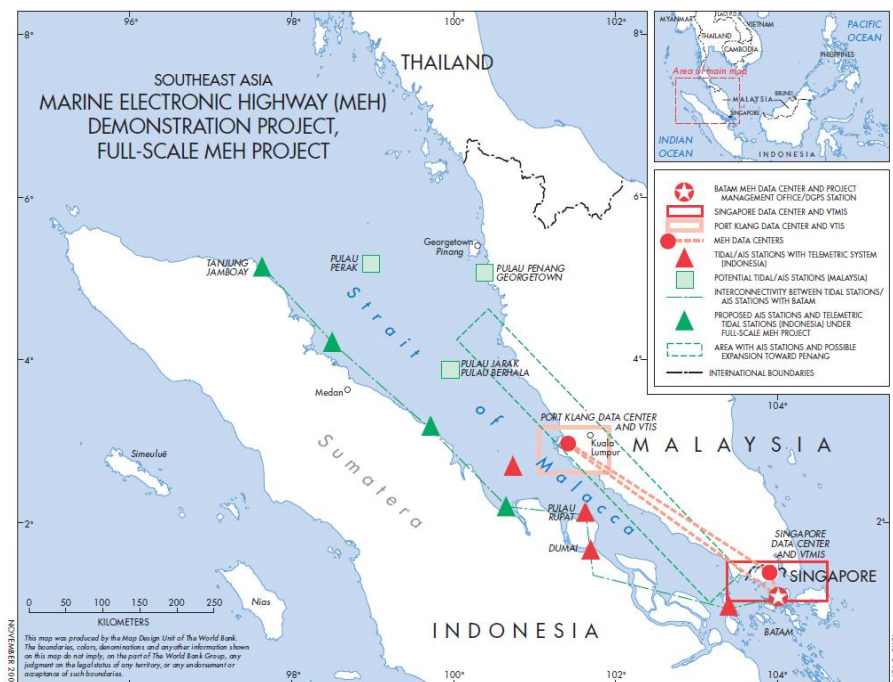
No	Location	Area	Size (km ²)
1	The Malacca Strait	One Fathom Bank (OFB)	30
2		Off Cape Rachado	68
3	The Singapore Strait	Buffalo Rock	10
4		Batu Berhanti	5

The previous hydrographic surveys conducted in the critical areas highlighted by OMC were done in the late 1990s using Single Beam Echo Sounder, which did not have full sea floor coverage.

Malaysia will lead multibeam hydrographic surveys in these four critical areas of the Straits in 2014. The hydrographic surveys are seen as an important step in the expansion of the MEH Project and also an improvement of the electronic navigational chart portfolio since mariners would be able to see a large scale section of the depth critical areas.

If measurement of UKC can be optimized, OMC International Pty Ltd estimates an additional 50 to 80cm additional draught (or equivalent tidal window) would be available for deep draught traffic transiting SOMS through introduction of a real time UKC monitoring system. It does not compromise the existing 3.5m UKC mandated by IMO for all VLCC and deep draught vessels using the Straits.





In conclusion, the present MEH infrastructure is the beginning of a next phase of actualizing the e-Navigation strategy of IMO. The MEH project is beneficial to mariners navigating the SOMS and also addresses the environmental aspect of the whole shipping ecosystem.

There are still many gaps to fill for the realization of the e-Navigation. The MEH provides a platform for new technologies to be developed and tested for the safety of navigation in SOMS. Apart from developing and improving the utility of the MEH system, the three littoral States should have regular meetings to review the progress being made and to address problems that may arise and justify funding requirements.

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' (MEH). 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 MEH 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.

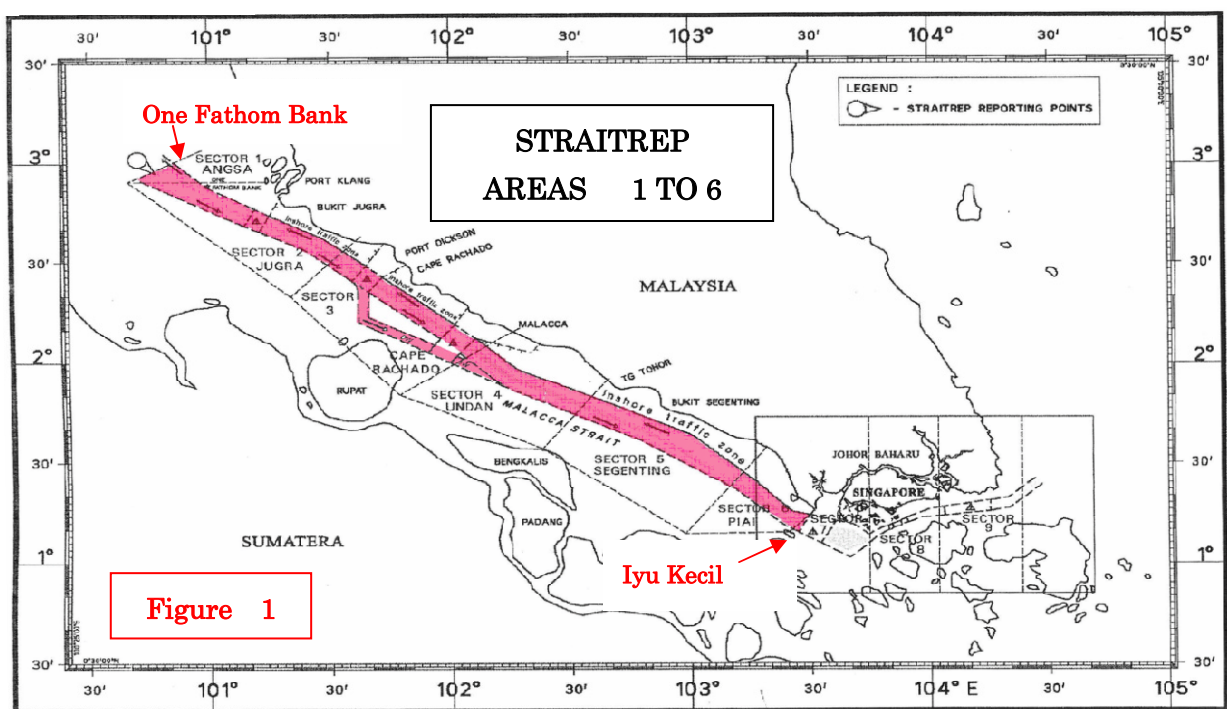
In 2006, The World Bank decided to go ahead with the MEH in two phases with an initial funding of US\$8.3 million; first as a demonstration project covering a 100 kilometre section of the Straits and then committing to the entire stretch of the Straits based on the success of the demonstration project.

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 significant advances made in navigational and communications technology, and these advances need to be incorporated into the full scale MEH.

STRAITREP 2000 – 2013 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.

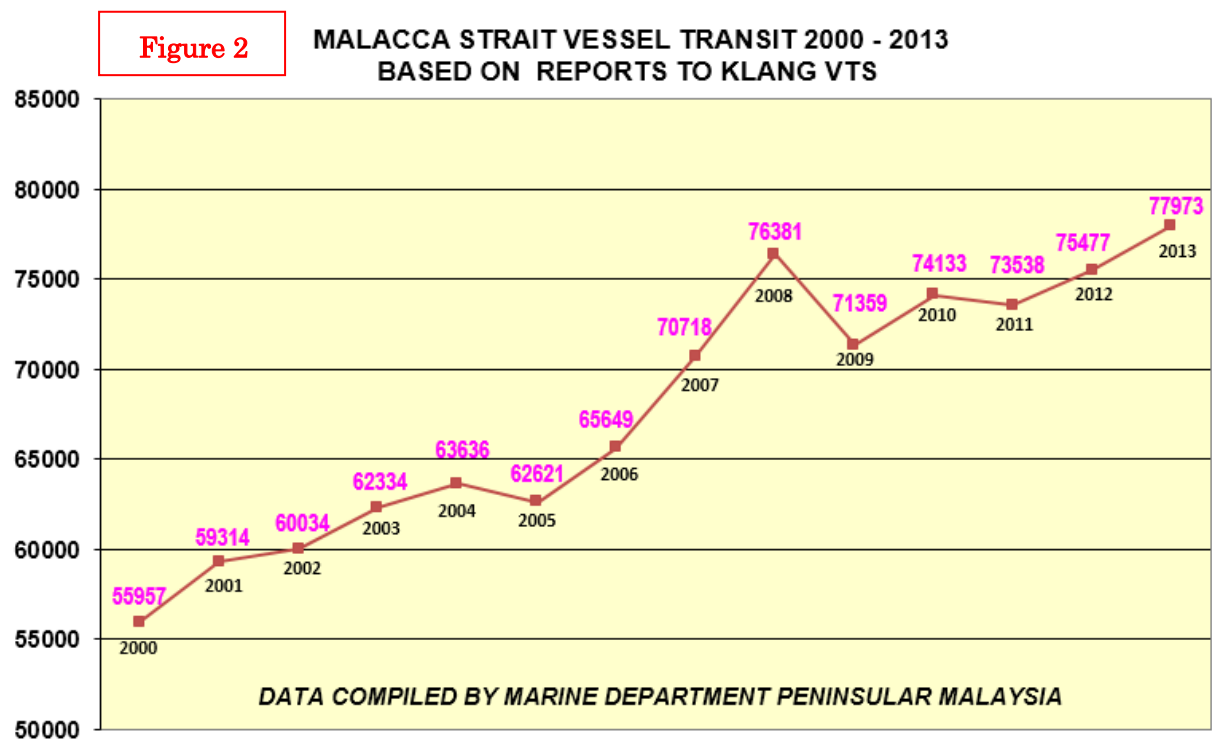


MALACCA STRAIT STRAITREP AREAS 1 - 6

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* (Tanjong Piai).

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

The number of vessel transits in 2013 has recovered to pre-2008 (global financial crisis) levels, as shown in figure 2.



OVERALL TRAFFIC REPORTS

1. From year 2000 to 2013, Klang VTS received a total of 949,124 reports, averaging 186 vessel reports per day throughout this period.
2. The largest category traffic reports belong to container ships, making up 32% of all reports. This percentage has been consistent since year 2000. See figure 3.

3. Tankers of all types including VLCCs together make up second largest category, covering 29% 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, a sharp decline was seen in 2009, due to fall out from the global financial crisis after which the total traffic reports have been steadily picking up till 2013, when it has surpassed the 2008 levels.
6. Interestingly, the declining trend due to the 2008 financial crisis mainly affected container ships and car carriers, however VLCC traffic continued to show a strong 20% growth over last five years. Bulk carrier traffic also showed strong growth of 23%, and tankers showed 15% growth over the last five years.
7. LPG/LNG traffic also showed a dramatic growth of 28% over last four years.
8. Errors in previous yearly reports for years 2010, 2011 and 2012 has been rectified in this analysis, please ignore STRAITREP data analysis for year 2012.
9. From a baseline trend of an average of 186 vessels reporting to Klang VTS during the last 14 years, reports have been steadily increasing till 214 vessels per day in 2013, or an additional 5 more vessel reports per day every successive year since 2009.

Figure 3

MALACCA STRAIT 2000 - 2013 AVERAGE PER SHIP TYPE

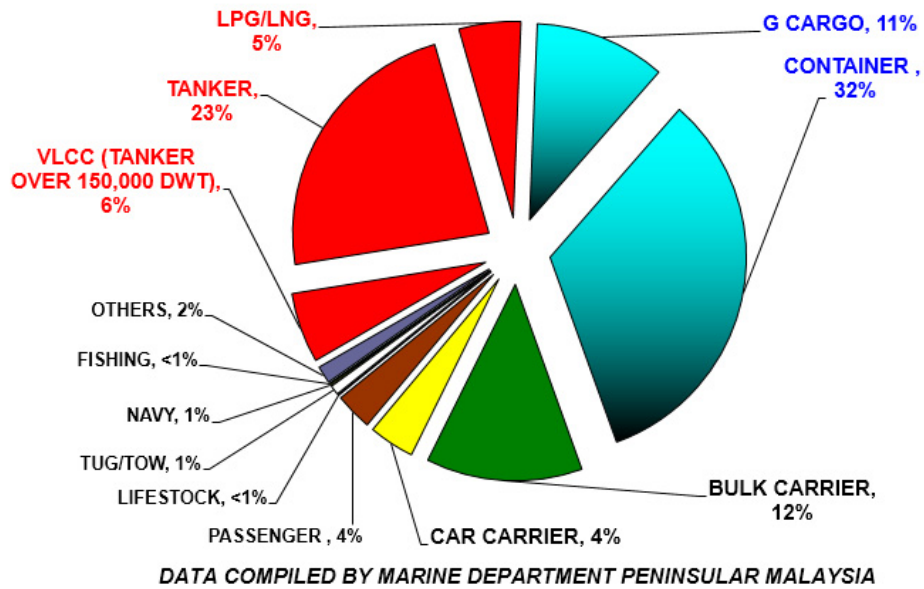
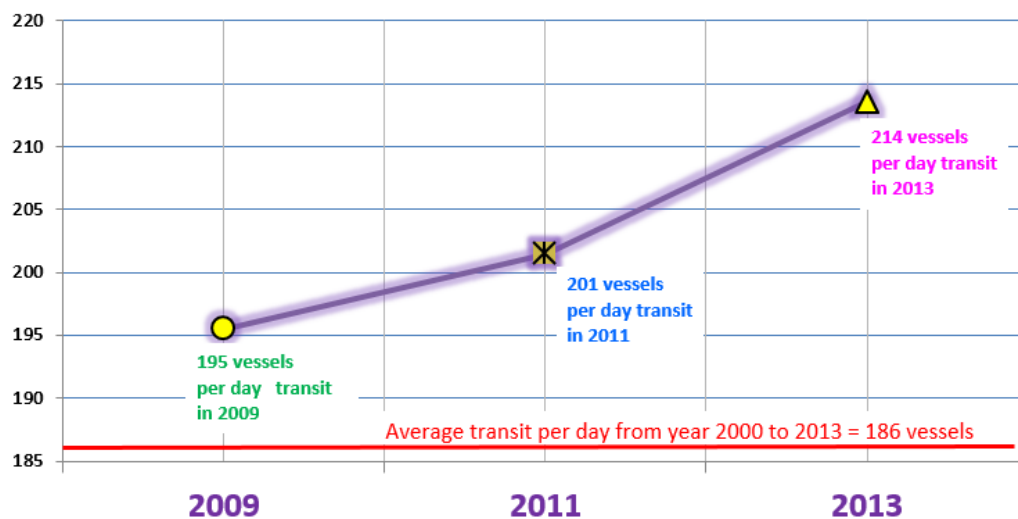


Figure 4

VESSEL TRANSIT PER DAY 2009 - 2013

DATA COMPILED BY MARINE DEPARTMENT PENINSULAR MALAYSIA



VLCC TRAFFIC REPORTS

1. Since 2000, an average year-on-year growth of 3.75% 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. China has been steadily building up its crude oil refining capacity in the last five years and is forecast to handle 12 million barrels per day or equivalent of 6 VLCCs by year 2015. The Middle East still supplies more than half of China's oil imports.

