

# マラッカ・シンガポール海峡レポート 2015

(2014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、日本財団からの全面的な支援を受け、マラッカ・シンガポール海峡（以下「マ・シ海峡」という。）の航行安全、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しています。そして、そ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。

さて、2014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、いわゆるリーマンショックがあった2008年の水準を回復した昨年に続き3年連続で増加しました。船種別の動向をみると、VLCCその他のタンカーが世界経済の変動の影響が少なく一貫して増加していることが目を引きます。

次に、海賊事案については、アデン湾・ソマリアでの減少により世界的には総じて減少傾向が続いています。マ・シ海峡周辺については、沿岸域を航行するタンカーが襲撃され、石油関連製品が転載される事案が顕著になっており、襲撃が成功する数が増加しています。インドネシア周辺海域で典型的な、アンカー中のタグボートなどを狙った物盗りは、インドネシア海上警察の取組みが一定の効果をもたらしているようですが、沈静化した訳ではありません。

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7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9月にマレーシアで開催され、これまでになく多様な地域と分野からの参加があり、多様な関係者が一堂に会して意見や情報を交換する場として定着してきたことを印象付けました。また、日本が長年の貢献により沿岸三国から信頼を寄せられる一方で、中国やインドが影響力を強めようとする動きも顕著でした。

また、同月に開催された第13回「航行援助施設基金委員会」においては、マレーシアやインドネシアも航行援助施設の維持管理の費用を自国予算で賄っていく方向性が一層明らかになると同時に、基金利用額縮減のための費用縮減と航行援助施設の機能の安定性の確保とのバランスも論点となりました。

ここに発刊いたしますレポートが、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。

2015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 2014年の出来事

|                                      |   |
|--------------------------------------|---|
| 第7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 |
| パラオ共和国への小型旅客船「NIPPONMARU II」の供与..... | 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12回航行援助施設基金委員会..... | 5  |
| レポート2 第7回協力フォーラムの開催.....   | 27 |
| レポート3 第13回航行援助施設基金委員会..... | 45 |

## 第3編 海賊及び海上セキュリティー関連レポート

|                                                     |    |
|-----------------------------------------------------|----|
| レポート4 2014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 ..... | 65 |
|-----------------------------------------------------|----|

## 第4編 航行安全関連レポート

|                                                |    |
|------------------------------------------------|----|
| レポート5 MEH（電子ハイウェイ）に関するレポート.....                | 73 |
| レポート6 STRAITREP 2000 - 2014 Data Analysis..... | 79 |

## 第5編 ミクロネシア3国の海上保安能力強化支援 事業概要

|                                     |    |
|-------------------------------------|----|
| レポート7 ミクロネシア地域における海上保安機能強化プロジェクト... | 87 |
|-------------------------------------|----|

|                  |    |
|------------------|----|
| 2014年主要業務実績..... | 97 |
|------------------|----|

## 情報アラカルト

|                  |    |
|------------------|----|
| 港湾・海運 .....      | 1  |
| 航行安全 .....       | 4  |
| 油濁・環境 .....      | 7  |
| 海賊・セキュリティー ..... | 8  |
| 社会・経済 .....      | 12 |



## 第1編 2014年の出来事



## 第7回協力フォーラムの開催 (2014年9月22日・23日)

2014年9月22日・23日の2日にわたり、マレーシア・ランカウイ島において、マレーシア海事局主催のもと、第7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・シ海峡の沿岸三国、利用国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、沿岸三国、日本、中国、インドといった利用国、IMOなどの国際機関、INTERTANKO（国際独立タンカー船主協会）、BIMCO（ボルチック国際海運協議会）、ICS(国際海運会議所)等の国際海運団体、日本財団などのNGO、マレーシアの環境研究機関などこれまでになく多様な団体が参加した。

今回の会合において注目された議題の1つ目としては、現在シンガポールで導入されている船舶交通マネジメントシステムをマレーシアとインドネシアにも広げる構想等が、引き続き行われたTTEG（三ヶ国技術専門家グループ会合）においてプロジェクトとして承認されたことである。

また、2つ目としては、日本政府等が案件形成に尽力した、最新のマルチビーム測深技術を利用したマ・シ海峡の再測量調査事業が合意されたことである。これは、情報が最新・精緻である上に、将来の航行安全対策のハイテク化にも資するものとしても重要な意味を持つものであり、TTEGの下で事業を進めていくこととなった。



沿岸三国の代表者



## ミクロネシア 3 国の海上保安能力強化支援 ～パラオ共和国への 2 隻目の小型パトロール艇等の供与～

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）は、広大な EEZ（排他的経済水域）を抱える一方、外国漁船による違法操業等に対する海上保安体制が脆弱であるという問題を抱えていた。

この問題に対して、3 国の大統領がその対策の支援を要請してきたことを契機に、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 3 国それぞれに小型パトロール艇、通信設備等を供与し、2013 年からは各国の状況を個別に見極めつつ、更なる支援の必要性や効率的・効果的な支援の方策を探ってきた。

3 国のうちパラオ共和国については、供与した施設の活用状況が良好なことから、2013 年 12 月、レメンゲサウ大統領と日本財団笹川会長が覚書を締結し、他国に先行して小型パトロール艇と通信設備等の追加供与等の支援を行うこととなった。

この覚書に基づく小型パトロール艇の引渡式が、日本からは、海野日本財団常務理事、外務大臣政務官、在パラオ日本大使ら、パラオからは、大統領、副大統領兼法務大臣、国務大臣等の政府関係者、このほか米、豪等の関係者の出席のもと、独立記念日にあわせて 10 月 1 日に執り行われた。

なお、この 2 隻目の小型パトロール艇は「BUL」と命名されたが、BUL はパラオ語で「保護」という意味であり、このことは、海洋資源を守っていかうという大統領の強い信念とその実現に当たっての小型パトロール艇への期待が込められたことを象徴している。



引渡式の様子



1 号艇 KABEKEL M'TAL と並ぶ BUL

## パラオ共和国への小型旅客船「NIPPON MARU II」の供与

日本財団は、パラオ共和国ナカムラ元大統領から初代笹川良一会長への支援要請を機に、日本とパラオの友好の象徴として、パラオ共和国の中心地コロール島とペリリュー島を結ぶ小型旅客船「日本丸」を1989年に供与した。以来、20年余の長きにわたり、島民の足として活用されてきた。その活躍は、「日本丸はただの船ではなく、私たちにとって非常に大切な仲間だった。」というペリリュー島民の言葉に象徴されている。

しかし、2012年12月にパラオを襲った大型台風ボファによって、この船は沈没し、修理不能な状態となり、島民は、貨物船でコロール島との間を移動する不便を強いられることとなった。また、当該貨物船は、本来ペリリュー島で使用する生活物資や燃料等を輸送するための船であったことから、危険な貨物とともに移動しなければならない状況であった。

このような状況の中、パラオ共和国レメンゲサウ大統領から日本財団笹川会長に対して日本丸の代替船に関する支援要請があった。日本財団の支援を得て日本中小型造船工業会が中心となって新しい旅客船を供与することとなり、2013年12月に大統領が来日し、日本財団笹川会長との間で覚書が締結された。

この旅客船は、先代「日本丸」を襲名し、「NIPPON MARU II」と命名された。60名乗りに大幅に拡大した旅客定員（日本丸は20名乗り）と空調環境のある客室を備えることで観光振興その他の経済発展にも資するほか、充実した通信機器を備えること等により海上保安機能の一翼を担うことも期待されている。

引渡式典には、大統領、大臣等らの政府関係者、ペリリュー州の知事、島民その他ゆかりの人々が出席し、新船の門出を祝った。なお、日本丸IIは、同月23日にパラオ政府からペリリュー州政府に移管され、実際の運用を始めた。



引渡式典（パラオ大統領への引渡し）



Nippon Maru II



## 第2編 マ・シ海峡航行援助施設基金関連レポート



## 第 12 回航行援助施設基金委員会 (2014 年 4 月 16 日・17 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・強化のための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な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 つの柱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。

この基金の運用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、沿岸三国、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。

この基金に対し、日本財団は、基金の設立に当たり、10 年間にわたる整備計画の策定における費用推計調査事業の費用及び当初 5 年間(2009 年～2013 年)における所用費用の 3 分の 1 を拠出する旨を表明し、これまでに合わせて US \$ 7,301,000 を拠出した。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を拠出している。

第 12 回となる今回の基金委員会は、2014 年 4 月 16 日・17 日の 2 日にわたり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て開催された。

## 2 出席者

沿岸三国（インドネシア、マレーシア及びシンガポール）

日本、中国、インド、韓国、サウジアラビア

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）

なお、オブザーバーとして、ニッポンマリタイムセンター（NMC）、**BIMCO**、**INTERTANKO** が出席した。

## 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10月1日から2014年3月31日まで及び4月（基金委員会開催前まで）に、以下の拠出が行われたことが報告された。

**IFAN** : US\$1,000,000

中国 : US\$2,000,000

**IMO** : US\$100,000

**UAE** : US\$100,000

韓国 : 1億ウォン（約 US\$90,000）

また、マラッカ海峡協議会が、US\$300,000（前年比▲US\$200,000）を拠出する旨を表明した。この表明に当たって、マ・シ海峡を通航する日本関係船舶の比率の低下、PMPにおける各国の基金の利用額の低下、繰越金の積上り（US\$6,000,000以上）を考慮し、今後も拠出額を再考する旨の言及があった。

基金残高については、約 US\$6,170,000（2013年12月31日現在）との報告があった（開催日時点では約 US\$6,460,000）

### （2）2013年第4四半期・2014年第1四半期の作業報告及び2014年の作業計画・資金配分計画

沿岸三国それぞれから、2013年第4四半期から2014年第1四半期まで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、ヘレン・マーズ灯標の代替更新、ロブ・ロイ・バンク孤立障害灯標の代替更新、クラ灯標の代替更新に係る調査費と工事費について説明があり、いずれも、当初の支出案より縮減されていた。

マレーシアからは、タンジョン・トゥアン灯台の代替更新、タンジョン・とホール灯標の代替更新に係る工事費について説明があり、いずれも、当初の支出案より縮減されていた。

業務監査を行ったマラッカ海峡協議会からは、インドネシアとマレーシアが、航行援助施設の管理体制の改善を継続してきたとする一方で、航行援助施設の機能の安定性を向上するための更なる改善も必要であるとの見解が述べられた。

また、沿岸三国からは、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原則として以下のとおり承認した。

|        |      |           |
|--------|------|-----------|
| インドネシア | US\$ | 822,758   |
| マレーシア  | US\$ | 285,000   |
| 委員会事務局 | US\$ | 51,700    |
| 合計     | US\$ | 1,159,458 |

なお、シンガポールについては、その管理する5つの航行援助施設の維持管理を自国の予算で行い、引き続き基金を活用しない旨を表明した。

### (3) PMP (2014年～2018年) の見通し

(2)の結果、今後5年間(2014年～2018年)の総費用(自国予算分を含む。)と基金への予算要求予定額は、以下のとおりとなった。

|        |      |           |          |            |
|--------|------|-----------|----------|------------|
| インドネシア | US\$ | 6,706,016 | (うち基金要求額 | 3,127,961) |
| マレーシア  | US\$ | 8,197,449 | (同       | 1,917,182) |
| シンガポール | US\$ | 385,500   | (同       | 0)         |
| 委員会事務局 | US\$ | 258,500   | (同       | 258,500)   |



合計 US\$ 15,547,465 ( 同 5,303,643)

なお、これは、第 11 回基金委員会において沿岸三国から提出された PMP の見直しに対して 2014 年分を時点修正したもの。

この見直しに対して、国土交通省海事局及びマラッカ海峡協議会からは、基金への要求額が減ることによって航行安全施設の維持管理レベルの低下するのではないかとの懸念が述べられた。これに対し、各国とも自国予算を確保し適切な水準で維持管理する旨を回答した。

#### (4) 次回基金委員会の開催等

次回(第 13 回)基金委員会は、シンガポールにおいて協力フォーラム等の開催(協力フォーラム等は 9 月 22 日～26 日にマレーシアのランカウィで開催予定)の前に開催する旨の案内が事務局からあった。

基金委員会の開催頻度について、IMO から、年に 2 回から 1 回にしても良いのではないかとの提案があったが、沿岸三国からは TTEG での検討が必要であり、慎重に検討すべきとの回答があった。

## 4 考察

今回の基金委員会では大きく議論された事項はなかった。これは、直接的には、PMP や 2014 年計画については前回提出・了承されたものの時点修正にとどまったこと、事務局が提案した調査研究事業や ICS の提案についても 9 月の次回 TTEG へ議論を持ち越しとしたためである。

この背景には、2 つのことが考えられる。一つは、今後の 5 年間における基金への要求予定額よりも既に基金残額が上回っており、事務局を含む沿岸三国にとって潜在的な拠出者を掘り起こす切迫した事情が後退したことである。もう一つは、協力メカニズムにおける事業内容の検討といった実質的な議論について、沿岸三国は他の関係者が発言する場を避け TTEG において当局同士でその取扱いを決めようとする姿勢を強めていることである。インドネシアとマレーシアの出席者のトップが事務レベルだったことは基金委員会の場で議論を深めるつ

もりがない沿岸三国の意向の表れとも感じられた。

こうした状況を踏まえて今後の基金の役割を考えると、51基の航行援助施設の維持管理を扱う役割を粛々と果たしていくものの、航行援助施設の抜本的な見直しや、拠出者の拡大といった新たな課題に挑戦していくプラットフォームになりにくくなっていると考えられる。

一方で、マ・シ海峡の航行安全・環境保全と経済性の向上を両立させるために、沿岸国同士の議論において新たに取り組みたいテーマは提起される可能性があるところ、今後は、コーポレートフォーラム、**TTEG**の動きを注視する必要性が高まっているとも感じた。

# 12<sup>TH</sup> MEETING OF THE AIDS TO NAVIGATION FUND COMMITTEE

Holiday Inn Singapore Orchard City Centre Hotel  
Singapore, 16 – 17 April 2014

## OFFICIAL MEETING REPORT

### AGENDA ITEM 1: OPENING REMARKS

1 The 12<sup>th</sup> 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 16-17 April 2014, at the Holiday Inn Singapore Orchard City Centre Hotel, Singapore.

「マラッカ・シンガポール海峡（以下「マ・シ海峡」という。）の航行安全と環境保全に関する協力メカニズム」の下での、「第12回航行援助施設基金委員会（以下「基金委員会」という。）は、2014年4月16日及び17日に、シンガポールのホリデイ・イン・シンガポール・オーチャード・シティーセンターホテルにおいて開催された。

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

会議には、海峡沿岸三国（インドネシア、マレーシア及びシンガポールをいう。以下同じ。）、中華人民共和国、インド、日本、韓国、サウジアラビア、航行援助施設国際財団（IFAN）、国際海事機関（IMO）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ボルチック国際海運協議会（BIMCO）、国際独立タンカー船主協会（INTERTANKO）及びニッポン・マリタイム・センター（NMC）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 expressed Singapore's deepest sympathies over the loss of the Malaysia Airlines flight MH370. He thanked those who had contributed to the ANF for their continued support and co-operation to further enhance the effectiveness and sustainability of 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）Mセガール氏は、各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、マレーシア航空MH370便の犠牲者に対し、心から哀悼の意を表した。更に、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示した。

4 The Committee members 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.

基金委員会のメンバーは、会議の開催についてシンガポールに対し感謝の意を述べた。また、基金委員会のメンバーは、マ・シ海峡内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 Committee agreed with the provisional agenda, attached at **Annex B**.

基金委員会は、暫定議題について合意した。

## **AGENDA ITEM 3: REPORT OF CREDENTIALS OF REPRESENTATIVES**

6 The Committee noted that the credentials of representatives to the 12<sup>th</sup> meeting of the ANF Committee were in order. The document on credentials is attached at **Annex C**.

基金委員会は、第12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。

7 The Secretariat recalled that at the 11<sup>th</sup> meeting of the ANF Committee in October 2013, Malaysia proposed for Committee members to consider whether members who had ceased making contributions for some time to be accorded Observership status instead. The Secretariat updated that as instructed by the Committee, the Secretariat had written to Saudi Arabia to seek its views. Saudi Arabia informed the Committee that it had previously contributed to the ANF and might contribute in the future.

事務局は、2013年10月の第11回航行援助施設基金委員会において、マレーシアが暫くの間拠出を行っていないメンバーについて、オブザーバー資格への変更を検討するよう提案したことを想起した。事務局は、基金委員会の指示に従って、サウジアラビアに同提案について見解を示すよう文書で通知したことを報告した。サウジアラビアは、基金委員会に対し、過去に航行援助施設基金への拠出を行っており、今後も拠出を行う可能性がある旨通知した。

## **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

8 The Committee noted in **Annex D**, that the total contributions received from 1 October 2013 to 31 March 2014 is US\$1,300,000 and the details are as follows:

基金委員会は、2013年10月1日から2014年3月31日までの間、1,300,000US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 for Aids to Navigation – US\$1,000,000

航行援助施設国際財団 (IFAN) – 1,000,000USドル

b. People’s Republic of China – US\$200,000

中華人民共和国 – 200,000USドル

c. International Maritime Organization Malacca and Singapore Straits Trust Fund – US\$100,000

IMOマ・シ海峡信託基金 – 100,000USドル

9 The Committee further noted that the following contributions were received in April 2014:

基金委員会は、2014年4月に以下の拠出を受けたことを確認した。

a. United Arab Emirates – US\$100,000

アラブ首長国連邦 – 100,000USドル

b. Republic of Korea – US\$93,585.43 (100 million Korean Won)

韓国 – 93,585.43USドル (1億韓国ウォン)

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

議長は、マ・シ海峡内の航行援助施設の維持・更新作業を継続するうえで重要な、基金委員会の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 as of 31 December 2013

2013年12月31日現在の航行援助施設基金の財務状況に関する最新報告

11 The meeting noted the Treasurer’s restatements to the 31 January 2013 closing balance from Malaysia. This was necessary due to the change from cash to accrual accounting in accordance with the International Financial Reporting Standards.

本会議において、2013年1月31日現在のマレーシアからの決算残高に関し、会計責任者による修正再表示を確認した。これは、国際財務報告基準に基づき、現金主義会計から発生主義会計へと移行するうえで必要な措置であった。

12 The restatements were for an additional of \$147,049 in cash being transferred from Malaysia to Singapore bank account, \$234,611 was for the Prepayment held by Indonesia as at 31 December 2012 and \$374,371 for Straits Project 4.

修正再表示は、マレーシアからシンガポールの口座へ現金で送金された追加の147,049USドル、前払費用として2012年12月31日現在インドネシアが保有していた234,611USドル及びマ・シ海峡プロジェクト4の費用374,371USドルに関するものであった。

13 The balance in the ANF bank account, as of 31 December 2013, was US\$6,176.255.25.

基金の口座残高は、2013年12月31日現在で6,176.255.25USドルであった。

14 As required by the ANF Auditor, an annual prepayment confirmation was needed from Indonesia. The difference of \$2,154 was made up of exchange, taxes and bank charges which ANF Treasurer would record in the 2014 accounts.

航行援助施設基金の監査人が義務付けているように、インドネシアから年間前払費用の確認書の提出が必要であった。2,154USドルの差額は、為替差額、税金及び銀行手数料であり、基金委員会の会計責任者が、2014年の会計として記録する予定である。

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。

#### 4.3 Report from the ANF Auditor for 2013 Accounts

2013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

16 The ANF auditor, Foo Kon Tan Grant Thornton LLP, presented on the audited ANF 2013 accounts.

2013年航行援助施設基金に関する第三者監査人Foo Kon Grant Thorntonからの会計監査報告

17 The auditor qualified the 1 February 2013 opening balance as it was prepared by another audit firm engaged by Malaysia.

2013年2月1日の開始時の残高は、マレーシアが手配した他の監査法人により用意

されたものであり、第三者監査人はこれを修正した。

18 However, for the accounting records from 1 February to 31 December 2013, the auditor expressed a true and fair view of the state of affairs of the Fund. The Committee noted the audit report, attached at **Annex F**.

また一方で、2013年2月1日から12月31日までの会計記録について、第三者監査人は基金の現況は真実かつ公正であるとの見解を示した。基金委員会は、監査報告書を確認した。

#### **4.4 Indonesian Administration of the Fund 2013**

##### 2013年インドネシアによる基金の管理

19 Indonesia informed the Committee that there was a difference in the balance for 2012 due to currency rates and other costs. The balance, as of 31 December 2012 should be reflected as US\$144,857.43. The Committee noted Indonesia's update, attached at **Annex G**.

インドネシアは、基金委員会に対し、為替相場及びその他の費用に起因して、2012年の残高に差額が生じたことを報告した。2012年12月31日現在の残高は、144,857.43USドルとして反映されるべきである。基金委員会は、インドネシアの改訂を確認した。

20 The Treasurer remarked that difference would be recorded in 2014 accounts.

会計責任者は、この差額が2014年の会計として記録される旨述べた。

#### **AGENDA ITEM 5: WORK PROGRAMME OF THE ANF**

##### **5.1 4<sup>th</sup> Quarter 2013 – 1<sup>st</sup> Quarter 2014 Maintenance Report**

##### 2013年第4四半期～2014年第1四半期の維持・更新作業報告

21 The Committee noted the 4<sup>th</sup> Quarter 2013 – 1<sup>st</sup> Quarter 2014 Maintenance Report respectively presented by the three littoral States. The reports are attached at **Annex H**. The main points are as follows:

基金委員会は、海峡沿岸三国それぞれから提出された2013年第4四半期から2014年第1四半期までの維持・更新作業報告を確認した。要点は以下の通り。

##### (i) Indonesia

##### インドネシア

- a) The C&S study reports were completed for the proposed replacement of the Helen Mars General Mark Light Beacon and the replacement of

the Rob Roy Bank Isolated Danger Mark Light Beacon. The actual cost of the C&S study for the replacement of the Helen Mars General Mark Light Beacon was US\$69,198.75, which was lower than the proposed budget for disbursement of US\$80,000. The actual cost of the C&S study for the replacement of the Rob Roy Bank Isolated Danger Mark Light Beacon was US\$56,355.93, lower than the proposed budget for disbursement of US\$65,000.

ヘレン・マーズ灯標の代替更新案及びロブ・ロイ・バンク孤立障害灯標の代替更新のための土木・建築工事に関する調査報告が完了した。ヘレン・マーズ灯標の代替更新のための土木・建築工事に関する事前調査に実際に要した費用は、**69,198.75US**ドルであり、支出案の**80,000US**ドルを下回った。ロブ・ロイ・バンク孤立障害灯標の代替更新のための土木・建築工事に関する事前調査に実際に要した費用は**56,355.93US**ドルであり、支出案の**65,000US**ドルを下回った。

- b) The actual cost of replacement works for the Helen Mars General Mark Light Beacon was US\$264,290.10, which was lower than the proposed budget for disbursement of US\$1,500,000. Indonesia explained that the cost reduction was due to the recommendation from the C&S study report to only replace the lower structure of the Helen Mars Light Beacon, instead of the entire structure.

ヘレン・マーズ灯標の代替更新工事に実際に要した費用は**264,290.10US**ドルであり、支出案の**1,500,000US**ドルを下回った。インドネシアは費用削減について、土木・建築工事に関する事前調査報告の提案に基づき、構造全体ではなく、ヘレン・マーズ灯標の下部構造のみ代替更新工事を行ったためであると説明した。

- c) The actual cost of replacement for the Cula General Mark Light Beacon was US\$320,479.04, which was lower than the proposed budget for disbursement of US\$372,573.85.

クラ島灯標の代替更新工事に実際に要した費用は、**320,479.04US**ドルであり、支出案の**372,573.85US**ドルを下回った。

## (ii) Malaysia

### マレーシア

- a) The C&S works for Tanjung Tuan Lighthouse was completed on 1 November 2013 at a cost of US\$81,507, which was lower than the estimated budget of US\$110,000.

タンジュン・トゥアン灯台の土木・建築工事は、**2013年11月1日**に完了しており、所要額**81,507US**ドルで見積費用**110,000US**ドルを下回った。



- b) The C&S works for Tanjung Tohor Light Beacon was completed on 30 October 2013 at a cost of US\$44,686, which was lower than the estimated budget of US\$60,000.

タンジュン・トホール灯標の土木・建築工事は、2013年10月30日に完了しており、所要額44,686USドルで見積費用60,000.USドルを下回った。

### (iii) Singapore

#### シンガポール

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

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、ホースバーグ及びベドックに位置する灯台の通常点検及び整備を実施した。

- b) The C&S works for the Raffles Lighthouse was implemented at a cost of US\$130,240.

ラッフルズ灯台の土木・建築工事は、所要額130,240.USドルで実施された。

- c) The replacement and upgrading of navigational lanterns at the Sultan Shoal and Bedok Lighthouse was implemented at a cost of US\$34,660.

スルタン・ショール及びベドック灯台の灯体の代替及び機能改善は、所要額34,660USドルで実施された。

22 On the works scheduled to be carried out for Pulau Pisang Lighthouse, Singapore would follow the normal Malaysian customs and immigration procedure, as before.

プラウ・ピサン灯台で実施される作業計画に関しては、シンガポールは従来通り通常のマレーシアの税関・入国管理手続きに従う予定である。

23 The Committee thanked Indonesia and Malaysia for submitting the expenditure invoices for their works, and noted the reports.

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、報告書を確認した。

## 5.2 2013 Work Performance Audit Report

### 2013年の作業監査報告

**24 The Committee thanked the MSC for its detailed audit report, attached at Annex I. The MSC commented that while Indonesia and Malaysia continued to make improvements in the management of their aids to navigation, more could be done to improve the quality of the aids to navigation.**

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の見解を述べる一方で、航行援助施設の機能を高めるための更なる改善も必要であると述べた。

**25 Indonesia thanked MSC for its comments about Indonesian works in the audit report. In order to attain satisfactory operations of the aids to navigation as observed by MSC in the last inspection work, Indonesia had increased the frequency of monitoring by its officers in Dumai and Tanjung Pinang. The technical workshops which were conducted regularly by Japan in co-operation with Malaysia also enhanced Indonesian officers' knowledge in managing aids to navigation. Indonesia would utilise its own budget to improve the overall condition of the Gosong Pasir Light Beacon. In addition, to ensure the proper operations of the newly renovated Cula General Mark Light Beacon, Indonesia would dispatch its personnel to continue monitoring the lighting equipment and electrical system.**

インドネシアは、業務監査報告書内のマラッカ海峡協議会（MSC）による同国の作業に関する見解について、感謝の意を示した。前回の業務監査でマラッカ海峡協議会（MSC）による指摘を受け、その要件を満たす航行援助施設の運用を実現するため、インドネシアはドゥマイ及びタンジュン・ピナンにおいて職員による監視回数を増やした。日本とマレーシアとの連携により、定期的開催されるテクニカル・ワークショップも、航行援助施設の管理面に関するインドネシア職員の知識を深めることに繋がっている。インドネシアは、ゴソン・パシール灯浮標全体の状況を改善するため、独自予算を活用する予定である。更に、最近修繕されたクラ島灯標の適切な運用のため、インドネシアは光源設備及び電気系統の監視を継続する職員を派遣する予定である。

**26 Malaysia welcomed the audit by the MSC, and informed that it had replaced the One Fathom Bank North Light Beacon lighting system due to continuous malfunction. Malaysia further commented that it was experiencing delays for its projects due to stricter procurement procedures.**

マレーシアは、マラッカ海峡協議会（MSC）による業務監査報告に感謝するとともに、ワン・ファザム・バンク北灯標の光源システムに故障が続いたため、取替えを実施したことを報告した。マレーシアは、厳格な調達手続きによりプロジェクトに遅延が生じたことについても言及した。

### **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

27 The Secretariat informed the Committee that it had consolidated the 10-Year Plan Maintenance Programme (PMP) provided by the littoral States into a document. The revised PMP amount projected by the littoral States and the Secretariat from 2014 to 2018 were as follows:

事務局は基金委員会に対し、海峡沿岸三国から提出された 10 カ年メンテナンス作業計画（PMP）に基づいて文書を取りまとめたことを報告した。海峡沿岸三国及び事務局により見積もられた、2014年から2018年までのメンテナンス作業計画（PMP）の改訂版は以下の通り。

|                |   |               |
|----------------|---|---------------|
| a. Indonesia   | – | US\$6,706,016 |
| インドネシア         |   | 6,706,016USドル |
| b. Malaysia    | – | US\$8,197,449 |
| マレーシア          |   | 8,197,449USドル |
| c. Singapore   | – | US\$385,500   |
| シンガポール         |   | 385,500USドル   |
| d. Secretariat | – | US\$258,500   |
| 事務局            |   | 258,500USドル   |

28 Japan emphasised that the quality of the aids to navigation should be maintained. To Japan’s query on whether the revised PMP was sufficient to ensure good maintenance of aids to navigation, Indonesia assured that it would continue to maintain good operations of its aids to navigation.

