

【特集】

サブスタンダード船を 排除できるか!



【特集】サブスタンダード船を排除できるか！

密着：外国船舶監督官、ただ今 PSC に奮闘中／

関東運輸局 = 山内敏男・村田春幸・佐野博・松本歩／取材・日本海難防止協会 ————— 2

対談：サブスタンダード船の排除は可能か／

日本船長協会・大河原豊重／日本海難防止協会 ————— 10

サブスタンダード船排除に向けた PSC の取り組み／

国土交通省・田淵一浩 ————— 18

サブスタンダード船に対する取り組み／日本船主協会企画調整部 ————— 22

サブスタンダード船の根絶を求めて／全日本海員組合・平山誠一 ————— 26

乗組員が激白：この船は堪航性なく危険！／

取材・日本海難防止協会 ————— 30

欧州連合におけるサブスタンダード船への対応／

日本海難防止協会・山地哲也 ————— 34

シンガポールにおけるサブスタンダード船の排除／

日本海難防止協会・志村格 ————— 38

特集以外の記事

懸賞作品の募集／船員災害防止協会 ————— 17

新刊紹介 「海のテロリズム」山田吉彦著／

「海のレスキュー」ジョン・ウォーターズ著／「海駆ける青春」神倉力著 ————— 25

海の気象 気象庁の海水温・海流情報がリニューアル／気象庁・源泰拓 ————— 42

海守便り／海守事務局 ————— 45

日本海難防止協会のうごき ————— 46

船舶海難の発生状況／海上保安庁交通部企画課 ————— 46

主な海難／海上保安庁警備救難部救難課 ————— 47

編集レーダー ————— 48

サブスタンダード船問題を考える

サブスタンダード船とは、世界中の海を航行している船舶のうち「安全運航や環境面で国際基準に適合していない船舶」のことで、多くは便宜置籍船である。税金が安く船体や機関などの検査が甘い発展途上国に籍を置き、技術が未熟で低廉な船員を配乗し経済活動を行っていることから混同しがちだが、前述に該当しない便宜置籍船も多く、また便宜置籍ではないサブスタンダード船も現存する。

海難も相次いでいる。67年のドーバー海峡でのタンカー「トリーキャニオン号」（リベリア籍）から便宜置籍船の海洋汚染事故は枚挙に暇がなく、その被害は周辺の沿岸国を震撼させた。日本では、97年に日本海を航行中に船体を折損し、最大の油濁被害を与えたタンカー「ナホトカ号」（ロシア籍）の事故について、船体に欠陥があったことがその後明らかになっている。

これまでに、いくつかの国際機関でサブスタンダード船の排除が叫ばれ、対策が検討されてきた。欧州やアジア・太平洋をはじめ、各地域では船舶が寄港する国による監督（ポ・トステ・トコントロール：PSC）を統一基準で強化・実施しようとしている。

今号ではPSCに焦点をあて、現状や国・関係団体の取り組みを通してほんとうにサブスタンダード船を排除することができるのかについて探ってみた。



（写真：海上保安庁広報室提供）



密着：外国船舶監督官、ただ今 PSC に奮闘中！

はじめに

寄港国の政府が、自国の港に入港する外国船舶に対し国際条約の基準を満たしているかを検査するポート・ステート・コントロール(以下、PSC)。その任務に就いているのが、国土交通省の各地方の出先事務所に配属されている外国船舶監督官だ。

彼らは立入検査を実施し、船舶の構造・設備、船員の資格・証明などが国際基準に適合しない欠陥が見つかった場合には是正措置を執り、船舶の航行安全に支障をきたす重大な欠陥や海洋環境に重大な害を及ぼす欠陥が見つかった場合には、航行停止を含む行政処分により欠陥を是正させる。

このように、外国船の安全運航を確保することによって日本の沿岸や港内での外国船海難事故を未然に防止し、海上での人命の安全確保や海洋環境の保全にかかわる監督業務を遂行している。日本では1997年4月に新設され、当時は全国14の官署に46人が配置されたが、現在では全国41の官署に103人が配置されている。

今回は、関東運輸局に配属されている外国船舶監督官(以下、監督官)に一日密着

し、監督官の活動ぶりや思いなどについて取材した。

監督官とパナマ籍船へ

関東運輸局の本局には、やまうちとしお山内敏男先任監督官を先頭に監督官5人、関東運輸局が管轄する東京運輸支局・千葉運輸支局・鹿島海事事務所・川崎海事事務所にそれぞれ2人ずつの計13人が配属され、通常は1チーム2人でPSCを実施している。

監督官の1日は、インターネットにより、東京MOUのアジア・パシフィック・コンピュータライズド・インフォメーション・システム(APCIS)にアクセスし、港湾管理者である横浜市港湾局から入手した当日の入港船リストの外国船舶名を、PSCデータ・ベース(過去4年間、1万3,500隻に関する7万3,000件の検査結果情報)で検索し、欠陥船を洗い出し目標船舶を特定する作業から始まる。だが、海上保安部やパイロット協会をはじめ関係機関から問題船舶の通報もあり、その場合は目標船舶より通報船舶をできる限り優先するという。

師走の風が身に凍みるこの日、筆者らが
むらたはるゆき村田春幸さのひろし次席監督官やまつもと佐野博監督官、松本

あゆみ
歩 監督官の3人に同行し向かったのは、日立港で積荷のコースを揚げた後、横浜港扇島に回航着岸しているパナマ国籍の貨物船「N号」(2,500t。建造後20年経過)だった。一方、ほかの監督官2人は海上保安部からの緊急通報を受け、別の1隻のPSCに向かった。

発端と経緯

「N号」は、日本の船主が韓国の船主に裸用船として出している船舶。乗組員の雇用主は韓国の船主で、その構成は、船長と機関長の2人が韓国人で、ほかの船員9人はインドネシア人。

発端は、インドネシア人船員に対する船主の賃金未払いだった。8月以降この12月中旬まで賃金の支払いを受けていない彼らは、日立港入港前に国際運輸労連(ITF)に所属する日本のコーディネーターとインスペクター(全日本海員組合所属)に助けを求めたのである。

コーディネーターとインスペクターは当然、この求めに即応した。両者間の仲介に



PSCで4項目の重大な欠陥が見つかった、パナマ船籍の貨物船「N号」(2,500t)

入り、申し立てた9人全員の未払い賃金分と「これ以上乗船を継続したくない」という彼らの望みに応え、インドネシアへの帰国旅費を船主に支給させた。

また、新たに交代乗船してきたインドネシア人船員9人が同じ状況に置かれることのないよう、韓国の船員労働組合(KSSU)と協力し、KSSUが彼らの労働条件について、韓国内の近海を航行する船舶の船員と同条件とする内容を船主と締結した。

さらに、コーディネーターとインスペクターは、下船する船員9人がこれまでの船内生活で、「一部船室の水滴浸入」や「レーダー設置マストの腐食」などについて述べたことを重視し、関東運輸局の監督官に経緯とともに船舶の危険性について通報したものであった。

監督官の判断は

この通報を受け、監督官は「賃金の未払い問題」は業務の範囲ではないが、「設備の不備」に関する内容を重視し、PSCを実施することにした。また、乗組員が大幅に交代することを考え、国際安全管理規則(ISMコード)に照らし、防火と総員退避操練を実施することにした。

通報を受けた翌日から、日立港で2日間 にわたり監督官によるPSCが実施された。結果は4項目の重大な欠陥と12項目の軽微な欠陥が発見され技術基準適合命令が発出され、日立港内での是正措置が執られた。

その後、韓国人の船長と機関長を残しインドネシア人船員9人が総入れ替えとなったのを受けて1週間ぶりに再訪船し、2日間にわたり前回指摘された欠陥の是正確認

に加え、新乗船者の海技資格の確認とともに防火と総員退避操練を実施した。

しかし、乗組員の操練への参加姿勢は、はかばかしいものではなかった。「進んで操練に参加し、その経験を万一の場合に自らの行動に生かそう」といった積極的姿勢が欠落していたのだ。なかには、操練の最中に持ち出した器具を片付ける者も……。

これらを見た監督官は、彼らが操練を習得するまで管内から出航させない措置を執り、その後、3日間にわたって連続して訓練をさせたのである。筆者らが監督官3人と「N号」にPSCに向かったのは、横浜港に回航後の操練4日目となる日だった。

船舶の設備状態に唖然

目的の岸壁に向かう途中においても、監督官の携帯電話に、千葉港で外国船舶のPSCにあたっている千葉運輸支局の監督官から「フレームと外板の溶接部が腐食で剥がれ、15cmほどの亀裂が見つかった」と連絡が入る。これに村田次席監督官が「ほかにも欠陥がないか、PSCの続行を」と応じるなど、管内における監督官相互の連絡も万全な態勢を敷いている。

岸壁に到着し「N号」に立ち入ろうとして、まず驚いたのはタラップだ。右舷側ブリッジ下一階部分出入口近くの壁に、横に格納されているのだが、よく見ると足をかける横梯子の部分がなく外枠だけなのだ。当然、岸壁と船舶間に代用のものはなく、やむなく船側の外板部に手をかけ勢いをつけて乗り込む。この状況を見ても、所有者の安全への配慮のなさがうかがわれる。

監督官が部屋で業務を行っていた船長に

声をかけ、「これから防火と総員退船の操練を実施する」旨を告げる。もちろん、英語での会話だ。船長と監督官らはブリッジに上がり、監督官の合図で船長が緊急の船内ベルを鳴らし、マイクで「防火訓練。機関室より出火、総員で消火作業にあたれ」といった内容の言葉を叫び、操練がスタートした。監督官らは、それぞれ操練の状況が見渡せる位置についた。



操練を開始し、船尾甲板上で防火服を着用する乗組員。傍では監督官の鋭い目が光る。

操練で見たものは

乗組員が互いに言葉（彼らの母国語）をかけ合いながら、船尾の甲板上に飛び出してくる。甲板から機関室に通じる出入口から火災状況を確認に向かう者、消火ホースを引き出し消火栓から出入口まで伸ばす者、船尾の格納庫から防火服を取り出し消火にあたる者に防火服を着用させる者、命綱を取り出しその端を防護服着用者の腰に結び付ける者と、熟度もある程度上達しているようだ。準備が終わると、防護服の着用者は出入口の下に置かれた消火ノズルを抱え、機関室へと降りていった。

操練も4日目となると、流れもスムーズ

だ。自分がどの作業にタッチすべきなのかわからず、ボートと立ち尽くしている者もいない。一方、着用者の防護服は腰部から上腕部にかけて、熱を遮蔽するアルミ箔状のものが所々破れ落ち、内部の材質が露出していて高温下での消火には耐え得る状態にないように思えた。

やがて、船長の「消火不可能、総員退船」との指示で、全員が消火作業をやめ救命ボートのそばに集まった。1等航海士とおぼしき乗組員が、欠けている者がいないか人数を確認し、その旨を船長に報告。報告を受けた船長の「救命ボートを下ろせ」との指示で、吊り上げているアームを動かして左舷側外に救命ボートを出す。

今度は、機関長とおぼしき乗組員のほか2人が救命ボートに乗り込み、交替で手動スターターを操作してエンジンを始動、駆動部を脱から入に切り替えて実際にスクリュウが回転するのを確認し、防火・総員退船操練は終わったのだが、終わりに近いところでハプニングが起きた。

初回からこれまで順調に始動してきたエンジンが、この日1回目でも順調に始動しな



操練終了後、船長（中央後方）にレポート記載内容について英語で説明する佐野監督官（中央手前右）

がら、一旦停止以降、幾度となく手動スターターを操作しても再始動することはなかった。これが本当の火災事故なら、彼らは無事に退船避難できるのであろうか。

操練を終了した後、監督官は乗組員の訓練内容にOKを出した。しかし、監督官が船長に手渡したレポートには、タラップや救命ボートのエンジン整備など、改善を求める内容が厳しく記載されていたのは、いうまでもなかった。