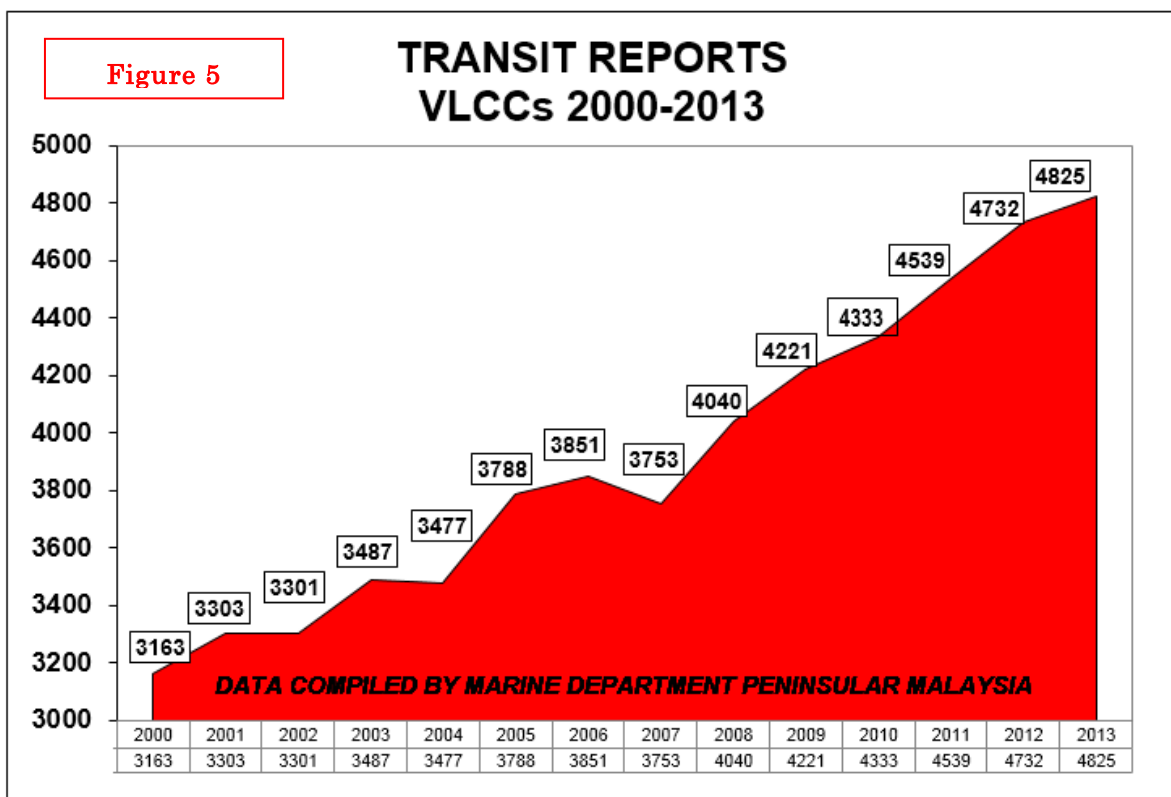
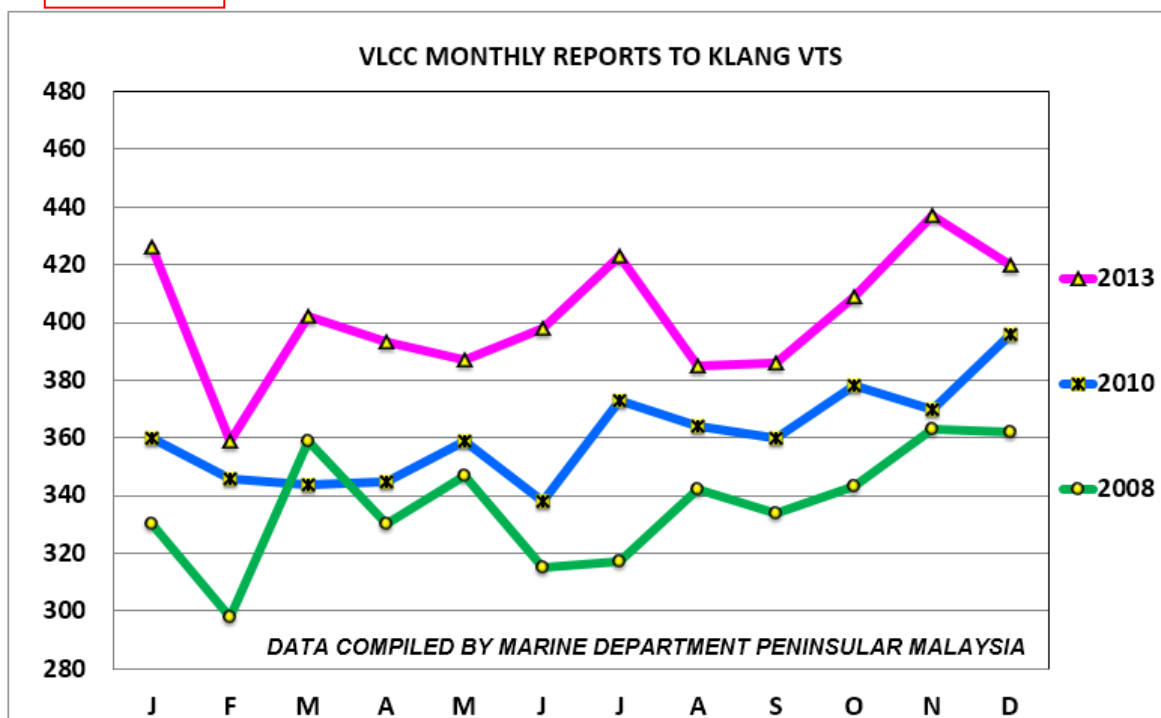
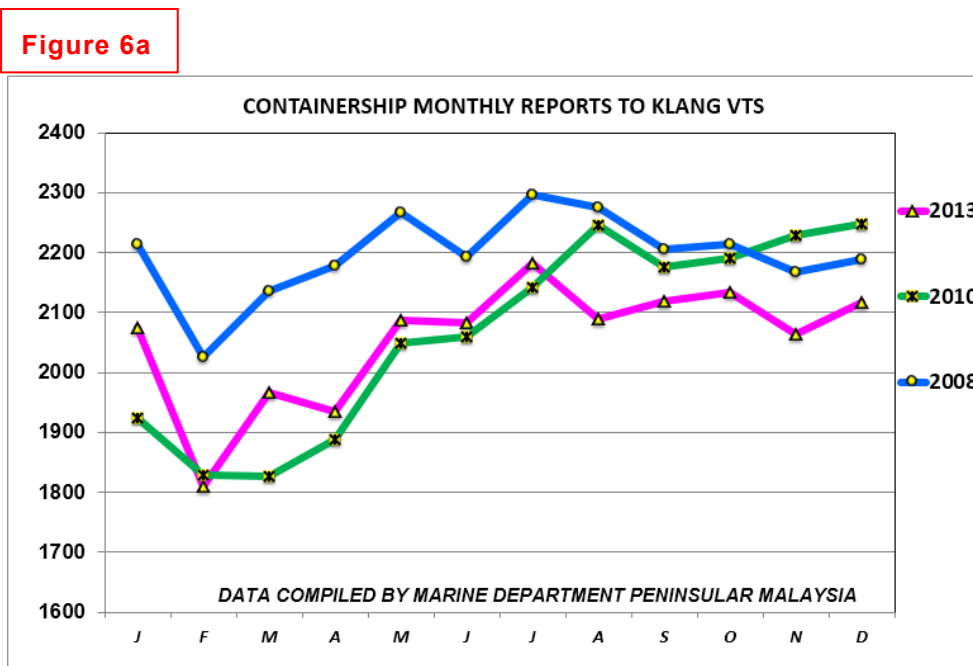
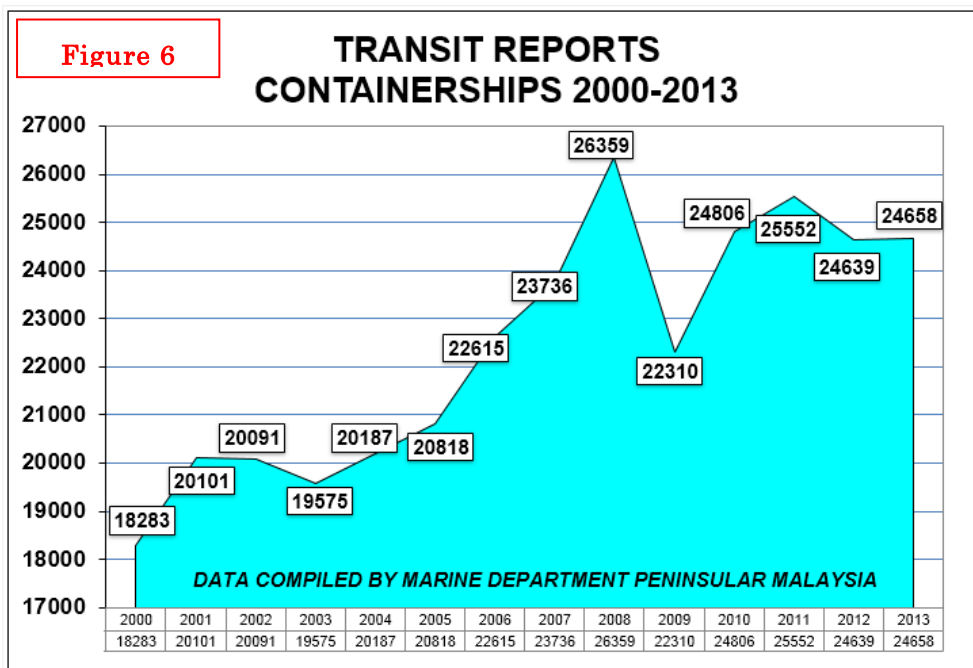


Figure 5a



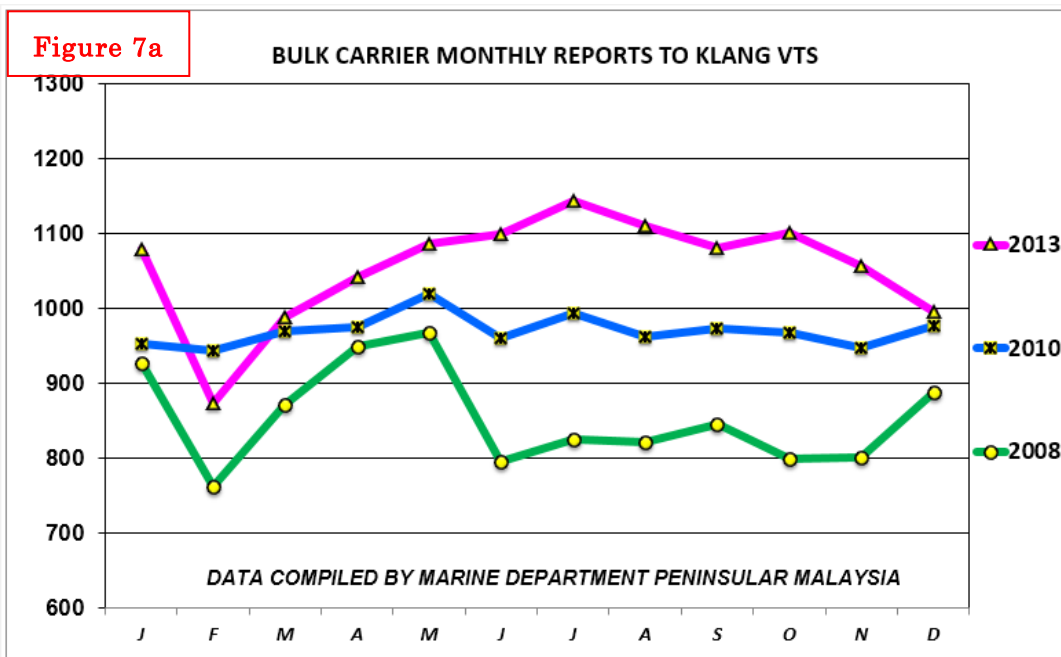
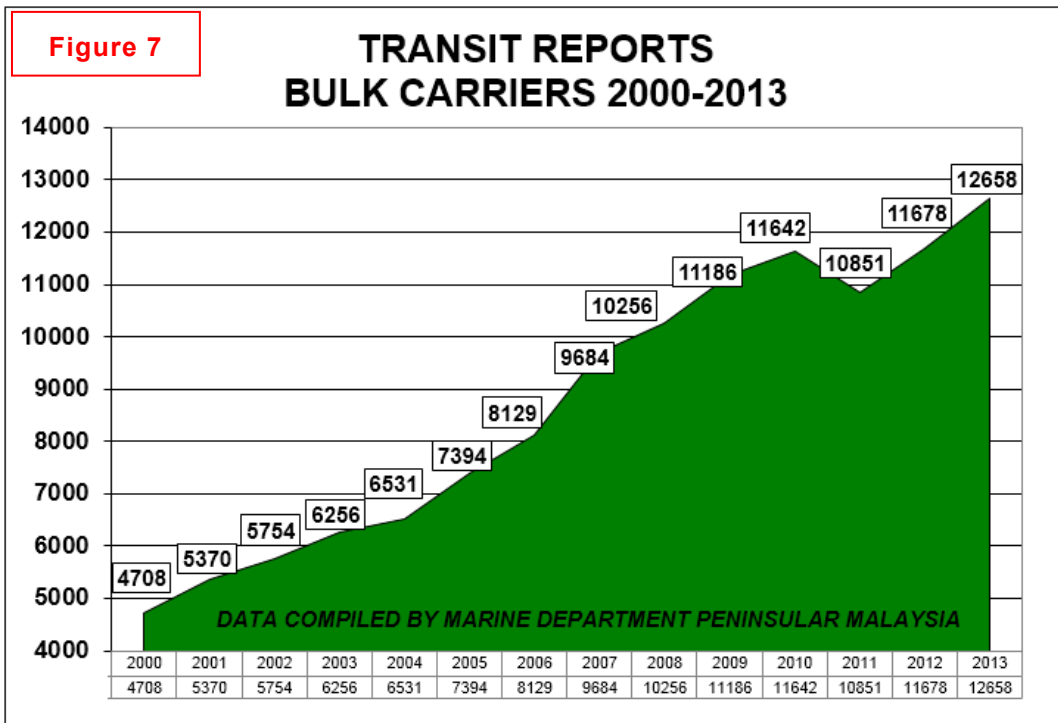
CONTAINERSHIP TRAFFIC REPORTS