日本は、航行援助施設の機能性が維持されるべきであると強調した。改訂されたメンテナンス作業計画（PMP）が、航行援助施設を適切に維持・管理する上で十分なものであるのか、という日本の質問に対し、インドネシアは自国の航行援助施設に適した運営を継続することを保証した。

29 The MSC commented two notable points for the revised PMP – i) the total estimated cost for PMP was much reduced at this time compared to the initial PMP, namely the initial PMP cost estimation was US\$51million for the 10-Year Programme, and this revised PMP showed US\$15.6million for the remaining five years. This was based on the actual cost estimation of each aid to navigation from the experiences over the past five years, and also by the fact that replacement of some of the aid to navigation was self-funded by the three littoral States during the past five years. ii) For this revised PMP, both Indonesia and Malaysia increased the proportion of self-funding for the replacement and maintenance works from 2014 onwards. The MSC expressed appreciation to the littoral States for their efforts of reviewing the PMP. However, the MSC concurred with Japan that the revised PMP should not compromise the quality of the aids to navigation.

マラッカ海峡協議会 (MSC) は、改訂されたメンテナンス作業計画 (PMP) に関する2つの注目すべき点について述べた。i) 現時点でのメンテナンス作業計画 (PMP) の見積費用総額は、当初と比較すると大幅に削減された。10 年のメンテナンス作業計画 (PMP) の当初の見積費用は 5,100 万 US ドルであったが、この改訂版メンテナンス作業計画 (PMP) では、残り 5 年間で 1,560 万 US ドルと見積もられている。これは、過去 5 年間の経験に基づいた各航行援助施設に関する現実的な見積費用、また、この 5 年間に実施された、いくつかの航行援助施設の代替更新工事に、海峡沿岸三国の独自予算が活用されたためである。ii) この改訂版メンテナンス作業計画 (PMP) によって、インドネシア及びマレーシアは、2014 年以降、独自予算による代替更新工事及び整備作業の割合を増やした。マラッカ海峡協議会 (MSC) は、海峡沿岸三国のメンテナンス作業計画 (PMP) の改訂に対する取組に感謝の意を示した。また一方で、マラッカ海峡協議会 (MSC) 及び日本は、改訂されたメンテナンス作業計画 (PMP) により、航行援助施設の機能が低下してはならないという点で同意した。

30 The MSC informed, in view of the reduced revised PMP amount required, and considering the balance contributions from all the user States in proportion to the actual volume of ships passing through the straits, that it will contribute US\$300,000 for 2014 and review its future contributions to the ANF.

マラッカ海峡協議会 (MSC) は、改訂版メンテナンス作業計画 (PMP) による費用削減、また、マ・シ海峡を実際に通過する船舶通行量に比例した全ての利用国からの拠出の残額を考慮し、2014 年には 300,000US ドルの拠出を予定していること、更に、航行援助施設基金への今後の拠出に関しては再検討する旨報告した。

#### 5.4 2014 Work Programme

2014年の作業計画

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

基金委員会は、海峡沿岸三国から提案された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

32 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 Light Beacon (US\$85,000)

ブンカリス灯標の土木・建築工事 (85,000US ドル)

- (ii) **Maintenance work for 28 aids to navigation (US\$213,468.08)**  
航行援助施設 28 基の整備 (213,468.08US ドル)
- (iii) **Replacement of the Helen Mars General Mark Light Beacon (US\$264,290.10)**  
ヘレン・マーズ灯標の代替更新工事 (264,290.10US ドル)
- (iv) **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)

#### 5.4.2 Malaysia

マレーシア

### 33 Malaysia's proposed work programme for 2014 includes:

マレーシアの2014年作業計画案

- (i) **2<sup>nd</sup> phase of the restoration and rehabilitation of Pulau Undan Lighthouse. Malaysia updated the Committee that it would not be able to ascertain the final cost of the restoration works for the Pulau Undan Lighthouse until the tender award, likely to be in June 2014.**

プラウ・ウندان灯台の改修・修復工事の第二段階。マレーシアは基金委員会に対し、プラウ・ウندان灯台の改修工事に関する最終的な費用は、落札額が確定する 2014 年の 6 月頃にはっきりする旨報告した。

- (ii) **Malaysia added that the replacement of the Tompok Utara Light Beacon would be completed in July 2014 with a cost of US\$1,710,313 million.**

マレーシアは、トンポック・ウタラ灯標の代替更新工事 2014 年 7 月に完了予定で、所要額 1,710,313US ドルであることを付け加えた。

#### 5.4.3 Singapore

シンガポール

### 34 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

- (i) **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)

- (ii) **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)

**35 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用 (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)**

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

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

**36** The Committee thanked Indonesia and Malaysia for volunteering to reduce the proposed disbursement amount for 2014 by self-funding more of their proposed works. The Committee further noted the importance for users of the SOMS and the littoral States to work together in maintaining navigational safety in the Straits.

基金委員会は予定されている作業に関し、インドネシア及びマレーシアが独自予算を活用することで、2014年の支出案を自発的に削減したことに感謝の意を示した。更に基金委員会は、マ・シ海峡内の航行安全の確保を目指し、その利用者及び海峡沿岸三国が協力することの重要性について再確認した。

**37** The Committee approved the budget proposal of US\$5,016,399.34 and disbursement of US\$1,159,458 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5,016,399.34USドル及び支出額1,159,458US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

38 Based on the approved 2014 Work Programme in 2014 in Agenda Item 5.4, the proposed budget for 2014 was US\$5,016,399.34. 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年の予算提案額は5,016,399.34USドルとなった。詳細は以下の通り。

|                |   |                |
|----------------|---|----------------|
| a. Indonesia   | – | US\$928,021.34 |
| インドネシア         |   | 928,021.34USドル |
| b. Malaysia    | – | US\$3,893,178  |
| マレーシア          |   | 3,893,178USドル  |
| c. Singapore   | – | US\$143,500    |
| シンガポール         |   | 143,500USドル    |
| d. Secretariat | – | US\$51,700     |
| 事務局            |   | 51,700USドル     |

## Proposed Budget for Disbursement for 2014

### 2014年の支出案

39 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 would be US\$1,159,458. The details are as follows:

2014年の作業計画において、海峡沿岸三国が一部の作業に独自予算を活用し、費用の削減を行うことで、2014年の支出案の総額は1,159,458USドルとなった。詳細は以下の通り。

- i) **Indonesia – US\$822,758.18**
  - インドネシア – 822,758.18US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 (85,000USドル)
  - b) **Maintenance work for 28 aids to navigation (US\$213,468.08)**
    - 航行援助施設28基の整備 (213,468.08USドル)

- c) Replacement of the Helen Mars General Mark Light Beacon (US\$264,290.10)

ヘレン・マーズ灯標の代替更新工事 (264,290.10USドル)

- d) 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\$285,000**

マレーシア – 285,000USドル

- a) 2<sup>nd</sup> phase of the restoration and rehabilitation of Pulau Undan Lighthouse (US\$285,000)

プラウ・ウندان灯台の改修・修復工事の第二段階  
(285,000US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用 (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)

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

**AGENDA ITEM 7: DATE AND VENUE OF THE NEXT MEETING**

40 The Committee noted that the 13<sup>th</sup> meeting of the Aids to Navigation Fund Committee would be held in Singapore from 18 to 19 September 2014. This would be back-to-back with the 7<sup>th</sup> Co-operation Forum (CF), 7<sup>th</sup> Project Co-ordination Committee (PCC) and 39<sup>th</sup> Tripartite Technical Experts Group (TTEG) meetings in Langkawi, Malaysia, from 22 to 26 September 2014.

基金委員会は、第13回航行援助施設基金委員会が2014年9月18日及び19日にシンガポールで開催されることを確認した。これに続き、2014年9月22日から26日までの



間、マレーシアのランカウイにおいて、第7回協力フォーラム、第7回プロジェクト調整委員会及び第39回海峡沿岸三国技術専門家会合が開催される。

## **AGENDA ITEM 8: ANY OTHER BUSINESS**

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

マ・シ海峡における航行援助施設についての調査・研究案及び航行援助施設基金の広報に関するコンセプト

41 As a follow up to the concept of a proposed study of aids to navigation in the SOMS and publicity for the ANF tabled at the 11<sup>th</sup> meeting of the ANF, the Secretariat presented on a more detailed concept proposal, as attached at **Annex L**. 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. Singapore opined that it was timely to have a comprehensive review, together with recommendations on how to optimise the 51 aids to navigation in the SOMS.

第11回航行援助施設基金委員会において審議された、マ・シ海峡内の航行援助施設に関する調査・研究案及び航行援助施設基金の広報に関するコンセプトについて、事務局はより詳細なコンセプト案を提示した。この調査・研究には、マ・シ海峡内の51基の航行援助施設に関する包括的な見直しが含まれる。航行援助施設基金の広報に関しては、調査・研究が完了した後、必要不可欠な航行援助施設の価値について認知度を高めるために行われる予定である。シンガポールは、マ・シ海峡内の51基の航行援助施設を最大限活用するための勧告等と合わせ、包括的な見直しを実施することは、時宜にかなっているとの見解を述べた。

42 The Committee welcomed the proposal and agreed that the proposed study could be tabled at the 7<sup>th</sup> CF and 39<sup>th</sup> TTEG meetings for consideration.

基金委員会はこの提案を歓迎するとともに、調査・研究案については、第7回協力フォーラム及び第39回TTEGにおいて検討することに同意した。

### **8.2 3<sup>rd</sup> Technical Workshop on the Aids to Navigation in the Straits of Malacca and Singapore**

マ・シ海峡の航行援助施設に関する第3回技術ワークショップ

43 Japan informed that it had successfully conducted the 3<sup>rd</sup> Technical Workshop on the Aids to Navigation in the SOMS held on 25 February – 6 March 2014 in collaboration with the Marine Department of Malaysia. The three littoral States expressed appreciation to Japan and Malaysia for organising and hosting the workshop, and highlighted the importance of technical training for good maintenance of the aids to navigation.

日本は、マレーシア海事局の協力の下、2014年2月25日から3月6日までの間開催されたマ・シ海峡内の航行援助施設に関する第3回技術ワークショップが成功裏に終了したことを報告した。海峡沿岸三国は、日本及びマレーシアによるワークショップの企画及び開催に対し感謝の意を示し、航行援助施設を適切に維持・管理するための技術研修の重要性について強調した。

### 8.3 Preliminary Survey Works

#### 事前調査作業

44 Japan informed about the preliminary survey works conducted in 2014 on the replacement of aids to navigation for the Helen Mars General Mark Light Beacon, the Batu Berhenti Light Beacon and the Batu Berhenti Light Buoy. Indonesia thanked Japan for its contribution to the preliminary survey works.

日本は、ヘレン・マーズ灯標、バツ・ベルハンティ灯標及び灯浮標の航行援助施設の代替更新に伴う、2014年の事前調査作業を実施したことを報告した。インドネシアは、事前調査作業に関する日本の資金拠出に対し感謝の意を示した。

### 8.4 ICS Concept for ANF in Singapore and Malacca Straits Outline Plan

マ・シ海峡における航行援助施設基金アウトライン計画に関する ICS（国際海運会議所）コンセプト

45 The ICS was unable to attend the 12<sup>th</sup> meeting of the ANF Committee, and had requested the ANF Committee Secretariat to present its follow-up proposal, attached at **Annex M**, on its behalf. The revised concept plan proposed to survey and review existing aids to navigation in the SOMS together, and to conduct a pilot scheme to investigate enhanced Vessel Traffic System (VTS) services together with other related initiatives.

ICS（国際海運会議所）は、第12回航行援助施設基金委員会に出席できなかったため、基金委員会の事務局に対し、ICS（国際海運会議所）の代理として追加提案を提示するよう要請した。改訂版コンセプト計画は、マ・シ海峡内に現存する航行援助施設に関する合同調査及び再検討、また、機能強化された船舶通航業務（VTS）サービスに関し、他の関係機関と合同で調査するための予備計画の実施を目的として提案された。

46 The Committee agreed that the ICS should present its proposal, including a preliminary budget, at the 7<sup>th</sup> CF Meeting and gather views from the CF meeting attendees before the proposal could be tabled at the 39<sup>th</sup> TTEG Meeting for consideration.

基金委員会は、この提案を第39回TTEG（海峡沿岸三国専門家会合）で審議する前に、ICS（国際海運会議所）が準備資金を含む提案を示して第7回協力フォーラムにおいて参加者からの意見を集めるべきであるということに同意した。

## **AGENDA ITEM 9: CONSIDERATION AND ADOPTION OF THE REPORT**

47 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**

48 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 expressed condolences to the Republic of Korea for the ferry incident off Jeju Island on 16 April 2014. The Committee thanked the Chairman for the smooth conduct of the meeting and Singapore for the warm 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会することを期待する旨述べた。基金委員会は、韓国に対し2014年4月16日にチェジュ島沖で発生したフェリー事故について哀悼の意を表した。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7回協力フォーラムの開催 (2014年9月22日・23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・シ海峡における国際的な協力の枠組みである「協力メカニズム (Co-operative Mechanism)」を構成する3つの柱の一つ (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) となっている。この会議は、マ・シ海峡の沿岸三国、海峡利用国及びその他の利害関係者が一堂に会し対話する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7回となる今回の「協力フォーラム」は、マレーシア海事局の主催により、2014年9月22日・23日の両日、マレーシア・ランカウィ島において開催された。

### 2 出席者

沿岸三国 (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)、中国、インド、オーストラリア等のマ・シ海峡利用国

国際海事機関 (IMO)、国際航路標識協会 (IALA) などの国際機関

BIMCO、INTERTANKO、ICS 等の海運団体

日本財団、IFAN、マラッカ海峡協議会 等

### 3 概要

フォーラムは、マレーシア運輸省海事局主席次官補アブドラ・ユソフ・バシロン氏の挨拶で開会し、インドネシア代表アドフル・R・タンブナン氏及びシンガポール代表アンドリュー・タン氏 (シンガポール海事港湾庁長官に就任後初) の代表等から冒頭の挨拶が行われた。

次に、参加者からさまざまなプレゼンテーションが行われた。

地元マレーシアの各種団体・研究機関から、マラッカ海峡内の通航量の増加に関するプレゼンテーション、投錨による海底ケーブルの損傷に関するプレゼンテーション、バラスト水による生態系への影響に関するプレゼンテーションなど多様なプレゼンテーションが行われた。また、**BIMCO** から、自ら作成・提供している、マシ海峡を航行する船舶に乗り組む船員向けの安全航行に関するパンフレットの展開状況について最新の状況報告があった。

**TTEG** で承認されたプロジェクトでは、インドネシアからプロジェクト6（インド洋大津波により破損した航行援助施設の復旧）が完了した旨報告があり、その旨同意された。また、マレーシアからプロジェクト2（有害危険物質への備えと対応）に関し中国海事局の協力により新たに **OPRC-HNS**（2000年の危険物質及び有害物質による汚染事件に係る準備、対応及び協力に関する議定書）ワークショップを開催する旨の報告があった。

**TTEG** で承認されたプロジェクトその他の事業に関連するものとしては、ノルウェー沿岸管理局（**NCA**）から **E** ナビゲーションの概念を用いた新たな船舶航行管理システムに関するプレゼンテーション、日本（国土交通省）からマシ海峡分離通航帯の中でも特に水路情報の更新が必要とされる海域に関しマルチビーム測探機を用いた沿岸三国と日本による合同水路再測量事業の提案に係るプレゼンテーションがあった。

#### 4 考察

協力フォーラムの開催は今回で7回目となる。

まず実感することは、既存のプロジェクトの進捗状況の報告、熟度と現実味が玉石混交の新しいプロジェクトの提案、航行安全と環境保全に資する各種団体の取組みのアピールや研究成果の報告等が行われたことから、多様な関係者が一同に会し対話する場としての協力フォーラムの役割が多方面に浸透しているということである。

次に、既存のプロジェクトのほとんどは活動が継続的に行われ、又は、順次完了し、協力フォーラムに引き続いて行われるプロジェクト調整委員会と **TTEG** と相まって、協力メカニズム全体が機能し、各種の取組みが進んでいることも実感した。

さらに、プロジェクトの採択のように沿岸三国が中心となって取り組むこととなる議題については関係者の陪席は最小限にし、沿岸三国の主導性が確保できる環境の中で議論し、意思決定しようとする方向に回帰する意図を明確に感じた。

最後に、中国やインドがマ・シ海峡への関わりを通じて影響力を強めようとする動きを直接的・間接的に展開する場面も見られるところ、今後も沿岸三国は、協力メカニズムが標榜する多様性を確保しつつ、一方で、主権意識も確保するという両者のバランスに細心の注意を払っていくものと思われた。

**SEVENTH COOPERATION FORUM  
UNDER THE COOPERATIVE MECHANISM ON SAFETY OF NAVIGATION AND  
ENVIRONMENTAL PROTECTION IN THE STRAITS OF MALACCA AND  
SINGAPORE  
HELD AT THE BERJAYA LANGKAWI RESORT, LANGKAWI, MALAYSIA  
22 TO 23 SEPTEMBER 2014**

**CHAIRMAN'S SUMMARY**

**1.0 OPENING OF THE MEETING**

1.1 The Seventh Cooperation Forum under the Cooperative Mechanism on Safety of Navigation and Environmental Protection in the Straits of Malacca and Singapore (Straits) was held from 22 to 23 September 2014 at Berjaya Langkawi Resort, Langkawi, Kedah, Malaysia. The Forum was attended by representatives from the three littoral States; Indonesia, Malaysia and Singapore; User States, Non-Governmental Organizations (NGOs), International Governmental Organizations and stakeholders from international maritime community. The list of participants is as attached in Annex 1.

マラッカ・シンガポール海峡（以下「マ・シ海峡」という。）の航行安全と環境保全に関する協力メカニズムの下での、第7回協力フォーラム（以下「フォーラム」という。）は、2014年9月22日及び23日に、マレーシア・ケダ州のベルジャヤ・ランカウイ・リゾートにおいて開催された。フォーラムには、海峡沿岸三国（インドネシア、マレーシア及びシンガポールをいう。以下同じ。）、海峡利用国、非政府組織（NGO）、国際政府機関及び国際的な海事団体のステークホルダーが参加した。

1.2 The Forum was officially opened by the Honorable Dato' Abdullah Yusof Basiron, Under Secretary, Maritime Division, Ministry of Transport on behalf of the Honorable Minister of Transport Malaysia. In the remark, the Honorable Minister of Transport Malaysia convey apology for not able to be in Langkawi due to Ministerial affairs. He expressed his appreciation and thanked the delegates for attending the Forum. He stated that the littoral States are encouraged by the continued willingness of user States, user of the Straits and stakeholders to support the littoral States in enhancing the safety of navigation and environmental protection in

the Straits. He also assured the Forum of Malaysia's commitment to keep the Straits safe, secure and open to navigation. He emphasized Malaysia's preparedness to play a leading role with the other littoral States in ensuring the success and sustainability of the Cooperative Mechanism.

フォーラムは、マレーシア運輸大臣の代理を務めるマレーシア運輸省海事局のアブドラ・ユソフ・バシロン主席次官補によって公式に開会が宣言された。マレーシア運輸大臣はメッセージの中で、公務のためランカウイでの会議に参加できないとして、陳謝の意を伝えた。同大臣は、フォーラムの出席者に対し心から感謝の意を示した。同大臣は、海峡沿岸三国が、マ・シ海峡における航行安全及び環境保全の強化を支援する海峡利用国、海峡利用者及びステークホルダーの継続的な意欲によって後押しされていると述べた。同大臣は、安全で危険が無く、オープンなマ・シ海峡を確保するというマレーシアの公約を、フォーラムにおいて表明した。同大臣は、マレーシアが協力メカニズムの実現及び持続可能性を確かなものとするため、他の海峡沿岸国と共に主導的役割を担う用意があることを強調した。

1.3 On behalf of the littoral States, Honorary Dato' Abdullah Yusof Basiron, Under Secretary, Maritime Division, Ministry of Transport has presented a tribute to Mr. Seiji Sasaki from Malacca Strait Council (MSC) on his significant contribution to the safety of navigation in the Straits for the past one quarter of century.

海峡沿岸三国を代表し、マレーシア運輸省海事局のアブドラ・ユソフ・バシロン主席次官補が、マラッカ海峡協議会（MSC）の佐々木生治氏の過去四半世紀に及ぶマ・シ海峡の航行安全に対する多大な貢献を称え、記念品を贈呈した。

1.4 The Head of Delegation of Malaysia welcomed delegates to the Forum and highlighted the inaugurall of the 7th Cooperation Forum charted a significant step forward in the implementation of the Cooperative Mechanism after its inception in 2007. He further stated the Cooperation Forum will be a permanent avenue for user States, the shipping industry and other stakeholders to exchange views and ideas with the littoral States and further to enhance the cooperation in the Straits.

マレーシアの代表はフォーラムへの参加者を歓迎するとともに、第7回協力フォーラムの開催は、2007年に構築された協力メカニズムの新たな進展を刻むものであると強調した。更に、協力フォーラムが海峡利用国、海運業界及びその他のステークホルダーにとって、それぞれの意見や知識を海峡沿岸三国と交換し、マ・シ海峡における連携をさらに強化するための恒久的な場となるだろうと付言した。



1.5 In their remarks, Mr. Adolf R. Tambunan, the head of delegation of Indonesia and Mr. Andrew Tan, the head of delegation of Singapore, respectively thanked Malaysia for hosting the Forum and for making all the arrangements. They also thanked and welcomed other delegates and wished for a positive and fruitful discussion on the Forum.

インドネシア代表のアドルフ・R・タンブナン氏及びシンガポール代表アンドリュー・タン氏はそれぞれ、マレーシアに対し会議の開催及びその準備について感謝の意を述べた。また、他の参加者に対しても感謝を示し、積極的で実りある議論を期待する旨述べた。

1.6 In their opening remarks, International Maritime Organization (IMO), International Association for Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authority (IALA), Japan, India, Malacca Strait Council (MSC), and People's Republic of China, thanked Malaysia for hosting the Forum and expressed their continuing supports to the activities of the Forum.

国際海事機関（IMO）、国際航路標識協会（IALA）、日本、インド、マラッカ海峡協議会（MSC）及び中国はそれぞれ、マレーシアに対し会議の開催について感謝の意を述べるとともにフォーラムの活動への継続的な支援を表明した。

1.7 The opening remarks of the respective countries as in Annex 2.

参加国それぞれから、冒頭に挨拶が行われた。

## **2.0 ADOPTION OF THE AGENDA**

2.1 The Forum considered the provisional agenda proposed in document CF 7/2 Rev 1 with amendments, and adopted the agenda as set out in Annex 3.

議題案が採択された。

## **3.0 RECENT DEVELOPMENT IN THE COOPERATIVE MECHANISM**

3.1 The Forum noted on the role of International Maritime Organization (IMO) in each constituent of Cooperative Mechanism comprises of Cooperation Forum, Project Coordination Committee and Aids to Navigation Fund. The Forum noted also of the seven (7) ongoing projects under IMO Straits of Malacca and Singapore Trust Fund (IMO Straits Trust Fund).

フォーラムは、協力メカニズムを構成する協力フォーラム、プロジェクト調整委員会

及び航行援助施設基金委員会のそれぞれにおける国際海事機関（IMO）の役割について確認した。また、現在進行中の IMO マ・シ海峡信託基金による 7 つのプロジェクトについても確認した。

### 3.2 The Forum noted on the updates of the 12<sup>th</sup> and 13<sup>th</sup> Aids to Navigation Fund (ANF) Committee Meetings held in Singapore this year.

フォーラムは、今年シンガポールで開催された第 12 回及び第 13 回航行援助施設基金委員会（ANF）の最新状況について確認した。

### 3.3 The Forum affirmed it is imperative to place Marine Electronic Highway (MEH) as the Tripartite Technical Experts Group (TTEG) permanent working group as it serves as a tool of decision making and a discussion platform between littoral states. In line with the technology changes, the next phase of MEH is to integrate the system with the IMO's e-navigation initiative to facilitate the safety of navigation and environmental protection in the Straits of Malacca and Singapore, as stated by Maritime and Port Authority of Singapore (MPA).

フォーラムは、海峡沿岸三国の間において決断を下すためのツール及び議論の場である沿岸三カ国技術専門家会合（TTEG）常設ワーキンググループの下で海洋電子ハイウェイ（MEH）を継続していくことは必須である旨賛同した。シンガポール海事港湾庁（MPA）が述べた通り、技術の進歩に伴う海洋電子ハイウェイ（MEH）の次のステップは、マ・シ海峡の航行安全及び環境保全を促進するため、そのシステムを国際海事機関（IMO）の e-ナビゲーション計画と統合することである。

## 4.0 VIEWS FROM USER STATES, USER OF THE STRAITS & INDUSTRY

### 4.1 User States and user of the Straits

海峡利用国及び海峡利用者

- i. The Forum noted presentation by Maritime Institute Malaysia (MIMA) to encourage all members of the Forum to continue their best support of the institutional collaboration.

フォーラムは、全メンバーが組織的に最善の協力を継続することを推奨するという、マレーシア海事研究所（MIMA）のプレゼンテーションを確認した。

- ii. **The Forum noted offer from Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism (MLIT), Japan in the conduct of Multi-beam Joint Hydrographic Survey of critical areas of Traffic Separation Scheme at Straits of Malacca and Singapore, funded by Japan.**

フォーラムは、日本が資金を提供し、マ・シ海峡分離通航帯の水路情報の再調査が特に必要とされる重点海域において、マルチビーム測深器を用いて海峡沿岸三国と合同で水路測量を実施するという日本国土交通省（MLIT）の提案を確認した。

- iii. **The Forum noted the presentation of Denmark’s best practices of navigational traffic management at Danish Straits by Danish Maritime Authority (DMA).**

フォーラムは、デンマーク海峡内の航行管理に関するベストプラクティスについて、デンマーク海事局（DMA）のプレゼンテーションを確認した。

- iv. **The Forum noted an updates of the Safe Passage Pamphlet that has been presented by Baltic and International Maritime Council (BIMCO).**

フォーラムは、ボルチック国際海運会議所（BIMCO）によって提供された安全通航に関するパンフレットの最新状況について確認した。

## 4.2 Industry and Stakeholders

### 海運業界及びステークホルダー

- i. **The Forum noted presentation by Malaysian Shipowners’ Association (MASA) on the increase of shipping traffic in the Straits of Malacca and MASA’s recommendation Straits of Malacca as one of the Special Area.**

フォーラムは、マレーシア船主協会（MASA）によるマラッカ海峡内の通航量の増加に関するプレゼンテーション及びマラッカ海峡を特別海域の一つとする提案について確認した。

- ii. **The Forum noted the proposal presentation by International Chamber of Shipping (ICS) regarding the Straits of Malacca and Singapore.**

フォーラムは、国際海運会議所（ICS）によるマ・シ海峡に関する提案を伴うプレゼンテーションを確認した。

- iii. The Forum noted the presentation by the International Association of Independent Tanker Owners (INTERTANKO) which focused on the emerging issues i.e places of refuge and cyber security.