PSCを終え、本局に戻ってきた監督官に、率直な質問をぶつけてみた。

万景峰号のPSCにも参加

質問 関東運輸局の監督官は東京MOUが受け入れている研修生（海外の監督官）への講義も引き受けているとのこと。これらの講義とPSCが重なった場合は大変なのでは。

村田 少数精鋭で頑張っていますが、そのような時は、東京や川崎などの監督官に応援を求めて対応しています。



質問 この前の新潟 村田 次席 監督官 港に入港した万景峰号へのPSCにはいかれたのですか。

山内 応援のため3回にわたって、4人、4人、1人、の延べ9人を派遣しました。

質問 年間検査する総隻数のうち、サブスタンダード船はどのくらいの割合ですか。

山内 航行の安全や海洋環境に重大な影響を及ぼす欠陥を発見した場合に、技術基準適合命令や航行停止命令により行政処分さ

平成14年度関東運輸局（管内）のPSC実績

1 監督実績（平成14年4月～平成15年3月）

事 項	監督船舶隻数	欠陥報告書交付隻数	技術基準適合命令交付隻数	航行停止命令交付隻数
管 内	584	506	116	4

2 技術基準適合命令旗国別内訳

旗国名	監督隻数（隻）	処分隻数	処分率（％）
ベリーズ	57	32	56.1
カンボジア	40	25	62.5
中 国	41	3	7.3
ホンジュラス	3	2	66.7
香 港	10	1	10.0
インドネシア	8	3	37.5
北朝鮮	9	8	88.9
韓 国	47	1	2.1
マレーシア	3	2	66.7
パナマ	221	29	13.1
フィリピン	10	3	30.0
セントビンセント	13	5	38.5
シンガポール	20	1	5.0
ベトナム	2	1	50.0
その他	100	0	
合 計	584	116	20.0

れた外国船をサブスタンダード船と解釈すれば、関東運輸局管内の平成12年度から3年間の平均では、年間の検査隻数は599隻、行政処分隻数は110隻となり、サブスタンダード船の割合は18.4%になると言えます。



山内 先 任 監 督 官

質問 東京 MOU の発表数に比較しても相当高い数値なのは。

村田 PSC 出動前に皆さんがごらんになったように、日本では、入港船リストからサブスタンダード船であろうと予想される外国船を洗い出し、目標船舶を特定し効果的なPSCを行っています。そのことによるものでしょうね。

質問 監督官は、外国船を外側から見ただけで、それがサブスタンダード船かを判断できますか。

佐野 外観検査によって、船体や救命設備などに明らかに重大な欠陥が発見された場合に、サブスタンダード船であると判断されることとなります。しかし、一般的には保守状態の良し悪しなどの「おぼしき」といった程度の印象にとどまるでしょうね。

PSC の結果は公表している

質問 全国の監督官が実施したPSCの結果を集約し、その後の活動に役立てていますか。

松本 毎月アップデートされた処分船（技術基準適合命令や航行停止命令を发出された船舶）のリストを国土交通省のHP（<http://www.mlit.go.jp/kaiji/psc.html>）に、また、毎日アップデートされたアジア・太平洋域内18カ国のPSCの実施結果を東京MOUのHP（<http://www.tokyo-mou.org/>）に公表しています。

これらは、外国船舶監督活動に役立てて

いるだけでなく、一般の方々、特に荷主や用船者、そのほか港湾管理者にも外国船舶のPSC履歴を閲覧してもらい、海運業務などに役立ててもらっています。

質問 検査する項目が相当数ある中で、1項目でも条件を満たしていない場合でも、その船はサブスタンダード船となってしまうのですか。

佐野 航行の安全や海洋環境に重大な影響を及ぼす欠陥が1項目でも発見された場合はサブスタンダード船です。また、多くの軽微な欠陥が発見された場合もサブスタンダード船と言えます。しかし、軽微な欠陥がわずかでは、そうとは言えません。

質問 徹底したPSCはサブスタンダード船の撲滅につながると思いますが、どうしてそうなるのか説明してください。

松本 撲滅とまではいきませんが、PSCは船舶の航行安全の確保と海洋の汚染防止を目的に、欠陥を発見し、国際条約の基準に適合させるよう改善措置を執り、サブスタンダード船をスタンダード船に引き上げます。すなわち、サブスタンダード船の排除を行うことですよ。

PSCが最もベターな排除方法

質問 サブスタンダード船の排除方法は、PSCしかないのでしょうか。



佐野 監督官



松本 監督官

山内 現状では、PSCしかないと考えられます。各種の規制や税制が緩やかな国に登録する船が増加しています。このような国を「便宜置籍国」、便宜置籍国に登録する船舶を「便宜置籍船」と言います。国際条約で定められた要件に船舶が適合しているかを判断するのは、一義的には旗国政府とされており、便宜置籍船の場合は便宜置籍国が旗国政府であり、国際条約の規定に従って船を検査し、所要の要件に適合させる責務を負っています。

しかし、便宜置籍国の中には技術的な問題から船舶検査を十分に行えない国もあります。結果として、国際条約証書を持ちながら、実際には国際条約の基準に完全に適合していない船、いわゆるサブスタンダード船が横行しているのが現実なのです。

一方、国際条約では旗国政府の検査を補完するために寄港国政府がPSCにより立入検査することが認められているのです。

質問 PI保険に加入していない外国船舶の入港拒否などはどうでしょうか。

山内 残念ながら、現段階ではPSCにとって外国船舶がPI保険に入っているかどうかということは問題外なのです。しかし、港湾管理者などがPI保険未加入の外国船舶入港を拒否することを実施するのであれば、それはそれで、また1つの排除方法だといえるでしょうね。

サブスタンダード船には厳しく処す

質問 PSCで条件を満たしていないことが判明し、改善を勧告した外国船が、改善せずに再入港してくるといった事例はありますか。

佐野 ありますね。航行の安全や海洋環境に重大な影響を及ぼす欠陥を発見し、技術基準適合命令を発出し行政処分したサブスタンダード船で、経済的理由から外国における改善を認めたのですが、改善せずに日本に再入港してきた事例がありました。

質問 そのような場合、監督官はどのような対応をするのですか。

佐野 再度 PSC を実施し、前回発出した技術基準適合命令が履行されていないことが確認された場合、航行停止命令を発出し改善されるまで出港禁止措置を執り厳しく対処します。

質問 同じく改善を指摘した外国船舶が、その後も改善に応じない場合や、その後の航海で事故などを引き起こしたような場合は、監督官はその船の船主をはじめ用船している会社や荷主にどのような処罰を科すことができるのですか。

村田 PSC そのものは罰則を科すものではありません。サブスタンダード船であっても、欠陥が改善されればスタンダード船となり問題はなくなります。ただし日本に限っての話ですが、船舶安全法、海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律、船員法、船舶職員及び小型船舶操縦者法等により航行停止命令が発出された船舶がこの行政処分に従わずに出港した場合は、それぞれの法律違反により、罰則が適用されます。

ISM コード改定でソフト面強化

質問 最近、国際安全管理規則（ISM コード）が強化されたと聞いたのですが、このコードと PSC とは関係があるのでしょうか。関係あるとすればコード強化によって PSC

はどう変わってきているのか教えて下さい。

村田 関係がありますね。現在、ISM コードに関する PSC も実施しています。海上人命安全（SOLAS）条約の付属書第Ⅷ章の「船舶の安全運航の管理」により2002年の7月1日から貨物船も適用となり、それまで適用されていた旅客船や油タンカーなどを含めて、国際航海に従事する500トン以上の全船に ISM コードが強制適用されました。

海難事故の原因は、概ね80%が「人的要因（ヒューマン・エラー）」によるものといわれ、海難防止のためには、船舶の安全運航を確保する体制を構築することが重要であり、このためには船舶だけではなく陸上の管理部門も含めた全社的取り組み、すなわち「安全管理システム」が必要であると判断され、ISM コードが制定されました。

ISM コード適用前は船舶の設備・構造のハード要件の欠陥を PSC の対象としていましたが、同コード適用後は安全管理システムのソフト要件も対象とするように変わりました。

質問 今回の「N号」の操練も、こういったことに基づいて実施されている PSC の1つということなのですね。

松本 その通りです。

佐野 PSC の厳しい実施は、結果的には船側にとっても喜ばれることが多いのです。今日のように、乗組員がドリルを繰り返すことにより次第にレベルが上がり、自分たちの安全への意識が向上し、それが船舶の安全運航に繋がっていくのですから。

村田 超サブスタンダード船といった安全運航に重大な欠陥をたくさん持った外国船舶が排除され入港が少なくなっていくと、

だんだんとPSCの対象船舶のレベルが上がっていき、これから、比較的船齢の若い10年前後の船舶に対するPSCに移行していき、内容も構造・設備に欠陥があるといったハード面から、機器操作や操練といったソフト面を重点としたものに移っていきと見えています。

PSC先進国のアメリカやカナダ、オーストラリアなどでは、すでにそういったことが実施されていると聞いています。

監督官としてのポリシーは

質問 せっかくの機会ですので、監督官の皆さんが持っているポリシーを、それぞれ聞かせてください。

村田 海上での人命の安全と海洋環境の保全を目的としたPSCに携わっていることを誇りに思うし、人や地球のためになる良い仕事に従事できるということが幸せなことだと思っています。だから、なお一層サブスタンダード船の排除というPSC業務に毅然とした態度で積極的に取り組めるのだと思います。

佐野 厳しく対応し、高い率で指導や処分などを発出していますが、船長や乗組員から喜ばれることも結構あり、それが嬉しいですね。

松本 自分も、村田さんや佐野さんと同じ考えです。

山内 PSCが、最も今日的課題である安全・環境という両輪を、海上という場で使命感を持ってその仕事をするというのは、極めて動機づけとして意義深いものがあります。監督官のその意識に基づく活動によって、それがサブスタンダード船の排除に繋

がればと思います。

さらに、アジア・太平洋地域における役割の一端を担っているという気概を監督官は誇りとして持っています。

したがって、その使命感や気概を糧にステップアップしていくことが、今後の課題であろうと思っています。

おわりに

監督官らが述べたように、船舶が人命や安全航海を確保するための国際条約基準を満たしているかどうかは、第一義的に船舶が籍を置いている国がその責務を果たさねばならない。どうすればそれが実現するのか、それを世界の先進国がともに考え、そのための支援策の構築も必要だろう。

日本でのPSCもスタートして約7年。監督官の多くは、船舶検査官や船員労務官などの出身者で構成されているという。劣悪な欠陥を持つサブスタンダード船は徐々に姿を消しつつあるというが、これからも排除に向けて息の長い活動は続く。

国際条約などの改訂によって、PSCも今後、さらに強化されていこう。監督官の一人ひとりが、能力や判断力に甘さが生じることのなきよう、自己鍛錬に邁進しなければならないのはいうまでもない。英語による会話力の向上も求められる。

サブスタンダード船が排除できるかは、監督官らの双肩にかかっている。彼らの今後の絶え間ない活躍に期待をしよう。やがて、安全な海がくることを願って……。

(取材：日本海難防止協会)

対談：サブスタンダード船の排除は可能か

日本船長協会 専務理事 おおかわら 大河原 とよしげ 豊重

聞き手：日本海難防止協会 企画国際部長 まつなが 松永 けいすけ 敬典

はじめに

松永 まず、日本船長協会のことについて話してください。

大河原 当協会は、航洋船の船長をメンバーとする民間団体です。外航船の船長としての見識の涵養や技術の研鑽、船長職務に関する諸問題の調査研究、日本の海運・海事の発展に資することを目的に、昭和25年11月に創設されました。今日まで53年間にわたって活動してきています。

ピーク時には、外航船の日本人船長が約1,800人いましたが、どんどん少なくなり、新年明けに退職する者を考慮すると正会員は700人ほどになる見込みです。ほかに航海士会員が514人、船会社の賛助会員が約450人、パイロットなどの特別賛助会員が約650人で、そのほかを含めると全体で2,300人ほどの規模となっています。

当協会は会員の会費によって運営され、教養・研修、調査・研究、社会活動、技術誌の発行、親睦・表彰・福利、各種委員会の開催などの事業を行っています。

松永 特徴的事業には、どのようなものがありますか？

大河原 日本は、海運に支えられているところが多く、港にはいろんな船が入港してきます。事故や環境汚染も起こしています。東京湾や大阪湾など、湾内の運航秩序がはっきりしていないところもありました。



「厳しい安全管理が必要」と話す大河原専務

当協会では、大きな湾の交通流の整備や港の拡張に伴って、どう大型船が入港できる安全で使い易い港にしていくかという設計の問題や、航路標識をどう設置するかなどを検討する委員会や協議会に参画し、船長の立場から、安全運航や使い易い港湾にするための意見を反映させています。