1. The 2013 reports indicate similar volume of traffic pre-2008 levels, with 2013 still 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, with most of the largest 100 ships above 13000 TEU built within the last five years



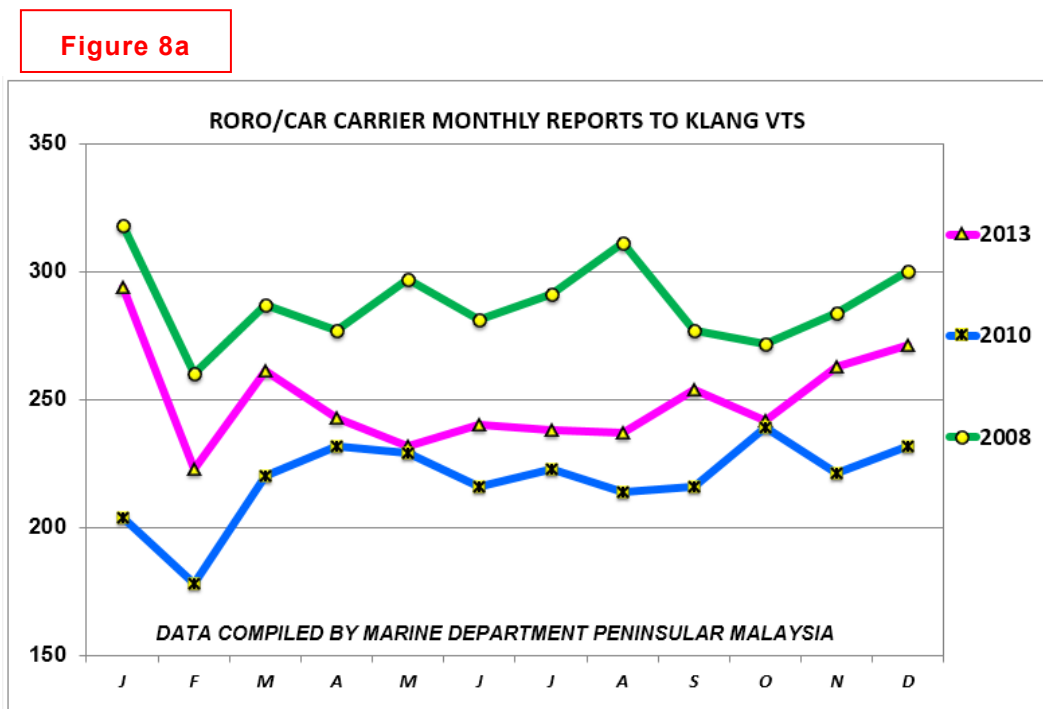
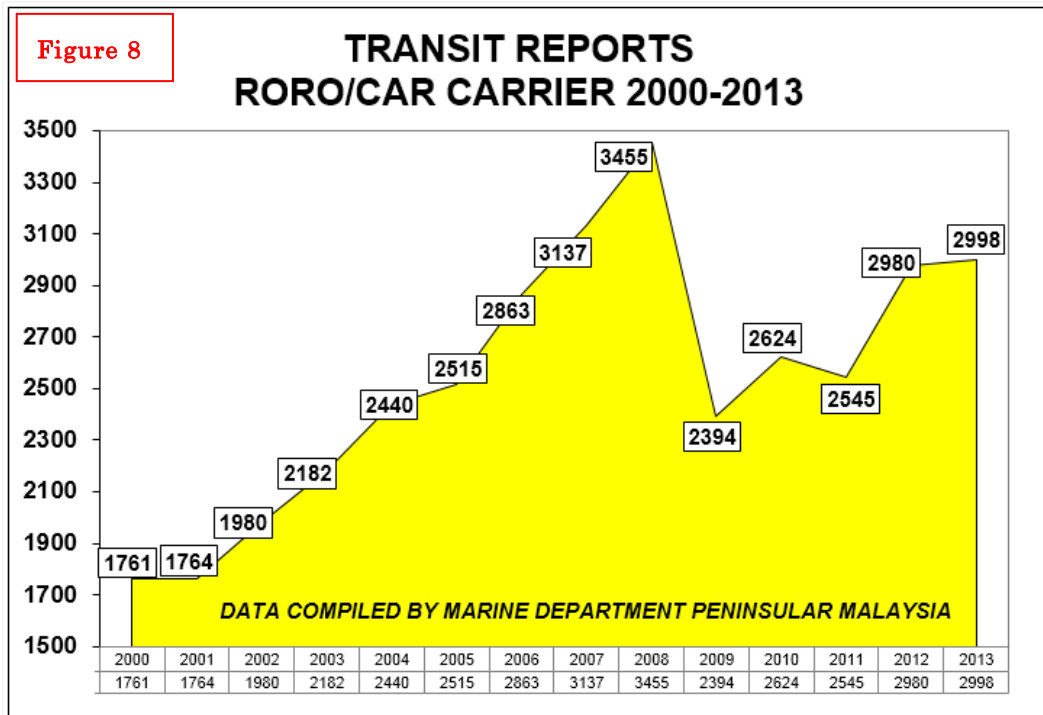
BULK CARRIER TRAFFIC REPORTS

1. For the most part since year 2000, bulk carriers reports have been rising steadily, as East Asia's import of raw materials continues to rise.
2. Every year has mostly seen succeeding higher report than its previous year.



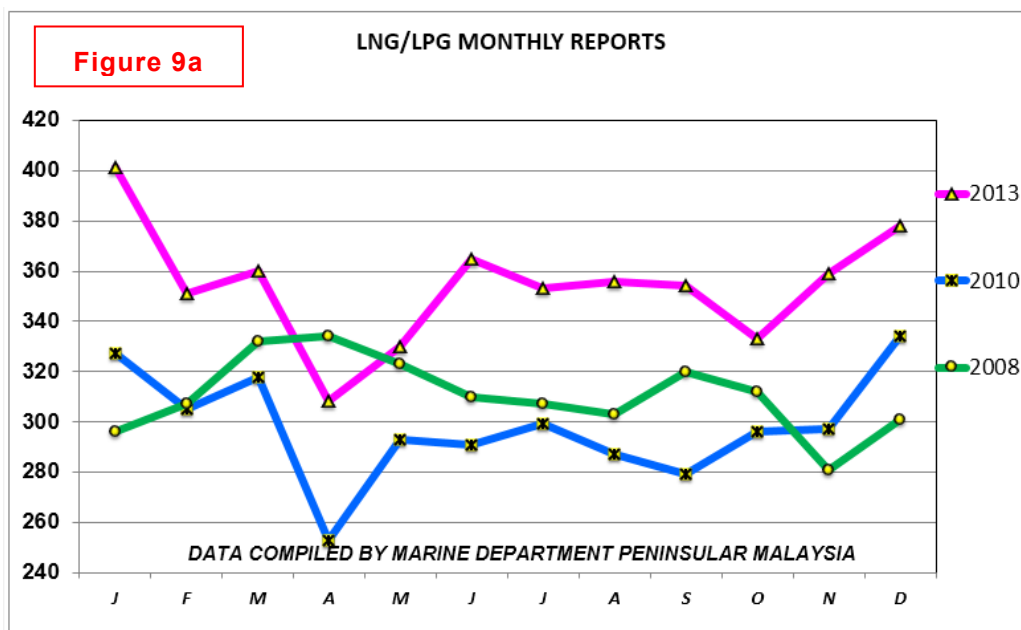
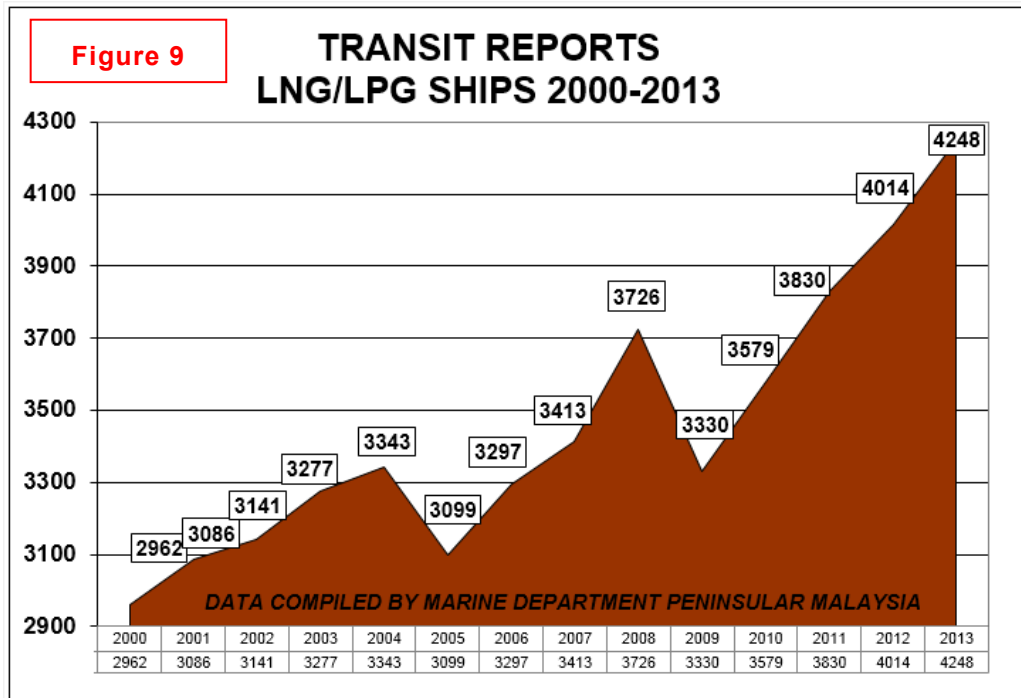
CAR CARRIER TRAFFIC REPORTS

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.



LNG/LPG TRAFFIC REPORTS

1. The monthly transit reports have seen a dramatic increase since 2009, with 2013 showing a new all-time high of 4248 traffic reports, showing a 7% yearly growth of LPG/LNG traffic in the last 4 years. See fig 9 and 9a.



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.

The new International Cruise Centre in Singapore may be causing a reverse in this trend, as 2013 line is overtaking 2010 line. See fig 10 and 10a

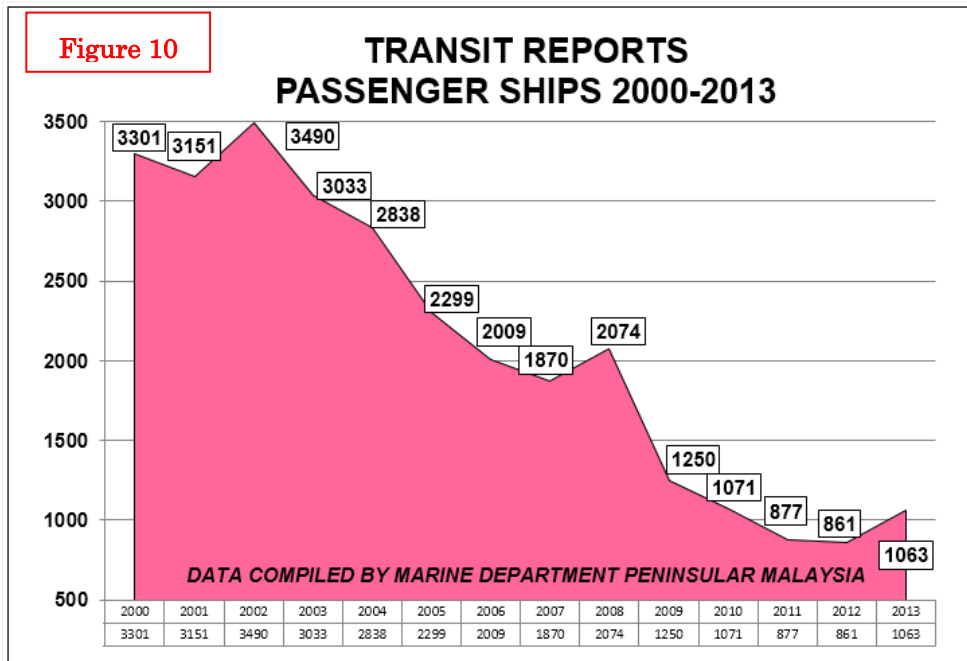
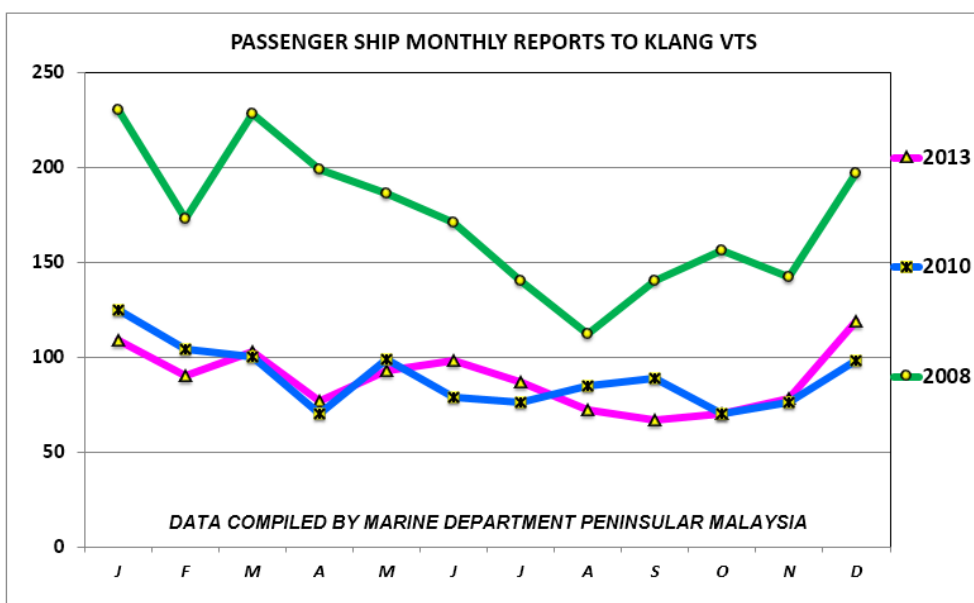


Figure 10a



第5編 ミクロネシア海上監視能力強化関連レポート

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

(パラオ共和国との協力文書の調印)

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、ミクロネシア連邦及びマーシャル諸島共和国の3国は、3国の人口を合わせても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、監視・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等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、日本中小型造船工業会等の関係団体とともに、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。

2012年8月から12月にかけては順次、各国に小型艇、通信施設を供与し、その到着時には資機材の取り扱い説明や研修を、納入業者等が約1週間に渡って実施した。各国における引渡し式典には、それぞれの国の大統領若しくはその代行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重要性について認識を新たにする機会となった。

3 パラオ共和国との協定の締結

2013年度においては、これまで供与した小型艇等の運用状況を踏まえつつ、更なる支援策の必要性や各国の状況に応じた効率的・効果的な支援の方策について、引き続き議論を行った。