フォーラムは、避難場所及びサイバーセキュリティーといった問題に焦点を当てた国際独立タンカー船主協会（INTERTANKO）のプレゼンテーションを確認した。

- iv. The Forum noted the presentation from Telekom Malaysia Bhd on submarine cables networks in the Straits of Malacca and Singapore which highlighted the frequent fault areas caused by anchoring.

フォーラムは、投錨によって頻繁に損傷が発生している海域を示す、マ・シ海峡の海底ケーブル網に関するテレコム・マレーシアのプレゼンテーションを確認した。

## 5.0 ENHANCEMENT OF SAFETY OF NAVIGATION IN THE STRAITS

### 5.1 Progress report in the Straits Project

#### マ・シ海峡プロジェクトの進捗状況報告

- i. The Forum noted Straits Project 1 presented by Malaysia on the status of removal of wrecks in the Traffic Separation Scheme (TSS) in the Straits, Malaysian Wreck Removal System (MYREMS).

フォーラムは、マ・シ海峡プロジェクト1「マ・シ海峡内の分離通航帯（TSS）における沈船除去」及びマレーシア沈船除去システム（MYREMS）の状況に関するマレーシアの報告を確認した。

- ii. The Forum noted the updates on the maintenance and replacement of aids to navigation conducted by the three littoral States under Project 5 as presented by Indonesia.

フォーラムは、海峡沿岸三国によって実施されたマ・シ海峡プロジェクト

5 「マ・シ海峡における航行援助施設の整備と代替」の現況に関するインドネシアの報告を確認した。

- iii. The Forum noted Indonesia has completed the second phase of the Project 6 implementation and agreed that the issues covered by Project 6 are considered completed.

フォーラムは、インドネシアがマ・シ海峡プロジェクト6の第2段階まで実施した旨を確認し、更に、プロジェクト6の作業範囲となる事項は完了したと考えられる旨を同意した。

## 5.2 New Projects under Cooperative Mechanism

協力メカニズムの下での新プロジェクト

- i. The Forum noted the presentation by the Norwegian Coastal Administration, Norway which suggested e-navigation concept for a ship traffic management system (STMS) in the Straits of Malacca and Singapore.

フォーラムは、マ・シ海峡における船舶交通管理システム (STMS) のためのe-ナビゲーションの概念を提案する、ノルウェー沿岸管理局 (NCA) のプレゼンテーションを確認した。

- ii. The Forum noted Indonesia's recommendation for the study of the blue print for future development of safety of navigation and marine environmental protection in the Straits.

フォーラムは、マ・シ海峡の航行安全及び環境保全の今後の発展のため詳細な計画を研究するというインドネシアの提案を確認した。

- iii. The Forum noted the presentation by Aids to Navigation Fund (ANF) committee secretariat on a proposed study to review the aids to navigation in the Straits and publicity of the ANF.

フォーラムは、マ・シ海峡内の航行援助施設の見直し及び航行援助施設基金の広報に関し、調査・研究を提案する航行援助施設基金委員会事務局のプレゼンテーションを確認した。

- iv. The Forum noted the presentation by Singapore on test bedding of real-time Under Keel Clearance (UKC) monitoring using Automatic Identification System (AIS) communication on board deep drafts vessels transiting the Straits.

フォーラムは、マ・シ海峡航行する喫水の深い船舶に搭載した、船舶自動識別システム (AIS) を使用して行う船底下余裕水深 (UKC) によるリアルタイム監視実験に関するシンガポールのプレゼンテーションを確認した。

## **6.0 USER STATES, USER OF THE STRAITS AND INDUSTRY'S VIEW ON SAFETY OF NAVIGATION IN THE STRAITS**

- 6.1 The Forum noted on the presentation by Malaysia on the current status of the Pulau Undan Lighthouse restoration project and it is fully funded by ANF.

フォーラムは、航行援助施設基金 (ANF) の資金で実施されるプラウ・ウンダン灯台の改修工事作業の現況に関するマレーシアのプレゼンテーションを確認した。

- 6.2 The Forum noted the presentation by Korea Maritime and Ocean University in the conduct of traffic analysis study and assessment of traffic risk of Strait of Malacca.

フォーラムは、マラッカ海峡における交通分析の実施及び交通リスク評価に関し、韓国海洋大学のプレゼンテーションを確認した。

- 6.3 The Forum noted the establishment of Netherlands Maritime Institute of Technology (NMIT) in Malaysia and offers major courses of higher education pertaining to safety of navigation and marine environmental protection.

フォーラムは、マレーシアにオランダ海洋技術研究所 (NMIT) が設立され、航行安全及び環境保全に関し高等教育の専攻科目として提供されることを確認した。

- 6.4 The Forum noted the presentation by MISC Bhd on the navigational safety concern in Straits and the recommendations to overcome the safety concerns.

フォーラムは、マ・シ海峡の航行安全に対する懸念とその打開策に関する **Malaysia International Shipping Corporation Berhad (MISC : マレーシアの総合海運会社)** のプレゼンテーションを確認した。

- 6.5 The Forum noted the presentation by Akademi Laut Malaysia (ALAM) on behalf of the

GlobalMet on the environmental awareness and interest of human resource relating to the maritime industry.

フォーラムは、環境啓発及び海運業に従事する人材の関心に関する **Global Maritime Education and Training (GlobalMET)** の代理を務めるアカデミ・ラウト・マレーシア (**ALAM**) のプレゼンテーションを確認した。

## **7.0 ENHANCING MARINE ENVIRONMENTAL PROTECTION IN THE STRAITS**

### **7.1 Progress report in the Straits Project**

マ・シ海峡プロジェクトの進捗状況報告

- i. The Forum noted the presentation by Malaysia on Project 2 of the Hazardous and Noxious Substances (HNS) Preparedness and Response in Straits. The Forum noted that IMO Strait Trust Fund has contributed USD 50,000 for the implementation of Project 2 in year 2013 and 2014. In addition, Malaysia explores the cooperation with the Maritime Safety Administration (MSA), People's Republic of China in the conduct of OPRC-HNS Workshop in Beijing from 29-31 October, with an estimated amount of USD 50,000.

フォーラムは、プロジェクト 2「マ・シ海峡における有害危険物質 (HNS) への備えと対応」に関するマレーシアのプレゼンテーションを確認した。フォーラムは、2013 年及び 2014 年のプロジェクト 2 の実施のため、IMO マ・シ海峡信託基金が 50,000US ドルを拠出したことを確認した。更に、マレーシアは、見積額 50,000US ドルで 10 月 29 日から 31 日までの間、北京において開催される OPRC-HNS (2000 年の危険物質及び有害物資による汚染事件に係る準備、対応及び協力に関する議定書) ワークショップ実施に関し、中国海事局 (MSA) との協力を検討している。

- ii. Chairman thanked People's Republic of China for its pledge on contribution of USD 200,000 the Cooperative Mechanism this year, where USD 150,000 for Aids to Navigation Fund (ANF), and USD 50,000 for the conduct of the OPRC-HNS Workshop under Project 2.

議長は、中国が今年、協力メカニズムに対し 200,000US ドルの拠出を約束し、航行援助施設基金 (ANF) に 150,000US ドル、プロジェクト 2 の下で実施される OPRC-HNS ワークショップの実施に 50,000US ドルが活用されることに感謝の意を示した。

- iii. The Forum noted the presentation by Indonesia relating to cooperation of the Revolving Fund in the Straits of Malacca and Singapore chaired by Directorate General of Sea Transportation (DGST), Indonesia from 2011 to 2016.

フォーラムは、インドネシア運輸省海運総局 (DGST) が 2011 年から 2016 年まで議長を務めるマ・シ海峡回転基金の協力に関するインドネシアのプレゼンテーションを確認した。

- iv. The Forum noted an amount of 400 million Japanese Yen was contributed in 1981 for the establishment of the Revolving Fund by Memorandum of Understandings (MoU) between the littoral States and MSC. The Forum also noted MSC expressed its appreciation to the appropriate and efficient management and the usage of the Fund for the past 34 years.

フォーラムは、1981 年に海峡沿岸三国とマラッカ海峡協議会 (MSC) との間で、了解覚書 (MoU) に基づき回転基金を設立するため、4 億円が拠出されたこと確認した。更にフォーラムは、過去 34 年間に及ぶ適切かつ効率的な基金の運営及び活用に対し、マラッカ海峡協議会 (MSC) が感謝の意を示したことを確認した。

## 7.2 New Projects under Cooperative Mechanism

### 協力メカニズムの下での新プロジェクト

- i. The Forum noted the proposal by Malaysia for a feasibility study on the establishment of places of refuge in the Straits of Malacca and Singapore. The Forum noted that IMO stated the IMO Straits Fund could fund Malaysia's proposal, if approved by the 39<sup>th</sup> TTEG meeting.

フォーラムは、マ・シ海峡において避難場所を設置するための予備調査に関するマレーシアの提案を確認した。フォーラムは、第 39 回沿岸三カ国技術専門家会合 (TTEG) において承認されれば、マレーシアの提案に対し IMO マ・シ海峡信託基金から資金提供が可能であると国際海事機関 (IMO) が述べたことを確認した。

- ii. The Forum noted the proposal by Malaysia on the feasibility study of the identification of Particularly Sensitive Sea Areas (PSSA) in the Strait of Malacca



from One Fathom Bank up to northern Peninsular Malaysia.

フォーラムは、マラッカ海峡内のワン・ファザム・バンクから北マレー半島までの特に取扱いに慎重を要する海域（PSSA）特定に関する予備調査に関するマレーシアの提案を確認した。

- iii. The Forum noted the summary of MEH SOMS development project for the first concept initiated in 1996 and its features and progress to date. The Forum also noted the proposed solution for recent state of affairs and preparedness for its future collaboration with other advance system of MEH SOMS as presented by Indonesia.

フォーラムは、1996年に初めて構想が打ち出された、マ・シ海峡内の海洋電子ハイウェイ（MEH）開発計画の概要及びその特徴並びに進捗状況について確認した。また、フォーラムは、インドネシアが示した現状に対する打開策及びマ・シ海峡における海洋電子ハイウェイ（MEH）と他の新システムとの今後の連携を目的とした対策について確認した。

## **USER STATES, USER OF THE STRAITS AND INDUSTRY'S VIEW ON ENHANCING MARINE ENVIRONMENT PROTECTION IN THE STRAITS**

7.3 The Forum noted the presentation on green port initiatives practiced by ports in Johor under the scope of Johor Port Authority (JPA) green port policy.

フォーラムは、ジョホール港湾庁（JPA）のグリーン・ポート政策の下で、ジョホール内の港において実施されている、グリーン・ポート・イニシアチブに関するプレゼンテーションを確認した。

7.4 The Forum noted the presentation by University Malaysia Terengganu (UMT) on the ballast water sampling study conducted at Port Klang, Penang Port, Port of Tanjung Pelepas and Kuantan Port.

フォーラムは、ポートクラン、ペナン港、タンジュン・ペレパス港及びクアantan港で実施されたバラスト水の採取研究に関するマレーシア・トレンガンヌ大学（UMT）のプレゼンテーションを確認した。

7.5 The Forum noted the presentation by Marine Park Department, Malaysia on the

management plans of marine protected area in Malaysia.

フォーラムは、マレーシアの海洋保護区域内の管理計画に関するマレーシア海洋公園局のプレゼンテーションを確認した。

7.6 The Forum noted the presentation of the sustainable development of the Strait of Malacca is a national, sub-regional and international issues related to safety of navigation as mentioned by MIMA and the suggestion made to cooperate on trans-boundary marine pollution.

フォーラムは、マラッカ海峡の持続可能な発展は、航行安全に係わる国家的、地域的かつ国際的な問題であるというマレーシア海事研究所（MIMA）のプレゼンテーション及び国境を越える海洋汚染に対する協力についての提案を確認した。

7.7 The Forum noted the presentation by IPIECA on the activities of the Global Initiative for South East Asia (GI-SEA) in enhancing the regional and national capabilities on oil spill preparedness and response.

フォーラムは、油流出準備と対応能力を地域的及び国家的に強化する、グローバル・イニシアチブ東南アジア（GI-SEA）の活動に関する国際石油産業環境保全連盟（IPIECA）のプレゼンテーションを確認した。

7.8 The Forum noted the presentation by International Tanker Owners Pollution Federation (ITOPF) background and activities, founded in 1968, and the overview of global oil and chemical spill trends and the relevance to the Straits of Malacca and Singapore. The complete information can be found at [www.itopf.com](http://www.itopf.com).

フォーラムは、1968年に設立された国際タンカー船主汚染防止連盟（ITOPF）の背景及び活動及び世界の油及び化学物質流出の傾向の概要並びにマ・シ海峡への関連に関するプレゼンテーションを確認した。詳細については、[www.itopf.com](http://www.itopf.com) で閲覧可能。

## 8.0 A WAY FORWARD ON THE COOPERATIVE MECHANISM

8.1 Panel Session themed on “A Way Forward on the Cooperative Mechanism” – *New Challenges in the Straits of Malacca and Singapore; Spearheading Move on the Cooperative Mechanism* was held –

『協力メカニズムの今後の発展』マ・シ海峡における新しい課題；協力フォーラムを前進させるための原動力をテーマにしたパネルセッションが開催された。

- i. The objective of the Panel Session is to discuss new challenges faced by the littoral States on the Cooperative Mechanism and to chart the way forward after almost 7 years of implementation and attaining reasonable success within such a short period of time.

パネルセッションの目的は、海峡沿岸三国が直面する協力メカニズムに関する新たな課題について議論すること及び協力メカニズムが始まって約 7 年間といった短い期間の中で成功を収めつつ、今後更に前進するために実践すべき道標を描くことである。

- ii. The Panel Session was chaired by Y. Bhg Rear Admiral Dato' Pahlawan Zaa'im bin Hasan, Director General, National Hydrographic Centre, Malaysia and panels consist of :-

パネルセッションは、マレーシア国立水路センター長官ザイーム・ビン・ハサン氏が議長を務め、以下のパネリストで構成された。

- a. Indonesia - Mr. Raymond Ivan H.A.S, Deputy Director of Navigation for Marine Telecommunications, Directorate General of Sea Transportation;

インドネシアーインドネシア海運総局、海上電気通信部、課長補佐レイモンド・アイバン氏

- b. Malaysia – Mr. Rossid bin Musa, Director Safety of Navigation Division, Marine Department Malaysia;

マレーシアーマレーシア海事局航行安全部長ロシッド・ビン・ムサ氏

- c. Singapore - Captain M. Segar, Assistant Chief Executive (Operations), Maritime and Port Authority of Singapore (MPA);

シンガポールーシンガポール海事港湾庁 (MPA) 副長官 (オペレーション担当) M セガール氏

8.2 The Chairman delivered short remarks that underscored the Cooperative Mechanism understanding that effective measures relating to international shipping should have the consensus of littoral States, User States and Users of the Straits.

議長は、国際的な海上輸送に関する有効な対策は、海峡沿岸三国、海峡利用国及び海峡利用者の合意があるべきという、協力メカニズムの認識を強調する短い見解を述べた。

### 8.3 The Panel discussed –

パネリストは、以下の点について討論した。

- i. **Promote greater cooperation among the littoral States, user States and user of the Straits which may be crystallized through implementation of the new projects based on the new challenges i.e.-**

新たな課題に基づいた以下の新プロジェクトを実施することにより、海峡沿岸三国、海峡利用国及び海峡利用者のさらなる連携強化を具体化する。

- a. **Ballast Water Management;**

バラスト水の管理

- b. **Air emission and green fuel;**

大気汚染及びグリーン燃料

- c. **Effective IMO Conventions ratification; and**

国際海事機関（IMO）が定める実効性のあるルールへの批准

- d. **The needs on a clear direction in enhancing safety of navigation and marine environment of the Straits**

航行安全及び環境保全の強化に関する明確な指示の必要性

- ii. **Recommended that Indonesia to lead the study of the blue print for future development of safety of navigation and marine environmental protection in the Straits.**

マ・シ海峡の航行安全及び環境保全の今後の発展のための詳細な計画の研究をインドネシアが主導する、という提案がなされた。

## 9.0 CLOSING REMARKS

9.1 The Chairman thanked all delegations for their positive contributions and cooperation for making the 7<sup>th</sup> Cooperation Forum a success. The positive indication and commitment from the other two littoral States, User States and Users of the Straits to the Cooperation Forum amply demonstrated the success of the Cooperative Mechanism.

議長は、第7回協力フォーラムを成功に導いた全ての参加者の積極的な貢献と支援に感謝した。インドネシア及びシンガポールの海峡沿岸国、海峡利用国及び海峡利用者による明確な指摘及び協力フォーラムに対する関与は、協力メカニズムの成功を十二分に示した。

9.2 Singapore announced that it will host the Eighth Cooperation Forum in year 2015.

シンガポールは、2015年に第8回協力フォーラムを開催することを表明した。

9.3 The littoral States, user States and stakeholders of the Straits also thanked and expressed their appreciation to Malaysia for convening the Meeting, for the arrangements and the hospitality.

海峡沿岸国、海峡利用国及びステークホルダーもまた、マレーシアに対し会議開催と諸準備及び歓待への感謝の意を示した。

9.4 The Chairman's summary and other materials will be available in the Cooperative Mechanism website, <http://202.129.173.62> from 23 September to 22 October 2014. The newly registered Cooperative Mechanism website, <http://www.cm-soms.com> will be available from 23 October 2014.

議長の総括及びその他の資料は、2014年9月23日から10月22日までの間、協力メカニズムのウェブサイトで公開される。

<http://202.129.173.62>

協力メカニズムの新しいウェブサイトは2014年10月23日から閲覧可能。  
<http://www.cm-soms.com>

\*\*\*

## 第 13 回航行援助施設基金委員会

(2014 年 9 月 18 日・19 日)

### 1 背景

2014 年 4 月に開催された第 12 回航行援助施設基金委員会に続き、本年 2 回目の航行援助施設基金委員会（以下「基金委員会」という。）が 2014 年 9 月 18 日・19 日の 2 日にわたり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て開催された。

今回の基金委員会は、「協力フォーラム (Cooperation Forum)」等のマ・シ海峡関連会議がマレーシア・ランカウィ島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

沿岸三国（インドネシア、マレーシア及びシンガポール）

日本、インド、韓国

国際海事機関 (IMO)

国際航行援助基金 (IFAN)

マラッカ海峡協議会

なお、オブザーバーとして、ニッポンマリタイムセンター (NMC)、ドイツ、BIMCO、INTERTANKO、ICS が出席した。

### 3 議題

#### (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、2014 年 1 月 1 日から同年 9 月 1 日までに、以下の拠出が行われたことが報告された。

マラッカ海峡協議会：U S \$ 300,000

|       |                            |
|-------|----------------------------|
| IMO   | : U S \$ 100, 000          |
| U A E | : U S \$ 100, 000          |
| 韓国    | : 1 億ウォン (約U S \$ 93, 585) |

また、基金残高については、約U S \$ 6, 050, 000 (2014 年 8 月 31 日現在) との報告があった。

## (2) 2014 年第 2 四半期・第 3 四半期の作業報告

沿岸三国それぞれから、2014 年第 2 四半期から第 3 四半期まで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、ベンカリス灯標とヘレン・マーズ灯標の代替更新、管理する 28 基の航行援助施設の整備・部品交換の費用について説明があり、いずれも、当初の支出案より縮減されていた。

マレーシアからは、トンポック・ウタラ灯標の代替更新、プラウ・ウンダン灯台の改修等について説明があった。プラウ・ウンダン灯台の改修費用は当初予算を上回ることからU S \$ 202, 106 の追加予算要求があった。予算は承認されたが、当初予算を上回ることとなった理由についての I F A N からの質問に対し説明に手間取る一幕があった。

業務監査を行ったマラッカ海峡協議会からは、

- ・ 新しい光源設備の導入に当たっては、費用よりも品質を重視すべきこと。
- ・ 航行援助施設の機能の信頼性を向上すべきこと。
- ・ 設備の盗難への対策をなお一層強化する必要があること。

との指摘があった。

## (3) 2015 年の作業計画と事業費 (自国予算を含む。)

沿岸三国それぞれから、2015 年の作業計画案が説明され、承認された。

インドネシアからは、管理する 28 基の航行援助施設の整備・部品交換のほか自国予算で行う 5 つの案件について説明があり、事業費は約U S \$ 2, 060, 000 (うち基金要求額U S \$ 475, 000) が計上された。

マレーシアからは、プラウ・ウンダン灯台の改修のほか、自国予算で行う 3 つの案件について説明があり、事業費は約U S \$ 3, 070, 000 万 (うち基金要求額U S \$ 1, 038, 995) が計上された。

シンガポールからは、自国予算で行う 2 つの案件について説明があり、事業

費は約US \$ 190,000（すべて自国予算）が計上された。

その他、基金事務局経費として約US \$ 50,000（すべて基金活用額）が計上された。

#### （4）2015年予算

（3）で承認された作業計画に基づき、基金委員会は、総事業費約US \$ 538万ドル、基金活用額約US \$ 157万ドルを承認した。

#### （5）PMP（2015年～2018年）の見通し

（4）の結果、PMPの残り4年間（2015年～2018年）の総費用（自国予算分を含む。）と基金への予算要求予定額は、以下のとおりとなった。

|        |       |            |          |       |                  |
|--------|-------|------------|----------|-------|------------------|
| インドネシア | US \$ | 6,706,016  | （うち基金要求額 | US \$ | 3,127,961）       |
| マレーシア  | US \$ | 8,197,449  | （        | 同     | US \$ 1,917,182） |
| シンガポール | US \$ | 385,500    | （        | 同     | —                |
| 委員会事務局 | US \$ | 258,500    | （        | 同     | US \$ 258,500）   |
| 合計     | US \$ | 15,547,465 | （        | 同     | US \$ 5,303,643） |

#### （6）次回基金委員会の開催

次回（第14回）基金委員会は、2015年4月にシンガポールにおいて開催する旨の案内が事務局からあった。

## 4 考察

今回の基金委員会は、事務局のシンガポールを除けば他の沿岸2国は事務レベルが対応したことや、PMPに沿って整備状況報告、予算提案が粛々となされ活発な議論がなかったことから、沿岸三国にとって、基金委員会が事務的な会議になりつつあるとの印象を強く受けた。

一方で、基金の残高が数億円単位で積み上がっていることが、沿岸三国や関係者の行動に影響を与えていることが顕在化しているといえる。

具体的には、マレーシアの予算要求の説明姿勢に緩みが生じていることであ



る。プラウ・ウンダン灯台の改修費の超過分の予算要求に対し I F A N がその理由と内訳の説明を求めるも、会議中に資料を用意できない場面があった。

二つ目は、他のプロジェクト（基金はプロジェクト 5）の関係者が積み上がった基金を流用しようとする動きが出てきたことである。具体的には、これまで小額ながらも基金に拠出していた事実を足がかりに、プロジェクト 2（海上輸送される有害危険物質への対応協力）へ資金を流用する提案があった最終的には、了承されなかった。）。シンガポールとインドネシアは基金残高が他のプロジェクトに流用されることに否定的で、保守的に運営する意向である。しかし、沿岸三国は、公の場で他国の提案を否定することは避ける傾向にあることから、拠出者側から、その都度適切な意見表明をする必要があると感じた。

また、資金が積み上がった背景には、沿岸三国よる自国予算の拡大とコストカットによるものであり、その方向性自体は歓迎されるべきものであるものの、コストカットの結果、機器や施工の質の低下を招いていると思慮される事案が認知され、利用国側の懸念（安かろう・悪かろう）が顕在化することとなった。過度のコストカットが航行援助施設の質と機能の安定性を落とし、本来の役割が発揮できないとすれば本末転倒であるところ、インドネシア及びマレーシアは、品質本位・機能本位の観点から基金を適切に活用すべきであり、それが利用国の継続的な拠出につながっていくものと考えている。

## 13<sup>TH</sup> MEETING OF THE AIDS TO NAVIGATION FUND COMMITTEE

Holiday Inn Singapore Orchard City Centre Hotel  
Singapore, 18 – 19 September 2014

### OFFICIAL MEETING REPORT

#### AGENDA ITEM 1: OPENING REMARKS

1 The 13<sup>th</sup> 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 18-19 September 2014, at the Holiday Inn Singapore Orchard City Centre Hotel, Singapore.

「マラッカ・シンガポール海峡（以下「マ・シ海峡」という。）の航行安全と環境保全に関する協力メカニズム」の下での、「第13回航行援助施設基金委員会（以下「基金委員会」という。）は、2014年9月18日及び19日に、シンガポールのホリデイ・イン・シンガポール・オーチャード・シティーセンターホテルにおいて開催された。

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

会議には、海峡沿岸三国（インドネシア、マレーシア及びシンガポールをいう。以下同じ。）、日本、韓国、インド、航行援助施設国際財団（IFAN）、国際海事機関（IMO）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、ボルチック国際海運協議会（BIMCO）、欧州委員会、国際独立タンカー船主協会（INTERTANKO）、国際海運会議所（ICS）及びニッポン・マリタイム・センター（NMC）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 to the ANF for their continued support and co-operation to further enhance the effectiveness and sustainability of 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）Mセガール氏は、各代表団のシンガポールへの訪問を歓迎する旨述べた。更に、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示した。

**4 The Committee members 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.**

基金委員会のメンバーは、会議を主催したシンガポールに対し感謝の意を述べた。また、基金委員会のメンバーは、マ・シ海峡内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 Committee agreed with the provisional agenda, attached at Annex B.**

基金委員会は、暫定議題について合意した。

**6 The Chairman informed the meeting that Malaysia would like to seek approval for the disbursement of funds contributed by China, for an OPRC-HNS workshop co-organised by China and Malaysia, to be held in with China. The Chairman suggested that Malaysia's request be discussed under Agenda Item 6 on Consideration of the Budget Proposal and Disbursement of the ANF for 2015.**

議長は、基金委員会に対し、中国からの基金への拠出金を、中国及びマレーシアの共催で中国において開催予定のOPRC-HNS（2000年の危険物質及び有害物質による汚染事件に係る準備、対応及び協力に関する議定書）ワークショップに支出するようマレーシアが承認を求めている旨報告した。議長は、マレーシアの要求に対し、議題項目6の2015年の予算提案及び航行援助施設基金の支出案で議論することを提案した。

## **AGENDA ITEM 3: REPORT OF CREDENTIALS OF REPRESENTATIVES**

**7 The Committee noted that the credentials of representatives to the 13<sup>th</sup> meeting of the ANF Committee were in order. The document on credentials is attached at Annex C.**

基金委員会は、第13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。

## **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

8 The Committee noted in **Annex D**, that the total contributions received from 1 January 2014 to 1 September 2014 was US\$593,585.43 as follows:

基金委員会は、2014年1月1日から2014年9月1日までの間、593,585.43US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. Malacca Strait Council – US\$300,000**

マラッカ海峡協議会 – 300,000USドル

**b. International Maritime Organization Malacca and Singapore Straits Trust Fund – US\$100,000**

国際海事機関 (IMO) マ・シ海峡信託基金 – 100,000USドル

**c. United Arab Emirates – US\$100,000**

アラブ首長国連邦 – 100,000USドル

**d. Republic of Korea – US\$93,585.43 (100 million Korean Won)**

韓国 – 93,585.43USドル (1億韓国ウォン)

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

議長は、マ・シ海峡内の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の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 as of 31 August 2014**

2014年8月31日現在の航行援助施設基金の財務状況に関する最新報告

10 The balance in the ANF bank account, as of 31 August 2014, was US\$6,047,290.12.

基金の口座残高は、2014年8月31日現在で6,047,290.12USドルであった。

11 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。

12 The Treasurer reminded members that all payments should be based on a reimbursement basis, i.e; littoral States to pay first then claim from ANF with supporting invoices and receipts.