ユニークな事業としては、「船長、母校に帰る」というタイトルで、船長たちがボランティアで自分の卒業した小学校を訪ね、生徒にスライドや資料を見せて海運の大切さや船長の仕事について講演する活動をしており、関係者から好評を得ています。

学校教育では、海運・船の重要性についてはあまり教えていないようで、講演を聞いた生徒から感想文で多くの質問が寄せら

れ、担当者は返事に嬉しい汗をかいています。

しかし、これも最近では土曜日が休日となった関係で、小学生の勉強の時間割がタイトになり、講演会の開催設定がなかなか難しい状況になってきているようです。

調査の目的とは

松永 船長協会が、水先人の協力を得て神戸商船大学と共同で実施されている外航船調査の目的は何なのですか？

大河原 日本の港に入ってくる外航船が、ハード・ソフトの両面で問題がある船が多いため、その実態を見極めようと始めたものです。7年間にわたる調査によってだいたい傾向的データが把握できたので、調査はこれをもって一旦ストップして結果を取りまとめ、また何年か後に再開しその後の経緯を調査したいと思っています。

日本に入ってくる日本籍の外航船がどんどん減って90%以上が外国籍船となるなか、質の悪い外国籍船が事故を起こし海を汚染しています。それについて、どこが悪くどの程度かというデータが、ほとんどありませんでした。

当時は、国土交通省もどの程度の外国籍船がどのくらい入って、どんな問題がある

かを把握するデータがまったくなく、はっきり分かっていませんでした。今もあるのはPSCのデータくらいでしょう。

当協会が7年前に始めたのは、われわれが働いている世界に船員のソフト面も含めて問題の船があるという実態を知るには、調査をしなければ分からないということで、水先人会の協力を得てアンケート調査を実施しました。

この調査では、水先人が乗らない北朝鮮などの船、とりわけ小型船は水先人を取りません。PSCでは、これらの船の質の低さについてのデータが出てきていますが、船長協会の調査では、水先人が乗っていない船はデータとして出てこないのです。

問題指摘船は34%

松永 調査結果を聞かせてください。

大河原 水先人の乗る船は相当の数があって、4月だけの1カ月の集中調査でも、1,388隻の調査を実施しており、その結果も発表しています。

調査では10項目ほどのチェックポイントを設定していますが、回答で問題ありと指摘のあった割合は全調査船の34.28%でした。3隻に1隻は問題ありということになります。

過去7年間を比較しますと、少しずつですが指摘隻数が減ってきて、改善が進んでいるといえるでしょう。しかし、それでもなお指摘率が3割以上となっていることを忘れてはいけませんね。

松永 指摘率の高い船の国はどこなのでしょう？

大河原 指摘率の高い船は、船籍国がほと



聞き手の編集責任者

んど決まっています。その上位3カ国は、PSCの検査結果データとも一致しており、カンボジア・ロシア・ベリーズの国々です。パナマなどは全体隻数が多いですから、ある程度、指摘隻数が多くなるのは仕方ないことです。

北朝鮮の船は、6～7年前の指摘率が100%ということもありました。最近では、日本での水先人を乗せなければならない船の基準が変更になった関係で、水先人が乗船しなくなり、調査データに現れなくなったのです。ただ、PSCの結果を見る限りでは、依然高い率となっています。

また、指摘率は1,000トン未満の小型船が一番高く、トン数が大きくなるにつれて指摘率が低くなる傾向になっています。これらの傾向は、7年間変わりません。

発表時、海上保安庁やPSCを行う外国船舶監督官の方々に、「指摘を受けるような悪い船は分かっているのだから、その船を2～3年間集中的に検査すれば改善が進むのでは」と申し上げました。横浜での発表の折、出席した関係者が「平成16年度から北海道と日本海での検査を強化する」と述べていたことから、当協会の調査データが役立っていると感じました。



松永 日本海の港には、問題となる船の入港が多いのですか？

大河原 港で見ると、北海道と日本海の水先区13港での指摘率が非常に高いものでした。ここからは、回答が159通のうち問題指摘が126通（79%）もありました。いかに、問題ある船の入港が集中しているかを示していますね。

多い海図不所持や整備不良

松永 指摘船の問題点は、どのようなものが多いのですか？

大河原 問題だったポイントは、設備的（ハード面）には海図を持たない、持っていても古い海図という割合が一番高いのです。海図を持たないで入港してくるというのは、闇夜に懐中電灯を持たずに走り回るようなもので、危険極まりないといってもいいことですよ。

2番目には、エンジンやスピードなど、その船の性能がきちっと表示されていないかったり、係船設備がちゃんと整備されていないなど。これも、着岸時にトラブルを発生させ時間を要することになります。レーダー性能が悪化しているといったのもありました。

また、水先人が乗下船するのに使用する梯子が不十分なものだったりすることがあって、水先人が危険を強いられることもありました。しかし、そういったハード面の指摘は少しずつ減ってきています。

英会話がまったくダメ

松永 ソフト面ではどのようなことが問題としてあるのでしょうか？

大河原 船員の質というソフト面で水先人にとって一番困るのは、言葉が通じないと

ということです。外航船で英語が通じない。海上交通センタ（通称：マーチス）とのVHFでコミュニケーションも取れない。操船の号令くらいは分かるのですが、水先人が英語で説明してもチンプンカンプンだということです。

船長や航海士で、「劣る・かなり劣る」と指摘された船は、全体の9.15%となっています。これを多いと見るか少ないと見るかは別にして、10パーセント弱の問題のある船員が乗った船が日本の港に入っていることを示しています。

なかには、ブリッジ内で見張りをしている職員が、入出航船が遠くから近づいてきているのに、水先人に何もアドバイスしないこともあったといいます。しかも外航船というのですから驚きますよ。相当、質の低い職員だと言えますね。

英語も分からないのですから、その国の船員はどういった方法でライセンスを取得しているのか疑わざるを得ません。国際問題となった教育機関のホワイトリストでも、どこかの国が引かなかったという話は聞いたことがありません。

日本では、仮にフィリピン国の船員教育機関がホワイトリストに引っかかって、ここを卒業した船員の乗船を認めないといったことになった場合には、フィリピン人船員は外航船に多数乗船しているので、日本に入港してくる船の大部分はストップし、日本経済は大打撃を受けることになるとの問題指摘が海運界から出たことがあります。

それはそうでしょう。しかし、裏では「大丈夫。絶対にそんな事態にはならない」と踏んでいた節もあるようなのです。

中国船などの場合、たしかに一部優秀な人もいますが、「よくこれで船に乗ってきたな」と思われる人が多いようです。職員はライセンスの問題があるからとみれば、部員の場合は海上輸送のノウハウを知らない「船員と叫ばない人」が現実にはいます。



日本も、昔は小学校を出てボーイで乗船し、その後育っていった訳ですから、すべてを排除することはできないのですが、せめて船員としての最小限のレベルは持ってもらうなればと思うのです。

港の状況も知らずに入る危険さ

松永 危険な状況があった具体例についてお聞かせ下さい。

大河原 京浜運河では、パイロットを取らない中国や韓国の小さな船が枝分かれした運河に入っていくのですが、なかには、自分がどちらに行くのか分からずに途中でエンジンを止めて、代理店と交信して進路を問う船もあるということです。

あそこは、信号管制しかしていないのですが、管制官が見るに見かねて「その船、貴方はどこに行くの？代理店の名前は？」と、そんなことをしているそうです。その管制官は、「危なくて仕方がないよ」と嘆いていました。昔、タンカーの大火災事故もあり、相当厳しい信号管制を敷いているの

ですが、信号管制をしていることすらも知らない船があることに驚きます。

事故防止のパンフレットも、関係団体がたくさん出しています。当協会の立場からは必ずしも正論ではないのですが、外国船向けですから英語で書かれるのは当然なのですが、韓国語や中国語でも書かれていて、日本は親切過ぎだと私は思っています。

だいたい、外航船の船乗りが英語のパンフレットを読めないこと自体が間違っているのに、そんなことをしたら、彼らはますます勉強しなくなってしまうのではないのでしょうか。むしろ、英語以外のパンフレットはやめるべきだと思いますが、現状ではやむを得ないのでしょうか。

松永 行政を含め、「厳しい対応こそが良策」ということなのでしょうか？

大河原 現在は、日本籍船といえども外国人船員との混乗です。アメリカやイギリス・オーストラリアなどのPSCでは、監督官が防火操練の実施を船長に求めます。船長がブリッジで指揮を執って操練をすると、日本人の船長は英語が下手ですから、監督官が「船長、貴方の指揮ではフィリピン船員がさっぱり動いていないじゃないか。これじゃあダメ。明日は、操練のやり直し」と指示し、帰ってしまうのです。

当然、船は出港できなくなってしまう。私の在籍していた会社も、何隻か止められました。「コミュニケーションができていない」との理由だけです。そういう厳しいPSCの国もあるのです。

悪口ではありませんが、日本のPSCはハード面ではよくやっています。しかし、ソフト面ではいかがでしょうね。そこまで見

きれないし言葉の問題もあるでしょう。船によっては、韓国語や中国語に対応しなければならぬと七管の海上保安部の方も悩んでいましたが、そこまでする必要はないのです。いずれにせよ、ソフト面でのPSCを強化すべきであろうと思います。

日本人船長の問題船もある

松永 正会員の船長さんが、サブスタンダード船に乗船するなどということは、あるのですか？

大河原 日本籍船にかぎらず、日本人船長が乗船している船で、問題指摘をされた船もあります。日本籍の外航船の調査回答は全体の4%ほどしかないので、そのなかで5隻について問題指摘がありました。



日本人船長が乗っている船は、すべて100点の船ばかりとはいきませんし、日本籍の船にもサブスタンダード船はあります。日本人船長が乗船している外国籍船では、10項目すべてに問題があると指摘された船が1隻ありました。これは、船長や機関長の問題のみならず、整備にお金をかけないで質の悪い乗組員を配乗している船舶管理会社にも問題があると思います。

厳しい安全管理こそが最良策

松永 サブスタンダード船の排除には、具

体的にどのような方法が有効と考えられますか？

大河原 サブスタンダード船を排除するために、各国がPSCを実施したり東京MOUが情報交換を促進するなど、さまざまな努力の甲斐もあって、改善の余地はあるものの徐々に効果を上げてきていると思います。

すでに述べましたが、今後は船員の質をどう上げていくかでしょう。「安かろう、悪かろう」はいけないことなのですが、中国・フィリピン・ベトナム・ミャンマー・アフリカ諸国などから低廉な出稼者が今後も海上労働にどんどん入ってきますから、これをすべて排除することは不可能です。

ですから、せめて日本に入ってくる船へのPSC強化と航行違反の船への指導は強化すべきでしょうね。

かつて、海上保安部の方に悪質な航路違反船に海上交通安全法に定める罰則を科したことがあるかを尋ねたら、海難を起こさないと罰則を科したことはないとのことでした。

これはおかしいですよ。陸上なら、自動車で指定方向外進入禁止の道路にちょっと入っただけで、即罰金が科せられますよね。要はもっとチェックを厳しくして、少なくとも悪質な船に対しては法を適用すべきなのです。

松永 対応を厳しくすることが排除につながるという、具体例を話してください。

大河原 現役時代に、ドーバー海峡を航行中に船舶を回避していて、たまたま反対レーンに入ってしまうことがあるのです。そうすると、直ぐに管制官が「キャプテン、パスポートナンバーを知らせ」とVHFで呼



海事センタービル内の事務所。職員笑顔が嬉しい。

びかけてきます。「どうしたのかな？」と思いついながらもナンバーを告げると、すぐに罰金です。そのくらい厳しいのですよ。最近では、シンガポールもそうですね。そうすると、船長も勉強せざるを得ません。

対応が厳しくなれば、サブスタンダード船は近づかなくなります。入港すれば、船が拘束・ストップすることが目に見えているからです。このような安全管理をしっかりやれば、世界の海からサブスタンダード船を撲滅できなくても、少なくとも日本の港には入ってこなくなるでしょう。事故などによって日本の海が汚れることも防ぐことができるでしょうね。