その結果、各国における海上保安能力については改善する余地が多方面に及び、今後も継続的な支援が必要であることから、まずはパラオ共和国に対して先行して総合的な支援を実施し、地域全体のモデルケースとすることが効率的・効果的であるとの結論に至った。

2013年12月には、協定の締結にあたって、パラオ共和国のトミー・レメンゲサウ大統領が来日し、日本財団笹川会長との間で海上保安能力向上に関する協定文書の調印が行われた。

調印文書には、小型艇の追加支援、無線通信施設の更なる充実、同国海上法執行機関に対する人材育成支援の実施に加え、2012年の台風によって沈没したペリリュー島とコロール島間の連絡船「日本丸」の代替支援についても記載された。

調印式典は、多くの報道陣等が見守るなか開催され、笹川会長からは、「ミクロネシア地域の豊富な漁業資源や海底資源を不法行為から守るためパラオ共和国がモデルケースとなるよう期待する」と挨拶が述べられた。これに対し、レメンゲサウ大統領からは、「今回の支援でわれわれは自国の管理水域を自力で監視することが可能になり、漁業・海底資源の保護だけでなく、生態系の保全や観光業の育成にもつながる」と謝意が述べられた。

4 今後の取組み

今回の協定の締結を以てプロジェクトは新たな展開へと進む事になった。

今後、プロジェクトの第一段階で供与した小型艇の燃料やメンテナンス支援を継続するとともに、協定文書に記載された、小型艇の追加支援、無線通信施設の更なる充実、パラオ共和国海上法執行機関への人材育成支援等の具体的内容について議論を進め、順次実行に移していくこととなる。

パラオへの支援と併行して、パラオでの支援プロジェクトをモデルケースとした取り組みをミクロネシア地域全体で進められるよう、ミクロネシア連邦、マーシャル諸島共和国とも議論を継続していくこととしている。

【協定文書への署名式におけるプレゼンテーション資料】

ミクロネシア3国 海上保安能力強化支援プロジェクト

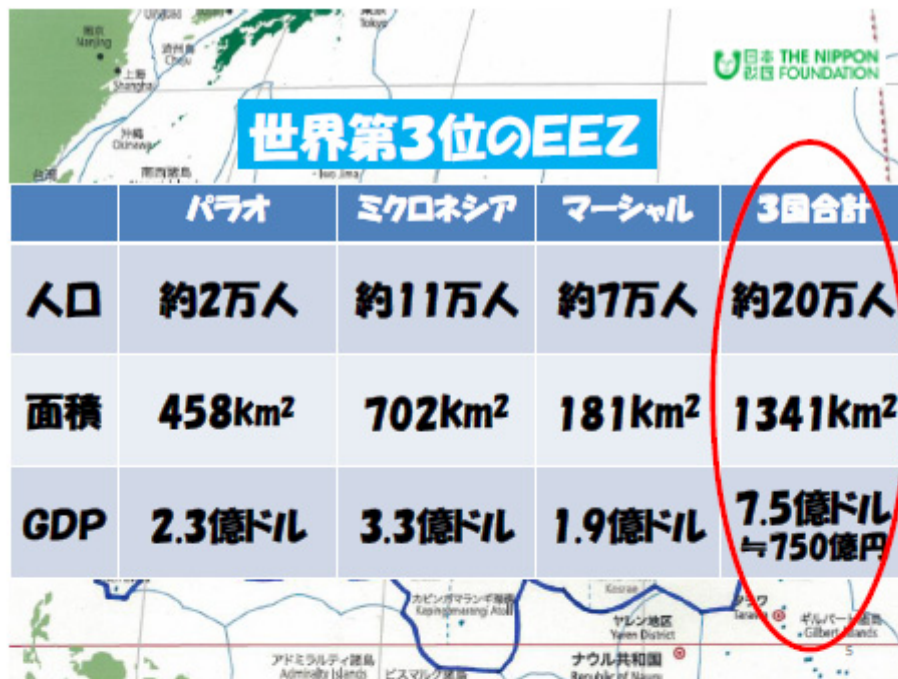
2013年12月2日(月)

日本財団海洋グループ



- 1. ミクロネシア3国の概要と問題**
- 2. 第1フェース**
- 3. 第2フェース**
- 4. 日本丸代替船支援**
- 5. 緊急支援(台風)**





領土問題・資源大国 強まる「磁力」

になり、日本にとって「太平洋」が重要な増徴といえることが皆中を指す。

日本は1914年から45年の第2次世界大戦終結まで8カ国を占領・支配統治した。人口の2割は日本人が占めるとされる。政府軍のリーダーも出ており、歴史的なものは無い。

なのでババオは、日米戦争の際の仲介/橋渡し/調停



それとそれが他国に輸出される
「EBC」を脱税して、広
義國で天然資源の検査や

2009年4月に中國がフー
ーで開催した中國版「太平洋
サミット」で、フウジのガ
バ首相(左)と趙受忠も中國

通関業務科(公設) 二八

「お互い『愚の咲きで
り、
今年も同じ日、安齋三
首は皆書きて、バチのレ
メダガサう大統領と会談
して、こゝろがけだ、レメ
ンサウ氏がなかり、中か
ら五日間、大統領の席にあ
り、



トンガなど島嶼国にバラマキ



軍港化日米豪が警戒



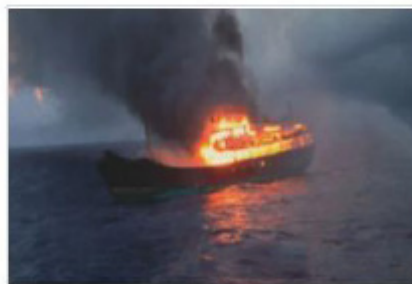
米の援助先 大規模開発

中、南の島国に触手

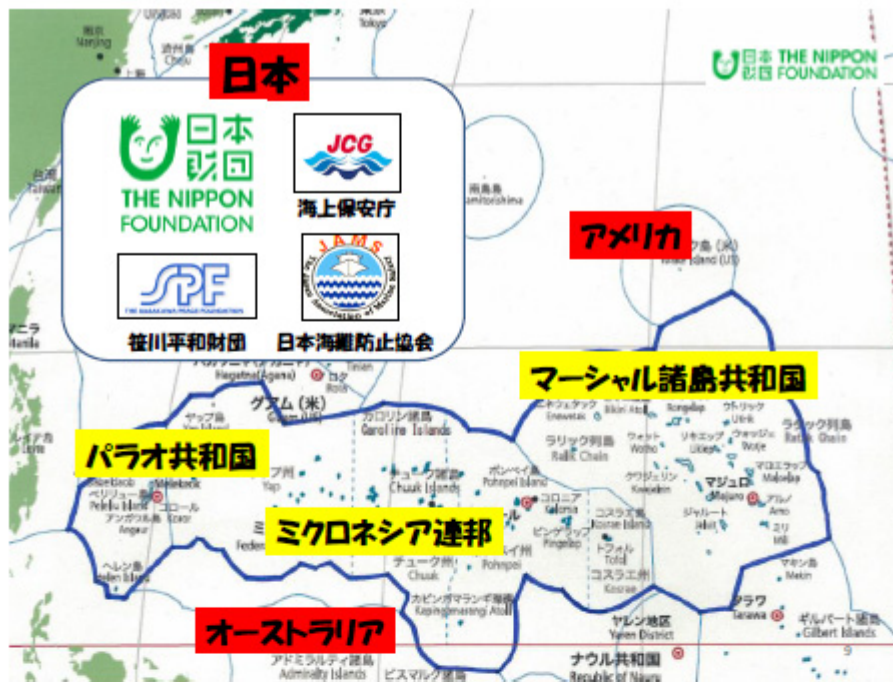
太平洋増える中国港



海に面したパラオの幹線道路沿いで建設中のビル。コンクリート5階建ての建物は、パラオで初の中国本土の資本によるリゾートホテルだ。他にも総工費20億円の巨大リゾート建設計画が浮上。これまでは中国本土と一線を画してきたパラオに変化が起き始めている。さらに去年、中国とパラオの間ではある事件が起きていた。中国の漁船がパラオ海上警備に突進。中国人の船員一人が死亡したのだ。取材時はこれまで公開されなかった事件の証拠写真の撮影に成功。忍び寄る大国中国と親日パラオは…



遡上する中国市場



「第1フェーズ 小型艇引渡式@パラオ」

の映像をご覧ください。

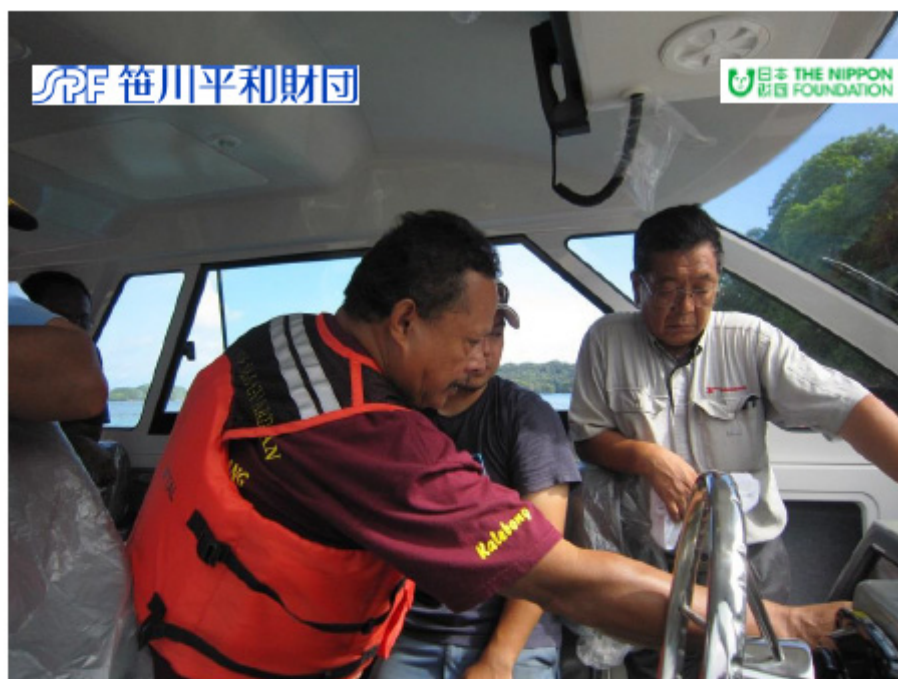
ミクロネシア3国への支援総額 3.7億円(2010～2013年)

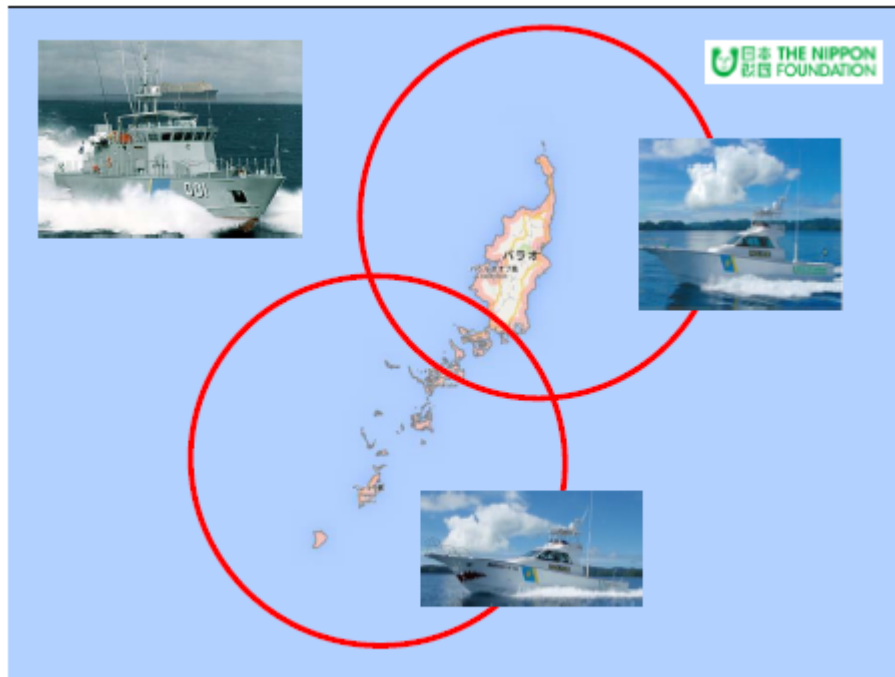


パラオへの支援総額 1.4億円(2010~2013年)





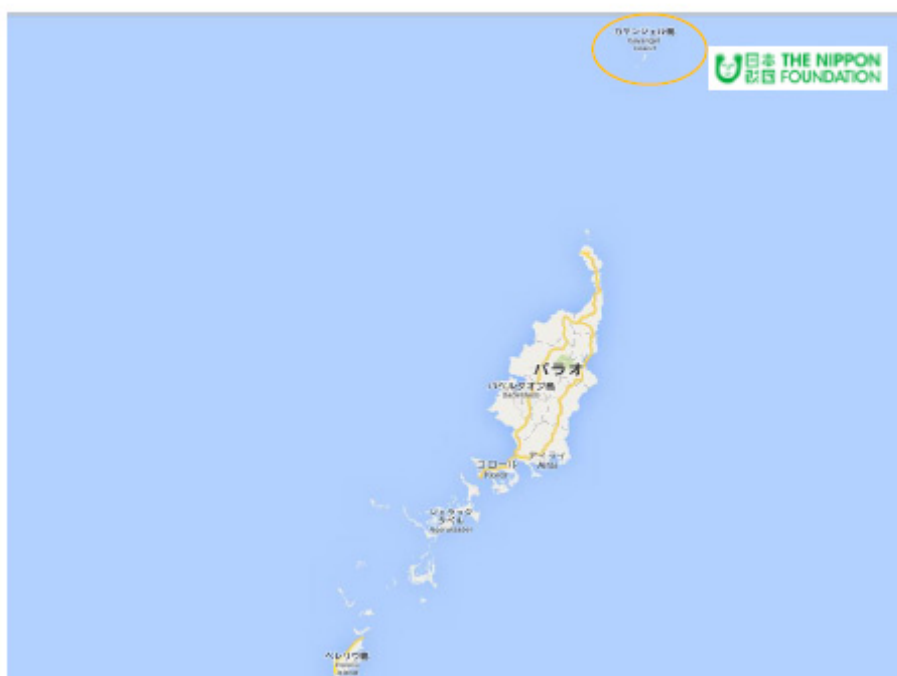
















ご静聴ありがとうございました。



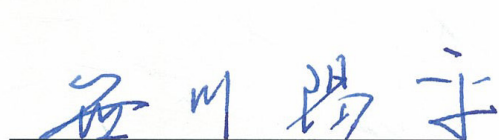
【署名された協定文書】

Cooperation Agreement for
Improvement of Coast Guard Capability Project
in the Republic of Palau

Mr. Yohei Sasakawa, Chairman of the Nippon Foundation, and His Excellency Tommy E. Remengesau Jr., President of the Republic Of Palau, hereby enter into agreement for the provision of support for the improvement of Coast Guard capability in the Republic of Palau. Support by the Nippon Foundation shall be delivered by the following measures:

1. Continued support in order to comprehensively improve Coast Guard capability in the Republic of Palau, including provision of one small craft, creation and restoration of Coast Guard VHF communication facilities for northern and southern marine areas, and provision of personnel training to maintain and operate the small craft provided.
2. Providing a ship replacing the “Nippon Maru”.