会計責任者は、メンバーに対し、全ての支払いが原則立替制に基づくべきである旨再確認を促した。つまり、海峡沿岸三国がまず支払いを行い、次に請求書及び領収書といった補足資料と併せて航行援助施設基金に請求するということである。

#### **AGENDA ITEM 5: WORK PROGRAMME OF THE ANF**

##### 5.1 2<sup>nd</sup> Quarter 2014 – 3<sup>rd</sup> Quarter 2014 Maintenance Report

2014年第2四半期～2014年第3四半期の維持・更新作業報告

13 The Committee noted the 2<sup>nd</sup> Quarter 2014 – 3<sup>rd</sup> Quarter 2014 Maintenance Report presented respectively by the three littoral States. The reports are attached at **Annex F**. The main points were as follows:

基金委員会は、海峡沿岸三国それぞれから提出された2014年第2四半期から2014年第3四半期までの維持・更新作業報告を確認した。要点は以下の通り。

#### **(iv) Indonesia**

##### インドネシア

- a) The C&S work on the Bengkalis General Mark Light Beacon was still on-going. As such, the actual cost of US\$60,190 was lower than the proposed budget for disbursement of US\$85,000. Indonesia informed that they would report the total amount after the completion of the works.

ベンカリス灯標の土木・建築工事は現在も続行中であるため、実際に要した費用**60,190US**ドルは、支出案の**85,000US**ドルを下回っている。インドネシアは、工事完了後に総所要額を説明する旨報告した。

- b) **The actual cost of the Maintenance Work and Spare Parts for the 28 Indonesian Aids to Navigation was US\$296,988.07, which was lower than the proposed budget for disbursement of US\$366,734.04.**

インドネシアの航行援助施設**28**基の整備及び交換部品の調達に実際要した費用は、**296,988.07US**ドルであり、支出案の**366,734.04US**ドルを下回った。

- c) **The actual cost of replacement works for the Helen Mars General Mark Light Beacon was US\$217,436.43, which was lower than the proposed budget for disbursement of US\$264,290.10. Indonesia informed that the works were still being conducted and they would report the total amount needed after the completion of the works.**

ヘレン・マーズ灯標の代替更新工事に実際要した費用は、**217,436.43US**ドルであり、支出案の**264,290.10US**ドルを下回った。インドネシアは、代替更新工事が続行中であるため、工事完了後に総所要額を説明する旨報告した。

#### (v) Malaysia

##### マレーシア

- a) **Malaysia informed that the C&S work for Mudah Utara, One Fathom Bank North, Pulau Mungging and Tanjung Gabang light beacons would be deferred to 2015. In addition, they shared that the C&S work for Sepat Resilient Light Beacon would not be carried out for the next few years as the Beacon was still in good condition following its recent installation.**

マレーシアは、ムダ・ウタラ、ワン・ファザム・バンク北、プラウ・ムンギン及びタンジュン・ガバンの各灯標に関する土木・建築工事が**2015**年まで持ち越される旨報告した。更に、セパット浮体式灯標は最近設置され状態も良好であることから、今後数年間は土木・建築工事が実施されない旨報告した。

- b) **The replacement of Tompok Utara Light Beacon was completed on 26 June 2014 at a total cost of US\$1,710,312.**

トンポック・ウタラ灯標の代替更新工事は、2014年6月26日に総所要額1,710,312USドルで完了した。

- c) Spare and electric parts were procured at a cost of US\$18,750.

交換及び電気部品は、所要額18,750USドルで調達された。

- d) The Restoration Works for Pulau Undan Lighthouse was US\$487,106 which was higher than the proposed budget of US\$285,000. Malaysia's request for an additional budget of US\$202,106 was approved by the Committee.

プラウ・ウンダン灯台の改修工事費用は487,106USドルであり、予算提案の285,000USドルを上回った。マレーシアからの202,106USドルの追加予算要求は、基金委員会により承認された。

#### (vi) Singapore

##### シンガポール

- a) Singapore conducted maintenance and repair of Pulau Pisang and Bedok lighthouses in 2014

シンガポールは、2014年にプラウ・ピサン及びベドック灯台の整備及び修理を実施した。

- b) The C&S works for the Pulau Pisang Lighthouse was implemented at a cost of US\$113,000.

プラウ・ピサン灯台の土木・建築工事は、所要額113,000USドルで実施された。

- c) The C&S works for the Bedok Lighthouse was implemented at a cost of US\$10,500.

ベドック灯台の土木・建築工事は、所要額10,500USドルで実施された。

- d) The replacement and upgrading of navigational lanterns at the Raffles Lighthouse was implemented at a cost of US\$57,000.

ラッフルズ灯台の代替更新及び灯体の改良は、所要額57,000USドルで実施された。

14 In response to the Chairman's and IFAN's query on how the total cost for restoration of Pulau Undan Lighthouse and request in budget disbursement was derived, Malaysia clarified that the increase in costs was due to a need for specialist personnel to be appointed, i.e; appointment of conservator. The Committee noted Malaysia's clarification, and agreed to IFAN's suggestion that increase in costs or overruns in budget should be clarified in future instances. The committee agreed on the increase in budget disbursement from the ANF of US\$202,106 proposed by Malaysia for the restoration work of Pulau Undan Lighthouse for 2014.

議長及び航行援助施設国際財団（IFAN）による、プラウ・ウندان灯台の改修工事の総所要額及び追加予算要求が何に基づいているかという質問に対し、マレーシアは、費用の増額は修復管理者といった専門職員を起用する必要があったためであると説明した。基金委員会はマレーシアの説明を確認し、更に、航行援助施設国際財団（IFAN）からの提案で、今後の参考事例として費用の増額や予算超過について明白にする必要があることについて合意した。基金委員会は、マレーシアから提案のあった2014年のプラウ・ウندان灯台の改修工事に関し、航行援助施設基金からの支出を202,106USドル増額する旨合意した。

15 The Committee thanked the three littoral States for submitting the expenditure invoices for their works, and noted the reports.

基金委員会は、海峡沿岸三国が、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、報告書を確認した。

## 5.2 2014 Work Performance Audit Report

### 2014年の作業監査報告

16 The Committee thanked the MSC for its detailed audit report, attached at **Annex G**. The MSC commented that when introducing the new lighting equipment to the aids to navigation, the focus should be more on the quality than the cost of equipment to ensure that the aids to navigation are well maintained effectively, for safety of navigation of the SOMS. Japan also encouraged the littoral States to continue to enhance the quality of aids to navigation in the SOMS. The MSC also commented that as the case of vandal theft targeting equipment of aids to navigation is increasing recently, protective measures against intruders are strongly required.



基金委員会は、マラッカ海峡協議会（MSC）の詳細な作業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、航行援助施設への新しい光源設備の導入に関し、マ・シ海峡内の航行安全のため、航行援助施設の効果的且つ適切な整備を確保するため、費用面よりその品質を重視するべきであると述べた。日本も海峡沿岸三国が、引き続きマ・シ海峡内の航行援助施設の質の向上を図るべきであると促した。マラッカ海峡協議会（MSC）は、近年、航行援助施設の設備を狙った強盗事件が増加していることから、強盗に対する防犯対策の必要性についても指摘した。

**17 In response to the audit report, Indonesia thanked MSC for its comments. Indonesia will increase the maintenance and replacement works for the future programmes, and improve safety of equipment of aids to navigation, including improving security arrangements for all the aids to navigation to prevent vandalism and theft. Indonesia will ensure that the spare parts are available at the regional centres at Dumai and Tanjung Pinang bases in time for the audit check.**

作業監査報告を受け、インドネシアは、マラッカ海峡協議会（MSC）の同国に対する見解について、感謝の意を示した。インドネシアは、今後の作業において整備及び代替更新工事を増やし、破壊行為や窃盗を防ぐため全ての航行援助施設に対する安全対策を強化するなど、航行援助施設設備の安全性を高める計画である。インドネシアは、監査に間に合うよう、交換部品をドゥマイの地域センター及びタンジュン・ピナン基地に確保することとした。

**18 Malaysia thanked MSC and remained committed to support the audit programme as it will enhance the quality of aids to navigation, as well as the skill and capability of its technical staff.**

マレーシアは、マラッカ海峡協議会（MSC）に対し感謝の意を示した。また、監査プログラムが、航行援助施設の質の強化及び技術職員の能力の向上に繋がるとして、支援を継続することを約束した。

### **5.3 2015 Work Programme**

#### **2015年の作業計画**

**19 The Committee approved the 2015 Work Programme proposed by the three littoral States, attached at Annex H. The details are as follows:**

基金委員会は、海峡沿岸三国から提案された2015年の作業計画案を承認した。詳細は以下の通り。

#### **5.3.1 Indonesia**

##### **インドネシア**

20 Indonesia's proposed work programme for 2015 includes:

インドネシアの 2015 年の作業計画案

- (v) C&S work for the Iyu Kecil General Mark Lighthouse (US\$60,000) (to be self-funded by Indonesia)

イユ・ケシル灯台の土木・建築工事 (60,000US ドル) (インドネシアの独自予算)

- (vi) Maintenance work for 28 aids to navigation (US\$215,000)

航行援助施設 28 基の整備 (215,000US ドル)

- (vii) 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)

- (viii) Replacement works of the Bengkalis General Mark Resilient Light Beacon (US\$912,317.62) (to be self-funded by Indonesia)

ベンカリス灯標の代替更新工事 (912,317.62US ドル) (インドネシアの独自予算)

- (ix) Replacement works of the Pyramid Shoal East Cardinal Mark Light Buoy (US\$105,263.16) (to be self-funded by Indonesia)

ピラミッド・ショール・イースト方位標識灯浮標の代替更新工事 (105,263.16US ドル) (インドネシアの独自予算)

- (x) Replacement works of the Batu Berhanti Light Beacon (US\$263,157) (to be self-funded by Indonesia)

バツ・ベルハンティ灯標の代替更新工事 (263,157US ドル) (インドネシアの独自予算)

- (xi) Replacement works of the Rob Roy Isolated Danger Mark Light Beacon (US\$247,308.55) (to be self-funded by Indonesia)

ロブ・ロイ孤立障害標識灯標の代替更新工事 (247,308.55US ドル) (インドネシアの独自予算)

### 5.3.2 Malaysia

マレーシア

21 Malaysia's proposed work programme for 2015 includes:

2015年マレーシアの作業計画案

(iii) C&S work (US\$160,000) (to be self-funded by Malaysia)

土木・建築工事 (160,000US ドル) (マレーシアの独自予算)

(iv) Maintenance and Procurement of spare parts (US\$384,835) (to be self-funded by Malaysia)

整備及び交換部品の調達 (384,835US ドル)  
(マレーシアの独自予算)

(v) Restoration of Pulau Undan Lighthouse (US\$1,038,995)

プラウ・ウندان灯台の改修工事 (1,038,995US ドル)

(vi) Replacement of Tanjung Rhu Lighthouse (US\$1,250,000) (to be self-funded by Malaysia)

タンジュン・ルー灯台の代替更新工事 (1,250,000US ドル)  
(マレーシアの独自予算)

### 5.3.3 Singapore

シンガポール

22 Singapore's proposed work programme for 2015, to be self-funded by Singapore, includes:

シンガポールの独自予算による2015年の作業計画案

(iii) C&S work for Horsburgh Lighthouse (US\$100,000)

ホースバーグ灯台の土木・建築工事 (100,000USドル)

- (iv) Replacement of lantern as well as solar and power equipment for Horsburgh or Pulau Pisang Lighthouse (US\$86,700)

ホースバーグ灯台およびプラウ・ピサン灯台の灯体、ソーラー設備及び電源設備の代替更新工事 (86,700USドル)

## **AGENDA ITEM 6: CONSIDERATION OF THE BUDGET PROPOSAL AND DISBURSEMENT OF THE ANF FOR 2015**

### **Proposal from China and Malaysia to fund a workshop using China's contributions parked in the ANF**

中国からの航行援助施設基金への拠出金を、ワークショップへ使用するという中国及びマレーシアからの提案

23 Malaysia gave a presentation on the joint proposal by China and Malaysia for an OPRC HNS Workshop to be conducted in China. Nippon Maritime Center pointed out that Article 2 of the Rules of Procedure of the ANF states that the Fund shall be used for the purpose of establishing and maintaining aids to navigation, and was of the opinion that the proposal submitted by China and Malaysia is beyond ANF's aim and principles. The Committee noted that the decision on the proposal would be taken at the upcoming 39<sup>th</sup> TTEG next week, and if funds for the workshop were to be disbursed from the ANF, the matter would be brought back to the ANF Committee for the Committee's approval.

マレーシアは、中国で開催予定のOPRC HNS ワークショップに関する同国及び中国の共同提案についてプレゼンテーションを行った。ニッポン・マリタイム・センターは、航行援助施設基金の手続きに関する規則の規定2において、基金は航行援助施設の設置及び整備に活用されるもの、と定められていることを指摘し、中国及びマレーシアによる提案は、航行援助施設基金の目的及び原則から逸脱していると意見した。基金委員会は、同提案に関する決定が、来週行われる第39回海峡沿岸三国技術専門家会合において検討される旨確認した。もし、ワークショップに航行援助施設基金から支出されるのであれば、当該事項は、基金委員会の承認を得るため、航行援助施設基金委員会において再検討される予定である。

### **Proposed Budget for 2015**

2015年の予算提案

24 Based on the approved 2015 Work Programme in 2015 in Agenda Item 5.3, the proposed budget for 2015 was US\$5,375,276.33. The details are as follows:

議題項目5.3で承認された2015年の作業計画に基づき、2015年の予算提案額は5,375,276.33USドルとなった。詳細は以下の通り。

a. Indonesia – US\$2,063,046.33

インドネシア 2,063,046.33USドル

b. Malaysia – US\$3,073,830

マレーシア 3,073,830USドル

c. Singapore – US\$186,700

シンガポール 186,700USドル

d. Secretariat – US\$51,700

事務局 51,700USドル

#### Proposed Budget for Disbursement for 2015

#### 2015年の支出案

25 With Singapore fully self-funding its works, and Malaysia and Indonesia self-funding more of its works, and the reduction in costs for the 2015 Work Programme, the proposed total amount for disbursement for 2015 would be US\$1,565,695. The details are as follows:

2015年の作業計画において、シンガポールが全ての作業に独自予算を活用し、マレーシア及びインドネシアが独自予算による作業を増やし、費用の削減を行うことで、2015年の支出案の総額は1,565,695USドルとなった。詳細は以下の通り。

i) Indonesia – **US\$475,000**

インドネシア – 475,000USドル

e) Maintenance work for 28 aids to navigation

航行援助施設28基の整備

iv) Malaysia – **US\$1,038,995**

マレーシア－1,038,995USドル

a) Restoration of Pulau Undan Lighthouse

プラウ・ウンダン灯台の改修工事

26 The Committee approved the budget proposal of US\$5,375,276.33 and disbursement of US\$1,565,695 for 2015, attached at **Annex I**.

基金委員会は、2015年の予算提案額 5,375,276.33USドル及び支出額 1,565,695USドルを承認した。

27 MSC observed that the littoral States are increasing self-funding for the renewal and maintenance of aids to navigation based on its revised Planned Maintenance Programme (PMP), and the planned disbursement from the Fund for 2015 is approximately one-quarter of the total proposed budget. MSC commented that it would be desirable to have well balanced utilisation of the Fund and the self-funding, as the purpose of the ANF is to receive financial contributions from user States and other parties for the renewal and maintenance of aids to navigation. In response, Indonesia commented that it was important to ensure that the ANF was utilised effectively to maintain the quality of aids to navigation in the SOMS. Indonesia also emphasised that the ANF was established under the Co-operative Mechanism, to provide wide opportunities for the user States and other users of the Straits to participate in the maintenance of aids to navigation in the Straits. Malaysia added that future projects with respect to aids to navigation maintained by Malaysia might need to tap on the ANF. Singapore highlighted that balance in the ANF would also be needed to cater for unexpected exigency projects. The Committee thanked MSC and the littoral States for their comments, and reaffirmed the importance of the ANF as well as the need to continue supporting and contributing to the ANF.

マラッカ海峡協議会（MSC）は、海峡沿岸三国が改訂したメンテナンス作業計画（PMP）に基づき、独自予算による航行援助施設の更新及び整備作業を増やしていること、また2015年に予定されている基金からの支出が、総予算案の約4分の1であることを確認した。マラッカ海峡協議会（MSC）は、航行援助施設基金の目的は、海峡利用国及びその他の利害関係者から航行援助施設の更新及び整備に関する資金協力を受けることであり、基金及び独自予算がバランスよく活用されることが望ましいとの見解を述べた。これを受け、インドネシアは、マ・シ海峡内の航行援助施設の質を維持するため、航行援助施設基金が効果的に活用されることが重要であると述べた。更に、航行援助施設基金は、マ・シ海峡利用国及びその他の利用者に対し航行援助施設の維持・管理に協力する機会を提供するため、協力メカニズムの下で設立されたものであることを強調した。マレーシアは、同国が維持・管理するマ・シ海峡内の航行援助施設の今後のプロジェクトに関しては、航行援助施設基金からの資金拠出が必要となる可能性があるとして付け加えた。シンガポールは、航行援助施設基金の残高が、予期できない緊急のプロジェクトに必要となる場合もあることを強調した。基金委員会は、マラッカ海峡協議会（MSC）及び海峡沿岸三国の見解に対し感謝の意を示す

とともに、航行援助施設基金の重要性及び基金への継続的な支援及び拠出の必要性について再確認した。

28 The Committee thanked Indonesia and Malaysia for continuing to self-fund some of their proposed works and thanked Singapore for fully self-funding their proposed works for 2015, resulting in a reduction of the proposed disbursement amount for 2015.

基金委員会は、2015年の作業計画において、インドネシア及びマレーシアが一部の作業、また、シンガポールが全ての作業について独自予算を活用することで、2015年の支出案を削減したことに対し感謝の意を示した。

## **AGENDA ITEM 7: DATE AND VENUE OF THE NEXT MEETING**

29 The Committee noted that the 14<sup>th</sup> meeting of the Aids to Navigation Fund Committee would be held in Singapore in April 2015.

基金委員会は、第14回航行援助施設基金委員会が2015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 4<sup>th</sup> Technical Workshop on the Aids to Navigation in the Straits of Malacca and Singapore**

マ・シ海峡の航行援助施設に関する第4回技術ワークショップ

30 Japan presented the details of the 4<sup>th</sup> Technical Workshop on Aids to Navigation to be conducted from end February – early March 2015 in Port Klang, Malaysia. The Committee expressed appreciation to Japan and Malaysia for their continued efforts in contributing to such technical training.

日本は、2015年2月後半から3月前半までの間、マレーシアのポートクランで開催される航行援助施設に関する第4回技術ワークショップについて、詳細を発表した。基金委員会は、日本及びマレーシアによるこのような技術研修への継続的な取組みに対し感謝の意を示した。

### **8.2 Preliminary Survey Works**

事前調査作業

31 Japan informed about the preliminary survey works conducted in 2014 on the replacement of aids to navigation for the Helen Mars General Mark Light Beacon, the Batu Berhanti Light Beacon and the Batu Berhanti Light Buoy. Japan informed that the preliminary survey works in 2015 will be conducted in cooperation with related littoral States. The Committee thanked Japan for its contribution to the preliminary survey works.

日本は、ヘレン・マーズ灯標、バツ・ベルハンティ灯標及び灯浮標の航行援助施設の代替更新工事に伴い、2014年に実施された事前調査作業について報告した。更に、2015年の事前調査作業は、関連する海峡沿岸国との連携のもと実施されることを報告した。基金委員会は、事前調査作業に関する日本の貢献に対し感謝の意を示した。

#### **8.4 IMO and Malaysia's Integrated Technical Cooperation Programme (ITCP)**

国際海事機関（IMO）の統合技術協力計画（ITCP）

**32** Malaysia informed that it would conduct a workshop under the auspices of IMO's ITCP on 10-14 November 2014 at Malaysia's Maritime Transport Training Institute (MATRAIN). IMO would send out the invitations in due course.

マレーシアは、2014年11月10日から14日までの間、同国の海運訓練機構(MATRAIN)で開催される国際海事機関(IMO)の統合技術協力計画の後援を受けたワークショップを実施する旨報告した。

#### **AGENDA ITEM 9: CONSIDERATION AND ADOPTION OF THE REPORT**

**33** 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**

**34** 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 for the warm 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会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



## 2014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2014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. 2014年の海賊及び武装強盗事件の傾向

#### (世界全体)

- ・ 2014年は245件の海賊及び武装強盗が報告された。事案の内訳として、ハイジャックされた船舶は21隻、乗り込まれた船は183隻、発砲を受けた船舶は13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。乗組員の被害として、人質442名、傷害13名、誘拐9名、殺害9名と報告されている。
- ・ 年々全体の事案数は減少してきているが、ハイジャックされた船の隻数が21隻（昨年は12隻）であり、この増加傾向は注視すべきである。ハイジャックの増加は、東南アジア海域における小型沿岸タンカーのハイジャック事案の増加に起因するものである。

#### (アジア地域)

- ・ タンカー及びタグへのハイジャックが15隻発生した。タンカーのガスオイルを狙いとしている。アスファルトタンカーが2度にわたり乗り込みを受け、海賊は積み荷を確かめた後に去っている。12月にはアスファルトタンカーの乗組員が銃撃された後死亡した事案があることから、危険性が増している。
- ・ インドネシアでの事案報告数は100隻（昨年106隻）であり、そのうち乗り込まれた船は86隻、未遂8隻、ハイジャック6隻であった。乗り込まれた船のうち68隻は停泊中又は錨泊中であった。
- ・ 南シナ海においてハイジャックされた6隻を除き、大多数がインドネシア島嶼部の武装強盗又は強盗を企てようとした者によるものである。
- ・ IMBはホットスポット地域における事案増加に対するインドネシア海上警察による取組みを評価する。
- ・ 11隻の船がハイジャックされたビンタン島及び南シナ海周辺海域において、マレーシア海上法令執行庁及びインドネシア海上警察は課題に直

面している。

- ・ ベトナムにおいて、乗込みが 7 隻発生しており、そのうち 5 隻がベトナム南部のブンタウ港で第 4 四半期に発生していることに注視が必要。
- ・ バングラディッシュでは報告数が増加しており、21 隻であった（昨年 12 隻）。うち 17 隻は錨泊中、3 隻は航行中で、1 隻は未遂であった。大多数の事案の危険度は低いレベルであるが、3 名の乗組員が人質にとられたものや、2 名が傷害を受けた事案がそれぞれ報告されている。バングラディッシュ沿岸警備隊が船長からの多くの通報に積極的に対応している。

#### (西アフリカ)

- ・ ナイジェリアでは 18 隻の襲撃が報告されており、うち 7 隻が銃撃にあった。200 海里以遠での事案が増加している。タンカー及び石油産業関連の船舶に対する襲撃が 14 隻発生している。ハイジャックの主な標的はプロダクトタンカーであり、積荷を盗んだ後、小型タンカーへの移し替えを行っている。ブラスターミナルの西及び西南西並びにベイエルシー沖は依然として 2 月及び 3 月にリスクが高まる海域であり、少なくとも 3 隻のハイジャックが発生。
- ・ 6 月及び 7 月には 3 隻がガーナ周辺においてハイジャックされ、そのうちの 1 隻はナイジェリア沖のハイジャックされたタンカーのプラットフォームとして使用されることを意図したものであった。
- ・ 2014 年にはナイジェリアにおいて 6 名の乗組員の誘拐が発生しているが、実際の数はより多いものと思われる。
- ・ ギニア湾では 5 隻のハイジャック事案が発生、うちタンカー 3 隻、貨物船 1 隻及び漁船 1 隻であった。コンゴ・ポインテ・ノイールにおいて錨泊中の船 7 隻が乗込みを受けている。

#### (ソマリア)

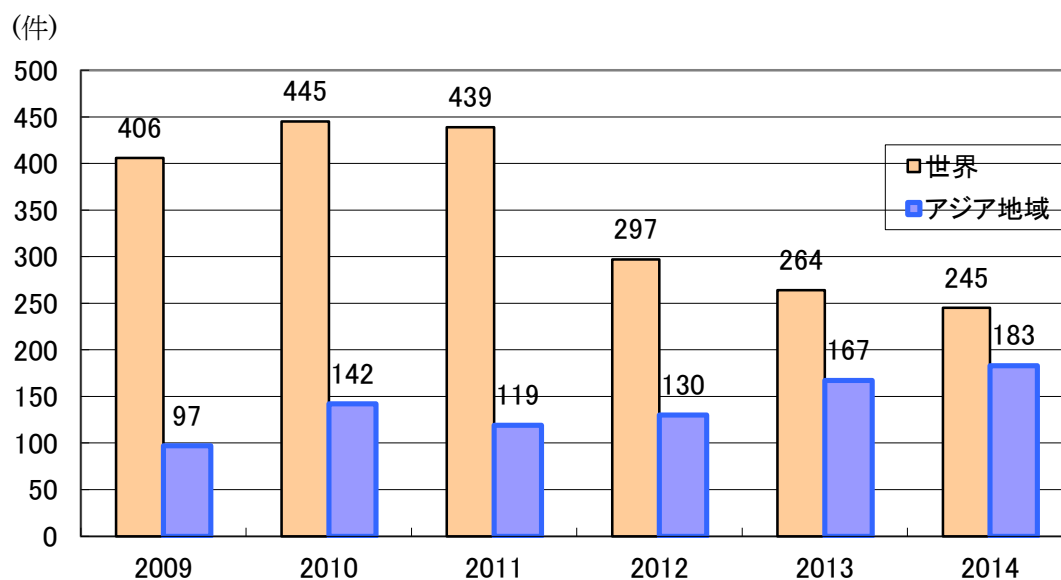
- ・ ソマリア海賊は年々減少を続け、11 隻の襲撃が報告されている。うち 9 隻が乗込み、2 隻が銃撃を受けている。武器や長い梯子を積んだスキフが目撃されている。ソマリア海賊の危険は依然としてあることから、船長は警戒を継続し、BMP を励行すべきである。

※ 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。

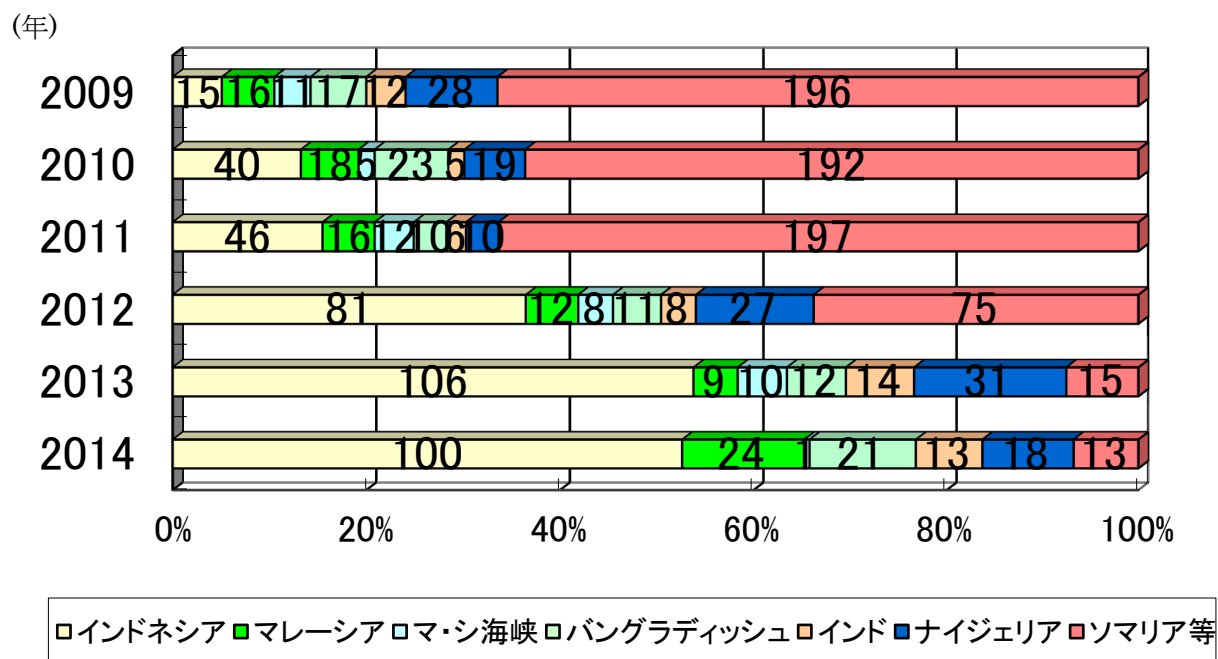
- ・ 東南アジア：インドネシア、マレーシア、マラッカ海峡、シンガポール海峡、ミャンマー、フィリピン及びタイ
- ・ 極東：中国（香港及びマカオを含む。）、南シナ海及びベトナム
- ・ インド大陸：バングラディッシュ、インド及びスリランカ