水先人の規制緩和は排除に逆行

松永 規制緩和の名のもとに水先人の強制乗船の基準を上げたことで、安全管理面が低下し「事故が起こらないのが不思議」とまで言われていますね。

大河原 神戸港なんて、水先人の強制乗船が1万トン以上に緩和されましたが、この規制緩和で外国船入港が増えたかといえば、まったく変わらない状況なのです。物流が変わっちゃったのですから、これで港の活性化ができるなどといった考えは正論ではありません。

どこの国に行っても、500トン以上の船に

は水先人を乗船させ、安全運航や環境保全に取り組んでいることは明らかなのです。日本だけですよ、せっかくある良い制度を活用しないのは。

水先人の利用料が高いというのなら安くする努力が必要でしょう。せっかく良い制度がありながら、それに風穴を開けて逆行し、それが規制緩和だという考えは解せませんね。現実には、安全管理を放棄したも同然のようになっていきます。このようなことでは、サブスタンダード船は排除できませんよ。

業界や荷主も排除姿勢を明らかに

松永 日本の船主や荷主も、サブスタンダード船を使わなければならないと思うのですが？

大河原 私の見解ですが、世界的に海運業というのは、地味な仕事だと思うのです。常に世界的競争のなかに立たされているというのはその通りなのですが、企業理念というか根本的なところに多少問題があると思うのです。日本は、過去の戦争での大被害を受けた歴史がありますから、どこのどんな企業でも収益を上げるために頑張っています。

しかし、海運が国際競争にさらされる過酷な仕事のなかで、「企業として安全だとか海洋を汚染してはいけないという理念」について、それぞれの企業は理解しているのですが、行なっていることは、やっぱり「安かろう」の追求であり、いかにコストを下げた収益を上げるかが最優先しているようです。

下請け・孫請け企業ならともかく、中心的企業ですらそういった考えにあります。

大手の船会社でもサブスタンダード船を短期用船して、平気で使っています。それが残念でなりません。

サブスタンダード船が減らないのは、そういった船を使おうという需要があるからなのです。業界が、「使ってはいけないという節度、守るべきことは守るという理念を持つ」ことが必要なのです。

日本は、世界の中でもそれなりに体力のある国なので、「やるべきことはやる」の姿勢を示すことが大切なのです。

松永 最後に、サブスタンダード船の排除に向け、船長協会は今後どう取り組んでいく考えなのでしょうか？

大河原 当協会としての影響力がどれほどのものかは分かりませんが、海上航行の安全と海洋汚染の防止を含めて、われわれとしての正論を主張していこうと思っています。主役は国であり、船主協会であり、民間の船会社であることは事実です。

そのあたりで遠慮するところもあるのですが、運航責任者としての立場で正しいと思うことは、きちっと主張していきたいと思っています。

松永 サブスタンダード船を排除できるかについて、日本船長会の考えを伺いました。お話をありがとうございました。



航行中はブリッジで乗組員の緊張したワッチが続く。

懸賞作品募集

船員災害防止協会では、平成16年度船員労働安全衛生月間活動の一環として、安全衛生に関する「体験記・意見」「標語」懸賞募集を行います。奮ってご応募下さい。

資格

船員および家族、海運・水産各社、海事関係団体・関係官庁に勤務する者、商船・水産関係学校の職員・学生

方法

作品に住所・電話、勤務先・電話、氏名を明記のうえ郵送またはFAX

締切日

平成16年5月31日必着

送付先

〒102 0083 東京都千代田区麹町4-5 海事センタービル
船員災害防止協会 月間係
Tel 03-3263-0918 Fax 03-3263-0910

選考

「体験記・意見」.....優秀賞2編、佳作若干
「標語」.....優秀賞5点、佳作若干
* 入選者には、賞金、記念品を進呈

発表

入選作品は船員労働安全衛生月間の「実施のしおり」等に掲載します。また、優秀作品の標語はピラに作成し、広く配布します。

応募要領

「体験記・意見」...ケガや病気の体験記、船内環境や設備、作業方法・手順の見直しやKYT活動によって、船員の安全衛生面の改善に効果をあげた具体例、安全衛生面の向上や食生活の改善、混乗船関係、レクリエーションに関する意見等。400字詰原稿用紙5~7枚程度、表題を付して下さい。一人何編でも可。

「標語」.....作業環境・設備・器具等の点検整備、安全な作業方法・手順、安全衛生管理体制の確立、安全衛生教育の徹底、KYT(危険予知訓練)や安全衛生デー制度の推進、飲用水の水質安全管理、居住環境の清潔保持、健康の維持推進の方法や心得、混乗船関係など船内における安全衛生意識の高揚に役立つことを具体的に表現したもの。英文も可。一人何点でも可。

サブスタンダード船排除に向けた PSC の取り組み

国土交通省海事局外国船舶監督業務調整官 田淵 一浩 たぶち かずひろ

サブスタンダード船とは

船舶の安全・海洋環境の保全については、その技術基準が海上人命安全条約などの海事関係条約に定められています。船体の構造や設備を整え、必要な資格を有する船員を乗り込ませるなどの海事関係条約の基準の遵守については、船舶の旗国が、船舶検査を行うなどの第一義的な責任を有しています。

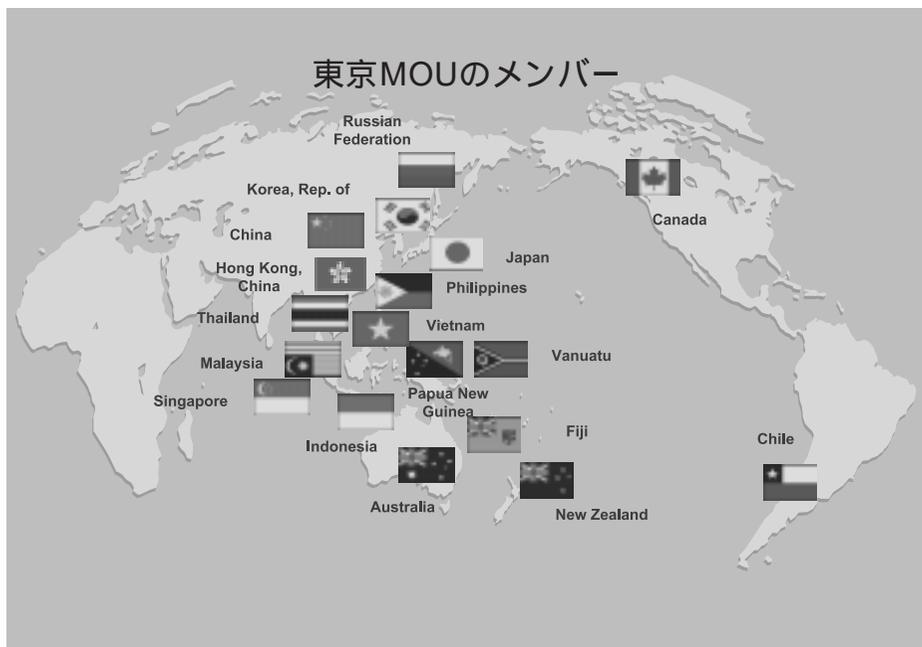
しかし、旗国政府による監督体制が不十分であれば、国際基準に適合していない船舶「サブスタンダード船」が存在してしまうのも事実です。また、監督体制が不十分である便宜置籍国と新興海運国の増加は、サブスタンダード船の増加に拍車をかけているとの指摘もあります。1970年代におけ

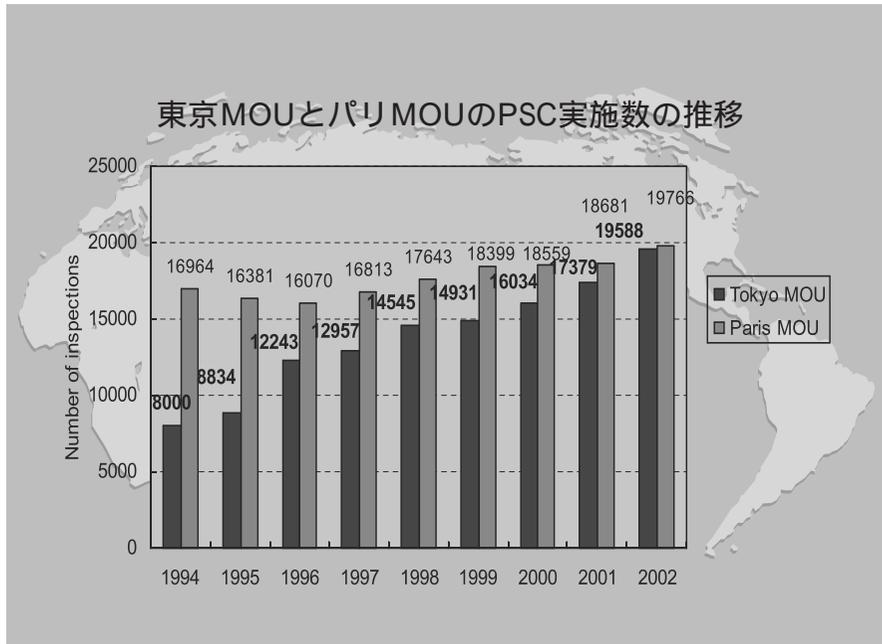
る大型船舶の海難の増加が、人命の安全の確保、海洋環境の保全などの観点から、国際的に大きな問題となり、これら海難を起こした船舶の多くが旗国による監督体制が不十分なサブスタンダード船であったことから、サブスタンダード船排除の機運が高まり、旗国政府による監督だけでなく、寄港国による監督（ポートステートコントロール：PSC）の重要性が国際的に認識されることになりました。

PSC に関する国際的な取り組み

寄港国が PSC を行う権利を有することは、海事関係条約において、制定時より規定されていますが、各国が単独で PSC を実施しているには、その効果に限界があります。

船舶の国際的移動性を考えれば、サブス





タンダード船はPSCの脆弱な港をめざすであろうことから、一国ではなく地域的な協力のもとにサブスタンダード船を捕捉し、条約基準への適合を求めることは効果的かつ効率的です。また、重大な海洋汚染が一度起これば、その影響は広い地域におよびます。このようなことから、PSCにおいては地域的な協力が重要となっています。

このため、現在までに世界各地において、1982年に欧州地域において締結されたパリMOU（MOUとはmemorandum of understandingの略）を先駆者として、PSCのための地域協力組織が8カ所で誕生しています。アジア太平洋地域においては、わが国の主導のもと1993年に「アジア太平洋地域におけるPSC実施協力に関する覚書（東京MOU）」が締結されました。

東京MOUは、18カ国により構成されており、アジア太平洋地域の広範のエリアをカバーしています。東京MOUにおいては、地域のPSC実施能力の維持向上のため、セ

ミナーや研修プログラムを構築しており、サブスタンダード船の囲い込みに努めています。東京MOUのメンバー、東京MOUとパリMOUのPSC実施数の推移、東京MOUとパリMOUの処分率の推移は別図の通りです。

地域協力においては、域内のPSC結果をデータベース化し、各国のPSC担当者がオンラインで記録を検索することができるようにしているなど、効果的かつ効率的なPSCを推進するための活動も行っています。

以下に、各MOUごとの事務局の所在地とデータベースセンターの所在地（予定を含む）を列記します。

パリMOU事務局：ハーグ、データベース：パリ

南アメリカMOU事務局：ブエノスアイレス、データベース：ブエノスアイレス

東京MOU事務局：東京、データベース：ウラジオストック

カリブ海MOU事務局：キングストン、

データベース：キュラソー

地中海 MOU 事務局：アレキサンドリア、

データベース：カサブランカ

インド洋 MOU 事務局：ゴア、データベース：ゴア

中央アフリカ MOU 事務局：ラゴス、データベース：アビジャン

黒海 MOU 事務局：イスタンブール、データベース：ノボロシスク

これらの地域協力の中でも、パリ MOU と東京 MOU は相互に協力しつつ、サブスタンダード船排除に向けた活動を行っており、1998年には合同の閣僚級会議を行い、2003年秋にも合同の閣僚会議を予定しており、節目節目に MOU の活動の検証を行っています。