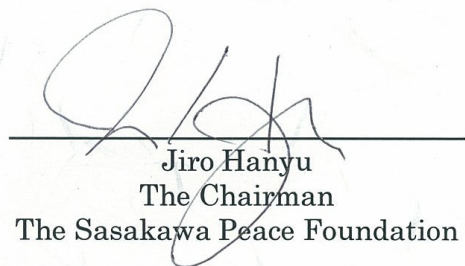
2nd December 2013,



Yohei Sasakawa
The Chairman
The Nippon Foundation



H.E. Tommy E. Remengesau Jr
President
Republic of Palau



Jiro Hanyu
The Chairman
The Sasakawa Peace Foundation



Yoshio Nakahata
President
The Japan Association of Marine Safety

2013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

2013年 主要業務実績

月 日	業務概要
1月10日	Nautical Forum 出席（シンガポール）
1月24日	笹川平和財団及び日本財団とのミクロネシアプロジェクトに関する打合せ（東京）
2月 4日	シンガポール警察沿岸警備隊との海上保安庁巡視船しきしま入港及び連携訓練に関する打合せ（シンガポール）
2月 5～9日	海上保安庁巡視船しきしまシンガポール入港及びシンガポール警察沿岸警備隊との連携訓練に伴う支援業務（シンガポール）
2月20日	在星海運企業との意見・情報交換（シンガポール）
2月21日	シンガポール海事港湾庁（MPA）及びOil Spill Response 社との海洋環境問題に関する意見・情報交換（シンガポール）
3月 2日	マレーシア海上法令執行庁（MMEA）トレーニングセンター開所式出席（マレーシア・クアantan）
3月 6日	ReCAAP 総務会レセプション出席（シンガポール）
3月13日	（株）ゼニライトブイ関係者との意見・情報交換（シンガポール）
3月15日	インドネシア海運総局とのマ・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20日	JSPP21（JICA 第三国研修）に関する JICA 職員との意見・情報交換 シンガポール警察沿岸警備隊との海上保安庁練習船こじま着岸に関する意見・情報交換（シンガポール）
3月25日	マレーシア海事局とのマ・シ海峡航行援助施設基金に関する打合せ（マレーシア・ポートクラン）
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28～29日	パラオ共和国政府関係者との意見・情報交換及び現地調査（パラオ）
4月4日	第10回航行援助施設基金委員会出席（シンガポール）
4月9日	ReCAAP 主催、海賊問題会議出席（シンガポール）
4月10日	シンガポール海事港湾庁（MPA）主催、マリタイムレクチャー出席（シンガポール）
4月11日	Sea ASIA エキシビジョン見学（シンガポール）
4月24～26日	パラオ共和国政府関係者とのミクロネシアプロジェクトに関する

	る意見・情報交換（パラオ）
5月23～24日	パラオ共和国政府関係者とのミクロネシアプロジェクトに関する意見・情報交換（パラオ）
5月28～29日	アジア海上保安機関長官級会合実務者会合出席（タイ）
6月12～15日	ミクロネシア漁業海事訓練学校視察（ヤップ）
6月18日	白崎新所長着任
6月19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）
6月21日	インドネシア海運総局との意見・情報交換（インドネシア・ジャカルタ）
6月24日	マレーシア海事研究所（MIMA）主催、マラッカ海峡に関するセミナー出席（シンガポール）
6月25日	シンガポール海事港湾庁（MPA）との意見・情報交換（シンガポール）
7月 2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11日	マレーシア海事局との意見・情報交換（マレーシア・ポートクラン）
7月15日	シンガポール警察沿岸警備隊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18日	シンガポール海事港湾庁（MPA）とのマ・シ海峡協力メカニズムに関する意見・情報交換（シンガポール）
7月22～26日	海上保安庁練習船こじま入港に伴う支援業務（シンガポール）
7月26日	シンガポールレクチャーにおける安倍首相スピーチ聴講（シンガポール）
8月 1～2日	ミクロネシア連邦政府及び日・米・豪現地大使館関係者とのミクロネシアプロジェクトに関する意見・情報交換（ポンペイ）
8月 5日	海上保安学校学生の来星に伴う支援業務（シンガポール）
8月 6日	海上保安庁交通部長、シンガポール警察沿岸警備隊及びシンガポール海事港湾庁（MPA）との意見・情報交換（シンガポール）
8月 7日	日本海難防止協会本部室長、シンガポール海事港湾庁（MPA）及び Oil Spill Response 社との海洋環境問題に関する意見・情報交換（シンガポール）
8月13日	シンガポール海事港湾庁（MPA）とのマ・シ海峡協力メカニズムに関する意見・情報交換（シンガポール）

8月14日	バタム VTS センター及び海洋電子ハイウェイ (MEH) データセンター見学 (インドネシア・バタム)
8月22日	航海訓練所所属、練習船銀河丸寄港に伴うレセプション出席 (シンガポール)
9月 2日	日本財団、日本海難防止協会本部及び日本中小型造船工業会との打合せ (東京)
9月25日	マレーシア海事局とのマ・シ海峡航行援助施設基金に関する意見・情報交換 (マレーシア・ポートクラン)
9月26日	インドネシア海運総局とのマ・シ海峡航行援助施設基金に関する意見・情報交換 (インドネシア・ジャカルタ)
9月30日	シンガポール海事港湾庁 (MPA) とのマ・シ海峡航行援助施設基金に関する意見・情報交換 (シンガポール)
10月 2日	日本財団常務理事とのマ・シ海峡航行援助施設基金に関する打合せ (シンガポール)
10月 3～4日	第11回航行援助施設基金委員会出席 (シンガポール)
10月 7日	第6回マ・シ海峡協力フォーラム出席 (インドネシア・バリ)
10月 9日	第38回 TTEG 会合出席 (インドネシア・バリ)
10月11日	マ・シ海峡プロジェクト調整委員会出席 (インドネシア・バリ)
10月21～23日	パラオ共和国政府関係者とのミクロネシアプロジェクトに関する意見・情報交換 (パラオ)
10月29～30日	アジア海上保安機関長官級会合出席 (タイ)
11月12日	海運企業による CSR に関するセミナー出席 (デンマーク)
11月21～22日	パラオ共和国政府関係者とのミクロネシアプロジェクトに関する意見・情報交換 (パラオ)
11月27～28日	MPA 主催、沿岸3カ国による海上電子ハイウェイ (MEH) 作業グループ会議出席 (シンガポール)
11月29日～ 12月 4日	パラオ共和国大統領訪日に関する対応 (東京)
12月12～16日	マーシャル諸島共和国政府関係者との意見・情報交換及び小型パトロールボート定期整備立会い (マジュロ)
12月20日	在シンガポール日本大使館竹内大使への表敬訪問 (シンガポール)

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、景気低迷をよそに記録を達成……………	1
LNG タンカー、シンガポールに初入港……………	2
燃料価格高騰は、海運及び空運業界にとって重要な課題である……………	3
シンガポール海事港湾庁、船舶への LNG 燃料補給プロジェクトに向け ロイドレジスターを雇用……………	4
LNG 燃料補給、国際基準を策定するべき時……………	5

海難

船舶の衝突事故による港湾業務への影響なし……………	8
---------------------------	---

海賊・セキュリティ

海賊事件発生件数、過去 5 年間で最小となる……………	9
シンガポール警察沿岸警備隊及び日本の海上保安庁による二国間合同訓練……………	10
陸上での支援活動……………	11
海賊問題に対する連携協力……………	11
東南アジア海域での、違法な依頼に基づく船舶のハイジャック……………	13
第 1 四半期の海賊事件発生件数、全世界で 35%減少……………	14
マラッカ海峡、シンガポール付近における海賊のタンカー襲撃……………	15

社会・経済

BIMCO、英国海運会議所事務総長を次期事務局長に指名……………	17
シンガポール市民防衛庁の船艇基地が 2013 年末までに完成……………	17
シンガポール、北極協議会の常任オブザーバーとして承認される……………	18
運輸省のアンドリュー・タン副事務次官、2014 年 1 月から MPA 新長官に就任……………	19

シンガポール港、景気低迷をよそに記録を達成

世界的な船会社にとって困難な時期であるにもかかわらず、シンガポール港は過去 12 カ月間にいくつかの分野で記録を達成した。

昨日（1 月 10 日）、ルイ・タックユー運輸相により発表された速報推定値のデータによると、入港する船舶の総トン数及びコンテナの取扱個数に関して、シンガポール港は過去最高を記録した。

昨年、シンガポール港に入港した船舶の総トン数は、（これは船の重量によるものではなく、貨物容量を基準にしたものである。）2011 年の 21 億 2000 万トンから 6.1%増え、総トン数 22 億 5000 万トンに及んだと見積もられている。

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活況な港と言えるだろう。

昨年、シンガポール港を通過したコンテナは、約 3,160 万 TEUs（20 フィートコンテナ換算）に達したと伝えられており、2011 年の 2,990 万 TEUs から 5.7%増加した。

2012 年は、コンテナ取扱量が 3,000 万 TEUs を上回った最初の年であるが、この記録も上海港には及ばない。

公共ターミナルを運営する、上海インターナショナルポートグループが発表した最新の統計データによると、昨年の上海港のコンテナ取扱量は 3,253 万 TEUs であった。

シンガポール海事財団（SMF）が催した新年のレセプションにて、ルイ運輸相は、「主要航路が交差する位置にある貨物積替えの中継港として、シンガポールは、先行き不透明な世界経済及び海運業界全体が直面している問題の影響を免れられない。こういった状況にもかかわらず、シンガポールの海事産業が 2012 年に順調な成長を遂げたことで、私は大いに励まされた。」と語った。

シンガポール海事港湾庁（MPA）の統計データも昨日公表され、シンガポール港の歴史上、取扱貨物の重量が過去最高であったことが示された。昨年の貨物取扱い総重量は、2011 年に比べ 1.2%増加し 5 億 3760 万トンとなった。この中には、コンテナで輸送される貨物の重量に加え、ドライバルクで運ばれる生活物資等の重量も含まれる。

とはいえ、全てが良いニュースだったわけではない。昨年のシンガポールでのバンカー重油の総売上は、1.2%減少し 4,270 万トンであった。ただ、減少はしているものの、シンガポール港はバンカー重油の売上で世界トップの地位を保持している。港湾の最終的な統計データは、今月末までにまとめられる予定である。

海運業界全体が困難な状況にあるにもかかわらず、シンガポール及び上海を含む港湾が好業績をおさめた。これは、燃料費の高騰や船舶の供給過剰による運賃の引き下げといった海運業界を悩ませる重大な問題が、これらの港湾にはほとんど影響を及ぼしていないためである。

アジアと米国間を結ぶ太平洋航路の貿易活動が回復期にある中、海運業界はアジア間貿易の拡大に支えられた。アジアと欧州間の貿易は依然、脆弱なままであるが、世界最大規模のコンテナ船会社マースクラインによると、同ルートでの貨物輸送は来月の旧正月まで

増加が見込まれる

シンガポールは、海運企業の進出によっても恩恵を受けてきた。ルイ・タックユー運輸相は、リージェントホテルで開催されたこのレセプションで、船舶管理会社の Trafigura Maritime Logistics 及び船主兼船舶管理会社の神原汽船などの企業が、昨年シンガポールに進出してきたことに言及した。

海運業界の中で好業績を維持しているのがオフショア（海洋開発）及び海洋エンジニアリングセクターである。SMF（シンガポール海事財団）のミシェル・チア会長は、「このセクターは 2012 年に受注の記録を更新し続け、世界有数のリグ建造及びオフショア産業のセンターとして、今後もシンガポールがリーダーシップをとり続けることを印象づけた。」と述べた。

（2013 年 1 月 11 日 ストレイト・タイムズ）

LNG タンカー、シンガポールに初入港

今週、シンガポールに LNG（液化天然ガス）船が初入港した。今年の第 2 四半期にシンガポール LNG（SLNG）ターミナルが本格的に稼働すれば、世界中どこからでも、低価格で LNG を輸入できるようになり、液化天然ガスの流通という新たな時代の幕開けとなるだろう。

SLNG が昨日発表したところによると、カタール国営企業のカタールガスの LNG 船第一便が、水曜日（3 月 27 日）にジュロン島のターミナルに到着した。

SLNG の最高経営責任者 Neil McGregor 氏は、「今年第 2 四半期の本格的かつ継続的な商業運転開始を目指し、当初の計画通り、今回の積み荷であるカタールガスの LNG はタンクの冷却及び SLNG ターミナルの稼働に使用される予定である。」と述べた。

これにより、今年初めに開始された SLNG ターミナルの準備工程は、稼働という次の段階に進むことになる。

同氏は、「今回 SLNG に到着した LNG は、現在のところ周囲と同じ温度となっている貯蔵タンクを、稼働時の温度である約マイナス 162 度にまで冷却するため使用される予定である。タンクを冷却する工程は、内部のガスを均一に圧縮するため、数日間かけ厳重に管理された状況下で段階的に実施される。」と説明した。

SLNG は昨年 11 月、世界的規模で将来性のある LNG サプライヤー 10 社との商談の結果、あらゆる面で最もよい条件を申し出たカタールガスを、施設稼働のための最初の LNG 供給業者として選択した。

同氏はその際、「この決定は、シンガポールが世界中どこからでも LNG を輸入できる設備能力があることを示す画期的な出来事である。これにより、同国にはなかったエネルギー供給という新しい可能性を切り開くことができ、エネルギーの安定確保への取組みを大いに後押しすることとなるだろう。」と述べた。

シンガポール政府はこれまで、インドネシア及びマレーシアからパイプラインを使い天然ガスを発電所及び産業用に輸入してきた。そして今後、英国の BG グループ（供給業者）と契約を結び、第 2 四半期から年間 300 万トンの供給が開始される。シンガポールのエネ

ルギー市場監督庁 (EMA) は、今後さらなる天然ガスの需要を見越した計画を検討中である。

カタールガスによる LNG 輸送に備え、シンガポール通商産業省は SLNG が『稼働用のガス』を輸入するためガス法の例外を認めた。つまり、LNG は SLNG ターミナルの設備の稼働を目的として再ガス化され、その後、電力会社 YTL Power Seraya のプラントで使用するため直接輸送される。