## 2. 統計概要

① 2009年～2014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

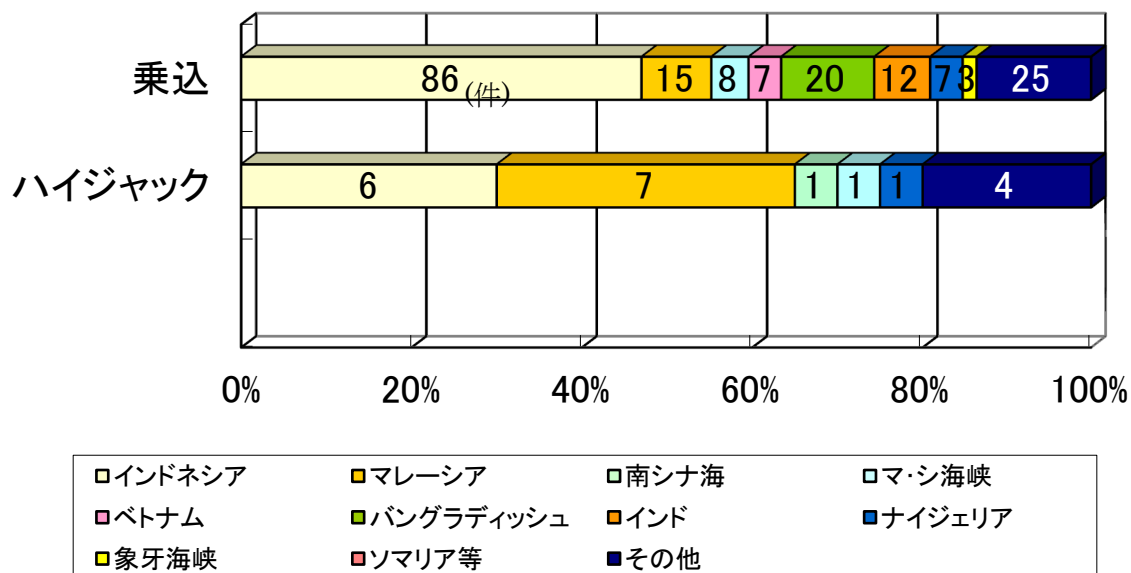


② 2009年～2014年の主要海賊多発地域ごとの発生件数推移



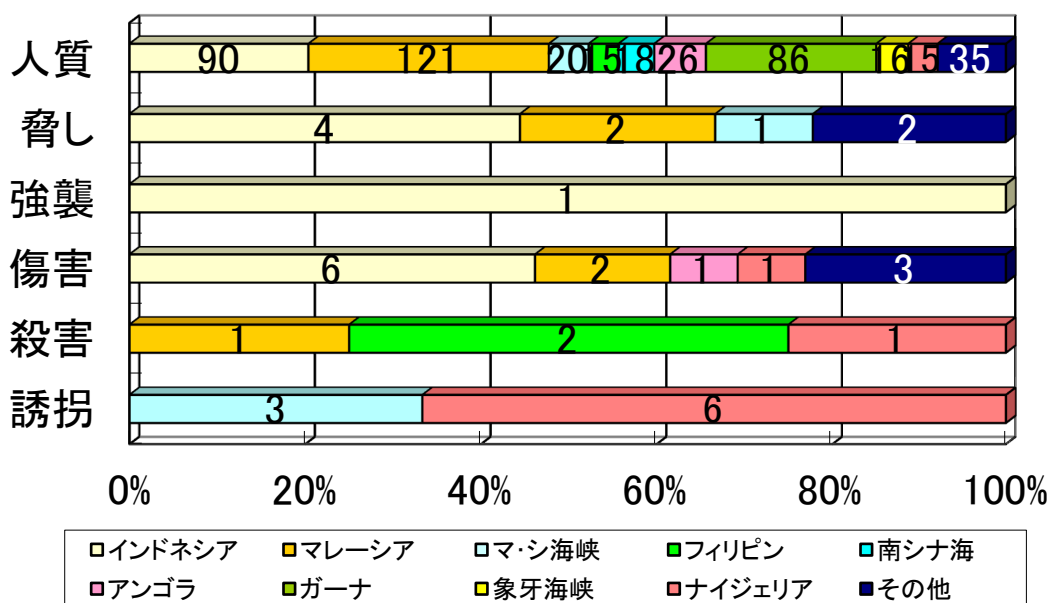
※ ソマリア等は、ソマリア沖及びアデン湾での発生件数の合計値を表す。

③ 既遂事案についての犯罪行為態様別の地域ごとの発生件数（2014年）  
（既遂は、ハイジャックもしくは船舶に乗り込まれた事案）

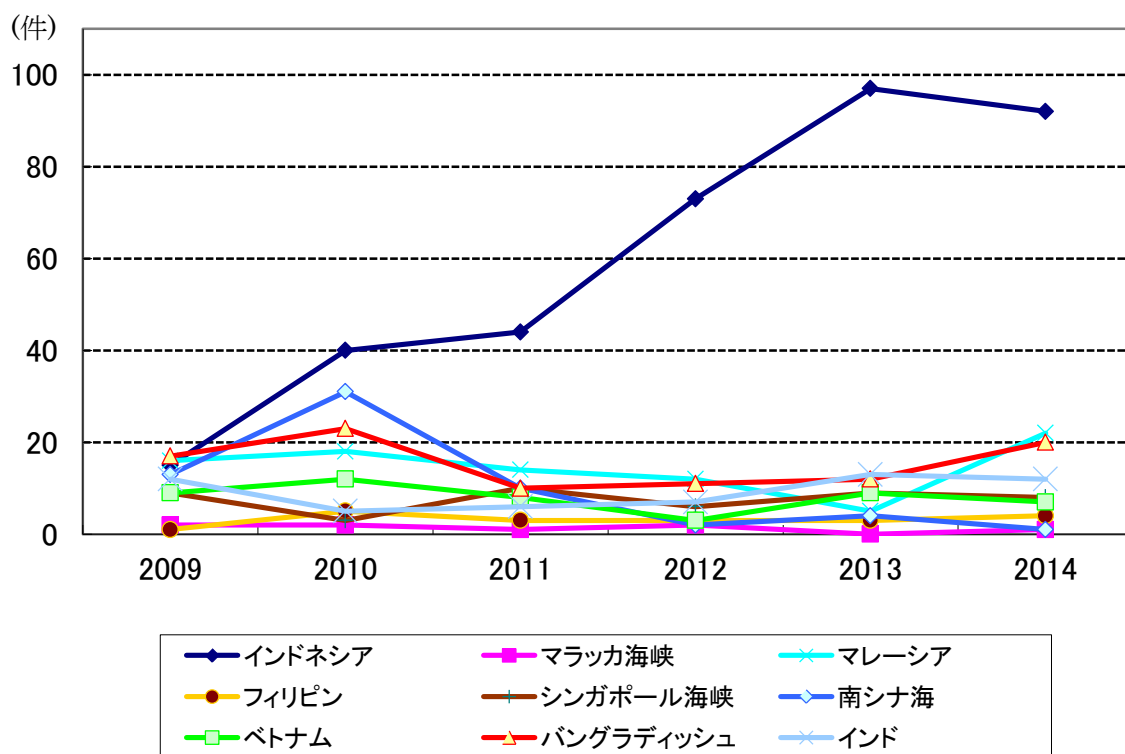


- ※ ソマリア等は、ソマリア沖及びアデン湾での発生件数の合計値を表す。
- ※ ソマリア等での乗込件数は、区画密閉対応などによりハイジャックを免れた件数を表す。

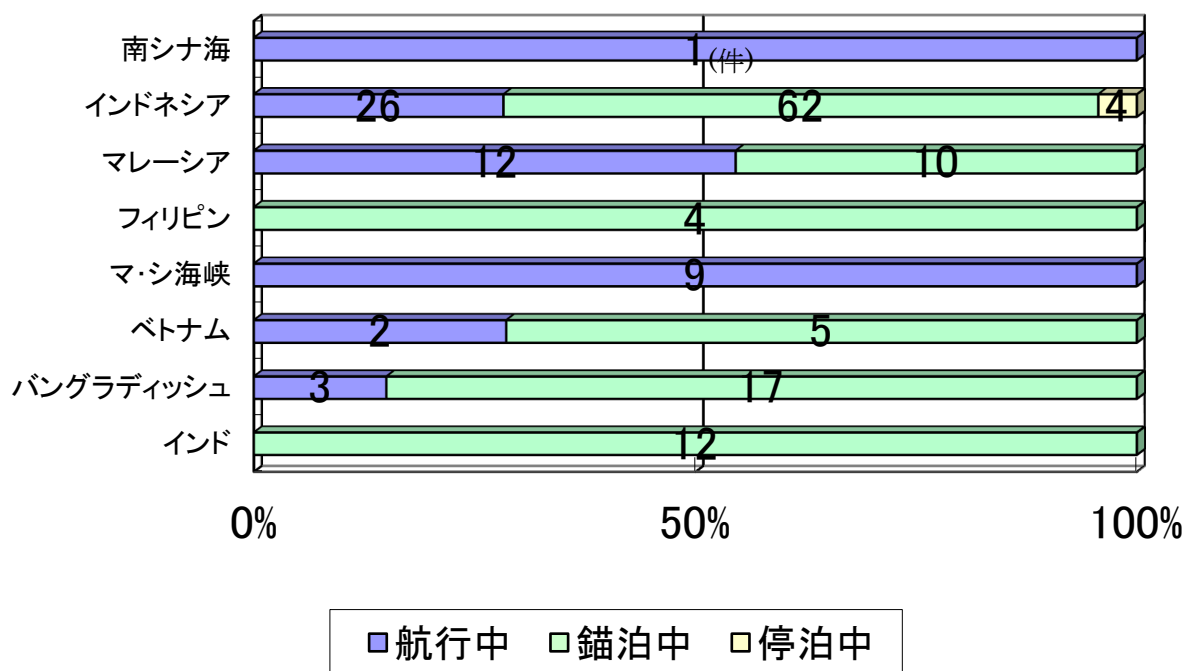
④ 海賊及び武装強盗事案の際の乗組員に対する犯罪行為態様別件数（2014年）



⑤ アジア地域における地域別発生件数推移（既遂事案）（2014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（2014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) インドネシア

【タイ船籍プロダクトタンカー“MT Orapin 2”】（航行中、ハイジャック）

発生日時：2014年9月17日22時00分頃（現地時間）

発生場所：インドネシア・ビントアン島の北東20海里付近

概要：シンガポールから東ティモールに向かって航行中の船に、覆面をつけナイフ及び銃で武装した8人の海賊が乗り込んだ。

乗組員14人全員を拘束し、タンカーを別の場所に移送したが、その場所は明らかではない。

積荷の油を他の2隻のタンカーに積換え、通信機器を破壊し、船や乗組員の貴重品を盗んで逃走した。船長が頭に軽い怪我を負った。被害にあったタンカーはその後安全な港に到着した。

#### (2) マラッカ海峡

【セントキッツ島及びネビス島船籍プロダクトタンカー“MT Naniwa Maru No.1”】（航行中、ハイジャック）

発生日時：2014年4月22日00時55分頃（現地時間）

発生場所：マラッカ海峡ワン・ファザム・バンクの西北西3海里付近

概要：海賊は別のタンカーに積荷の油を積換え、通信機器を破壊し、3名の乗組員を誘拐して逃走した。

被害にあったタンカー及び残りの乗組員はその後安全な港に到着した。

#### (3) マレーシア

【ベトナム船籍アスファルトタンカー“MT VP Asphalt 2”】（航行中、乗込）

発生日時：2014年12月7日05時30分頃（現地時間）

発生場所：ジョホールのプラウ・アウルの南西20海里付近

概要：シンガポールからベトナム向け航行中、海賊に乗り込まれた。海賊は積荷を確認して逃走した。

自室で頭から血を流している三等機関士が発見された。銃で撃たれたようであった。

船長がシンガポール調整センターに通報し、医療援助を要請した。緊急搬送が行われ、シンガポールの病院に収容されたが、医師により死亡が確認された。他の乗組員は無事であり、当局が捜査のため乗船した。

(4) 南シナ海

【ベトナム船籍プロダクトタンカー“MT Sunrise 689”】（航行中、ハイジャック）

発生日時：2014年10月3日（現地時間）

発生場所：南シナ海アナンバス島付近航行中

概要：10月2日にシンガポールを出港し、ベトナムの荷卸し港に向かう途中、武装した10人の海賊にハイジャックを受けた。乗組員18人全員を人質にとり、通信機器及び航海機器を破壊し、積荷の油を別のタンカーに積換えた。

被害にあったタンカーと乗組員は10月9日に解放された。

その後タンカーはベトナムに到着し、当局の捜査を受けた。乗組員に怪我はなかった。

#### 4. 海賊ニュース「人権と海賊」 (概要)

海賊を逮捕する際に海賊の人権を無視した賠償として、最近、ヨーロッパの2国が数千ユーロの支払いを命じられた。

2014年12月4日、海賊9人がフランス籍の船舶2隻に対して行った事案において、ヨーロッパ人権裁判所(ECHR)がフランスに対し2,500から6,100米ドルにわたる賠償を命じた。

賠償命令は、フランス領土への4,000マイルの移送の後、海賊を「遅滞なく」提訴できなかったことによるもの。この事例の場合、海賊は裁判の前の提訴に先立って、追加で48時間拘束された。

また、ECHRはフランスに対し、海賊の訴訟費用として3,750から11,250米ドルの支払いを命じた。

2014年12月8日、デンマークのプロダクトタンカーへのハイジャック未遂(2013年11月事案)に関与した海賊の身柄拘束について、同様の判決がデンマーク高等裁判所から出された。

2013年11月10日、デンマーク海軍は、海賊未遂行為の付近にいた疑わしい母船を捕らえ、9人の海賊容疑者を逮捕した。デンマーク治安判事がビデオリンクしたのが11月23日であり、それまで海賊は艦船内に拘束されていた。

デンマーク法務長官にとってこの13日の期間は遺憾なものであり、「何人も令状なく24時間以上の拘束を受けない」とデンマーク憲法に反する違法な拘束として、海賊それぞれに3,270米ドルの支払いを命じた。

フランス、デンマーク両国及び多くの他国は、ソマリア海賊の脅威に対する対応・阻止に関与しており、誰も海賊の人権を否定したいわけではないが、これらは前例のない事例である。

本質的な問題としては、賠償金額の大きさではなく、裁判所が海賊事案の訴追、特にソマリア海賊の特異性という特別な状況を認識していないことである。

これらの犯罪は法執行当局の手が直ちに届かない遠方で行われており、犯人逮捕に導くための犯罪捜査、証言の録取、証拠の保全を即座に行うためのリソースは何も利用できず、証言する目撃者もほとんどいない。再度武器を装備し海賊行為を再開する疑わしい海賊を釈放してソマリアに帰すことは、結果的にさらなる攻撃を奨励するだけである。裁判所は、背景の正しい理解と熟考のうえ、人権法規の条項を適用すべきである。

この事例が、海軍に対し海賊鎮圧のために必要な行動をとることを阻害しないことを希望する。また、犯罪に対して支払われたという明確なシグナルが海賊に送られることを強く希望する。

## 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 Marine Electronic Highway Demonstration Project (MEHDP) was a 4-year regional project in the Straits of Malacca and Singapore (SOMS) whose contributors included the three littoral States, The World Bank, IMO, the International Hydrographic Organization, the International Association of Independent Tanker Owners (INTERTANKO) and the International Chamber of Shipping (ICS). It was implemented in 2006, long after the idea was conceived in the mid-1990s.

The main thrust of the Marine Electronic Highway (MEH) 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 and allow for more accurate Under Keel Clearance (UKC) monitoring to be carried out.

The World Bank issued the project *Implementation, Completion and Results Report* dated 15<sup>th</sup> January 2014, wherein it stated the performance of managerial, technical, and financial aspects of the project could be associated with inadequate mitigation measures of political risks. For instance, mitigation measures on lack of commitment of INTERTANKO and ICS in supplying the 160 equipped vessels were not adequately prepared.

The commitment by INTERTANKO and ICS for in-kind contribution of US\$6.0 million failed to materialise. Although the representatives of the ship operators (ICS and Intertanko) were supporting MEHDP when it started, that initial interest had significantly lessened by the time the MEHDP was drawing to a close. This lack of interest was demonstrated by the reluctance to encourage their members to take part in the sea trials of the systems. Participation of the vessels in the sea trial was an important part in producing a good evaluation report of MEHDP.

Although the MEHDP officially ended in December 2012, the three littoral States recognized the potential benefits of MEH for users and stakeholders of the SOMS. With that, the three littoral States agreed to place it under the Tripartite Technical Expert Group (TTEG). Therefore in October 2012, the MEH was designated as a permanent Working Group under the TTEG.

The littoral states agreed to use the Cooperative Mechanism to oversee the continued development and future operation of the MEH system. Hence, activities leading to the regional MEH development and operation were programmed under the Cooperative Mechanism for funding and implementation.

It has been a positive step forward so far for the MEH, placing the decision-making and coordinating role MEH under the TTEG. This is in line with having the primary responsibility over the safety of navigation and environmental protection in the SOMS lie with the three

littoral States and MEHDP is now referred to as **MARINE ELECTRONIC HIGHWAY FOR THE STRAITS OF MALACCA AND SINGAPORE (MEH SOMS)**

Significant headway has since been made place. In early 2013, the MEH SOMS Working Group initiated a Concept Study for Under-Keel-Clearance (UKC) for the SOMS to assess the usefulness of a risk management tool to effectively plan and monitor the UKC of transiting deep draft ships like VLCCs.

This Concept Study by the Australian consultant, OMC International Pty Ltd and funded by IMO's Malacca and Singapore Straits Trust Fund made two recommendations:

- a) To carry out multibeam hydrographic surveys in four selected areas that could affect UKC of deep draft vessels. The results of the survey could be used to produce larger scale and better resolution Electronic Navigation Charts (ENCs).
- b) To carry out a test bed onboard ship to demonstrate the application tools to monitor the UKC using real time tidal information transmitted continuously through the AIS to comply with the 3.5 metres UKC requirement, under the rules governing transit by vessels using SOMS.

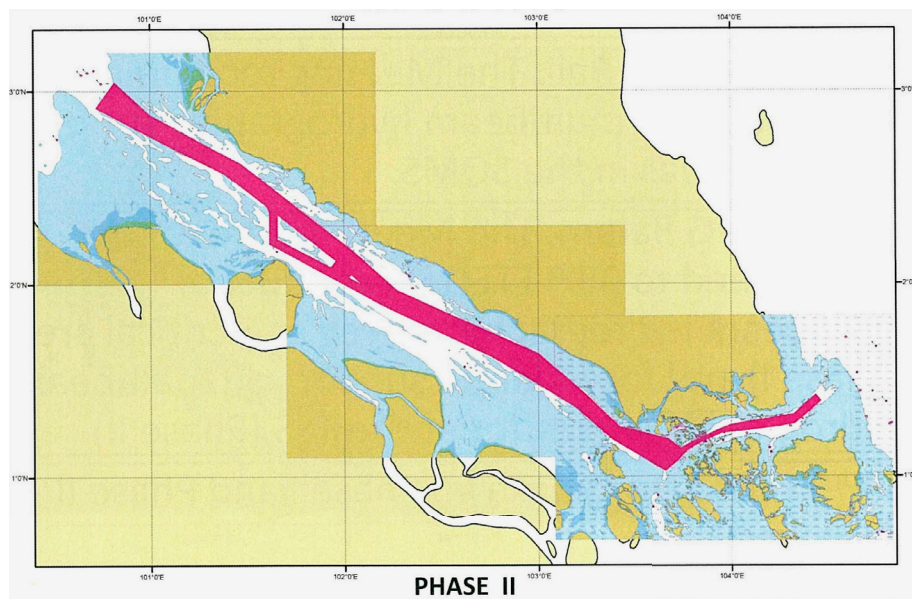
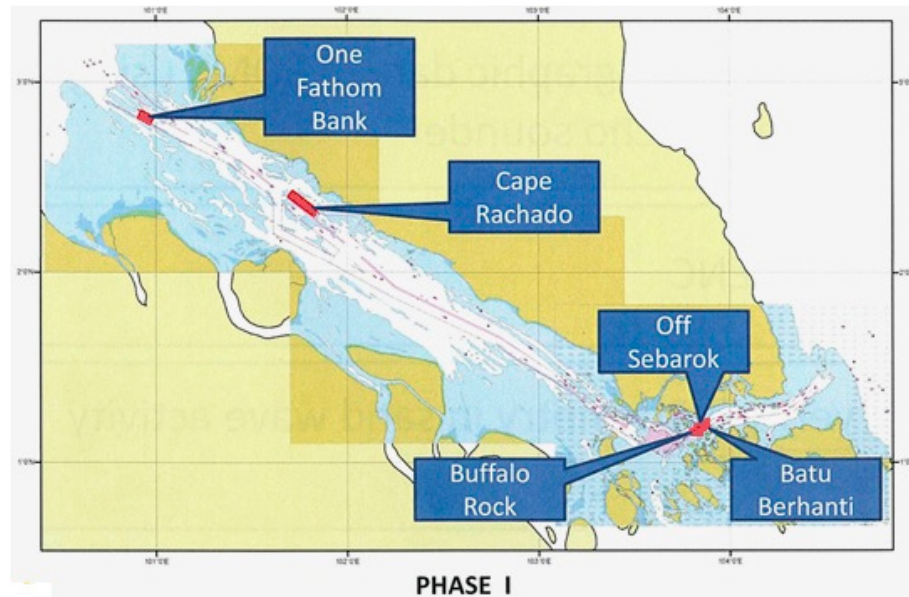
The main activity of the MEHDP was the development of high resolution ENCs based on new and better hydrographic data. However, the budget allocated by The World Bank to implement this component was too small; hence it was not properly implemented and could not fully achieve the overall project outcome.

At the present time, the Multibeam hydrographic survey Working Group has been initiated and is chaired by Malaysia. However, each littoral State would lead the hydrographic survey work within their territorial waters.

Efforts to further improve the electronic navigational chart portfolio are very beneficial. Navigators are able to see a large-scale section of the depth critical areas as well as the depth contours of the entire traffic lanes in SOMS in greater detail. The existing ENC are based on paper charts with contour intervals of 1, 2, 5, 10, 20 and 30m and cannot be used for effective monitoring of UKC. The larger scale ENC will comprise 1m depth contour and can be used as safety depth warnings for the next phase of UKC monitoring.

Sensing this desirability, Japan along with the three littoral States has decided to carry out multibeam hydrographic survey in two steps:

1. Phase 1 – A survey of five critical areas funded by the Japanese shipping and energy industries also made possible by in-kind contribution from the three littoral States scheduled for the year 2015-2016.
2. Phase 2 – A more extensive multibeam survey covering the entire eastbound and westbound traffic lanes outside of the five critical areas made possible using the Japan ASEAN Integration Fund scheduled for the year 2016-2018.

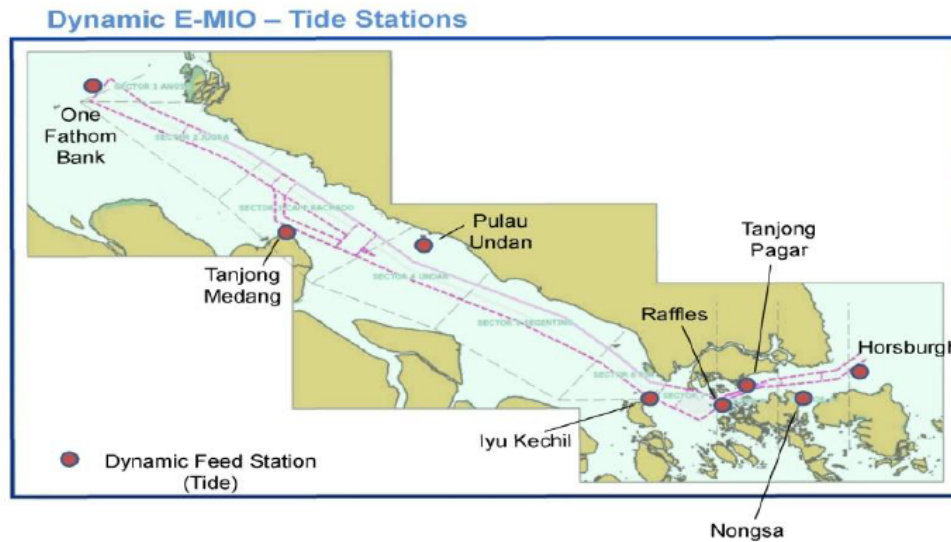


Moving ahead, there are plans to extend the number of tidal gauges along the SOMS. With a network of tide gauges in place, ships would be able to receive continuous tidal and meteorological information during transit through the SOMS.

To enter into the operational phase, dynamic data has to be fed and displayed in the MEH IT System at Batam MEH Centre. To date, real time data at 10-minute intervals is being provided from Singapore's Tanjong Pagar tidal station. Real time tide/current/temperature data from two stations each from Indonesia, Malaysia and Singapore is being finalized through the Automatic Identification System (AIS) message 8 network, which can be easily received on board through the AIS Pilot Plug. The AIS



Pilot Plug provides the means to enable pilots and other mariners to connect their own laptop PC or other portable devices to a vessel's AIS.



**Fig 10 :** Proposed location of tidal stations with real-time tidal data

Concurrently, the Norwegian Coastal Administration has suggested an e-navigation concept for a ship traffic management system (STMS) in the Straits of Malacca and Singapore called SESAME Straits (Secure, Efficient and Safe maritime traffic Management in the Straits of Malacca and Singapore). It is a three-year project to “develop and validate a revolutionary concept for a next generation Ship Traffic Management System in the Straits”.

Funding for SESAME Straits has partly come from Norway and its advisory board is made up of at least seven specialised industry groups of which the Norwegian company Kongsberg is rolling out the marine radar systems for SESAME Straits. Also being developed by the remaining industry groups are at least four other vessel guidance and information protocols, which are at the forefront of greater VTS development. In doing so, it will address two of the key challenges facing e-Navigation: to develop a new digital communication infrastructure and validate a common data framework for exchanging ship-shore information.

In conclusion, the three littoral states would benefit from the MEH through the reduced cost of clean-up of sea pollutants and conservation of the marine and coastal resources of the Straits. As a result of more accurate hydrographic and navigation information, the ship operators including their crews and customers would benefit through savings in operational and maintenance costs due to better monitoring of UKC requirement which translates to economic benefits, enabling ships to load more cargo. Better navigational information would also reduce transit times, particularly when low visibility or other constraints would otherwise limit speeds or even require delaying

transit.

The potential of the MEH is vast as it provides an essential framework for extra-regional involvement to contribute to the navigational safety and protection of the marine environment in the SOMS. The success of the MEH has a potential spin-off effect of encouraging further international cooperation in other major shipping lanes. For example, it is hoped that the MEH in SOMS could be further extended into the major sea lanes in the South China Sea, with relevant support. With the right window of opportunity, it would be an excellent showcase of regional cooperation to enhance navigational safety and the protection of the marine environment.

## 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. One of the pioneers of this project is IMO Secretary General Mr. Koji Sekimizu, who was then IMO Director of Marine Environment Division.

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.