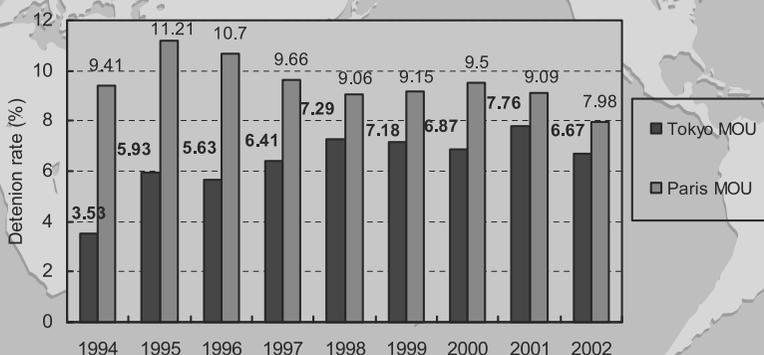
また、PSC ではないものの、海事関係条約の基準の遵守については、船舶の旗国が船舶検査を行うなどの第一義的な責任を有していることから、国際海事機関において旗国がその責務を果たすべき旨の取り組み

が近年強化されています。具体的には、2003年11月の国際海事機関の総会において、条約締約国による条約実施の徹底を図りサブスタンダード船を排除することを目的として、2006年までに任意による締約国への監査制度を創設することとなりました。わが国は、2002年に東京で開催した交通大臣会合における同制度創設に係わる議論に当初から積極的に参加しています。

わが国における PSC の取り組み

わが国は、1983年に PSC を開始し、逐次その充実強化に努めています。アジア太平洋地域の PSC の協力体制である東京 MOU が1993年にわが国主導のもとに締結されたことは前述しましたが、その後も、1996年にはわが国において PSC を効率的に実施するため、外国船舶監督官を創設し、2003年現在、全国に100人を超える外国船舶監督官を配置するなど PSC 実施体制を順次強化しています。

東京MOUとパリMOUの処分率の推移



わが国がメンバーになっている東京 MOU の2002年の年次報告書によれば、東京 MOU 全体での2002年の PSC 実施数は1万9,588件であり、その内、わが国が実施したものは4,311件と約22%を占めています。これらの PSC の結果、重大な欠陥があったために処分された数は、東京 MOU 全体で1,307件であり、その内、わが国の PSC により処分されたものは455件(約35%)にのぼります。

2002年にわが国で実施した PSC の地方運輸局など別の内訳は、

- 北海道運輸局 : 307件
- 東北運輸局 : 480件
- 北陸信越運輸局 : 264件
- 関東運輸局 : 553件
- 中部運輸局 : 433件
- 近畿運輸局 : 409件
- 神戸運輸監理部 : 327件
- 中国運輸局 : 587件
- 四国運輸局 : 288件
- 九州運輸局 : 592件
- 沖縄総合事務局 : 71件

と、読者の皆さんの地元においても積極的に PSC が実施されています。PSC を実施するにあたっては、老朽化の可能性がある船齢の高い船舶や、過去の PSC 実施結果において欠陥が高い割合で発見された旗国の船舶などについては、特に注意が必要なことから積極的に PSC を実施しています。(東京 MOU における PSC 実施結果において、処分率の高い旗国を図示します。)

予測される効果と今後の課題

わが国においては、PSC を実施した結果重大な欠陥が発見されたため是正を命じる

東京MOU域内のPSCで処分率の高い上位10カ国 (検査隻数が20隻未満の旗国は除く)

	旗国	検査隻数	重大な欠陥があったため、処分を課された隻数	処分率 (%)
1	北朝鮮	166	99	59.64
2	ボリビア	21	9	42.86
3	カンボジア	971	246	25.33
4	インドネシア	144	31	21.53
5	ペリーズ	567	111	19.58
6	ホンジュラス	163	26	15.95
7	エジプト	26	4	15.38
8	ベトナム	144	19	13.19
9	ケイマン諸島	46	6	13.04
10	トンガ	32	4	12.50

(2002年、東京 MOU 年次報告書による)

旨の処分を行った船舶について、毎月国土交通省のホームページ (<http://www.mlit.go.jp>) に掲載し、その船名などを公表しています。東京 MOU においても、地域の PSC によって処分がなされた船舶については同様に東京 MOU のホームページ (<http://www.tokyo-mou.org>) にて公表しています。

このような形で公表された船舶は、PSC 実施時点で国際基準に適合していない船舶「サブスタンダード船」そのもので、中には繰り返し処分されている船舶もあることから、荷主や用船者などの関係者においてもこのような船舶を使用することには注意を払う必要があります。

わが国としても、PSC の実施においては、東京 MOU の協力体制のもと、アジア太平洋地域のどこの港においても同じレベルの PSC を実施し、サブスタンダード船が逃げ込むことができないように緊密な PSC のネットワークを強化することにより、わが国ひいては地域全体からのサブスタンダード船の排除に努めていくこととしています。

サブスタンダード船に対する取り組み

(株)日本船主協会 企画調整部

はじめに

サブスタンダード船に対する日本船主協会の基本的な考え方は、毎年の通常総会における決議に集約されている。

『海運企業にとって命題ともいべき船舶の安全運航については、地球環境保全対策強化の見地より引き続きその徹底に努める。また、深刻な海洋環境汚染の原因となるサブスタンダード船の早期排除のための実効ある施策の確立を訴えていく。一方で、これまでの環境保全に対する海運業界の真摯な取り組みに対し、実態を無視する過剰ともいえる規制強化提案などの動きについては、真に実効性のある施策確立を関係機関に訴えていくこととしている。』

(平成15年6月の通常総会決議より抜粋)

海運企業による安全運航の徹底

海運企業はSOLAS条約に基づく国際安全管理規則 (ISM コード) に適合し、船舶の安全運航や海洋環境保全を確保するため、船上だけでなく陸上部門の管理体制を含めた全社的・包括的な船舶の安全管理体制を確立している。

また、多くの企業ではこうした国際基準を上回る厳格な社内基準を設け、自社支配船ばかりか単純用船についても安全管理を徹底するなど、総合的な管理体制を強化し、安全運航を確実なものとする努力が続いている。

事故原因の徹底究明と冷静対応を

こうした海運企業の懸命な取り組みにもかかわらず、海難事故を完全になくすることは困難である。海難事故の原因は、その80%以上がヒューマンエラー (人的要因) によるものといわれるが、船舶運航上のソフト的な要因ばかりではなく、例外的な気象・海象などの不可抗力や構造上の問題に起因するハード的な要因もある。実際には、さまざまな要因が複合して事故が発生することが多いものと考えられる。

ただし、極めて少数ではあろうが、本来果たすべき役割を果たしていない政府や海運企業も存在し、それらの要因によって事故が起きる場合もある。サブスタンダード船の定義は難しいが、少なくとも船齢や置籍国だけで一概に定義付けられるものではない。

言葉の定義はともかく、ひと握りの極めて劣悪なサブスタンダード船による海難事故や海洋環境汚染の発生が後を絶たないことは事実である。

それらのサブスタンダード船の根絶に向けて、海運業界の自主努力だけではなく、各国政府はIMOなどの場で国際的に取り組むべき方法についてさまざまな検討を行っている。一国あるいは特定地域ではなく、国際的な枠組みの中で、各国政府が協力して取り組む意義は大きい。前述のISMコードやポートステートコントロール (PSC)



整備不良から手入れもされず、船側の外板は錆が浮き腐食が進む（写真：パリ MOU ウェブサイトから）

など、サブスタンダード船根絶に向けた有意義な施策が数多く実行されている。

しかし、その一方で、エリカ号やプレスティージ号の事故の結果、シングルハルトンカーのフェーズアウト時期を地域的かつ一方的に早める提案が出されるなど、現実性を無視し、拙速ともいえる規制強化の動きもまた存在する。

事故原因の究明と再発防止に向けた検討に基づいてこれらの対策が打ち出されたのであればよいが、十分な議論も行われず、政治的な判断で導入された対策では、本質的な解決にはつながらない。真に有効かつ実効性のある施策確立に向けた冷静な取り組みを切に望むところである。

排除への取り組み

個々の海運企業のサブスタンダード船排

除に向けた取り組みに加え、当協会は1999年10月に、日本造船工業会、解撤企業協議会、日本船用工業会などの関係業界とともに「シップリサイクリング連絡協議会」を設立した。この協議会は、老齡不経済船の解撤を促進し、船舶に関する循環型社会を形成することを主な目的とする。

MARPOL 条約の改正により、シングルハルトンカーのフェーズアウト時期が前倒しされる中、世界的に見て船舶のリサイクル能力が一時的に不足するという事態が想定されている。

この場合、リサイクルされるべき船舶が、十分な保守・整備がなされないままマーケットに留まることになり、重大な事故を引き起こす可能性が高まることとなるので、円滑なリサイクル能力を確保し、サブスタンダード船の根絶につなげるのが重要で

ある。

リサイクルの推進について当協会は、シ
ップリサイクリング連絡協議会における検
討を踏まえ、ICS(国際海運会議所)や ASF
(アジア船主フォーラム)での議論を積極
的にリードしている。

また、各種条約要件の実行を担保するた
めの船舶検査は、第一義的には旗国政府の
責任において実施されているが、全ての国
が旗国責任を果たしているかが疑わしい事
例もあると聞く。

このため、ICSは、旗国が完全に責任を果
たすようアピールすると共に、その能力や
意思の無い旗国についての情報を収集し、
海運企業としてそうした旗国を利用しない
よう呼びかけるなどの活動を実施している。
さらに、インセンティブ制度の導入などに

代表されるクオリティー・ SHIPPINGの推
進などの課題にも取り組んでいる。

一方、サブスタンダード船根絶のために
政府が実施する中心的な取り組みとして、
PSCがある。当協会は、サブスタンダード
船を根絶するためのPSCの強化を積極的に
支持し、東京MOU加盟国のPSC検査官研
修プログラムの中で、模擬検査のために実
船を提供するなど、PSCの円滑な実施に全
面的に協力している。

現状では、サブスタンダード船を根絶す
るための即効性ある対策は打ち出されてい
ないが、海運企業・団体はもちろん旗国を
はじめとする各国政府、荷主関係者など全
ての関係者がそれぞれの責任を真摯に果た
すことに取り組み、これを継続していくこ
とが重要なことと考えている。



東京湾内のコンテナ埠頭。毎日多数の船舶が離着岸し荷を揚げ積みしている。

新刊紹介

海のテロリズム ～工作船・海賊船・密航船レポート～ 山田吉彦 著

漁船に扮し、ロケットランチャーで攻撃を仕掛ける北朝鮮工作船。石油タンカーに突撃し自爆する海上テロ。積荷を船ごと奪い去る海賊たち。経済危機や宗教対立など、世界の混迷は海においても「ならず者」を暗躍させている。人々の生活を支える海に、平和は来るのか。

著者は、海洋国家の日本が直面する海上保安の実態をレポート、海から忍び寄る脅威に警鐘を鳴らす。

本誌は、マスコミなどの報道とひと味違い、便宜置籍船の問題点、マラッカ海峡の重要性、国際海事局の奮闘、アジア海賊対策会議の動きなどについてよく理解できる構成となっている。

読めば、アジアにおける日本の海上保安庁の役割と課題についても明らかとなる一冊である。

発行 = PHP 研究所新書出版部 TEL : 03 - 3239 - 6298) 定価 = 一冊680円 (税・送料別) 申し込み = PHP 研究所新書出版部まで

新刊紹介

海のレスキュー ～US コーストガード～ ジョン・ウォーターズ 著 / 安岡一乗 訳

海で遭難・事故にあったとき、頼りになる存在がコーストガードだ。アメリカでは年間約6,000件の捜索救助活動が行われてい

る。本書は、生存者を救うため、いかなる危険にも立ち向かうコーストガードの活躍を臨場感あふれるタッチで綴っている。

著者は、第2次世界大戦後に捜索救助パイロットに就いたレスキューのベテラン。今では珍しくなった飛行艇による救助活動や定点監視船での苦労話、麻薬密輸の取締まり、密航難民の救助や取締りなど、現代的なテーマも扱っている。

海上の保安に携わる人にとっては、「コーストガード魂」を養う必読の書である一方、一般の人々にも「冒険物語」として興味深く読める一冊である。

発行 = 成山堂書店 定価 = 3,750円 (税込み)
発送費 = 390円 申し込み = 成山堂書店 TEL :
03 - 3357 - 5861 FAX : 03 - 3357 - 5867

新刊紹介

海駆ける青春 神倉 力 著

前海上保安新聞編集長による海上保安大学の練習船「こじま」105日間世界一周遠洋航海の同乗記。船内での訓練、寄港地での交流やエピソードをはじめ、海上保安庁の仕事や組織についても紹介している。海事・マリン関係者や一般の方のほか、特にこれから海上保安官を目指す若い人たちが海上保安庁を知るのに最適の一冊だ。