YTL Power Seraya の John Ng 会長は、たとえ『わずかな量』であっても『極めて柔軟』な取り決めの下、同社が再ガス化された LNG を SLNG から受給する構えであることを、早い段階で明らかにした。

最大 5 億シンガポールドルを要するであろう 4 基目のタンク建設計画を含め、これまでに約 17 億シンガポールドルが SLNG に投資されている。しかし、現時点では、ジュロン島の施設にはタンク 7 基の建設が限度であり、シンガポール政府は、当地で二カ所目の LNG ターミナル建設の可能性についても調査に乗り出した。

(2013 年 3 月 29 日 ビジネスタイムズ)

燃料価格高騰は、海運及び空運業界にとって重要な課題である

今後数年間で解決の目途が立たなければ、燃料価格の高騰が、海運及び空運業界にとって最大の課題となる、業界のリーダーが昨日述べた。

「唯一明るい点は、過去数年間の不況を乗り越えてきた企業は、景気回復まで持ちこたえられる十分な耐久力を持っている可能性が高い。」と John Swire & Sons 社の会長を務める James Hughes-Hallett 氏は述べた。

海運及び空運両方の事業を展開する国際企業グループの会長である Hughes-Hallett 氏は、「燃料費は、船主にとってまさに基本となる変動要素である。」

「しかし空運業界にとっては、単なる変動要素以上の意味を持つ。実際には、企業の損益もしくは企業存続の分かれ目である。」と述べた。

同会長は、シャングリラホテルで開催された「シンガポール・マリタイム・レクチャー」において、海運と空運の両業界の重要な相違点とその課題について講演を行った。

すでに高騰している燃料費だが、今後 5 年から 10 年の間は更に上昇することが確実視されている。

同会長は、「人々は、石油価格が将来的に上昇することを確信している。それ以外の状況は予想し難い。」と述べ、その一方で、「このような石油価格に関する予想は、結果的に誤っていることもある。」と付け加えた。

同会長は、シンガポール・マリタイム・ウィークの主要イベントであったマリタイム・レクチャーでの講演後、「仮にエネルギーコストが上昇しても、既存の海運及び空運会社は恐らく存続することができるだろう。」

「現在もなお事業を営んでいる企業であれば、石油価格の高騰という大変困難な時期を既乗り越えてきた。過去 5 年間の不況下を生き残ってきた企業は、恐らく今後も順調だ

ろう。」と述べた。

石油価格の高騰が 2 つの業界間の共通の問題である一方、労働組合の問題に関しては大きな違いがある。

キャセイパシフィック航空の筆頭株主でもある Swire グループの Hughes-Hallett 会長は、労使関係が航空会社の財務に影響を与えていることに言及した。

「キャセイ航空は幸運にも、交渉するべき労働組合が 3 団体と他の航空会社に比べかなり少ない。」と同会長は述べた。

また、パイロットの不足がしばしば企業にとって悩みの種となっていることを指摘した。

Swire グループのコンテナ及びばら積み貨物の輸送事業は、シンガポールを拠点とする同グループの The China Navigation Company により運営されている。

フィリピン、中国及び東欧からの船員など、非組合員が増加したことから、労働組合は海運業界内において以前ほど影響力を持たない。

それまでは、比較的強固な労働組合を持つ先進国出身の労働者が多かった。

同会長は、「この変化により、責任感のある船主にとって分が悪い方向に事態が傾いた。つまり、彼らが不利な立場に置かれているということである。」と述べた。

同会長は、これに対する具体的な理由を示さなかったが、恐らく無責任な企業による船員の低賃金雇用や安全及びセキュリティ確保のための経費の出し惜しみが原因だろう。

無責任な企業は、顧客の輸送費を低く抑えることができる一方で、責任感のある企業は、経費高騰のため料金を高いまま維持すれば取引を失うかもしれない。

シンガポール・マリタイム・ウィークは、明日（4 月 12 日）正式に終了する。

（2013 年 4 月 11 日 ストレイト・タイムズ）

シンガポール海事港湾庁、船舶への LNG 燃料補給プロジェクトに向け ロイドレジスターを雇用

シンガポール政府は、シンガポール港内における船舶への液化天然ガス（LNG）燃料補給を可能にする LNG 燃料補給計画に関し、2015 年導入に向けその一歩を踏み出した。

シンガポール海事港湾庁（MPA）は、同国における LNG 燃料補給を実現するため、必要な基準及び手順を策定する機関として、ロイドレジスターを指名した。

ロイドレジスター（ロンドン）が、ビジネスタイムズ紙に伝えたところによると、調査報告書は 8 月末までにまとめられる。

シンガポール港は、船舶用燃料補給が世界的に最も活発に行われている場所であるが、MPA は 2012 年初め、LNG 燃料補給の実現可能性を検証するため、22 社の企業による共同産業プロジェクトを結成した。

シンガポール港では、毎年 6 万 5000 件以上の燃料補給が行われており、2012 年には 4200 万トンの船舶用燃料が補給された。

昨年 10 月、MPA のセガール次長（operation 担当）は、「シンガポール港は、早ければ 2015

年に LNG 燃料の補給を開始することができ、それによってオランダのロッテルダム港と肩を並べるようになる。」と述べ、「こうした燃料補給を船舶間で行ういわゆる STS 方式でできるよう、シンガポール政府は LNG 燃料補給用の停泊地を割り当てることになる。」と付け加えた。

ロイドレジスターは、ハードウェアの技術仕様、適切な操作手順の設定、港湾の安全及び緊急事態対応策、効率的な人材の育成とその配置について、これらの確立に必要な具体案を MPA に提供する予定である。

ロイドレジスターは、LNG 輸送船に関する船級審査機関の先駆者としての長年の経験及び STS 方式の LNG 燃料補給に関する知識に基づいて、提案内容を作成する。

ロイドレジスターによると、STS 方式は大量のガスを積み替えるに当たって重要な開発分野であり、その導入は重要な経験になるとのことである。

ロイドレジスター（シンガポール）のマネージャーを務める Ng Kean Seng 氏は、「シンガポール政府は、LNG 燃料補給船のオペレーションを発達させることで、世界の海運業界の未来のため、クリーン燃料を開発する取組みを支援をしている。我々は、シンガポール政府のそうした熱い思いを実現する後押しをしている。」「我々は安全な LNG 燃料補給を可能にするため、MPA に求められていることに取り組む上で、必要な実績を持ち、安全及び運営に関する実際の取組みに必要な事項を明らかにする経験を持つグローバルなチームを集結した。」と述べた。

（2013 年 7 月 10 日 ビジネスタイムズ）

LNG 燃料補給、国際基準を策定するべき時

LNG 船舶への燃料補給方法に関して、各国ごとに規則を設けているため、船舶所有者も港湾施設の整備に携わる者も混乱している。この問題の核心は、貨物の荷役中又は旅客の乗船中に燃料補給を認めるかどうかという点にある。

天然ガスを燃料とする船舶にとって、貨物の荷役中又は旅客の乗船中に燃料補給ができるかどうか、各国のルールにより異なっているという不確実性は依然として存在したままである。

この問題は、現在ノルウェー・デンマーク間を就航中の LNG を船舶用燃料とするフェリー、Stavangerfjord 号（フィヨルドライン社）により浮き彫りとなった。

デンマークで短時間係留中のフェリーに LNG 燃料を補給することは、デンマークの規制では問題なく許可されている。一方、ノルウェーは世界に先駆け船舶用燃料として LNG を導入しているにもかかわらず、少なくとも最近までノルウェーでは同様の行為が認められていない。

この問題の争点は、船舶が荷役作業中もしくは旅客乗船中に LNG 燃料の補給を認めるかどうかということである。

国際海事機関（IMO）における国際ガス燃料船コード（IGF コード）の策定は長期化して

いるが、前述の問題は同コードによって解決が望まれる課題のひとつである。

IGF コードと IGC コード（液化ガスのばら積み運送のための船舶構造及び設備に関する国際規制）との調和を確立させなければならない点も、事態を複雑化させる要因の一つである。

国際標準化機構（ISO）が迅速に作業に取り組んだ形跡がないことを指摘する声はあるものの、LNG 船舶への燃料補給作業に関する基準は、ISO の協力のもと策定が進められている。

IGF コードの策定作業の多くは、同コードが任意のガイドラインとして受け入れられることに基づいており、旗国や沿岸国あるいは船級協会が採択し、それぞれのルールとして適用するための確かな基準は存在しない。

しかし一方で、船級協会及び関心を有する旗国当局が IMO の議論に参加しており、IMO は、それらを議論する上で最適な場となっている。更に一部の船級協会は、船主たちの要望を受け独自の暫定ルールを作成している。

SIGTTO（国際ガスタンカー運航者及び基地操業者協会）は、これまでほとんど事故や事故につながる事案が報告されていない LNG 輸送業務における高い安全基準が、LNG 燃料補給に関する規則により脆弱化されることをとりわけ懸念している。

また SIGTTO の懸念は、主要なガス業界以外の人々の、天然ガス及び LNG の性質に対する危機意識の低さ、またそれにより実際に事故が発生するといったリスクにまで及ぶ。

LNG 燃料が船舶燃料として国際海運業界で主流となるために、世界の燃料供給拠点は、インフラ整備について注視する必要がある。フジャイラ、ロッテルダム及びシンガポールでは LNG 燃料の安定供給が不可欠であり、報告によれば、これら 3 カ国は、その実現可能性について調査を開始している。

LNG 燃料の供給源及びその補給方法は、結果的に価格設定に影響を与えるだろう。また各国の国内規制は、フィヨルドラインのケース同様 LNG 燃料の供給自体にも影響を及ぼす可能性がある。

Royal Haskoning 社の一部門で、イギリスを拠点とする Ocean Shipping Consultants のインフラ整備コストに関する報告書によると、陸上を基地とする様々な建造物の建設及びオペレーションは、各国の安全衛生規則に従うこととされており、つまりは、IMO の多岐にわたる海事関係の基準も、陸上を基地とするオペレーションには適用されない。

各国の国内規制は、LNG を満載したコンテナを燃料システムへ連結し、空になったコンテナを荷下ろしするといった構造の船舶の設計を検討する船主にも多大な影響を与えることになるだろう。

LNG 船の燃料補給は、陸上側施設あるいは専用の栈橋からホースを使用し補給、陸上に配備したタンクローリーから補給、停泊中もしくは投錨中の船舶の側まで燃料補給船で移送し補給、このいずれかの方法で行われるだろう。

新しい LNG 燃料補給船（バンカーバージ）の建設費用は、デザイン及び容量によって異なるものの、数百万ドル規模となるだろう。その他に、船舶の運用コストも考慮しなくて

はならない。

ある設計者によれば、新型の燃料補給船は、それが大規模な港湾で用いられるものであれば、最初から圧縮型の LNG 用タンクと従来の重油用タンクの二種類の専用タンクを備えることが可能であるとしている。

燃料補給のシナリオにより、インフラ整備のコストは異なる。LNG 燃料補給船をターミナル内に配備する方法は、多様性と安全性の両方を兼ね備えているとされる一方で、LNG タンクターミナルの設置に加え、船舶の建設費用もかかることから、最も高コストな選択肢であるという見方もある。Ocean Shipping Consultants の報告書は、陸上を基地とした LNG 供給配管には 1 メートル当たり 1,500 ドルものコストがかかるとしている。つまり、ローディングアーム（LNG 補給設備）の設置には 100 万ドル必要となるだろう。

もし港湾内に棧橋を設置した場合、コストは増加し、あらゆるサイズの船舶に対応できる中・大規模のもので 130 万ドル以上のコストと 2 年～3 年の期間を要する。更に新しい岸壁の建設には、数年の建設期間と 1 メートル当たり 3 万ドルを上回るコストがかかる。これに LNG のインフラ整備は含まれていない。 (2013 年 9 月 24 日 ロイズリスト)

船舶の衝突事故による港湾業務への影響なし

昨日（7月2日）タナメラ・フェリーターミナル沖で、2隻のばら積み貨物船の衝突による油流出が発生。これによるシンガポール港の港湾業務への影響はなかった。

同日午後6時10分、シンガポール海事港湾庁（MPA）は、タナメラ・フェリーターミナルの南西6.6km付近で午前5時半頃発生した衝突事故について発表した。この事故は、韓国船籍のばら積み貨物船オリエンタル・パイオニア号とバハマ船籍のばら積み貨物船アトランティック・ヒーロー号が衝突したもので、MPAは現在原因を調査中であるとのことである。

MPAの港湾運用管制センターは、事故発生前、両船舶間の距離が1.5海里（約2.8km）まで近づいた時点で、2隻に対し情報を提供し警告を発していた。またMPAは、双方の船舶が互いに連絡も取り合っていたとしている。

オリエンタル・ヒーロー号の燃料タンクがこの衝突により損傷し、約100トンの燃料油が流出した。

この事故による負傷者は出ていない。

流出した油の回収及び除去のため、11隻の作業船に加え100名の作業員がMPA及び油防除専門の会社から派遣された。海上の油膜を分解するため、生物分解性の油処理剤が使用された。更に、被害状況を空中から調査するためヘリコプターも派遣された。

MPAは航行警報を通じて、シンガポール海峡を通過する船舶の船長らに、汚染された海域を慎重に航行するよう呼び掛けた。

「シンガポール海峡及び港内での船舶交通に支障はでておらず、港湾業務への影響もない。」とMPAは事故後の最新情報を発表した。オリエンタル・パイオニア号及びアトランティック・ヒーロー号は、東部の錨地に安全な状態で停泊中である。

午後5時の時点で、特に深刻な漂流油は発見されていない。

一般市民も、シンガポール海域及び海岸線で漂流油を目撃した場合、MPAの24時間対応 Marine Safety Control Center 6325-2488/9 に報告することが可能。

（2013年7月3日 ビジネスタイムズ）

海賊事件発生件数、過去 5 年間で最小となる

2012 年の海賊事件は、ソマリア沖の事件が大幅に減ったことに伴い、過去 5 年間で最小の件数となったものの、依然として東西アフリカでの海賊被害は甚大である。

国際商工会議所（ICC）及び国際海事局（IMB）が発表した最新の年次報告書によると、2012 年に海賊の襲撃を受けた船舶は 297 隻、前年の 439 隻と比較するとほぼ 3 分の 1 減少した。

昨年、全世界で海賊に乗り込まれた船舶が 174 隻、その他 28 隻がハイジャックされ、28 隻が発砲を受けた。

同報告書によると、アフリカの東西両海岸はいまだ海賊被害が頻発する海域であり、2012 年のその数は 150 件であったにも関わらず、ソマリア沖での海賊被害が激減したことで、世界的にみた海賊事件件数は減少したとしている。