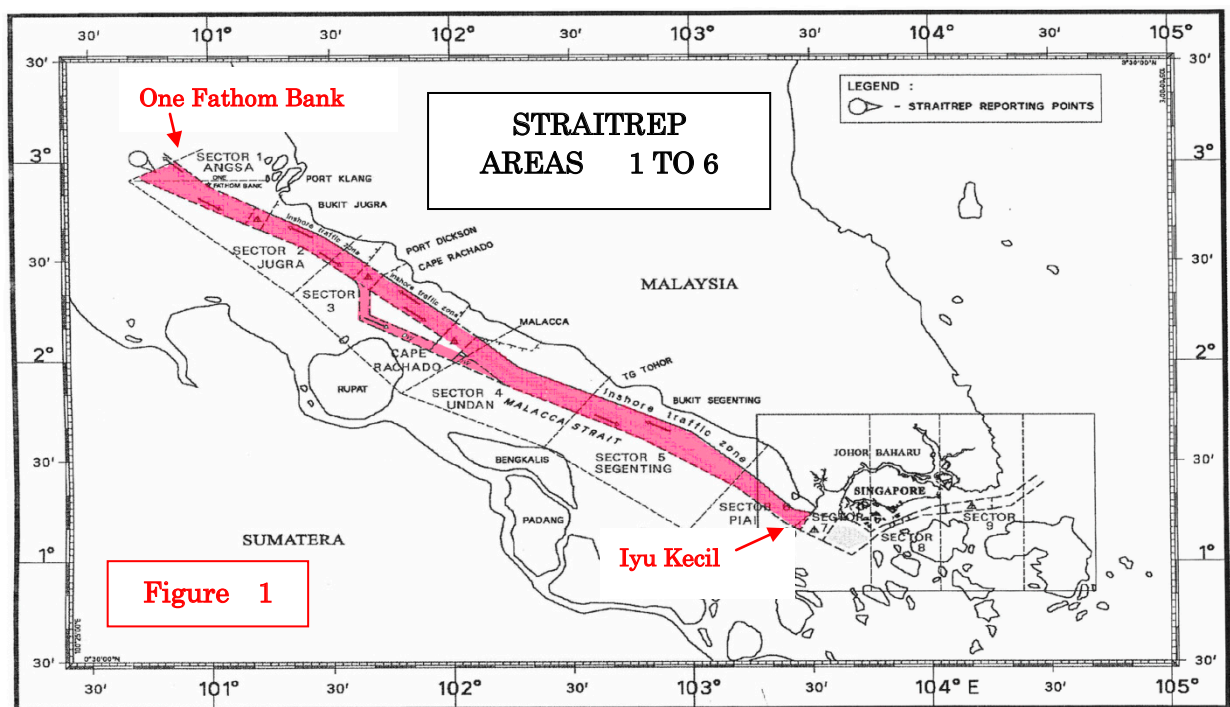
In 2006, The World Bank decided to go ahead with the MEH in two phases with an initial funding of US\$8.3 million; first as a demonstration project covering a 100 kilometre section of the Straits and then committing to the entire stretch of the Straits based on the success of the demonstration project.

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 – 2014 Data Analysis

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

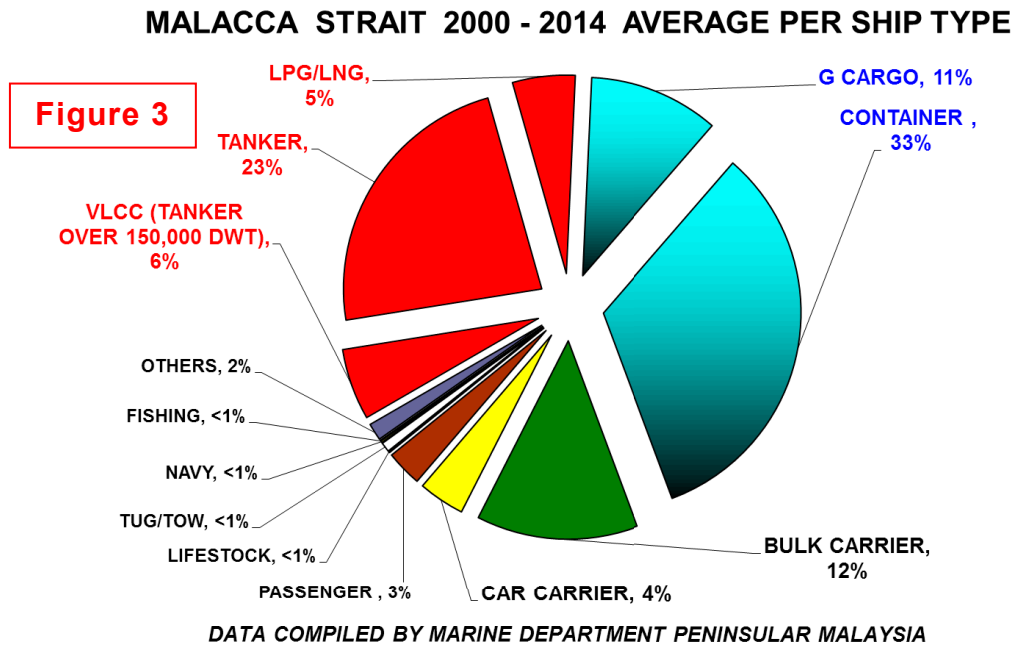
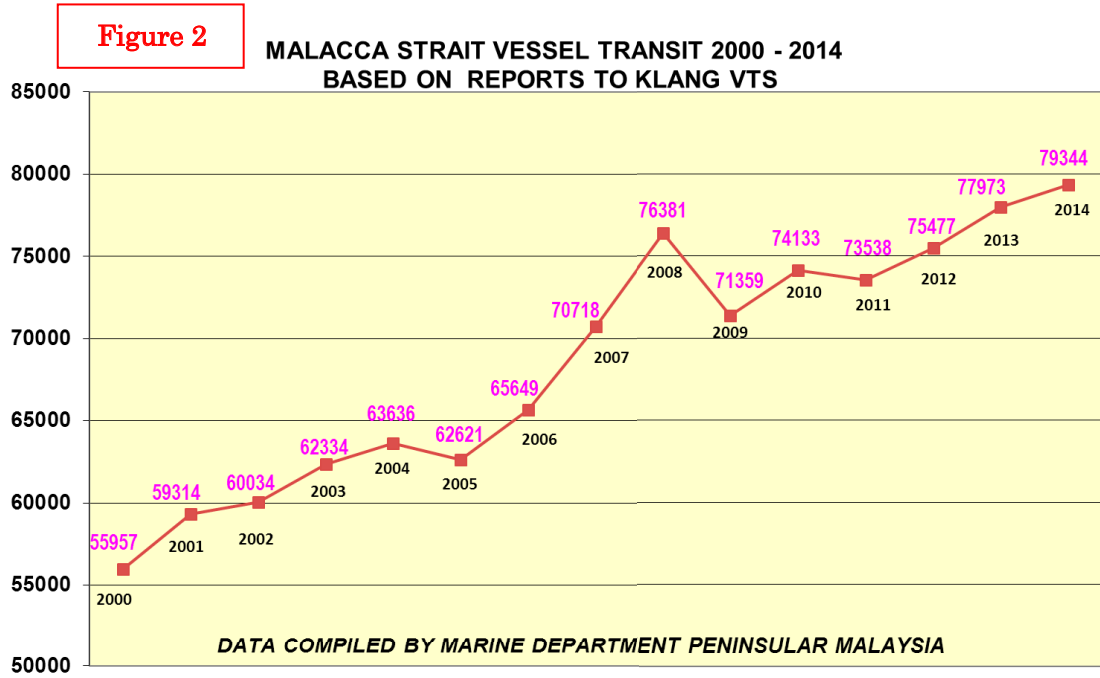
For the last 15 years there has been widespread compliance of STRAITREP procedures at sea. This enabled compiling of individual ship types using the Malacca Straits since year 2000. The statistics cover only vessels entering and leaving the Malacca Strait from both ends, between Area 1 (One Fathom Bank) and Area 6 (Iyu Kecil) as shown in figure 1.



**MALACCA STRAIT STRAITREP AREAS 1 - 6**

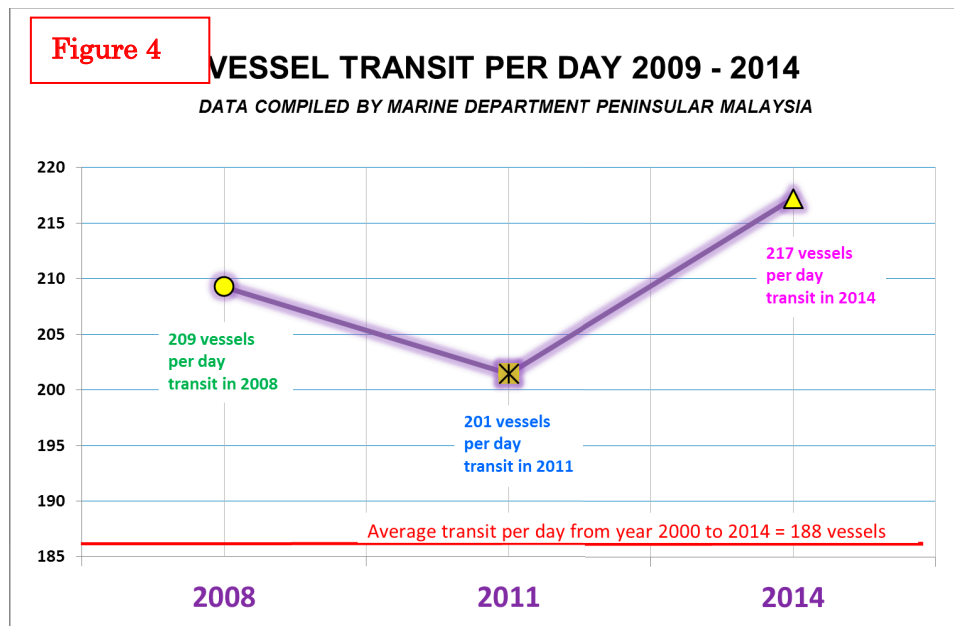
The collection of these reports occurs when vessels over 300 GRT report when passing either of the two points, namely *Sector 1*-southbound (One Fathom Bank) and *Sector 6*-northbound (Tanjong Piai).

The Nippon Maritime Center has been compiling yearly statistics of these vessel movements. The number of vessel transits in 2014 has recovered to pre-2008 (global financial crisis) levels, as shown in figure 2.



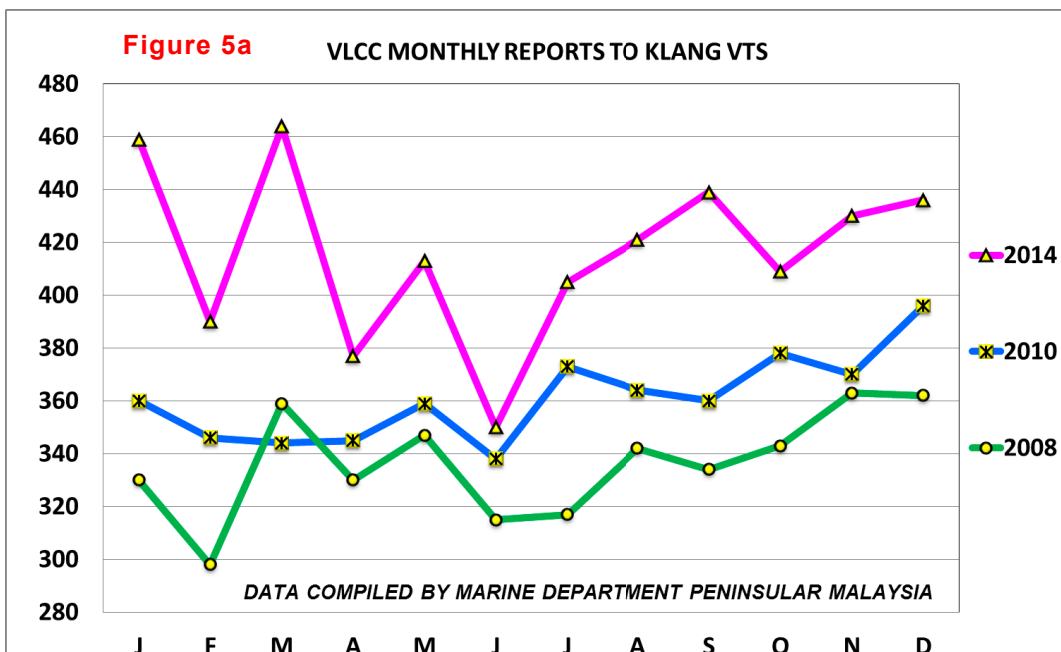
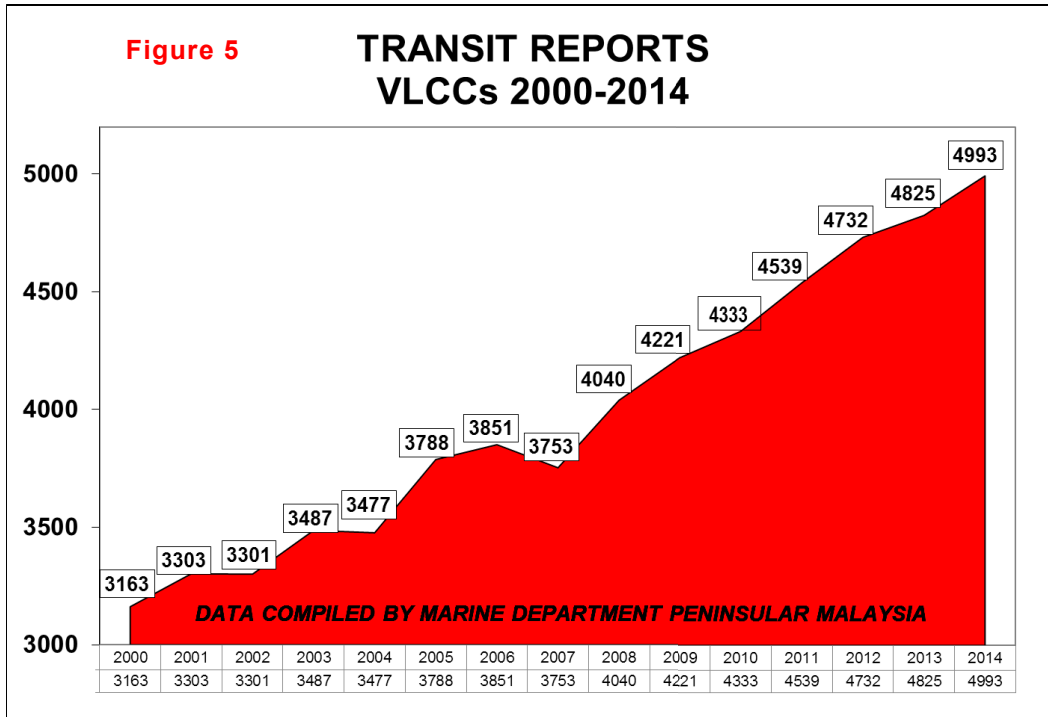
## OVERALL TRAFFIC REPORTS

1. From year 2000 to 2014, Klang VTS received a total of 1,028,468 reports, averaging 188 vessel reports per day throughout this period.
2. There was a general 4% growth in traffic reports from year 2000 to year 2008. See figure 2. From 2008, a sharp decline which was seen in 2009 was effected by the global financial crisis.
3. In the last three years however, reports to Klang VTS have increased dramatically, showing 217 transit vessels per day in 2014, or an increase of 16 vessel transits per day from year 2011. See figure 4.
4. The largest category of traffic reports belong to container ships, consisting of 33% yearly reports in 2014. This percentage has been consistent since year 2000. See figure 3.
5. Tankers of all types including VLCCs together make up the second largest category, covering 29% of the reports. This percentage has been consistent since year 2000. See figure 3.
6. Interestingly, the declining trend from the fallout of the 2008 financial crisis mainly affected container ships and car carriers. In the last seven years however, VLCC, bulk carrier and LNG/LPG tanker traffic continued to register a strong growth. These are shown in the following pages.



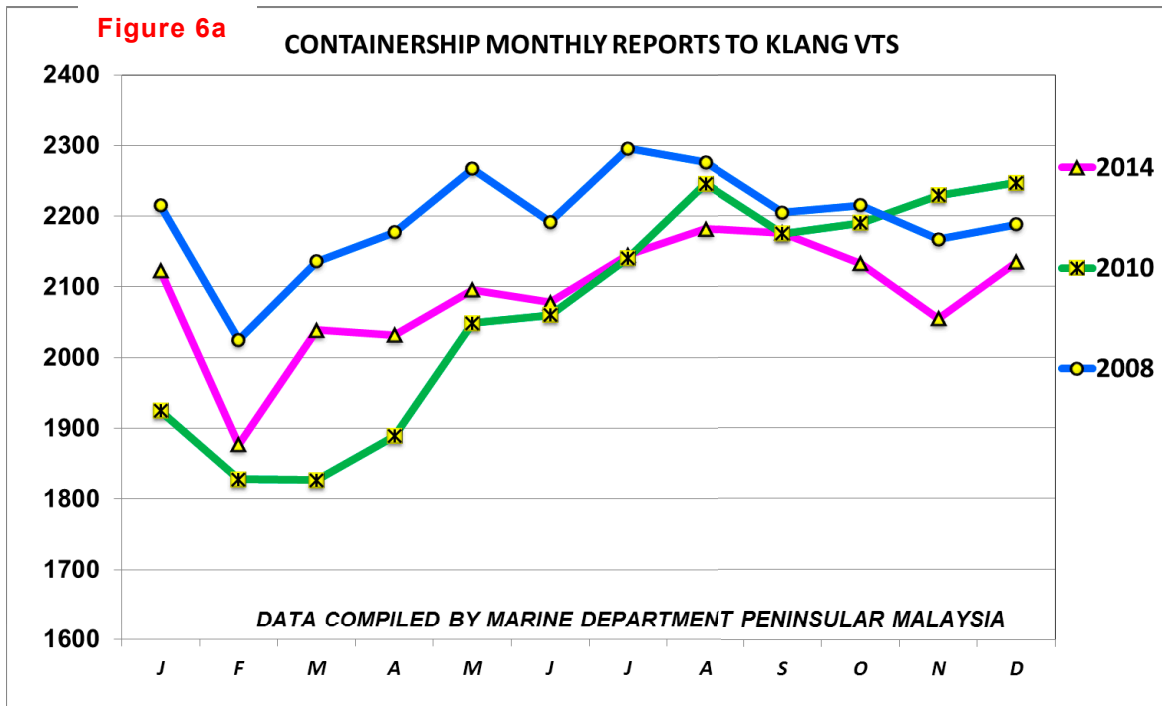
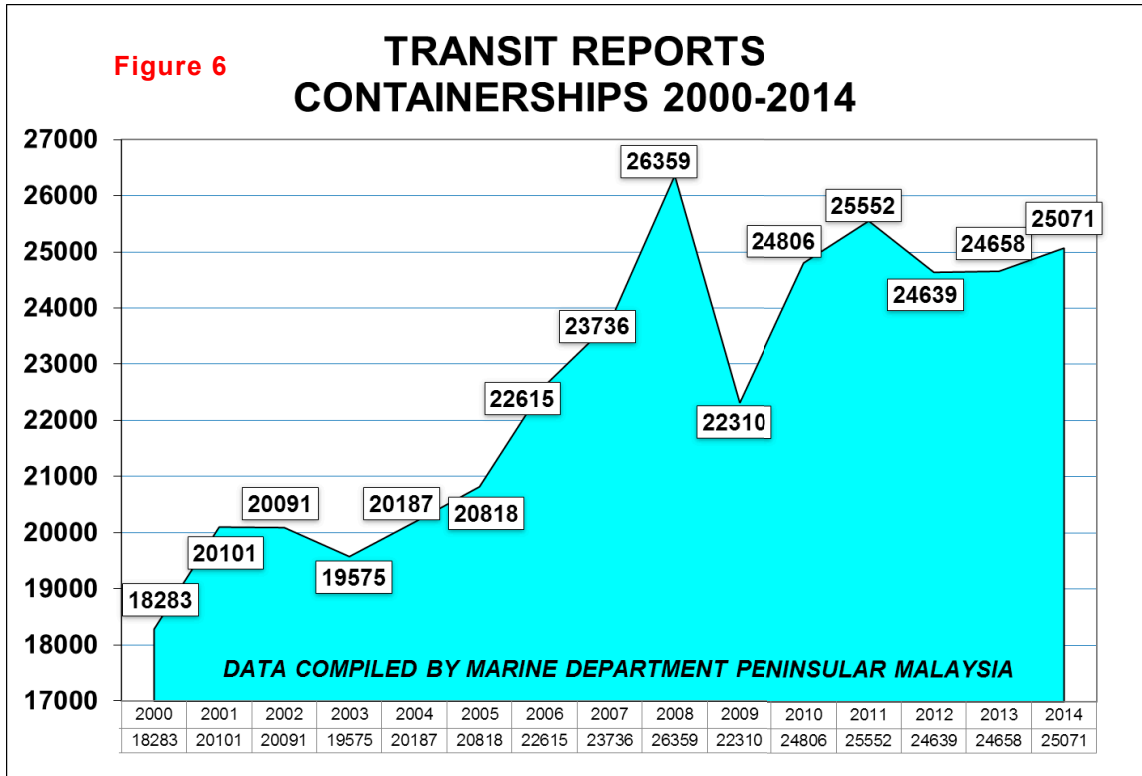
**VLCC TRAFFIC REPORTS**

1. Since 2007, an average year-on-year growth of 4.7% in VLCC traffic reports is seen, averaging between 11 to 15 VLCC daily transit reports in both directions of Malacca Straits (Figure 5).
2. The monthly report for 2014, when compared to previous years' show large swings in VLCC traffic using the Straits, reflecting the fluctuation of crude oil demand for East Asia (Figure 5a).



**CONTAINERSHIP TRAFFIC REPORTS**

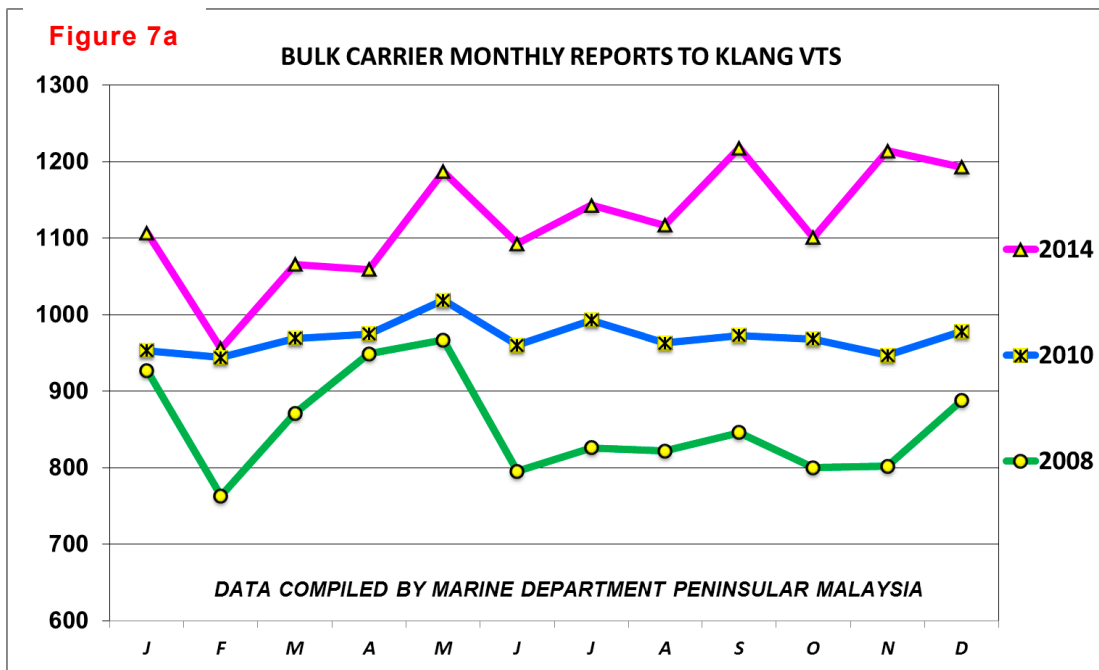
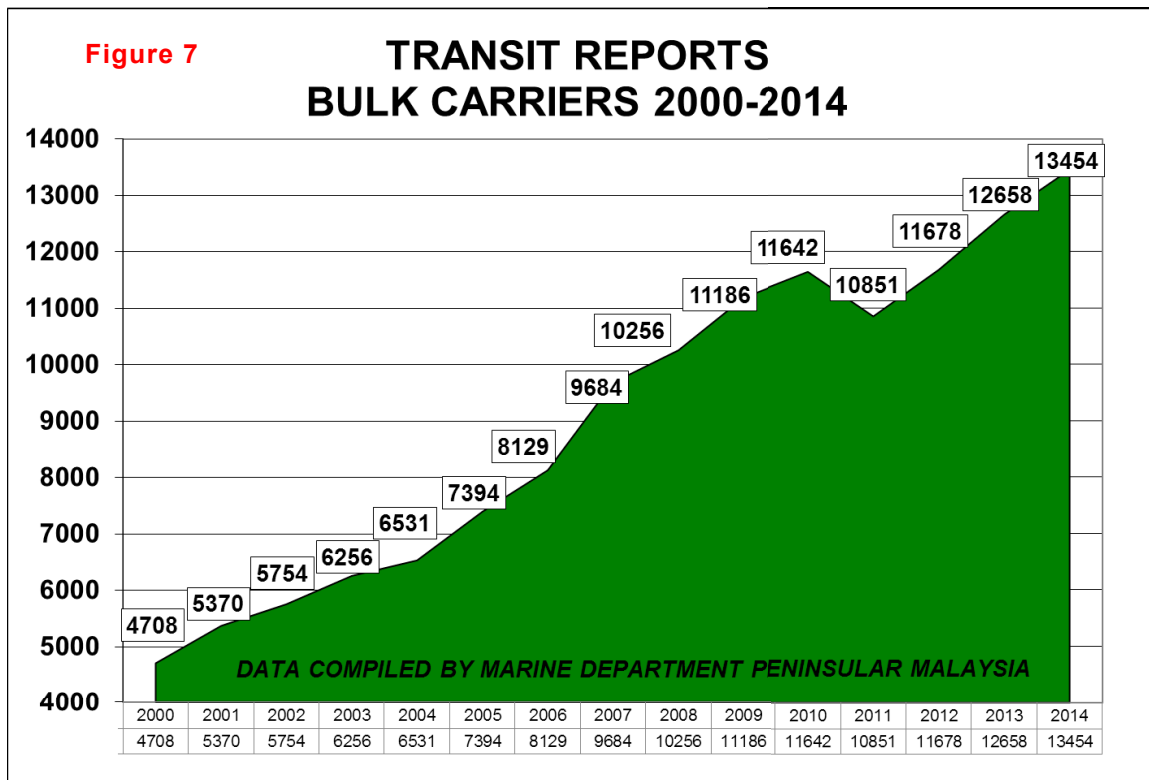
1. The 2014 reports indicate traffic below 2008 levels, See figure 6.
2. The container traffic reports has been affected by a growing number of Ultra Large Container Ships being brought into service, with lesser ships carrying more containers on respective trade routes.