発行 = 毎日新聞東京センター 定価 = 1,200円 (税込み・送料別) 申し込み = 日本海難防止協会企画国際部 (〒105-0001 東京都港区虎ノ門1 - 15 - 16 海洋船舶ビル4階 TEL : 03 - 3502 - 2233 FAX : 03 - 3581 - 6136)

サブスタンダード船の根絶を求めて

全日本海員組合 国際汽船局長 ひらやま せいいち 平山 誠一

はじめに

今日、海上労働者また海上労働運動の立場からみた「サブスタンダード船（基準以下船）問題」といえば、第1義的には便宜置籍船（フラッグオブコンピニエンスシップの頭文字をとって通称「FOC」船と呼ばれる）のことを指します。

もちろん、FOC 船のなかにも「スタンダード」を満足している船舶は多いし、ナショナルフラッグ船であってもPSCにも抵触する明らかにサブスタンダード船と認定される船舶も少なくありません。

船体強度に重大な欠陥があったロシア船籍のナホトカ号や、日立港で座礁放置された北朝鮮籍のチルソン号などは、非 FOC 船でありながら、サブスタンダード船の典型といえます。しかしながら、これらの船は旗国責任を厳しく追及されるという点で FOC 船とは明確に区別されます。

FOC 船は、実質的な船主が所属する国の責任を回避する一方、名目的な船舶登録国である便宜置籍国は旗国責任を果たさないという仕組みの上に成り立っているからです。

私どもの組合も参画する国際運輸労連（ITF）に代表される国際的な海上労働運動は、長年に渡りこのサブスタンダード船問題に取り組んできました。その運動の中心的課題は、FOC 制度の国際的規制の強化であり、最終的には国際的な合意にもとづい

て制度そのものを廃止することにあります。

FOC 制度の根絶こそ、すなわち、世界のすべての船舶において、本来あるべき「当該船舶と旗国との間の真正な関係（1958年公海条約第5条）」を取り戻すことこそ、サブスタンダード船問題解決の根源があるという認識に立っているからにはほかなりません。

FOC って何？

ところで、FOC 船・制度とは何か。定義の仕方にもいろいろありますが、当組合では「FOC ってなに？」と、はじめて聞く一般の方々にわかり易く、以下のように紹介しています。

1. 人はそれぞれ「国籍」を取得しなければならないように、船舶にも国籍取得の義務があり、船舶所有者（船主）は所有する船舶の身分を証明する登録国籍証明を取得することが必要です。

そして「船舶は領土の一部」との国際ルールにもとづいて、所属する国籍を示す「旗」、例えば日本国籍船は「日の丸」を掲揚することで、この船舶に関し日本国の管轄権のもとに運航されていることを明らかにしています。

従って、私たちは船舶の管轄権を有する国のことを「その船の旗国はどこか？」「旗国責任を果たしているのか！」とように表現したり使ったりしています。

船舶は「旗国」を明らかにすることで、



国際運輸労連（ITF）の船員部会で討議する各国のメンバーたち。さまざまな課題について熱心な討議が行われる。

国際的にも諸権利の保障を得られると同時に管轄国の管理責任と義務も発生し、厳しくチェックされることはいうまでもありません。

ですから本来、旗国と当該船舶との間には、「行政上、技術上及び社会上の事項について有効に管轄権を行使し、及び有効に規制を行う真正な関係」がなければなりません。

ところが、このあるべき「真正な関係」を破壊することで成立しているのが FOC 制度なのです。

2. 戦後の1950年代、アメリカの安全保障政策上の強力な動機によって、その船舶が本来登録されるべき国から、便宜的にアメリカの支配下にあったパナマ・リベリアといった「他国（便宜置籍国）」に国籍を移す FOC 制度が提起され、欧州を中心とした伝統的な海運国の反対にもかかわらず国際的

な船籍制度として認知されることになりました。

現在、こうした便宜置籍国の「国旗」を掲げる船舶（ロイズ統計2001年末、100総トン以上）は、総トン数で世界の船腹量の半数近くを占めています。

また、日本は国際統計（国連貿易開発会議2001年、1,000総トン以上）でも、ギリシアに次いで世界で2番目、FOC 制度の利用度合いから見れば、実質第1位の国になっています。

3. アメリカの安全保障政策上の理由から始まったこの制度が、どうしてこれほどまん延することになったのでしょうか。

便宜置籍国には、登録料さえ払ってもらえれば、後は「実質船主の自己責任で」という制度ですから、登録料収入を増やすためには旗国の諸規制をできるだけ低くして置籍を誘致し、莫大な国家利益をあげるこ

とができます。船舶所有者（船主）は、自国の国内諸法規をはじめさまざまな社会的規制から逃れて、限りなく輸送コストを安上がりに行けるといえる、こんな美味しい都合の良い制度はないというわけです。

なぜ FOC を拒否するのか

ITF に結集する海上労働者は、この便宜置籍船制度に反対して、長年にわたって活動してきました。その理由は、第 1 には、自国の船員に比べ低賃金の外国人船員を自由に使うことができるため、自国の船員の雇用や労働条件に極めて深刻な打撃を与えるからです。

わが国の例で見ても、2,000隻といわれる国際海運に従事する日本商船隊のうち、一定数の日本人船員の乗船（船・機長 2 名配乗を最低とする）を義務づけている日本籍船は 108 隻（2003 年）、残る船舶はほとんどが FOC 船です。このため、かつては 8 万人を数えた外航船員も、現在では 4,000 人以下となっています。

第 2 は、もともと本来あるべき旗国の厳しい規制から逃れるための制度ですから、船の建造や保守管理費用も安上がり、安全管理に関する旗国のチェックもずさんで、そのうえ劣悪な労働環境で働く船員の運航技術レベルの低さともあいまって、重大海難事故の多発や頻発する油の流出事故など、FOC 制度がサブスタンダード船を生み出す温床となっているからです。

FOC キャンペーンと国際連帯

ITF が FOC 制度との闘いを始めてから半世紀。この間、さまざまな経験を蓄積し教

訓を生かしながら、活動のスタイルを定着させてきました。

その活動は、第 1 に FOC 船に乗り組む無権利で劣悪な労働条件で働く船員（発展途上国船員が圧倒的に多い）を ITF に加入させ組織し、船主との間で ITF が認める労働協約を締結すること。

第 2 は、FOC 船に乗り組む船員の「賃金未払い」をはじめ、労働契約の不履行を監視・是正させること。こうした活動の目的は、国際海運における公正な船員労働の最低統一基準をクリアさせることで労働市場秩序を回復し、FOC 船主に対して低賃金船員を使用できない環境をつくることにあります。

このために、ITF に加盟する世界の船員・港湾組合は、入港する FOC 船を日常的に訪船して乗組員と話し合い、船主と交渉し、場合によってはストライキを指導・実施し、荷役作業を拒否して抗議するなどの活動を、世界的なネットワークを構築して互いに緊密に連携しながら行っています。

本組合が、昨年（2002 年 4 月から 03 年 3 月）に訪船査察した FOC 船は、延べ 693 隻。また、賃金の未払いなどで船主と交渉し、回収した金額は 49 万 7,000 ドル。ITF 全体で見れば、3,100 万ドル（34 億円）にものぼります。

ポリティカルキャンペーンの強化

ITF では、こうした一連の活動を総称して「FOC キャンペーン」と呼んでいます。こうした活動に加え、FOC 制度そのものの廃絶をめざす「FOC ポリティカルキャンペーン」を強化しつつあります。

FOC 制度自体を廃絶し、船舶を本来あるべき旗国に取り戻す運動としては、1970年代の国連貿易開発会議(UNCTAD)を舞台とした発展途上国の試みが、良く知られているところです。

ITF も、この運動を積極的に支援して活動しましたが、アメリカはじめ先進海運国の巻き返しのなかで挫折を見ました。しかし、今日の情勢は新たな挑戦期を迎えようとしている感があります。

その背景には、1つには最近顕著になってきている漁業資源を破壊する無法な FOC 漁業の跳梁(ちょうりょう)問題があります。従来、FOC といえば海運にかかわる問題に限定されてきましたが、水産の分野でも国際規制から逃れて暗躍する FOC 漁船の存在が重大化しつつあるのです。

また、一向に減るようすのない FOC 船が関係する海洋環境事故や 9・11テロ事件以降のテロ関連を含む海の犯罪の温床として、

FOC 問題が論じられる状況があります。

昨年12月の国連総会で採択された事務総長報告では、「あまりにも多くのこうした問題の根底には、一部の国、特に旗国がその国際的な法的義務を受け入れないこと、もしくは義務を果たす能力を欠いていることがある。(中略)今こそ真正な関係という重大な言葉を明確にすることに努める時かもしれない(仮訳)」と述べて、当該船舶と旗国の真正な関係の確立に重大な関心を寄せました。

ITF は、各国の加盟組合に対し自国政府に積極的に働きかけ、事務総長報告を具体的な新たな国際的規制強化に結びつける運動を展開するよう指示を行っています。

本組合も、引き続き産別組合の社会的責任として、日常的な FOC キャンペーンとポリティカルキャンペーンの強化によって、サブスタンダード船問題の根源的解決をめざし、活動を進めていくことにしています。



悪質な未組織 FOC 船に対する抗議をアピール中の海員組合。FOC キャンペーンは港湾労組と共同で取り組まれている。

～乗組員が激白～

この船は堪航性なく危険！



門司港側から下関港を望む。

はじめに

サブスタンダード船の排除が世界中で叫ばれるなか、このような船で就労している乗組員は、老朽船への不安や事故といった危険に直面したことにどういった思いを抱いているのだろうか。自国の船に乗船せず、あえて外国船を選んだ背景などをも含め、彼らの思いを聞いた。

年明け早々に、筆者は国際運輸労連（ITF）^{やましたしょうじ}の山下昭治コーディネーターに無理やり同行をお願いし、下関港を訪ねた。東京とは1カ月ほど違う寒気のなか、目的の貨物船「C号」（297t、乗員はインドネシア船員6人、最近までホンジュラス籍船、建造から32年）は、13号埠頭のフェリー発着岸壁の後方で人目をはばかるように静かに着岸していた。

貨物船といっても船型は、日本の近海マグロ漁船のようなスタイルだ。「C号」の実質的な船主は、日本の会社（運航は「C号」

1隻のみ）ホンジュラスの会社を迂回することで、船籍をホンジュラスにしてこれを用船。北朝鮮の港からはシジミ・ひらめ・カニ・天草などの水産物を、下関港からは中古車を積み2国間を運航していた。

日本語を話す気さくな責任者

外観からも、ひとめで船の老朽さが判別できる「C号」。ブリッジに、「こんにちは。失礼します」と入っていくと、船長が怪訝（げげん）そうな顔でこちらを見返す。「ハウ・ドユード」「ナイス・ミチュウ」などと片言の英語であいさつし、自己紹介とともに訪ねた理由を話すと、理解をしたのか、われわれを笑顔で船員の休憩室に招き入れてくれた。

応じてくれたのは、パンター船長（51歳）とレデン機関長（48歳）。パンター船長はインドネシアのフロレス島出身で、妻子の4人家族。外国船の経歴は28年。だが、この「C号」には9



パンター船長

カ月だけ。また、レデン機関長は同じ国のスラベシ島出身で、妻子の6人家族。外国船の経歴は27年。



レデン機関長

「C号」も9年と長い。機関長の長男（24歳）も同船に操機手として乗船していた。両者はともに片言の日本語を話せるため、会話は英語と日本語のチャンポンに身ぶり手ぶりを入れているものとなった。

PSC で航行停止に

パンター船長とレデン機関長によれば、「C号」は03年10月末、下関港入港中に九州運輸局の外国船舶監督官による立ち入り検査（PSC）の結果、多くの欠陥が見つかり、技術基準適合への改善指導とそれまでの間の航行停止命令を受けたとのこと。

船体は「98年ドック検査の後は、まったく検査していない状況」のほか、現在ではホンジュラス国籍を証明する証書の期限も切れていて、いわば無国籍であることも判明した。また、有資格者は船長と機関長の2人だけで、あとは甲板長・コックと操機手2人。このクラスの船は、甲・機の職員は1人ずつでOKなのだろうか？と、筆者は首を傾げた…。