IMB 海賊情報センターは、67 件の未遂事件を報告している。拘束された人質の人数は、2011 年の 802 名から 27%減少し 585 名となった。

更にナイジェリア付近の海域では、26 名が身代金目的で誘拐された。6 名の乗組員が殺害され、32 名が負傷もしくは暴行を受けている。

IMB のポテンガル・ムクンダン局長は、「IMB の海賊行為に関する統計は、ハイジャック及び船舶への襲撃事件の減少といった、歓迎すべき数値を示している。しかしながら、特にアフリカの東西両海岸の危険海域において、乗組員は警戒を怠ってはならない。」と述べた。

ソマリア沖及びアデン湾で報告された海賊被害の数は、2011 年の 237 隻と比較すると 2012 年は 68%減少し 75 隻であった。同海域の海賊被害は、発生件数全体の 25%を占める一方、ソマリア沖でのハイジャックは、2011 年の 28 件から半減し 14 件となった。

IMB は、各国の海軍が海賊の母船に対し先制攻撃を仕掛け、なおかつ断固たる対応を取ることで、アフリカ東海岸沖の海賊行為を阻止していると伝えた。民間の武装警備員及び乗組員によるベスト・マネージメント・プラクティス（BMP）の適用も効果をもたらした。

それでもなお、重武装したソマリア海賊の脅威及び戦闘能力は、依然として強大である。

同局長は、「各国海軍が引き続き駐留することは、ソマリアの海賊行為を抑制する上で必要不可欠である。もし同海域から海軍艦艇が撤退すれば、せつかくの進展が無駄になりかねない。」と語った。

ホルムズ海峡及び中東ペルシャ湾からのエネルギー・ルート付近で発生した数件の襲撃に加え、海賊の母船及びスキフと呼ばれる小型高速艇が、オマーン湾、紅海南部及びソマリア海盆で報告されている。

2012 年 12 月 31 日の時点で、8 隻の船舶に 104 名の人質、さらに 23 名が陸上で拘束されており、未だ人質解放に向けて交渉中である。

ソマリア沖及びその他の海域において最も標的とされる船舶は、コンテナ船、バルクキ

ヤリア及び石油、化学製品及びその他の製品を積載したタンカーである。漁船やその他の小型船舶も同様のリスクにさらされている。

西アフリカでは、ギニア湾を中心に海賊行為が増加しており、10 件のハイジャック及び乗組員 207 名が人質として誘拐された事案を含め、2012 年には 58 件が報告されている。

同海域の海賊はとりわけ凶悪であり、少なくとも 37 件の襲撃に銃器が絡んでいる。しかし一方で、ベナン沖での状況は改善され、2011 年には 8 件のハイジャックを含む 20 件の海賊事件が発生したが、2012 年には 1 件のハイジャックを含む 2 件にまで激減した。

ナイジェリア沖では、2012 年にハイジャック 4 件、船舶への乗り込み 13 件、発砲 8 件、襲撃未遂 2 件の合計 27 件の海賊事件が発生している。2011 年に報告されたのは、2 件のハイジャックを含むわずか 10 件のみであった。

トーゴ沖でも 2011 年に 5 件だった海賊事件が、2012 年には 4 件のハイジャックを含む 15 件へと増加が見られる。

コートジボワールでは、2011 年の 1 件から増加し 2012 年に 5 件の海賊事件が報告された。2012 年の第 4 四半期には、パナマックス船型のプロダクトタンカーが、ナイジェリア人とみられる海賊にアビジャン沖でハイジャックされた。これはコートジボワール沖で初の事案であり、ナイジェリア海賊の活動範囲の拡大を強調するものとなった。

東南アジアでは、第 4 四半期にベトナム沖で奪回されたマレーシア籍船のタンカー 1 隻を含め、4 隻の船舶がハイジャックされた。

インドネシア諸島全域では、2012 年に全世界で発生した事案の四分の一以上を占める 81 件の窃盗事案が報告された。このうち 30 件は、同年第 4 四半期に発生している。

インドネシアで報告される海賊事件は、2009 年以降、毎年増加している。船舶への乗り込み事案が 73 件発生し、47 名の乗組員が人質として拘束された。ベラワン沖で錨泊中または停泊中の船舶に対する海賊事件は、14 件報告された。

(2013 年 1 月 17 日 ロイズリスト)

シンガポール警察沿岸警備隊及び日本の海上保安庁による二国間合同訓練

シンガポール警察 (SPF) 及び日本の海上保安庁 (JCG) による合同訓練が、木曜日 (2 月 7 日)、シンガポールの Raffles Reserved Anchorage にて行われた。

半日に及ぶこの合同訓練は、アジア全域 18 カ国・地域の主要な海上保安機関が参加する、アジア海上保安機関長官級会合 (HACGAM) の活動の一環として実施された。

シンガポール警察沿岸警備隊 (PCG) 司令官及び警察長官補佐を兼任する Hsu Sin Yun 氏は、「この訓練に参加した各国の海上保安機関の『優れた連携』を再確認できた。」と述べた。

同会合は、アジア地域での海賊対策を目的として 2004 年 6 月、東京において初めて開催された。それ以降、同会合の議題範囲は法執行、海上セキュリティ、災害対策・復旧支援及びキャパシティビルディングにまで及んでいる。

(2013 年 2 月 7 日 ストレイト・タイムズ)

陸上での支援活動

ソマリアの若者の雇用を創出するための大手船会社による取組みは、
称賛すべき第一歩となる

先週、ナイジェリアのラゴス沖でタンカーPyxis Delta 号が海賊に襲撃され、武装警備員と海賊との交戦により船員が死亡する事件が発生した。この事件は、船舶への警備員の配備が単なる一時しのぎでしかないことを、はっきりと痛感させることとなった。

海運会社など 7 社が、陸上での問題解決支援を基に、長期的な海賊対策への援助を申し出たことは心強い進展である。

Maersk Line、Stena、日本郵船、商船三井、川崎汽船、Shell 及び BP が、国連開発計画（UNDP）が実施するソマリアでの雇用創出及び職業能力開発計画のプロジェクトに対し、100 万 US ドルの資金援助を行うことを決定した。

これらの企業によると、今回の資金援助は、海賊行為を抑制するためソマリアの陸上において海賊問題に取り組むという初の試みであり、今後さらに 150 万 US ドルの追加資金の提供を約束している。

UNDP のプロジェクトの目的は、農業、畜産業及び漁業などの分野で、海賊行為に代わる継続可能な雇用をソマリアの若者たちへ提供することである。この資金は地域の連携を促すため、若年層向けの支援施設の設立にも使用される。

UNDP は、船主たちが次世代のソマリアの人々へ影響を与える第一歩を踏み出す上で、最適なプロジェクトと言えるだろう。同機関は、ソマリア中南部、プントランド及びソマリランドで活動を行っており、無政府状態となったこれら 3 地域において技術や法律に関する教育及び指導、人々の裁判所の利用を拡大するための移動裁判所の設置など、Piracy Trial Programme を通じ優れた海賊対策活動を行ってきた。

企業と UNDP との連携は、素晴らしい第一歩である。近年、海運業界は厳しい経済状況下にある。それでもなお、アフリカの陸上における同様の活動への関与を強く求めたい。

(2013 年 2 月 12 日 ロイズリスト)

海賊問題に対する連携協力

日本の海上保安庁及びシンガポール警察沿岸警備隊が、武装した海賊による 2 つの事件を制圧するのに要したのは、わずか 1 時間であった。先月（2 月）初めに行われた救出訓練は、両国の海上保安機関の相互協力の下、スピードボート及びヘリコプターを使用し、乗組員の安全を確保しつつハイジャックされた船舶を解放するため、敵に知られることなく組織的に行われた。

幸い 1 時間にわたる大規模な訓練中、銃弾の発射、けが人及び船舶や環境への被害といった問題は発生しなかった。危険とも思える状況下で順調に成果を上げ、海賊対策訓練を無事に終了することができ、救出訓練の立案者たちも胸をなでおろすことができた。

オブザーバーたちが、海賊が拘束されるまでの訓練の全過程を撮影した後、実行犯役は

解放された。シンガポール沖合で行われた海上保安庁（JCG）及びシンガポール警察沿岸警備隊（PCG）による連携訓練計画は、成功裏に終了した。

アフリカの角と呼ばれるソマリア沖の海賊の存在は、船員及び船主たちにとって悩みの種である。このような海上での脅威に対し、関係当局は最大限の関心を払う必要があり、監視及びセキュリティ能力を高めるため、各国海上保安機関による連携が求められている。

今回行われた JCG 及び PCG による連携訓練の目的は、海上強盗及び海賊を効率的に制圧し、両国の海上保安機関が海上での不法行為に対しどのように対処するのか実演することである。今回の訓練は、2004 年から日本財団の支援により開催されているアジア海上保安機関長官級会合（HACGAM）の活動の一環でもある。

この訓練の間、巡視船しきしま（総トン数 6,500 トン、全長 150 メートル、1992 年就役）は、搭載するヘリコプターでハイジャックされた船舶を捜索する巡視船とハイジャックされた船舶の 2 つの役を担った。

JCG 及び PCG は、それぞれ別々にハイジャックされた船舶へ移乗、更にその甲板上で海賊の制圧といった訓練を実演披露した。日本側のシナリオは、被害船舶の後方から移乗部隊が乗り込む際、ヘリコプターがハイジャックされた船舶へ警告を行い、敵の気をそらすというものであった。一方シンガポール側は、スピードボートが介入し、移乗部隊が被害船舶に迅速に乗り込み安全を確保するというものであった。

海上保安庁警備救難部管理課国際業務企画官の土屋康二氏によると、この連携訓練により、両国の海上保安機関が海上不法行為に対処するため、技術及び経験面の情報共有を行い協力関係を強化するとともに、代表者が視察に訪れたブルネイ、インド、インドネシア、香港、マレーシア及びフィリピンなど、その他の HACGAM 参加国との連携も強化できた。

特に近年、マラッカ海峡を航行する船舶に対する襲撃など、海賊の脅威が増加しており、各国海上保安機関の任意参加を原則とし拘束力を持たない枠組みである HACGAM は、ここ数年の間に ASEAN 10 カ国、中国、韓国、日本、インド、バングラデシュ、スリランカ及びパキスタンを含むまで規模を拡大してきた。また議題範囲も、法執行、海上セキュリティ、災害対策・復旧支援及びキャパシティビルディングにまで及んでいる。

同氏によると、2012 年 10 月にインドで開催された第 8 回会合に続き、第 9 回 HACGAM はタイで開催される予定である。

インドの AK アントニー国防相は、第 8 回 HACGAM において、「海洋における国家間の友好関係構築及び人道的支援を提供するための相互協力はすでに確立しているが、今後、海洋環境の保護及び海上における法執行といった領域にまで到達することができるということ」を繰り返し述べたい。関係諸国は、恒久的な平和と安全を確かなものとするため、互いに連携を図る必要がある。各国の海上保安機関が沿岸諸国と協力することで、海事社会における立場を強化する可能性を持っている。」と語った。

巡視船しきしまの訓練は、締約国 18 カ国の政府間の協力協定である ReCAAP（アジア海賊対策地域協力協定）の支援も受けた。

ReCAAP は 2012 年の年次報告書内で、「船舶に対する海賊行為及び武装強盗の制圧には、海事専門機関及び海運関係者の共同努力が不可欠である。ReCAAP の下に設置された ReCAAP ISC（情報共有センター）を連絡窓口として、キャパシティビルディングが可能なエリアの拡大、政府間の協力体制の確立及び海運企業との情報共有、更に実務レベルの連携を図る予定である。」と述べた。

同報告書によると、昨年アジアで発生した海賊被害及び武装強盗の件数は減少を示しており、これは情報共有の効果及び様々な関係機関の連携によるものであるとしている。2012 年にアジアで報告された海賊被害の総数は 132 件と、2011 年の 157 件、2010 年の 167 件と比較すると減少した。

国際海事局（IMB）海賊情報センターの発表によると、全世界で 2012 年に海賊の襲撃を受けた船舶は 297 隻、2011 年の 439 隻と比較すると大幅に減少し、5 年振りの低い水準に留まった。その内訳は、海賊に乗り込まれた船舶が 174 隻、その他 28 隻がハイジャックされ、28 隻が発砲を受け、67 件の襲撃未遂事件である。ナイジェリア付近の海域では、身代金目的で 26 名が誘拐されたものの、昨年、世界で拘束された人質の人数は、2011 年の 802 名から 585 名に減少した。同海賊レポートによると、世界全体で 6 名の船員が殺害され、32 名が負傷もしくは暴行を受けている。

国連の専門機関である IMO（国際海事機関）によると、海賊被害数の減少は、各国海軍の駐留、商船への民間武装警備員の乗船、ソマリア当局及び国際社会によるソマリアの陸上での有効な支援策の実施など、様々な要因の組合せによるものである。しかしながら IMO は、海運関係者が現状に満足してしまうことを警告し、船舶を守るために適切かつ推奨される全ての措置を講じていくよう強く求めた。

現在、主にフラッグシップとしての役割を担っている巡視船しきしまを、連携訓練に用いることは、各国の海上保安機関の技術と連携する取組みに磨きをかけ、海賊行為の根絶に取り組む機関のプロ意識、真剣さ及び連携を公に示すためには最適である。

（2013 年 3 月 1 日 シートレード・アジア）

当事務所注：

オブザーバーとして訓練視察に訪れる予定であった、ブルネイ及びフィリピンは急遽参加を見合わせており、実際には不参加であった。

東南アジア海域での、違法な依頼に基づく船舶のハイジャック

Dryad Maritime（危機管理会社）の調査によると、東南アジア海域ではここ半年間、プロダクトタンカー及び燃料バージへの海賊の乗込みやハイジャックといった、憂慮すべき問題が再び浮上している。

Dryad の最新レポート「計画性のない窃盗から計画的な犯罪への移行」では、東南アジア海域における標的を絞ったハイジャック行為の増加について重点的に取り上げている。

同レポートによると、「これらの事案を分析すると、東南アジア海域で発生する商船のハ

イジャックは、船舶や乗組員が身代金と引き換えに本来の所有者に返還されるソマリア沖での事案とは異なった形態を示していることが分かる。」

「東南アジア海域の事案には、あらかじめ受けた違法な依頼に応じて、積荷又は船体を目的に船舶を襲撃する計画的かつ能力の高いハイジャックであるといった新しい傾向がみられる。」としている。

国際海事局（IMB）の統計によると、2012年に東南アジア全域で発生した海上犯罪は8.5%増加した。これは、全世界で報告された発生件数全体の44%を占める。

Dryad のレポートによると、マラッカ海峡付近での海賊事件及び未遂事件は、沿岸諸国間の協力によって、2004年の38件から2012年には2件にまで激減した。しかしながらその結果として、犯罪シンジケートは、活動拠点をシンガポール海峡、南シナ海及びインドネシア諸島へ移すこととなった。