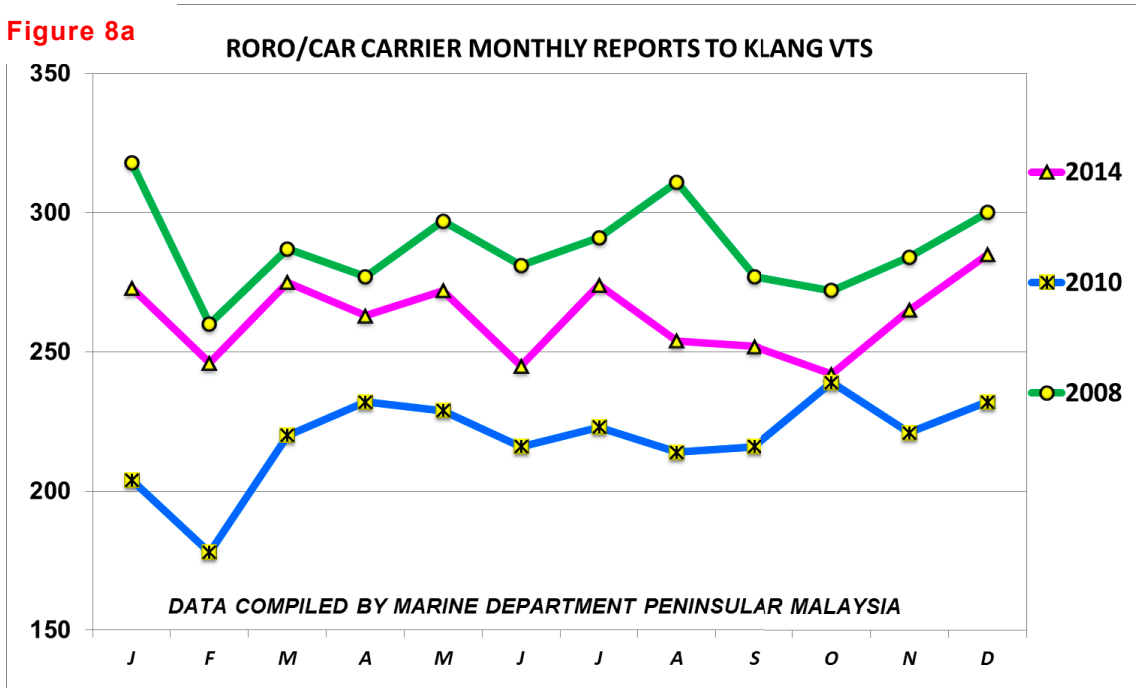
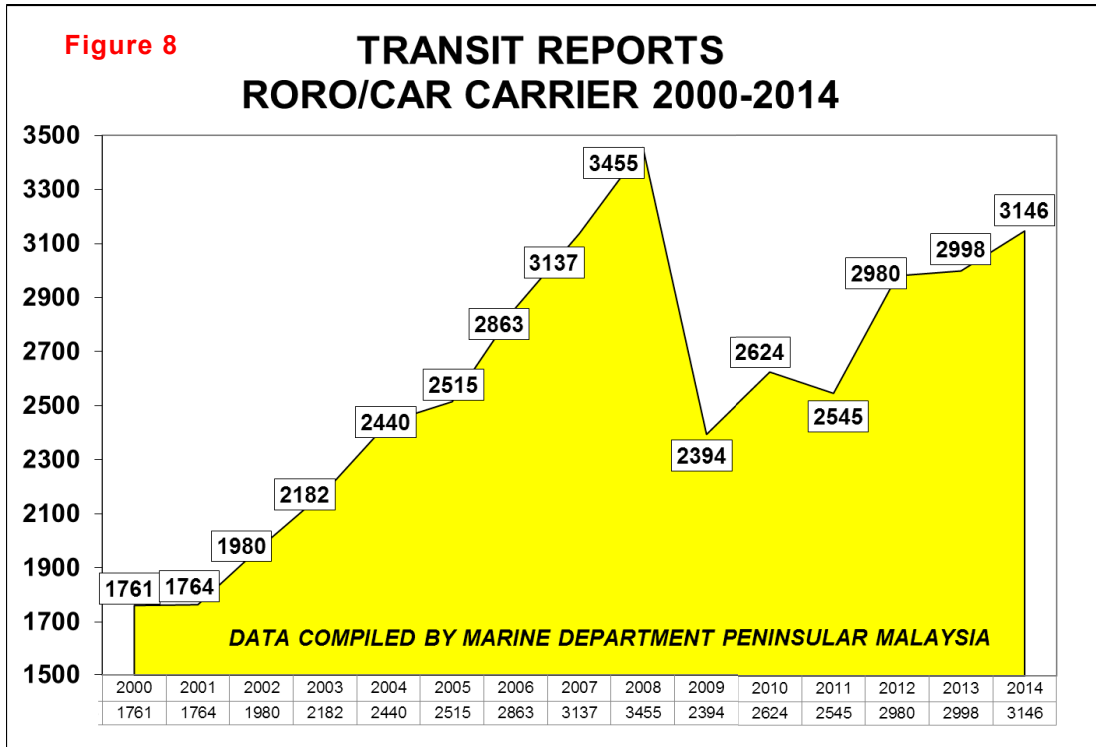
## BULK CARRIER TRAFFIC REPORTS

1. For the most part since year 2000, bulk carrier transit 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.



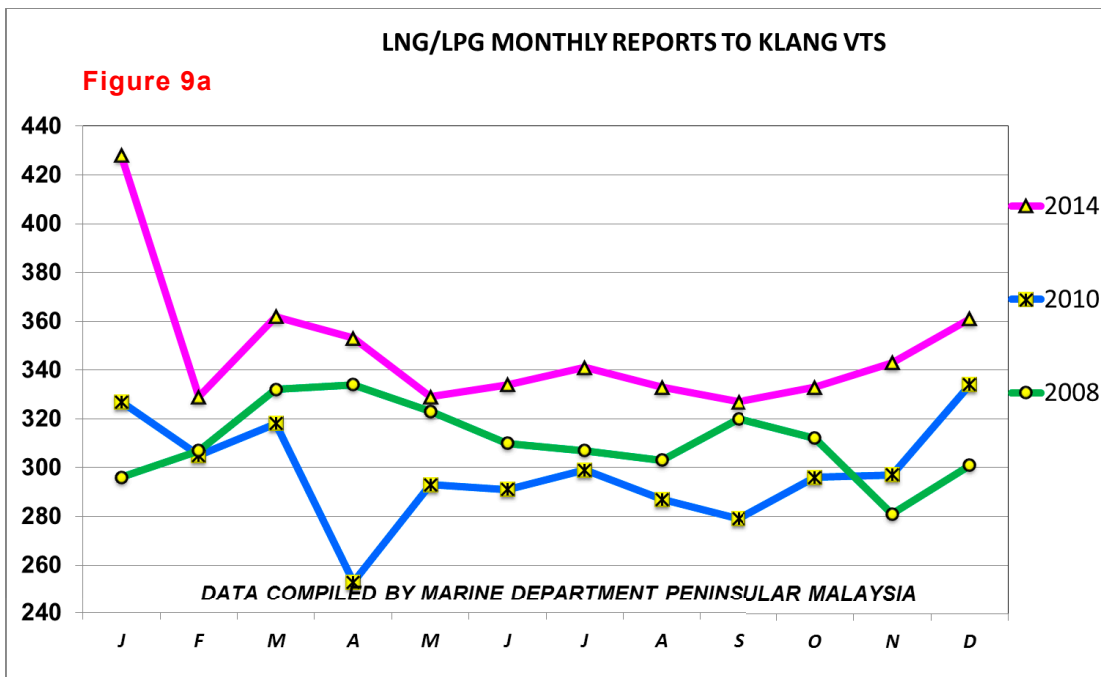
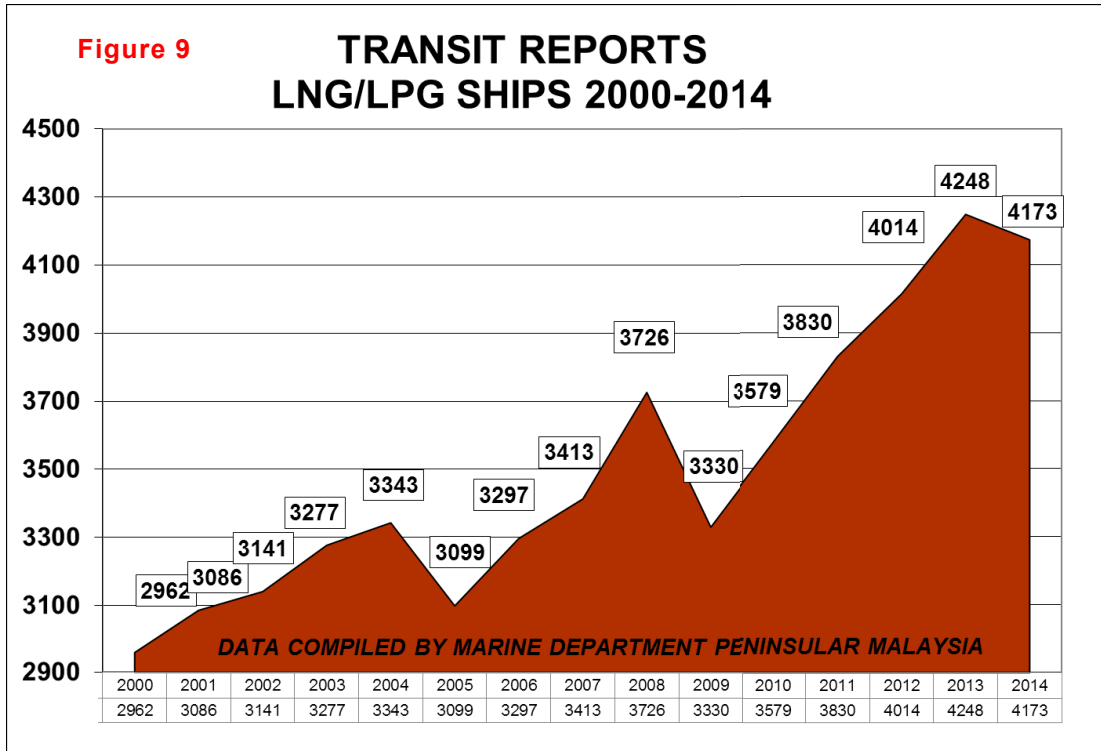
**CAR CARRIER TRAFFIC REPORTS**

1. Since the dramatic drop in car carrier traffic from the all-time high in 2008, the demand for motor vehicles will see growth as developed economies gradually move out of recession. See Fig 8 and 8a.



## LNG/LPG TRAFFIC REPORTS

1. The monthly transit reports have seen a dramatic increase since 2009, with 2014 dipping slightly to 4173 traffic reports. See fig 9 and 9a. This could be due to LNG ships increasingly taking the trans-pacific route, for example from US, Canada and Australia.



## 第5編 ミクロネシア3国の海上保安能力強化支援 事業概要



## ミクロネシア地域における海上保安能力強化プロジェクト

### 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国の人口をあわせても20万人弱の島嶼国であるが、マグロ等の豊かな水産資源を有するその排他的経済水域（EEZ）の合計は約560万平方kmに及び、世界第6位のEEZを有する我が国（約450万平方km）を上回る広大な海域を有している。

このような豊かな海洋資源を持つ海域を管轄するミクロネシア3国にとって、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等の関係団体は、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

#### （1）ミクロネシア3国各国への支援

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2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、小型パトロール艇の供与、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、各国に小型パトロール艇、通信施設を供与し、その到着時には資機材の取扱説明や研修を、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。

## (2) パラオ共和国への追加支援

これまで供与した小型パトロール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、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。

協定文書には、小型パトロール艇の追加支援、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。

## 3 2014年度の動き

### (1) パラオ共和国への支援（小型パトロール艇2隻目及び高速救難艇の供与）

2014年度においては、日本海難防止協会が主体となり、協定文書に基づく支援として、2隻目の小型パトロール艇供与に向けた現地調整を実施。「BUL」と命名された小型パトロール艇を10月に引渡した。また、同月に高速救難艇（FRP複合型ゴムボート）を引渡した。その結果パラオ海上法令執行部の船艇勢力は、オーストラリア供与の警備艇1隻、日本財団供与の小型パトロール艇2隻及び高速救難艇1隻となった。

ハード面の増強とともに、ソフト面の強化として海上法令執行部の職員の人材育成としてOJT制度を開始し、同部に5名の職員の増強が図られている。

これらにより遠方海域は警備艇、沿岸海域や浅海域は小型パトロール艇、最小人員で運航でき車両で陸上輸送ができる高速救難艇、それらを運航する職員といったリソースを有機的に活かす体制が整った結果、10月から11月にかけて、領海内等で違法操業をしたベトナム漁船8隻（報道ベース）を拿捕するなど、如実に支援の効果が上がっている。

今後は無線通信施設の施工のほか、人材育成支援を本格化していくとなる。



海上にて業務中の KABEKEL M'TAL 及び BUL



高速救難艇「SAR UNIT」 陸上を車両にて牽引して輸送・出動が可能





違法操業したベトナム漁船を連行する KABEKEL M'TAL



捜査を開始する海上法令執行部職員

また、前述の協定文書に基づき、パラオ共和国の中心地コロール島とペリリュー島を結ぶ旅客船「NIPPON MARU II」代替供与については、日本中小型造船工業会が中心となり、船の仕様の調整、現地への移送、乗組員に対する運航や整備等の研修及び引渡式典に向けた調整を実施し、12月に引渡しを行った。

NIPPON MARU II は、ペリリュー島民の貴重な足となるほか、パラオで増加している観光客に対する観光業へのリソースとしての活用が見込まれている。

また、同船は通信設備（VHF、HF 及び衛星電話）やサーチライト、海中転落者を船上に引き上げるハッチ等が設備され、海上保安機能の一翼を担うことも期待されている。



ペリリュー島の人々を乗せる「NIPPON MARU II」

## (2) ミクロネシア連邦への支援

2014年10月上旬、ミクロネシア連邦法務大臣の訪日の機会を活用し、日本の海上保安体制の理解を深めるため、両国関係者間で意見交換を行った。引き続き、海上保安庁施設見学を通じ、ミクロネシア連邦における海上保安体制の強化のための研修を行った。同国からは法務大臣のほか、警察庁長官、海上警察署長等が参加した。

具体的には、海上保安庁鈴木海上保安監への表敬訪問の他、研修では、海上保安庁での業務説明、横浜海上保安部の防災基地と巡視艇の見学及び現場職員との意見交換を実施した。

今後は、ソフト面の強化として操船シミュレーターの施工のほか、人材育成支援を本格化していくこととなる。



鈴木海上保安監表敬



横浜海上保安部見学（巡視艇）



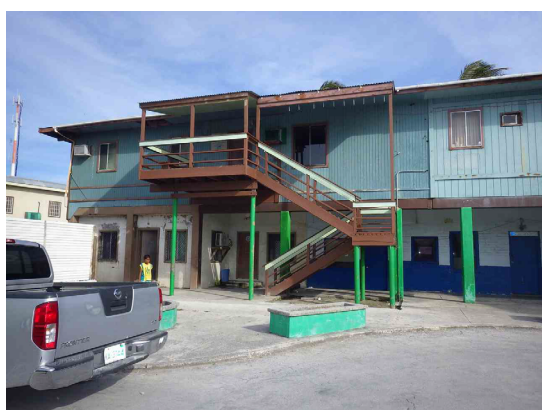
横浜海上防災基地見学（機動防除隊）



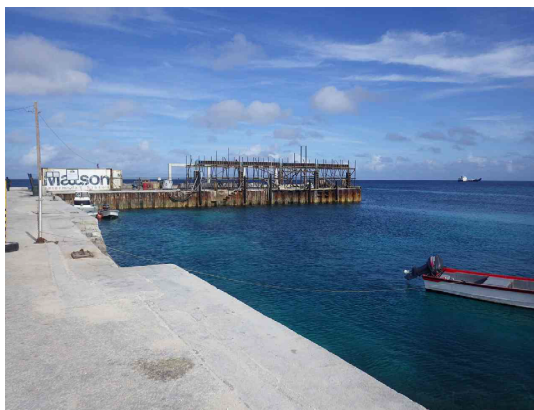
横浜海上保安部との意見交換

### (3) マーシャル諸島への支援

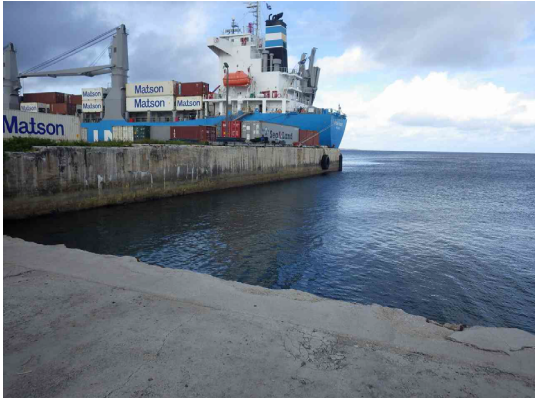
2014年6月、マーシャル諸島共和国への追加支援のための準備として、小型パトロール艇2隻目供与のための調査を実施した。小型パトロール艇2隻目は、首都マジュロから遠方のクワジェリン環礁のイバイ島への配備を念頭に置いているが、現在海上法執行勢力の基盤が無いことから、小型艇を配備し、維持・整備及び運用していくために必要なインフラや人材育成等のソフトについて入念に調査を行った。



イバイ地方政府庁舎



イバイ港



小型艇岸壁候補（水深 12m）



小型艇岸壁候補（水深 12m）



イバイ港セキュリティゲート



港湾荷役業者



港湾荷役業者クレーン



軽油タンク



イバイ地方警察庁舎



警察職員との意見交換

#### 4 今後の取り組み

ミクロネシア3国への支援については、現在継続している小型パトロール艇の燃料やメンテナンス支援を継続するとともに、各国の要望や能力に応じ無線通信施設の拡充や操船シミュレーターの供与等が予定されている。

また、本プロジェクトは現在、パラオでの支援プロジェクトをモデルケースとして、各国と議論を重ねてより効果的な支援を検討していくこととしている。パラオにおいては2014年10月から11月にかけて、違法操業の外国漁船を多数検挙するなど、明確な実績が出ており、違法操業という偶発的な面を差し引いても、定期的な海上巡回の増加及び違法操業情報を受けて即座に対応したことの結果が実を結んでいるものである。実際の事案対応において、船艇勢力の複数隻を活用し、供与した船舶燃料を事案対応中に給油して業務を継続し、それらを的確に運用する人的リソース等が確保され、これらが有機的に機能していることが確認できたことは、支援の効果が表れている証左といえる。

引き続き、きめ細やかな支援を実施し、効果的・効率的な取組みをミクロネシア全体で進められるよう、各国とも議論を継続していくこととしている。

## 2014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

2014年 主要業務実績

| 月 日      | 業務概要                                                                                 |
|----------|--------------------------------------------------------------------------------------|
| 1月13日    | 在星海運企業との意見・情報交換（シンガポール）                                                              |
| 1月14日    | ReCAAP Nautical Forum 出席（シンガポール）                                                     |
| 1月22日    | 海上保安庁巡視船みずほ入港に伴う支援業務（シンガポール）                                                         |
| 1月28日    | 日本海難防止協会本部調査役の操船シミュレーター等訓練装置に係わる業務視察同行（シンガポール）                                       |
| 2月12～13日 | パラオ共和国政府関係者との海上保安能力強化支援プロジェクトに関する意見・情報交換（パラオ）                                        |
| 2月14日    | 日本財団との意見・情報交換（東京）                                                                    |
| 2月24日    | Nippon.com に対する日本財団ウェブサイト取材対応（シンガポール）                                                |
| 2月28日    | 日系造船会社関係者との意見・情報交換（シンガポール）                                                           |
| 3月12～13日 | パラオ共和国政府関係者との海上保安能力強化支援プロジェクトに関する意見・情報交換（パラオ）                                        |
| 3月19日    | Oil Spill Response 社施設見学（シンガポール）                                                     |
| 3月28日    | マレーシア海事局との意見・情報交換（マレーシア）                                                             |
| 4月 4日    | シンガポール警察沿岸警備隊との意見・情報交換（シンガポール）                                                       |
| 4月 9日    | 国土交通省関係者との意見・情報交換（シンガポール）                                                            |
| 4月11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）                                                          |
| 4月14日    | 木村新所長代理着任                                                                            |
| 4月16～17日 | 第12回航行援助施設基金委員会出席（シンガポール）                                                            |
| 4月23～24日 | パラオ共和国政府関係者との海上保安能力強化支援プロジェクトに関する意見・情報交換（パラオ）                                        |
| 4月28日    | シンガポール警察沿岸警備隊との意見・情報交換（シンガポール）                                                       |
| 5月12～13日 | パラオ共和国政府関係者との海上保安能力強化支援プロジェクトに関する意見・情報交換（パラオ）                                        |
| 5月27～30日 | マーシャル諸島共和国政府関係者との海上保安能力強化支援プロジェクトに関する意見・情報交換及び小型パトロールボート供与のための事前調査（マーシャル諸島マジュロ及びイバイ） |
| 6月 2～5日  | アジア海上保安機関長官級会合実務者会合出席（東京）                                                            |

|           |                                                                                                                    |
|-----------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 6月18日     | 国土交通省及びマラッカ海峡協議会関係者との意見・情報交換<br>(シンガポール)                                                                           |
| 6月19日     | 産経新聞シンガポール支局長との意見・情報交換<br>日本商工会議所(JCCI)説明会(現地採用職員賃金動向関係)出席<br>(シンガポール)                                             |
| 6月26日     | 日本中小型造船工業会及びJITIとの意見・情報交換(東京)                                                                                      |
| 6月27日     | 日本財団との意見・情報交換 国土交通省関係者との意見・情報交換(東京)<br>シンガポール港内管制センター(POCC)との打合せ<br>シンガポール海事港湾庁(MPA)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) |
| 6月30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1日      | 在星海運企業との意見・情報交換(シンガポール)                                                                                            |
| 7月2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6~8日    | パラオ共和国政府関係者との海上保安能力強化支援プロジェクトに関する意見・情報交換(パラオ)                                                                      |
| 7月16日     | 国土交通省関係者及びマラッカ海峡協議会との意見・情報交換(シンガポール)                                                                               |
| 7月18日     | BIMCO アジア地域担当との意見・情報交換(シンガポール)                                                                                     |
| 7月27~8月1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)                                                                                       |
| 8月5~8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5~11日   | 海上保安庁巡視船やしまに対する業務支援(シンガポール)                                                                                        |
| 8月13~14日  | WOC ワークショップ「タイランド湾における企業・政府間の海洋環境に関する協力」参加(シンガポール)                                                                 |
| 8月21日     | IFC(シンガポール海軍情報統合センター) Shared Awareness Meeting 出席(シンガポール)                                                          |
| 8月25~26日  | 航海訓練所練習船銀河丸入港に伴う支援業務及びレセプション参加(シンガポール)                                                                             |
| 9月5日      | マレーシア海事局とのマ・シ海峡航行援助施設基金及び協力フォーラムに関する意見・情報交換(マレーシア)                                                                 |
| 9月10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及び協力フォーラムに関する意見・情報交換(インドネシア)                                                              |

|                  |                                                         |
|------------------|---------------------------------------------------------|
| 9月18～19日         | 第13回航行援助施設基金委員会出席（シンガポール）                               |
| 9月22～23日         | 第7回マ・シ海峡協力フォーラム出席（マレーシア・ランカウイ）                          |
| 9月24日            | マ・シ海峡プロジェクト調整委員会出席（マレーシア・ランカウイ）                         |
| 9月25～26日         | 第39回TTEG会合出席（マレーシア・ランカウイ）                               |
| 9月26～30日         | パトロールボート引渡式典開催に伴う事前準備（パラオ）                              |
| 10月1日            | パトロールボート引渡式典開催（パラオ）                                     |
| 10月2日            | 日本中小型造船工業会との意見・情報交換（東京）                                 |
| 10月8日            | 国土交通省関係者との意見・情報交換<br>海洋監視に関するワークショップ出席（シンガポール）          |
| 10月27～29日        | パラオ共和国政府関係者との海上保安能力強化支援プロジェクトに関する意見・情報交換（パラオ）           |
| 10月30日           | Nippon.comとの打合せ（東京）                                     |
| 10月31日～<br>11月6日 | ミクロネシア連邦政府関係者に対する海上保安能力強化プロジェクトに関する研修対応（東京）             |
| 11月13日           | シンガポール海事港湾庁（MPA）主催・海上安全管理コースにおける講義対応（シンガポール）            |
| 11月13～14日        | 国土交通省関係者との意見・情報交換<br>日本財団との打合せ<br>操船シミュレーターに係わる業者訪問（東京） |
| 11月19～21日        | パラオ共和国政府関係者との海上保安能力強化支援プロジェクトに関する意見・情報交換（パラオ）           |
| 11月28日           | マレーシア海事局との意見・情報交換（マレーシア）                                |
| 12月4～5日          | 日本財団及び日本中小型造船工業会との打合せ（東京）                               |
| 12月8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）                             |
| 12月9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）                       |
| 12月11～14日        | 日本丸Ⅱ引渡式典開催に伴う事前準備（パラオ）                                  |
| 12月15日           | 日本丸Ⅱ引渡式典開催（パラオ）                                         |
| 12月19日           | マ・シ海峡における航行安全対策ワークショップ出席（東京）                            |



情報アラカルト編

## 情報アラカルト編

### 港湾・海運

|                                           |   |
|-------------------------------------------|---|
| ミャンマーが初の外洋クルーズ船を導入……………                   | 1 |
| Jurong 大洞窟が 8 年の建設期間を経て石油製品貯蔵施設として操業…………… | 1 |
| 円滑な燃料供給……………                              | 1 |
| 2020 年、LNG 燃料供給の開始……………                   | 2 |

### 航行安全

|                                             |   |
|---------------------------------------------|---|
| マ・シ海峡沿岸三国が協力し、航行安全対策としてパンフレット発行を開始……………     | 4 |
| Kongsberg 社、“SESAME Straits” プロジェクトを開始…………… | 5 |

### 油濁・環境

|                                        |   |
|----------------------------------------|---|
| シンガポール及びマレーシアが化学物質の流出事案対策の合同訓練を開催…………… | 7 |
|----------------------------------------|---|

### 海賊・セキュリティ

|                                                               |    |
|---------------------------------------------------------------|----|
| 2006 年以来、海賊事件の発生件数が過去最少となる……………                               | 8  |
| サバ州でマレーシア人の警察官が射殺され、別の 1 名が誘拐される……………                         | 8  |
| MMEA（マレーシア海上法令執行庁）、ESSZone（サバ州東部特別保安地帯）の警備強化を目的とした巡視艇を増強…………… | 9  |
| シンガポール海峡において“SEACAT” 多国間演習実施……………                             | 10 |
| MMEA の新警備艇調達に 3 億 8 千 500 万リンギットの予算割当て……………                   | 11 |

### 社会・経済

|                                            |    |
|--------------------------------------------|----|
| 商船三井がミャンマーに医療用品を無料輸送……………                  | 12 |
| シンガポール、インドネシアがチャンギーバタム間の領海画定に関する条約に署名…………… | 12 |

## ミャンマーが初の外洋クルーズ船を導入

---

ミャンマーが、同国初の外洋クルーズ船を導入することとなった。

ミャンマーを拠点とする英国のイラワジ・フロティア社（運航業者）は、ギリシャの海運会社ブルー・シー・ラインから、総トン数 500 トンのクルーズ船 T0 Callisto 号（1963 年建造）を購入したことを今週明らかにした。

乗客定員わずか 34 名のクルーズ船は、開発途上のミャンマーの海岸線で豪華クルーズを運航するには理想的なサイズと思われる。

同国では、港湾における観光基盤が整っておらず、ヤンゴン以外の場所に大型のクルーズ船が入港することは、いまだ不可能な状況である。

現在 T0 Callisto 号は、マイアミのフリート・プロ・オーシャン社によって管理されているが、2015 年初旬の運航開始までに大規模な改装が行われる予定である。

1865 年に設立されたイラワジ・フロティア社は、ミャンマーのイラワジ川やチンドウィン川で、歴史をテーマとした大型船によるリバークルーズを運航しており、近年は、その運航範囲をベトナムやカンボジアにまで拡大している。

T0 Callisto 号は、同社初の外洋クルーズ船となる。（2014 年 8 月 29 日 Trade Winds）

## Jurong 大洞窟が 8 年の建設期間を経て石油製品貯蔵施設として操業

---

Jurong 大洞窟が、8 年の建設期間を経てシンガポール初の石油製品地下貯蔵施設として正式に操業を開始した。

エネルギーと化学製品の中枢である Jurong 島の地下 150 メートルに位置する、9 億 5 千万ドルの地下洞窟施設は、9 階層 5 つの区画により構成されている。

147 万 m<sup>3</sup>の原油やコンデンセートといった液化炭化水素物の貯蔵に使用され、容量はオリンピック級のプール 600 個分に相当する。

液化炭化水素は通常地上の大型タンクで貯蔵される。今火曜日の開業にあたり、工業経営者 JTC は、この Jurong 大洞窟により地上の 60 ヘクタールの土地が、より高価値の目的のために利用可能となる、と語った。