乗組員6人のうち、機関長の長男を含む3人は給料の支払いを受け、すでに12月末に母国に帰国した。船長・機関長・操機手の3人は、会社から「本船の修理や保守のために、もう少し残ってほしい」との要請に応じて頑張っているが、十分な修理や整備は無理な状況で、彼らも限界が近い。

資格や雇用での日本との違い

インドネシア国内における海技資格取得までのプロセスや雇用状況について聞いてみた。

インドネシアでは、漁船と商船とでは海技免除の種類が違うらしい。パンター船長の場合は、学校で3年間学習し、商船で2年間の後さらに1年間実習乗船。そして筆記試験と口述試験に合格し資格（3,000t以下の船に船長として乗船できる海技免状）

を取得した。

何事にも袖の下が必要と聞き及ぶお国柄であることから、合格基準のほどは判別しないが、一定経歴の必要性や筆記と口述試験など、海技資格の取得制度についてはインドネシアも日本と大差がないようだ。

インドネシア国内での自国船主による船員の求人は、「十分ではないが求人もほどほどあり、生活に困ることはない」とのこと。今は「日本を含む外国の船主が、コストの低いインドネシア船員を求めている需要が多く、みんなが乗船を期待している」という。パンター船長の外国船経歴は、日本のトロール漁船乗船がスタート。以後、日本・韓国・マレーシアなどの船に乗ってきた。

「国内船ではなく、外国船を就職先に選んだのはなぜ」との質問に、レデン機関長は「それは、国内船での労働賃金よりも高かったからさ」と胸中を明かす。

2人が現在、日本の船主から支給されている給料は、ともに月1,223米ドルで、操機手は月580米ドルとのこと。その金額は、ITF協約に定める船員の賃金の半分以下となっており、低廉な船員を配乗して経済活動を行うサブスタンダード船の姿が透けて見えてくる。

話しているうちに、不満も口をつく。日本船主の「給料を4カ月も支払わず、5カ月目にその分を一括して支払っていた」という精算方法への不満だ。「乗組員の要求やインドネシアの代理店の忠告にも耳を貸さなかった」という。一方で、その状態がITFやJSUの関与によって毎月払いに改善されたことに「感謝している」と率直に頭を下げた。



下関港の13号埠頭に接岸の「C号」。実質的な船主は、日本の船主だ。

命拾いした漂流事故

パンター船長は、「C号」で下関～北朝鮮の港間を運航していて、関門海峡では航路幅が狭く、船舶が輻輳し事故が多発していることを良く知っていた。「海峡通過時は必ず船長がブリッジに立ち、関門マーチス(関門海峡海上交通センターの通称)のチャンネルを聞き情報を得ている」という。

パンター船長に、今も記憶に残る外国船での乗船中に起きた事故について聞いた。その話によると、船長は5年ほど前に日本の船主が所有する冷凍物運搬船に乗船、北朝鮮～島根県の境港間を運航していた。

ある航海で、真夜中に両港の中間点付近を航行中に突然エンジンが停止し、その後いくら再起動してもまったくエンジンがかからない状況になってしまったという。

原因は、スクリューへの魚網の巻き込み。大量の網が固く巻きつき手の施しようがな

く、その一部は海面上にも広がっていた。

船には国際通信装置がなかったために、船主に助けを求める連絡を入れることができなかった。場所が日本から相当離れている洋上だったこともあった。

漂流しながら事態の好転を待っていたら、しばらくしてフィリピン国籍の大型貨物船が本船の近くを通った。当然、船長はVHFの通信周波数でその大型貨物船に救助を求め、日本の船主に連絡を入れてくれるよう依頼した。

だが、大型貨物船は「救助依頼への協力はできない」と断り、そのまま通り過ぎていった。実は、「その大型貨物船も国際通信装置を設置していなかった」というのだ。

船長の乗った冷凍物運搬船はその後2日間も洋上を漂流した。そして、偶然傍を通ったロシア籍の貨物船に救助を要請。この貨物船が、日本の船主に船長の船の状況と救助を求める連絡を入れたのである。いう

までもなく、連絡を受けた日本の船主は境港から救助のための漁船を出し、船長の冷凍物運搬船を港まで曳航、乗組員は全員が無事に救出された。

「C号」でのヒヤリ経験と現状

相当老齢化している「C号」での危険な経験談や「C号」の安全状況についても話してもらった。

97年、「C号」が北朝鮮のピョンヤンの近くにある南甫（ナンポ）港に入港中、航路が流氷に覆われ閉じ込められてしまった。そして、流氷域から脱出しようと試み、大型船の後を追走していたときに流氷でスクリューを損傷した。

しかし、日本の実質的な船主は船をドックに入れずに、ダイバーを潜らせてプロペラを削って修理したというのだ。当然、修理は不完全なものとなった。

それまで、時速14ノットほどだった船の速度は、そのとき以来7ノットしか出ず、少しの荒天や向かい風の強いときなどは5ノットまでに落ちるといふ。加えて6年間も船をドックに入れずに整備を怠ってきたため、船底部の汚れは相当なもので、これが速度ダウンに拍車をかけている。さらに、船を操舵するオートパイロットが効かず、手動で操舵することが多いという。

パンター船長とレデン機関長は、「オートパイロットも効かないC号は、もう堪航性がなく使える状況にない」と嘆く…。

最後に、「いま最も望むことは」との質問に、両者は「代替りの安全な船ならともかく、この後C号で航海してくれと頼まれても、危険で乗れないし乗りたくない。残っ

たわれわれも、早く給料をもらってインドネシアに帰りたい」と述べ、一刻も早く母国の家族に自分の元気な顔を見せることが「家族と自らの一番の願い」との本心を打ち明けた。

おわりに

今回訪ねた「C号」は、300t未滿の小型貨物船であったことから、これまで外国船舶監督官によるPSCの包囲網をかい潜ってきた感がある。

両責任者への取材や確認した状況を見ても、大小といったトン数の別はあれ、「C号」はサブスタンダード船の典型例と言えるのかもしれない。船体の状況ばかりでなく、船内設備や労働・生活環境についても、それはひどいものであった。

外国船舶監督官の業務外となる、乗組員にとっての賃金や船内での労働・生活環境の改善などについては、いったいどんな機関の人間がこれらをチェックし、改善させていくのであろうか。

旗国の甘い検査、実質的な船主の低廉な内容の契約と危険な船、自国での労働賃金よりわずかばかりの高い給料と引き換えに命の安全を切り売りする船員、それを利用するマンニング屋と呼ばれる船員斡旋業者、そして荷主…。

筆者は、湧きあがってくるやり場のない憤りを押し殺し、ブリッジの傍で手をふって見送る気さくなパンター船長とレデン機関長に礼を告げ、「C号」を後にした。

（取材：日本海難防止協会）

欧州連合におけるサブスタンダード船への対応

日本海難防止協会ロンドン研究室 やまじ てつや 山路 哲也

はじめに

1999年12月12日、フランスのビスケー湾でタンカー「ERIKA号」(以下、E号)の折損・沈没事故が発生し、同海域と沿岸海域に甚大な汚染被害をもたらしました。この事故は、海上安全や海洋環境保護に関する国際的ルールの方策に責任を有するIMOのみならず、欧州連合(EU)においても、直ちに欧州水域における海上安全と海洋環境保護政策を展開するため、共同体法令の方策や改正に向けた活動を開始しました。ここでは、これら法令のうちEUにおける「サブスタンダード船舶対応策」に焦点をあて、その概要を紹介します。

「E号」事故の経緯

イタリアの船主 Guiseppe Savareseの所

有するタンカー「E号」(3万7,282DWT、事故当時の船齢25年、1975年に日本の笠戸ドックで建造、船舶管理者はPANSHIP、マルタ船籍)は1999年12月8日、フランスのダンケルク港にて重油約3万1,000トンを積載してイタリアのリボルノ港に向け出港しました。

その2日後の12月10日14時ごろ、英仏海峡を抜けてフランスのブルターニュ沖にさしかかったころから海象状況が悪化、常に甲板に青波が打ち上げるようになり、翌日11日、14時過ぎには荒天を避けるため、180度反転しました。

この時に甲板上に亀裂を発見し、その後、避難のためフランスのサンナザール港に向けましたが、そのころには風力8~9、波高は6~7mに達していました。

そして12月12日06時04分、ついにブルタ



99年12月、仏のビスケー湾で折損沈没事故を起こしたマルタ籍のタンカー「ERIKA号」

ーニュ沖で船体は2つに折損し、乗組員は船上に残った船長以下5人と救命ボートで先に脱出した21人全員がヘリコプターにより救出されたものの、2つに折損した船体のうち、前部は12日深夜から13日未明にかけて沈没、また、外洋タグにより曳航中だった船体後部は13日の17時15分に沈没しました。

この事故で約1万4,000トンの重油が流出したと推定され、この重油は観光地として、また、カキやムール貝の養殖や海鳥の越冬地としても有名なブルターニュの400kmに及ぶ海岸に大規模な汚染をもたらしました。

「E号」事故後のEUの対応

「E号」の事故を受け、EUにおいて共同体法令について提案権を有する欧州委員会の運輸・エネルギー総局(DG-TREN)は、「E号」事故の対策としての第1・第2パッケージの2段階にわたる総合的な海上安全対策を打ち出しました。

提案の内容

第1パッケージ= PSCに関する指令改正
船舶検査機関に関する指令改正 シングルハルタンカー早期フェーズアウトに関する新規則

第2パッケージ= 船舶通航監視及び情報システムに関する新指令 欧州海上保安庁設立新規則 欧州水域における油汚染被害に対する第3層補償制度

このパッケージ提案はその後、共同体や国際海事機関(IMO)もしくは国際油濁基金(IOPCF)の場で議論され、共同体法令(註1)や国際条約として採択されていま

す(註2)。

これらパッケージ措置のうち、いわゆる「サブスタンダード船舶の対応策」として位置付けされるものの1つとして、「ポートステートコントロール(PSC)に関する指令改正」があります。

註1)= 共同体法令には、規則(Regulation)、指令(Directive)、決定(Decision)、勧告・意見(Recommendation・Opinion)の4種類があります。このうちEU加盟国に対する拘束力を有するのは、規則および指令ですが、規則はその規定をEU加盟国に直接適用するのに対し、指令は各EU加盟国において適宜の法形式で国内法化することが必要です。

註2)= その後、2002年11月にスペイン沖でタンカーPRESTIGE号事故が発生し、MARPOL73/78附属書I改正(2003年12月採択)によりシングルハルタンカーフェーズアウト計画の更なる前倒しが図られることになりました。

PSCに関する指令改正

EUにおいては、従来からPSCについては共同体法令のうち、指令(Directive)の法形式(註3)をもって、欧州水域内からのサブスタンダード船舶の排除を目的としてEU加盟国による統一した方式で、PSCを実施していました。

しかしながら、「E号」事故の発生を受け、単に船齢が古いというだけでなく、EU加盟国に寄港する潜在的に危険性が高い船舶に対し重点的かつ適切にPSCを実施するために、PSCに関する指令の改正を行い(註4)主として次の事項を従来の指令に取り込みました。



02年11月、スペインのガルシア沖で折損沈没事故を起こしたバハマ籍のタンカー「PRESTIGE号」(提供:ロイター・共同通信)

註3) = 指令の法形式については、前註1)を参照。

註4) = 改正指令番号は2001/106/ECであり、指令全体は次のWEBで参照が可能です。
http://europa.eu.int/eur-lex/en/consleg/pdf/1995/en_1995L0021_do_001.pdf

1) PSCは、パリMOUのSIRENAC目標ファクターの50または、それ以上となる船舶について優先的に実施する旨の改正を行いました(註5)。また、海上安全や海洋環境保護などの分野に関係する国際条約を批准していない国を旗国とする船舶、または平均回数以上の拘束措置を受けた船級に属する船舶は重点的にPSCの対象とすることになりました。

註5) = 欧州水域のPSC実施協定であるパリMOUのデータベースSIRENACにより規定するもので、質問事項に入力することによって、PSC対象船舶のスコアを計算し、PSC実施の優先順位を決定します。