また、同レポートは、同海域における周辺諸国間の領海線争いにより、海賊対策に対する共同努力が妨げられており、この協力関係の欠如が海上犯罪の増加を招いたと説明している。

Dryad Maritime の Ian Millen 情報部長は、「同海域での海上犯罪は、錨泊中もしくは着岸中の船舶への小規模で計画性のない強盗が大半を占めているものの、組織化された計画的な海賊行為は、最も懸念すべき問題である。」

「調査によると、組織化された犯罪シンジケートは、船舶の積荷を標的としている。これは、船舶の積荷、航路計画及び輸送時間といった詳細な内部情報が、船舶が出港する前にシンジケートに伝わっていることを意味している。」

「ソマリア沖の海賊行為とは異なり、違法な依頼主の注文に応じて船舶を襲撃するケースが大半を占めるようになるだろう。」と述べた。

同レポートによると、「海賊行為及び海上犯罪を削減するための東南アジア諸国による対策は、今のところそれほど成果を上げていない。」としている。

同部長は、「群島の複雑な地形や資金・装備が不足している海上保安機関など、いくつかの要因の組合せにより、海上犯罪の増加傾向は今後も当面続くものと思われる。」と述べた。

(2013年3月19日 ロイズリスト)

第1四半期の海賊事件発生件数、全世界で35%減少

国際的な海事監視機関が昨日（4月15日）発表したところによると、各国海軍のソマリア沖での海賊対策活動により、注目される海賊の活動は西アフリカへと移ってきている。これにより2013年の第1四半期に全世界で発生した海賊事件は、昨年の同時期に比べ35%減少した。

国際海事局（IMB）によると、今年の第1四半期に世界全体で発生した海賊事件は、昨年同時期の102件と比較して66件にまで減少した。ロンドンに本部を置く同海事局の関連施設である海賊情報センター（マレーシア）の統計によると、この期間中、75名の人質と

もに4隻の船舶がハイジャックされ、1名が殺害された。

IMBの報告によると、1件のハイジャックを含む5件の襲撃事件がソマリア沖及びアデン湾で発生している。この件数は、米国主導の下での各国海軍によるパトロール強化と同海域を通過する船舶の警備体制の強化により、前年の36件から急激に減少した。2010年には、49隻の船舶がソマリア沖でハイジャックされており、1,000名以上の船員が人質として拘束された。

2012年の海賊事件発生件数は、過去5年間で最も低い水準に留まった。昨年に世界全体で報告された海賊事件は合計297件であり、2011年の439件から大幅に減少した。その一方で、西アフリカのギニア湾における海賊行為がより大きな懸念となりつつある。IMBは同海域において、3件のハイジャックを含む15件の襲撃事件を報告した。

IMBの報告書によると、このうち15名の船員を乗せた船舶のハイジャックを含む11件の襲撃事案がナイジェリア沖で発生した。また、ケミカルタンカーの乗組員1名が銃撃により殺害される事案がラゴス沖で発生した。その他、2件の燃料タンカーのハイジャックを含む3件の事案が、コートジボワール沖で発生したと報告している。ギニア湾における海賊行為は、小規模の武装強盗からハイジャック、積み荷の強奪及び人質拘束へとエスカレートしている。保険会社の統括組織でありロンドンを拠点とするLloyd's Market Associationは昨年、石油産出国のナイジェリア、隣接するベナン及びその周辺海域をソマリア沖と同等のリスクカテゴリーに指定した。(2013年4月16日 ビジネスタイムズ)

マラッカ海峡、シンガポール付近における海賊のタンカー襲撃

国際海事局(IMB)の発表によると、マレーシア沖、アジア最大の石油取引の拠点であるシンガポール付近で、この1ヶ月間に2件の海賊によるタンカーハイジャックが発生した。

IMB海賊情報センターが、11月7日にウェブサイト上で報じたところでは、銃やナイフで武装した海賊10名が、マラッカ海峡のククップ島(マレーシア)から西へ約7.3海里(約13.5km)付近で石油タンカーに乗り込み、乗組員に対し積荷の軽油を別の船に移すよう要求したとのことである。IMBの調べによると、この襲撃はシンガポールの西約34海里付近で発生した。

米国エネルギー情報局(EIA)によると、インド洋と南シナ海及び太平洋を結ぶマラッカ海峡は、ペルシャ湾のホルムズ海峡と並び、石油貿易において『最も重要な航路』の一つである。またEIAによれば、マラッカ海峡は中東とアジアを結ぶ最短ルートであり、2011年には1日約1520万バレルの石油が同海峡を経由して輸送され、このうち90%が原油であった。

日本財団により設立された調査事務所、ニッポンマリタイムセンター(シンガポール)のマシュー・マタイ海事専門職は、11月11日、本紙の電話取材に対し、「これはおそらく窃盗団の仕業である。」「海賊が積荷を略奪している点は、ナイジェリア沖で発生している被害と類似している。」と述べた。更に、「積荷を移動するには別の船舶が必要であり、犯

罪組織が関与している可能性がある。」と語った。

IMB は本日（11 月 11 日）のメールニュースで、石油タンカーが輸送していたのは軽油であったことを公表した。同局のウェブサイトによると、昨年マラッカ海峡でハイジャックされたのは漁船だけである。

同様の事件は、10 月 10 日に南シナ海のアウ島沖（マレーシア）、シンガポールの北東約 67 海里付近でも発生しており、この事件では、石油製品を輸送するプロダクトタンカーがハイジャックされている。IMB のウェブサイトによると、海賊は同タンカーの積荷を奪い取り、その後 10 月 15 日に解放している。アジア海賊対策地域協力協定（ReCAAP）は、シンガポールからベトナムへ船舶用の軽油燃料を輸送中のタンカーDanai 4 号が、10 月 10 日にこの海域で消息を絶ったとウェブサイト上で警報を出していた。

マラッカ海峡の最南端に位置するシンガポールは、2012 年現在、上海に次ぐ世界最大規模のコンテナ港であり、重要な中継拠点のひとつである。またロイヤル・ダッチ・シェルは、世界最大の石油精製施設をシンガポールに設けている。

IMB の報告によると、今年、全世界で 11 件のハイジャックを含む 206 件の海賊事案が発生した。全体的な被害の件数は、前年同期の 233 件から 188 件にまで減少している。その一方で、インドネシアにおける武装強盗の襲撃件数は増加していると、10 月 17 日、IMB はウェブサイト上で報じた。

（2013 年 11 月 11 日 ブルームバーグ）

BIMCO、英国海運会議所事務総長を次期事務局長に指名

BIMCO（ボルチック国際海運協議会）は、英国海運会議所の事務総長（Chief Executive）Angus Frew 氏を新しい事務局長兼最高責任者に指名した。

同氏は、今年退任する Torben Skaanild 氏の後任となる。先週、上海で開催された会合において、BIMCO 執行委員会は満場一致で同氏の就任を承認した。

同氏はデンマークに拠点を移し、今年 10 月に新事務局長に就任、その後 6 カ月間にわたって Skaanild 氏から業務を引き継ぐ予定である。

同執行委員会は、BIMCO の海運政策・経済部門の最高責任者（Chief shipping policy and economics officer）を務める Michael Lund 氏の事務次長起用も全会一致で承認した。契約・法務部門（Contractual and legal affairs）については Søren Larsen 事務次長、技術・運用部門（Technical and operational affairs）は、Lars Robert Pedersen 事務次長が引き続き担当することとなる。

海運政策・経済部門（Shipping policy and economics affairs）は、新たに事務次長に任命された Michael Lund 氏が兼任して主導していく。

教育、出版・広報、ウェブソリューション及びアプリケーション、また組織内の IT プラットフォーム等を担当する BIMCO Informatique は、Anders Fagerberg 氏が担当責任者となる。

最高財務責任者 Rodica Donsmark 氏は、引き続き庶務・財政部門（Administrative and financial functions）を担当する。

Skaanild 氏は、「Angus 氏は、世界の様々な地域でビジネス及び海運業界において素晴らしい功績を残してきた。こうした彼の経験は、BIMCO に多くの進展をもたらすだろう。」

「我々BIMCO のメンバーは、彼を事務局長として迎え入れることを心待ちにしている。」と述べた。

更に同氏は、「Lund 氏の昇進は、欧州連合（EU）及び米国政府の政治的プロセスへの多大な貢献及び海運業界の問題に対し誠実に取り組む姿勢が反映されたものである。」と付け加えた。
(2013 年 3 月 6 日 ロイズリスト)

シンガポール市民防衛庁の船艇基地が 2013 年末までに完成

シンガポール市民防衛庁（SCDF）の新しい船艇基地が、今年末までにブラニ埠頭に完成する予定である。

海上における消防及び救援活動を監督し遂行する同部隊は、ブラニ埠頭に完成する基地に、新たに Brani Marine 消防署も建設する予定である。現在のところ、SCDF は西海岸埠頭を拠点としている。

新船艇基地に加え、SCDF はその船艇も強化する予定である。大規模災害発生時に一度に 300 名を搬送できる船舶を含め、5 隻の新しいボートを 2015 年までに導入する計画である。現在は、消火設備を備えた 2 隻の消防船を保有している。

火曜日（3月12日）の午前中に開催された新船艇基地の着工式に、主賓として招かれた S. Iswaran 第二内務相は、「同基地の建設が、緊急時に対応できる範囲を陸海両方で拡大することになり、SCDF の公的救急サービス機関としての立場が強化されることになる。」と述べた。
(2013 年 3 月 12 日 ストレイト・タイムズ)

シンガポール、北極評議会の常任オブザーバーとして承認される

シンガポールが、北極評議会の常任オブザーバーとして承認されたことにより、北極圏に関する政策を定める同評議会の活動に参加する資格が与えられた。

この他、中国、インド、日本及び韓国のアジア 4 カ国とイタリアが、昨日（3月15日）開かれた閣僚級会合で同評議会のオブザーバー国として認められた。

シンガポールが正式にオブザーバー国になった知らせを受け、リー・シェンロン首相は声明の中で、「北極評議会加盟国が、シンガポールを新たなオブザーバーとして承認してくれたことに感謝したい。」「シンガポールは北極圏に位置しているわけではないが、北極海の氷の減少や新たな航路の開通といった展開は、低海拔国であり国際的な港湾都市でもある同国に大きな影響を与える。」「我々は、北極評議会の活動に貢献できることを心待ちにしている。」と述べた。

北極評議会は、1996 年に米国、ロシア、カナダ、アイスランド、デンマーク、フィンランド、ノルウェー及びスウェーデンの北極圏周辺 8 カ国によって設立された。オブザーバー一国には、各種会合への参加、提案及び活動への資金援助を行う権利が与えられる。

同評議会は、北極圏周辺諸国及び同地域の住民が直面する様々な問題に取り組む。地球温暖化の影響で海水が融解したことによる新しい航路の開通、さらに地球上の未発見の石油の 15%、天然ガスの 30%が北極圏に存在するとされることから、この資源を巡る議論が白熱しており、同評議会の重要性が増している。

スウェーデン北部のキルナで昨日（3月15日）行われた第 8 回北極評議会閣僚会合で、新たなオブザーバー国承認の決定が下された。これは、1 年半の働きかけの後、オブザーバーの資格を得たシンガポールにとって喜ばしい成果である。

シンガポール外務省（MFA）は、昨日の声明の中で、同国が 2011 年 12 月にオブザーバー資格を申請したことに言及した。同国の北極圏担当特使 Kemal Siddique 氏も、現在スウェーデンに滞在中である。

MFA は、北極評議会の活動に、北極圏における持続可能な開発及び環境保護が含まれることを指摘した。同評議会は、情報発信、教育の普及、さらに北極圏への関心を促すための活動も行っている。

中国は、北極圏で積極的な活動を行っており、グリーンランドでの鉱物資源開発において最大の投資国の一つであるほか、アイスランドと自由貿易協定（FTA）を締結している、ロイター通信が報じた。

同評議会は、昨日の会合の中で、欧州連合（EU）のオブザーバー資格が承認されるまで

の間、会議の傍聴を認める決定も下した。EU 加盟国のフランス、ドイツ、スペイン及びイギリスは、すでに常任オブザーバー国である。

外交関係者によると、カナダ及びその他の北極圏周辺諸国は、先住民グループがアザラシ製品の貿易に生活を依存していることから、EU のアザラシ製品の輸入規制に対し反論していると、ロイター通信が伝えた。

ロシアは以前から、EU はその加盟国であるスウェーデン、フィンランド及びデンマークを通じて代表権を有しているとして、オブザーバーとして認めることに懐疑的である。

ジョン・ケリー米国国務長官は会合の中で、「我々は今日、加盟各国の様々な関心事項について耳にしたが、地球の最北部、北極圏における将来性と課題以上に我々を団結させるものはないはずである。」と述べた。(2013 年 5 月 16 日 ストレイト・タイムズ)

運輸省のアンドリュー・タン副事務次官、2014 年 1 月から MPA 新長官に就任

アンドリュー・タン氏が、シンガポール海事港湾庁 (MPA) の新長官として 2014 年 1 月 1 日より就任することとなった。

同氏は、現在、運輸省の副事務次官 (特命) 及び公務員研修所の評議員を兼任している。

タン氏 (46 歳) は、ロンドン大学キングス・カレッジの歴史学科を主席で卒業後、ハーバード大学ケネディ行政大学院で行政学修士号を取得。

同氏は、シンガポール行政サービス局の情報芸術省でキャリアをスタートさせ、その後、国防省に勤務。2002 年から 2004 年にかけて、リー・クアンユー上級相 (後の内閣顧問) の第一政務秘書官、さらに外務省、環境水資源省など各省の幹部ポストや環境庁長官を歴任。また、暮らしやすい都市センターの所長を務めたこともある。

同氏は、MPA 長官を 4 年半務めたラム・イーヨン氏の後を引き継ぐこととなる。ラム氏 (41 歳) は、チャンギの港湾運用管制センター (POCC) の立ち上げ及びパシルパンジャンターミナル開発の第 3・第 4 期の進捗に貢献した。また、シンガポールが、国際的で活気ある海事産業の中心地として発展するよう尽力した。

ラム氏は、シンガポール海事研究所の設立、MPA の広報活動、シンガポール・マリタイム・ウィークといったイベントを通じた教育支援活動、出張研修や各種学校との協力、シンガポール・マリタイム・ギャラリーの設立に尽力した。

国際的な面では、ラム氏は、国際的な海事コミュニティ内、とりわけ航行の安全及び海洋環境の保護といった世界的に関心を集める分野でシンガポールの知名度を上げるよう、MPA の取組みを主導してきた。

本紙の取材に対し運輸省は、ラム氏の新しい配属先については未定であると述べた。

(2013 年 12 月 3 日 ビジネスタイムズ)

マラッカ・シンガポール海峡レポート 2014

発 行 **2014 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