5 つの洞窟のうちの 2 つがジュロン・アロマティック・コーポレーションに賃借され、芳香性植物のための原料貯蔵用として使用されている。残りの 3 つの洞窟は、2016 年までに操業開始される見込みである。（2014 年 9 月 2 日 ストレイト・タイムズ）

## 円滑な燃料供給

---

2017 年には、船舶用燃料油を巡る売り手と買い手による争いの頻度が減少するかもしれない。それまでに、船舶用燃料油を供給するバンカー船に対し、質量流量計測（MFM）システムの設置が義務化されるからである。

同システムは、従来の測深による手法に取って代わるものであり、より正確で信頼でき



るシステムである。このシステムは、バンカー業務に大きな影響を与えるものとして、関係者の多くが関心を寄せるものである。

2013年、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）が確認したところでは、6万4千987件の燃料供給作業中、36件の質量及び3件の品質に関する対立があった。今年8月末の時点で、すでに31件の質量及び3件の品質に関する対立が発生しており、それぞれ件数が増加している。船舶燃料油を供給する約140から150隻のバンカー船に対し、MPAはMFMシステムの設置を義務付ける予定である。

これらのシステムの設置及び試運転には、1隻あたり20万シンガポールドル（約1,700万円）から30万シンガポールドル（約2,550万円）の費用が掛かる見込みである。この計画が公表された4月時点の現存する全てのバンカー船に対し、8万シンガポールドル（680万円）の補助金が支給される予定である。

すでに、16隻のバンカー船に新システムが設置されている。MPAは、2016年の第4四半期までに受入試験を完了するため、既存の全てのバンカー船に対しMFMの設置を求めている。

本紙は舞台裏を独自調査することにより、シンガポールが世界基準を定める上で、MFMがどのように役立つのか明らかにした。（2014年10月14日 ビジネスタイムズ）

## 2020年、LNG燃料供給の開始

シンガポールのルイ・タックユー運輸相は、2014年SIBCON（シンガポール国際バンカー会議）において、「我々は、シンガポール国内において2020年までに、可能であればそれ以前のLNG燃料供給開始を目指し取り組んでいる。」と述べた。

同国は、1隻あたり200万シンガポールドル（約1億7千万円）、最大6隻のLNGを燃料とする船舶の支援を目的とした試験的プログラムを、2017年初めに開始する計画である。

「LNG燃料の供給に関しては、ISO規格のタンクコンテナを使用するもの、LNGバンカー船からの供給及び陸上LNG基地設備からの供給など、いくつかの方式が確立している。」

「この試験的プログラムのために、シンガポール海事港湾庁（MPA）は、運用基準及び操作手順を検証し策定するため、最も費用効率の高いLNG供給方法を評価している段階である。」と同運輸相は述べた。

同運輸相は、バンカー船に従事する人員を削減するため、MPAがプロセスを自動化する技術の導入についても検討中であるとしている。

これらの技術には、バンカー船に従事する人員の削減を目的とした、船内におけるプロセスの自動化はもちろん、自動係留システムの導入も含まれている。

MPAは、e-BDN（電子燃料配達手形）の構想にも取り組んでいる。これにより、供給データを売り手と買い手に瞬時に伝達することが可能となる。

同運輸相は、「質量流量計測（MFM）のデータが伝達できるようになることと、シンガポ

ール港内で 4G に接続できるようになることがきっかけとなって、e-BDN の構想が、船舶燃料供給産業の現在の運用方式を変えていくだろう。」

「現在のところ、船舶用燃料供給に関する請求及び支払いについては、紙ベースの手形で行われているが、e-BDN は、燃料供給プロセスに関わる全てのステークホルダーの生産性を高め、人為的ミスの可能性を最小限に抑えることができるだろう。」と述べた。

MPA のアンドリュー・タン長官は、「世界的なハブ港にとって、船舶燃料供給産業は重要かつ必要不可欠な存在である。世界有数の船舶燃料の供給港として、燃料の質や信頼性を保持するため、我々は燃料供給技術の基準を高めていく。」

「MPA は、主要な問題に取り組み、船舶燃料供給産業の将来に備えるため、すべてのステークホルダーとの緊密な連携を継続していく。」と述べた。

(2014年10月16日 Trade Winds)

## マ・シ海峡沿岸三国が協力し、航行安全対策としてパンフレット発行を開始

シンガポールとその隣接国であるインドネシア及びマレーシアが協力し、昨日（5月20日）よりマラッカ・シンガポール海峡（SOMS）における航行安全及び海洋環境保全の促進を目的としたパンフレットの発行を開始した。

このマラッカ・シンガポール海峡の航行安全パンフレットについては、昨日ロンドンで開催された国際海事機関（IMO）第93回海上安全委員会において発表された。

これは、海峡沿岸国であるインドネシア、マレーシア及びシンガポールとマ・シ海峡利用者の協力の枠組みとして2007年に構築された協力メカニズムの下で実施されてきた、資金援助、また、航行安全及び海峡内の海洋環境保全の強化を目的とする技術協力といった取組みの成果である。

2007年の設立以来、協力メカニズムは航行安全及び海洋環境保全の促進を目的とする多くのプロジェクトの調整を行ってきた。これらの共同の取組みは、沿岸三国及び海峡利用者を代表する機関との密接な協力関係を示している。

航行安全パンフレットは、2012年に関係機関の一つであるボルチック国際海運協議会（BIMCO）によって最初に提案がなされた。マ・シ海峡の利用者にとって、航行安全のガイドライン及びベストプラクティスに従う上で便利なツールとなることを目的としたものである。

また、パンフレットでは、『海上における衝突予防のための国際規則に関する条約（COLREGs）』の順守についても強調されている。

昨日発表されたBIMCO及び沿岸三国の全ての海事機関による共同発表によれば、マラッカ・シンガポール海峡は依然として世界で最も通航量の多い重要な航路の一つであり、世界貿易量の約3分の1が船舶によって西から東へと輸送される主要な海上交通路であると示されている。

このパンフレットには、衝突予防対策、夜間にシンガポール海峡の分離通行帯（TSS）を横切る船舶の灯火表示、マラッカ・シンガポール海峡を通過する船舶に対する地域的な規則、投錨に関するアドバイス及び視界に影響を及ぼすヘイズや大雨といった気象条件など航海に役立つ情報も記されている。

このパンフレットは、本日（5月21日）より利用可能であり、協力メカニズムもしくはBIMCOのウェブサイトからPDFファイルとしてダウンロードできる。

（2014年5月21日 ビジネスタイムズ）

協力メカニズム：[www.cooperativemechanism.org.my](http://www.cooperativemechanism.org.my)

BIMCO：[www.bimco.org](http://www.bimco.org)

## Kongsberg 社、“SESAME Straits”プロジェクトを開始

Kongsberg Norcontrol IT 社（以下、「K 社」と表記。）は、世界中の船舶の安全性と効率性を大幅に高めるための手法構築を目的とし、3 年間に及ぶ“SESAME Straits”プロジェクト（マラッカ・シンガポール海峡における、確実に効率的且つ安全な海上交通管理\*1）を開始することを発表した。これは IMO（国際海事機関）の e-ナビゲーション戦略実行の重要な試金石であり、その目的はマラッカ・シンガポール海峡における次世代船舶通航管理システムのための画期的なコンセプトを開発、確認することである。

同プロジェクトには、海洋ファンド（MAROFF）を通じてノルウェー調査審議会から一部の資金が提供される。2,300 万ノルウェークローネ（約 3 億 8000 万円）を投じた同プロジェクトは、国際的な海峡において e-ナビゲーションとの連携として実施される初のプロジェクトである。K 社による同プロジェクトは、ロンドンで 2014 年 5 月 16 日に開催された、海峡における e-ナビゲーションとの連携に関する上級諮問評議会（HLAB）より、資金と助言を受けることとなる。この HLAB には、シンガポール、ノルウェー、マレーシア並びにインドネシアの政府関係者及び IMO（国際海事機関）、IHO（国際水路機関）、IALA（国際航路標識協会）、ICS（国際海運会議所）、BIMCO（ボルチック国際海運協議会）、CIRM（国際海事無線会議）、IEC（国際電気標準会議）及びノルウェー調査審議会といった主要な海事機関の専門家も参加している。この HLAB は、シンガポールとノルウェーが共同で議長を務める。

海洋領域認識ソフトウェア及び船舶通航業務（VTS）技術の革新的な開発分野における世界的リーダーとして、K 社は、すでにシンガポール海事港湾庁（MPA）のために、高品質の G-スコープ VTS システムを設置している。この経験は、先の IMO による海洋電子情報ハイウェイの実地計画に基づいて、同社が新しい同プロジェクトに取り組む上で有益である。

K 社で、同プロジェクトの技術責任者及びプロジェクトマネージャーを兼任するシディ・ウォウターズ氏は、次のように語った。「本プロジェクトは、IMO の e-ナビゲーション計画にとって大変重要な試金石となる。本プロジェクトは、e-ナビゲーションの主要投資者参加の下、e-ナビゲーション計画の実施に貢献するとともに、プロジェクトの成果を完全な実際の環境下で実証できるであろう。」

「本来のプロジェクトの目的は、船舶と陸上間で情報通信を行うための新しいデジタル情報通信基盤の確立である。この新情報通信基盤は、e-ナビゲーション S-100 の枠組みだけでなく、陸上の VHF デジタル交換システム及びサテライトリンク等、新たな将来性をデータ交換に活用するものである。この基盤の確立は、e-ナビゲーション構想全体を可能にするための重要な要素となるだろう。」

「このプロジェクトは、現在、局所的な情報、組織及び支援サービスの提供のみ行っている従来の VTS システムの構造を根本的に改革するものである。G-スコープシステム案の革新は、通航量を予測するだけでなく、船舶到着の数日前に戦略的な計画を立てるための協力基盤を確立することができる。」

同プロジェクトのための機能的な船舶通航管理システムは、船舶の船橋チームと陸上の職員間の状況認識の共有と共同の意思決定に基づくものである。e-ナビゲーションを通じて、船舶及び陸上に関するこれらの要素を一つに統合することで、正確な時間での入港及び輻輳海域を局限化するといったことが可能になるだろう。結果として、燃料搭載の削減、狭水域における円滑な輸送及び航行リスクの削減、燃料消費の削減、二酸化炭素排出量の削減、また投錨地、停泊地及び水先案内人等の港湾施設の利用増加をもたらすだろう。

「マラッカ・シンガポール海峡は、世界有数の輻輳海域であり、我々メンバーは長年にわたり本プロジェクトによってもたらされる可能性のある改善策を追及してきた。我々は、本プロジェクトが更なる航行安全及び環境保全の向上を目指していることから、このチームの一員として参加することを心待ちにしている。」と、ICS のジョン・マーレー海事部長は述べた。

シンガポール海事港湾庁（MPA）の副長官（運用担当）M・セガール氏は、「このプロジェクトは、マラッカ・シンガポール海峡の沿岸三国及びステークホルダーの密接な協力関係の表れであり、マラッカ・シンガポール海峡の航行安全及び環境保全の強化といった共通の目的を目指すものである。我々MPAは、この有益なイニシアチブへの参加及び貢献を光栄に思う。K社の企業力と技術、更に多様なステークホルダーの助言をもってすれば、このプロジェクトにより、沿岸三国間の連携を強化できると確信している。」と述べた。

K社の開発責任者であるスティーブ・ゲスト氏は、「このプロジェクトの主目的は開発であり、何より、C-スコープ VTS システムのために我々が開発する新しい e-ナビゲーションを実際の運用環境の中で検証し、その機能性を確認することである。安全性と効率性が焦点であり、輻輳海域を特定し船舶のために最適な航路を提示することができる。」

「我々は本プロジェクトに、K社グループが提供する複合技術を活用する予定である。これらの優れた技術には、船舶の統合船橋システム、船舶-陸上間の情報通信、衛星によるセンサー及びサービス並びに有名な陸上拠点の C-スコープ海洋領域認識システム等が含まれる。このような役割を担える企業は、世界でも数少なく、これらの技術全てが e-ナビゲーションの実現にとって重要な鍵となるだろう。」と締めくくった。

(2014年6月16日 Marine Link.com)

\*1 SESAME Straits: Secure, Efficient and Safe maritime traffic Management in the Straits of Malacca and Singapore

## シンガポール及びマレーシアが化学物質の流出事案対策の合同訓練を開催

シンガポール海事港湾庁とそのカウンターパートとなるマレーシアの担当機関が、昨日（4月9日）海上における化学物質の流出事案対策として、初の合同訓練をジョホール海峡で実施した。

この訓練は、シンガポール及びマレーシアの二国に挟まれた海峡を通過して輸送される有害な化学物質を含む事故への両国の対策強化を目的としている、とシンガポール海事港湾庁（MPA）及び国家環境庁（NEA）が昨日の声明の中で発表した。

この訓練は、石油系化学物質のキシレン 100 トンが、シンガポール海域で流出したと想定し実施された。いくつかある訓練項目の中でも、特にマレーシア及びシンガポール間の情報伝達と連携、作業員の行動、機材の適切な使用という点が検証された。

シンガポールの化学工業は、主に南西部のジュロン島を拠点とする一方、化学プラントは、ジョホール海峡沿いのマレーシアのパシグダンを拠点としている。

更に先週、マレーシアの国営石油・ガス会社のペトロナス社が、ジョホール海峡東端に位置するジョホール州ペンゲランにおける石油精製及び石油化学プロジェクトの開発に関し、最終決定を下した。このプロジェクトは、2019年までには稼動が見込まれている。

両機関によると、万が一流出事故が発生すれば、MPA が海上での監視及び除去作業の調整を行い、その一方で NEA は大気の状態及び水質の監視を行いながら、汚染された全ての沿岸地域における除去作業の調整を図る予定である。

MPA のアンドリュー・タン長官は、「海上事故は、自然界においてしばしば国境をまたがって化学物質及び油の流出をもたらすため、地域間の協力が重要である。この訓練は、海上における化学物質の流出に対処するため、初めて我々が実施した二国間合同訓練である。」  
「このような訓練により、地域及び複数の関係機関の対応能力を検証できるため、衝突、化学物質流出、油流出等のような海上事故に対しても、万全の体制で迅速かつ効果的な対応が可能になる。」と述べた。

1998 年以来、キシレン、トルエン及びベンゼン等の化学物質に対応するため、MPA はこれまでも数回、化学物質流出事案に対する実地及び図上訓練を行ってきた。これらの引火性の高い化学物質は、溶剤もしくは他の製品の原材料として用いられる。

化学物質が気化、漂流、溶解または沈殿のどの状態かによって、水面から化学物質をすくい取る、もしくは汚染物質を海底から汲み上げるといった回収方法がある。

(2014年4月10日 ストレイト・タイムズ)

## 2006 年以來、海賊事件の発生件数が過去最少となる

---

国際海事局（IMB）が水曜（1月15日）に発表したところによると、ソマリア海賊に対する国際的な対応の成果で、2013年の海賊事件発生件数は過去7年間で最少となった。

IMBは、アフリカの角諸国の周辺海域における海賊事件が2006年以來最少となり、2011年のピーク時と比較すると90%以上減少したと発表した。

その一方で、西アフリカ沖、特にナイジェリア付近での海賊事件が増加していることは、憂慮すべき事態であるとIMB（ロンドン）は年次国際海賊報告書の中で述べている。

同報告書によると、昨年、全世界で報告された海賊による襲撃事件は264件であり、2年連続の減少となった。

また、2013年にソマリア沖で報告された海賊事件はわずか15件で、ピーク時だった2011年の237件と比較すると大幅に減少しており、2006年にソマリア沖の海賊事件が10件だったとき以来の低い水準に留まったとしている。

IMBのポテンガル・ムクندان局長は、「世界的に海賊事件が減少した最大の理由は、東アフリカ沖でソマリア海賊による事案が減少したことにある。」

「各国海軍によるパトロールの強化、ソマリア情勢の安定化、民間武装警備員の乗船及び船舶の警備体制強化、これら全てが海賊事件の減少に効果をもたらした。」と述べた。

さらに同局長は、「ソマリア沖の海賊行為に対する、継続した国際社会の連携は必要不可欠である。現状に満足すれば、海賊活動は再燃し得る。」と付け加えた。

同報告書によると、昨年は、全世界で300名以上が海上で人質となり、21名が負傷した。これらのほとんどのケースで銃やナイフが使用されている。

海賊による船舶のハイジャックは12件、船舶への乗り込みは202件、発砲22件、更に28件の襲撃未遂事件が発生した。

ナイジェリア沖の海賊は『とりわけ凶暴』であり、同地域においては、1名が殺害され、36名が身代金目的で陸上に拉致されている。

昨年、西アフリカ周辺海域で発生した海賊事件は、発生件数全体の19%を占めている。同海域で発生した51件の襲撃事件のうち31件がナイジェリア沖で起きており、2008年以來最悪の水準であると同報告書は伝えている。

（2014年1月17日 ビジネスタイムズ）

## サバ州でマレーシア人の警察官が射殺され、別の1名が誘拐される

---

マレーシア治安当局の7月13日付の発表によると、ボルネオ島のリゾートで、武装集団との銃撃戦により、マレーシア人の警察官1名が射殺され、別の1名が誘拐された。

サバ州で誘拐事件が多発する中、最新の事件であり、同州における治安上の脅威を強調する出来事となった。サバ州は、フィリピン南部からボートで短時間の場所に位置しており、イスラム過激派及び誘拐団の本拠地となっている。

サバ州東部治安司令部の Abdul Rashid Haron 司令官は、軍服を着た 8 名の武装集団が、7 月 12 日深夜、マブール・ウォーター・バンガロー・リゾートに侵入し、警備を担当していた海上警察官を襲撃したと発表した。

同司令官によると、銃撃戦により海上警察官 1 名が射殺されており、覆面をした武装集団が、別の警察官を誘拐し、ボートでフィリピン南部へ逃走する姿が目撃されている。

同司令官は、武装集団がリゾートから宿泊客の誘拐を企てていたか、もしくは最近、島内において武装集団の活動を阻止するため警備が強化されたことを受け、海上警察官を狙ったものだろうと述べた。

「彼らの動機は不明であるが、我々が同地域において警備を強化したことに対する報復行為という可能性も否めない。」と同司令官は述べた。

この事件の首謀者は不明であるが、前回の誘拐事件は過激派アブ・サヤフによるものであったと見られている。

頻発する誘拐事件は、外国人観光客に人気のダイビングスポットであるサバ州の観光産業に悪影響をもたらしている。サバ州政府は警備強化のため、夜間外出禁止令及び危険地域への渡航制限を発出した。

サバ州では、今年 4 月以降、4 件の誘拐事件が発生している。先月は、マレーシア人養殖業者及びフィリピン人従業員が、フィリピンの武装集団によって養殖場から誘拐される事件が発生しており、フィリピン南部に連れ去られたと見られている。

今年初めに誘拐された中国人養殖場経営者、中国人観光客及びフィリピン人リゾート従業員は、その後無事解放されている。

アブ・サヤフは、フィリピン南部以外にも活動範囲を広げ、アルカイダを含む国際的なテロ組織と繋がりを持つが、近年、米国の支援を受けたフィリピン軍による討伐作戦で、その勢力は大幅に弱まったとされている。アブ・サヤフは約 300 名の兵力を持ち、現在のところ身代金目的の誘拐に活動の焦点が絞られている。

(2014 年 7 月 13 日 Jakarta Post)

## MMEA（マレーシア海上法令執行庁）、ESSZone（サバ州東部特別保安地帯）の警備強化を目的とした巡視艇を増強

マレーシアのサンダカン管区（MD17）における、マレーシア海上法令執行庁（MMEA）の巡視艇の追加導入により、サバ州東部特別保安地帯（ESSZone）に位置するサンダカン地区の警備強化が期待されている。

MMEA サンダカン管区の A. Razak Abd Rahman 司令官は、巡視艇 Merlin 及び職員 30 名の配備が、様々な外的脅威、とりわけ外国人テロ対策を支援するだろうと述べた。

同司令官は、今週木曜（7 月 31 日）の晩、スリサンダカン基地に巡視艇 Merlin が到着したことを受け、記者団に対し、「今回の勢力強化は、ESSZone において求められている治安



確保のため、サバ州東部治安司令部の要請に応じたものである。」と語った。

巡視艇 Merlin 及び Tenga は、昨日（7月31日）午後5時頃、マレー半島からサンダカンに到着した。

同司令官は、タワウ地区において巡視艇 Tagas の運用が本日（8月1日）より開始されると同時に、巡視艇 Merlin の運用も明日（8月2日）開始されると述べた。

（2014年8月1日 BERNAMA）

### シンガポール海峡において“SEACAT”多国間演習実施

米国、シンガポール、ブルネイ、インドネシア、マレーシア、フィリピン及びタイの海上部隊が、シンガポール海軍の多国間運用演習センターにおいて、例年の多国間演習、「東南アジア協力演習（SEACAT）」を開始した。

この演習は、海賊、密輸その他の海上における違法行為といった相互の海上安全保障への脅威に対処するための地域協力を向上させることを目的としたものであり、この第13回 SEACAT では地域の沿岸警備隊の参加も得て海上捜索救助のシナリオも盛り込んだ。

米国第7艦隊第73特別部隊チャーリー・ウィリアムス少将は、「海洋国家は海上における自由貿易に依存している。我々はこれら問題への対処に関心を共有しており、いずれの国も一国のみでこれに対処する十分な勢力を有していないことを認識している。」と語った。

5日間の指揮所演習の一環として、参加国代表の渉外担当官がマ・シ海峡、アンダマン海又は南シナ海における容疑船舶の模擬情報を取得、シンガポールの情報統合センター（IFC）、マレーシアの国際海事局（IMB）及びフィリピン沿岸監視システムを含む全ての利用可能な情報源からの事実を共有した後、平行して実施される実地訓練において渉外担当官は対応計画を策定・実施する。

演習期間中、参加航空機及び艦船は、必要に応じて現場での監視活動や立入検査を実施する予定である。ウィリアムス少将は、「海軍、沿岸警備隊及び海上警察機関間の協力は、海上安全保障問題の対処への大きな役割を担っている。特にこのような国際的かつ領海が重複した海域においてはなおさらだ。」と付け加えた。

シンガポール海軍の海上安全保障特別部隊及びマレーシア海上法執行庁（MMEA）からの人員に加え、この演習にはシンガポール海軍の哨戒艦、シンガポール警察沿岸警備隊の巡視船及びシンガポール空軍の哨戒航空機が参加する。

米国海軍からは第73特別部隊司令官を始めとし、第7駆逐艦隊（DESRON 7）、ミサイル誘導艦 USS Wayne E. Meyer、燃料補給艦隊 USNS Rappahannock 及び海上監視航空機 P-3C Orion が参加する。

第7駆逐艦隊司令官フレッド・カチャー大佐は、「このような演習はパートナーシップを強化する。このことにより、この極めて重要な海域において、いつ脅威が発生したとしても、我々は一つのチームとなって問題に対処する準備ができるのだ。」と語った。

(2014年8月15日 Naval—Technology.com)

### MMEAの新警備艇調達に3億8千500万リングットの予算割当て

連邦政府は、領海内における警備の強化及び監視の実施を目的とした、マレーシア海上法令執行庁（MMEA）による新警備艇7隻の調達に対し、3億8千500万リングット（約127億円）の予算を承認した。

MMEAのDatuk Ahmad Puzi Abdul Kahar 副長官によると、新警備艇の購入は、老朽化した警備艇7隻の代替であり、旧警備艇は魚の生息域で人工漁礁として使用される。

8月24日、トック・バリのMMEA事務所内でケラントアン州の漁師たちとの対談を終えた同副長官は、報道陣に対し、「7隻の新警備艇は、最新の装備を搭載して建造される計画であり、南シナ海、マラッカ海峡及びスルー海における様々な課題に対応できるだろう。」と述べた。

旧警備艇の装備はほとんど機能しておらず、特に外国漁船の侵入、現地の漁民の保護及び同国における海上法令執行能力の強化といった現在のニーズに適していないという。

同副長官は、MMEAが現在製造業者と交渉中であると語った。

(2014年8月24日 The Sun Daily)

## 商船三井がミャンマーに医療用品を無料輸送

株式会社商船三井（MOL）は、PH-Japan（ピープルズ・ホープ・ジャパン）のミャンマー保健医療プログラムへの支援を発表した。ミャンマーの病院及び医療施設へ提供する 2000 個のデジタル体温計と血圧計を積載したコンテナを無料で輸送するという。商船三井のミャンマーへの無料物資輸送は初めての取組みとなる。

医療用品は 6 月 21 日に横浜港において船積みされ、7 月 17 日にミャンマー・ヤンゴン港に到着した。8 月 11 日に医療用品の到着記念式典が開催された。

ミャンマーでは経済が急速に発展しているが、東アジアの中では未だ豊かではない国の一つにとどまっている。WHO によれば、ミャンマーでは保健医療の利用機会の欠如が続いており、結果としてアジア太平洋地域の近接国と比較すると高い疾病率と死亡率に苦しんでいる。

「商船三井のミャンマーへの進出は、我々の経営開始当初、サービス網を発展させていた 100 年以上前にさかのぼる。PH-Japan の保健医療プログラムを援助し、我々の長期的なパートナーであるミャンマーを支援して保健医療の利用機会向上へ寄与できることを誇らしく思う。これはまた、我々が取引を行っている成長国において更なる発展を促進する商船三井の尽きる事のない献身である。」と MOL ミャンマー支局長は語った。

商船三井は社会貢献活動の理念の一つとして「国連ミレニアム開発目標への貢献」を掲げている。これは 2015 年までに乳幼児死亡率の低下と妊産婦の健康状態改善、HIV/エイズ、マラリアその他の疾病の蔓延防止を目標としている。

(2014 年 8 月 15 日 Marin Link. com)

商船三井プレスリリース : <http://www.mol.co.jp/pr/2014/14050.html>

## シンガポール、インドネシアがチャンギーバタム間の 領海画定に関する条約に署名

インドネシア及びシンガポールは、シンガポール海峡の東部、チャンギーバタム間の領海を画定する重要な条約に署名した。

この条約は、水曜日（9 月 5 日）イスタナ（シンガポール大統領官邸）において、K・シヤムガム・シンガポール外相と、マルティ・ナタレガワ・インドネシア外相によって署名された。署名式はリー・シェンロン・シンガポール首相及び同国訪問中のインドネシアのスシロ・バンバン・ユドヨノ大統領の立会いのもと行われた。

ユドヨノ大統領は、自身の功績を称える祝賀会において、9.45km にわたる範囲を対象とする同条約について、ASEAN 加盟国である両国が二国間関係の「新たな節目」を築く上で重要なものである、と語った。

また同大統領は「緊張と紛争が際立つ世界情勢の中、我々はこの条約によって、強い政治的誓約のもと、相互に受け入れ可能な解決を達成できることを証明している。」と語った。

シンガポール外務省は声明において、この条約は、両国が共通の関心事項についてどのように協力してきたかの証明であり、また「良好な共同関係と両国の結束」を強調していると語った。

この合意は、インドネシアとシンガポールが主権を維持し、更にそれぞれの領海において法を執行する助けになる。また、シンガポール海峡内の国境を越える犯罪を防止するだけでなく、航行安全、海事及び漁業の分野での協力関係の強化にも繋がる。

二国間の技術的議論は 2011 年 6 月シンガポールにおいて開始、その後 9 回の議論が重ねられた。最後の会議が先月メダンにおいて開催され、最終合意に至ったもの。

これは、ユドヨノ政権下でシンガポール及びインドネシアが結んだ二つ目の領海画定に関する条約である。2009 年、当時のジョージ・ヨー・シンガポール外相とハッサン・ウィラユダ・インドネシア外相が、シンガポール海峡西部のサルタン・ショール及びプラウ・ニパ間の領海線確定に関する条約に署名したのが最初である。

(2014 年 9 月 4 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 2015

発行 2015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