2) 年間のPSC件数については、EU加盟各国の年間入港隻数に対し、最低25%に対し実施する旨、規定しました。

3) PSC違反常習船についてはEUへの入港を阻止することとしました。ここで、違反常習船とはガス・ケミカルタンカー、ばら積み船、油タンカーや旅客船であって、次の船舶を指しています。

① パリMOUの年次報告書中のブラックリストに掲載される国を旗国とする船舶であって、パリMOUに参加調印した国において過去24カ月の期間に2回以上拘束措置が執られた船舶。

② または、パリMOUの年次報告書中のブラックリストに極度に危険(very high risk)または非常に危険(high risk)として記載される国を旗国とする船舶であって、パリMOUに参加調印した国において過去36カ月の期間に1回以上拘束措置が執られた船舶。

4) PSC検査官、船長、旗国間などの情報の透明性や情報交換についても規定されました。

5) 欧州委員会は、EU港湾への入港禁止措置が執られる船舶の情報を6カ月ごとに公開することとしました。

EU 港湾への入港禁止船舶の公開

欧州委員会は、2003年11月14日、PSCに関する改正指令(2001/106/EC)第7条b(EU加盟国港湾への入港を禁止された船舶について、欧州委員会が6カ月ごとに公表することを規定)に基づき、EU加盟国港湾への入港禁止船舶リストを公開しました(註6)。

リストは、2003年7月22日から11月1日までの間の入港禁止船舶を対象とし、同時に、船舶所有者と旗国への警告のため、欧州委員会は、仮に安全上の理由でもう一度拘束措置が執られた場合にEU加盟国港湾への入港が禁止される船舶のリストについても公表しています(註7)。

リスト公表の際、欧州委員会副委員長兼運輸・エネルギー総局担当コミッショナー Loyola de Palacio 女史は、「EUのPSCを強化し、サブスタンダード船舶を確実に把握しなければならない。本リストの公表により船舶所有者と旗国は、関係船舶について必要な安全対策を講じることが求められる」旨を語り、PSCに関する改正指令(2001/106/EC)による立法措置は、EUにおける海上安全政策の大きな前進ととらえ、EUが世界レベルの海上安全改善のために圧力をかけることが必要であり、すべてのEU加盟国が確実に厳格な措置をとることの保証を求めています。

おわりに

これまで述べてきたように、EUは統一した基準により、独自の立法措置を用いることでPSCを活用し、EU水域内からサブス

タンダード船舶を排除しようとしています。この対策が完全に実行されているとは言い難いようです。

というのは、PSCに関する指令改正は、指令の性格ゆえにEU各加盟国に対し、指令の規定を国内法に取り込むことが必要であり(註8)、EU加盟国は国内法化の実施状況を欧州委員会に通知することを求めています。2003年11月11日付けの欧州委員会資料によれば、EU加盟国15カ国のうち、ギリシア、フィンランド、ポルトガル、イタリア、オランダの5カ国については国内法化に係る通知がないものとして、欧州委員会がこれらEU加盟国宛てに理由を付した意見を送付する旨を公表しました。

註6) = 公開 WEB は

http://europa.eu.int/eur-lex/pri/en/oj/dat/2003/c_272/c_27220031113en00160016.pdf

註7) = 公開 WEB は

http://europa.eu.int/comm/transport/maritime/safety/doc/prestige/2003_vessels_list.pdf

註8) = 国内法に取り込む指令の規定は、前註1)を参照。

国内状況は明らかではありませんが、これはEUを中心とした欧州水域からのサブスタンダード船舶の排除方針についても途半ばであることを示しているようです。

欧州委員会はPSCに関する指令の改正を含む「E号」の事故対策第3パッケージ提案について検討を開始するとの情報もあり、今後ともその動向に注視していくことにしています。

シンガポールにおけるサブスタンダード船の排除

日本海難防止協会 シンガポール研究所 しむら ただし 志村 格

はじめに

まず指摘したいのは、国際的な安全基準を満たしていない、いわゆるサブスタンダード船を排除するためには、船籍国や寄港国による管理のみならず、船級協会、船主、運航者、荷主、保険会社など幅広い関係者の努力が必要であるということを強調したい。「サブスタンダード船の使用は、結局高くつく」という状態にならなければ、減らすことは困難だからだ。

たまたま、マラッカ・シンガポール海峡において年間に数件発生する衝突・沈没や座礁などの重大な海難事故は、サブスタンダード船に多く発生している訳ではなく、天候・地形などの自然条件や運航技術などの人為的な要因によって、発生している場合がほとんどである。

「クオリティ・ SHIPPING」を重視するシンガポールとしては、海事港湾庁(MPA)による登録・検査、ポート・ステート・コントロール(PSC:註1)のみならず、シンガポールで活動する船主、船級協会、船員訓練機関、保険会社などにも各種の働きかけを行っている。

例えば、昨年 MPA がシンガポールの領海内で品質の悪い燃料油を販売していた供給業者を一斉に摘発し、免許を取消し処分にしたが、これなどもサブスタンダード船排除の一環と考えることができよう。

これらの取組みについて網羅的に述べる

ことは難しいので、本稿では、シンガポールでサブスタンダード船の発見に最も確実な効果を挙げていると思われる、PSC について述べる。

註1) = 海上人命安全条約や海洋汚染防止条約に基づき、寄港した外国船舶に対して行われる検査。航行安全や海洋汚染防止の観点から、外国船舶監督官が船内に立ち入り、船体の構造・設備や運航体制が、国際的な基準を満たしているかチェックする。

概観

PSC は通常、①対象船舶の選定、②乗船検査、③出港・改善指導・拘留等の処分、④関係機関への検査結果の報告、⑤IMO 及び各 PSC グループによる結果の発表、の5段階に分かれている。

シンガポールにおいては、対象船舶の選定にあたって、初入港か否か、前回の PSC から6カ月を経過しているか否か、これまでの検査歴、他の PSC 当局からの情報などが参考にされ、オイルタンカーやケミカルタンカー、バラ積み船、旅客船などに対しより力点が置かれるが、シンガポール港に入港する船舶は年間約19万隻もあり、1日あたりの平均は520隻にもなる。

MPA の検査官は、現在5人であり、PSC を行える対象は全体から見ればほんの一部にならざるを得ず、2003年の1年間で PSC として検査した件数は1,193件と入港船舶全体の1%にも満たない。また、事前に入手

する資料だけでは、安全基準を満たしているかは明らかではなく、実際に検査官が乗り込み、見て初めて発見することも多い。

検査を受けた1,193件の内、問題ありとされたケースは1,064件で約90%に上っており、その約1割にあたる105件が、重大な欠陥があるとして拘留された。これらの数値からは、検査していない船舶の中にも、問題のあるものがあることが窺われ、シンガポール近海でサブスタンダード船がどのくらい跋扈（ばっこ）しているのかを把握するのは難しい。

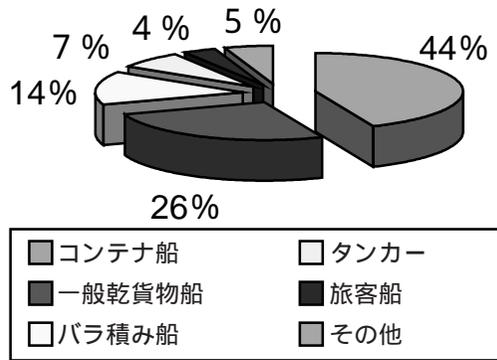
拘留多いのは一般貨物船

過去3年間にシンガポール港で実施された約3,600件のPSCの対象について、船種別ではコンテナ船が最も多く1,571件(44%)、次いで一般乾貨物船が942件(26%)、バラ積み乾貨物船が514件(14%)、タンカーが260件(7%)となっており、シンガポール港の利用状況を反映している。

検査項目は極めて多岐にわたり、徹底的



PSCで指摘された腐食で穴のあいた設備箇所



PSCの検査対象船舶(2001~2003年)

な検査を行えば、多少の不備が見つかるのがむしろ通常だとも考えられるので、サブスタンダード船として実質的な問題があるのは、拘留されたものと同一視できよう。

そのようなケースは、同時期に341件あり(同じ船舶が複数回拘留される場合もある)その内訳は一般乾貨物船194件(57%)、コンテナ船80件(23%)、タンカー32件(9%)、バラ積み乾貨物船23件(7%)と、一般乾貨物船とタンカーの比率が高くなっている。

拘留に至った欠陥については、1隻の船舶に対する1回の検査で30以上もの欠陥が見つかることがあるので、何が重大かつ主要な欠陥かを判定することは難しいが、件数として多いのは、救命設備の不備と防火設備の不備である。

船籍国別の拘留件数を過去3年間の平均で見ると、最も多いのはパナマ籍の22件(19%)、次いでインドネシア籍の21件(18%)、以下マレーシア籍の14件(12%)、ホンジュラス籍の7件、カンボジア籍の6件、ベトナム籍、キプロス籍のそれぞれ5件となっている。アジア地域のPSCの取りまとめ機関である東京MOUのメンバー国の中では、地理的環境を反映して、インドネシア籍、マレーシア籍の比率が高くなっている。

この間の推移としては、パナマ籍船やマレーシア籍船の拘留件数は減っているかたわら、インドネシア籍船やホンジュラス籍船の拘留件数が増えている。ちなみに、カンボジア籍については、昨年1年間で東京MOU 地区内では計285隻のカンボジア籍船が、日・中・韓・露などの当局によって拘留されており、その船籍登録はシンガポールに所在するカンボジア海運会社によってなされていたが、同社はカンボジア政府から関係を否定された模様であり、もとよりシンガポール当局とは関係がない。

日本籍船は、この3年間で14件のPSCを受けており、その約半分が「飛鳥」「日本丸」「オリエント・ヴィーナス」「パシフィック・ヴィーナス」などのクルーズ船であるが、拘留されたのは冷蔵運搬船1件だけである。航海訓練所「青雲丸」も2002年8月に初めて寄港した際にPSCを受けている。

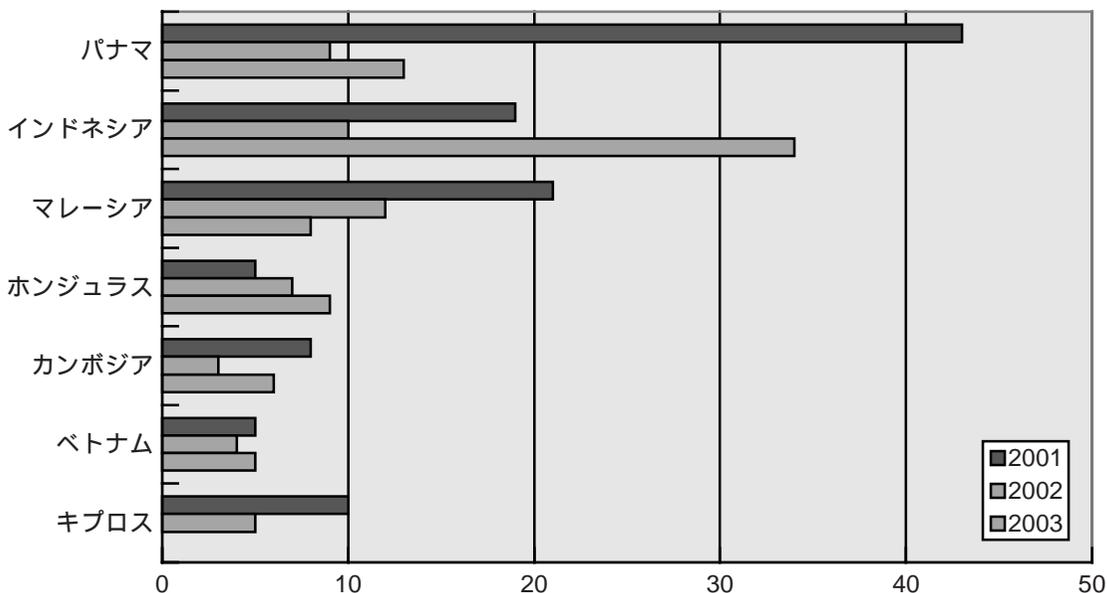
他方、日本の船級協会である日本海事協

会が検査した船舶が、PSCを受けたケースは同期間に1,185件あり、同協会の市場の広さを物語っているが、その内拘留されたのは46件と率は低い。これらの船舶に対しては、シンガポールにある日本海事協会の事務所（Class NK）が、MPAと協力して改善指導を行っている。

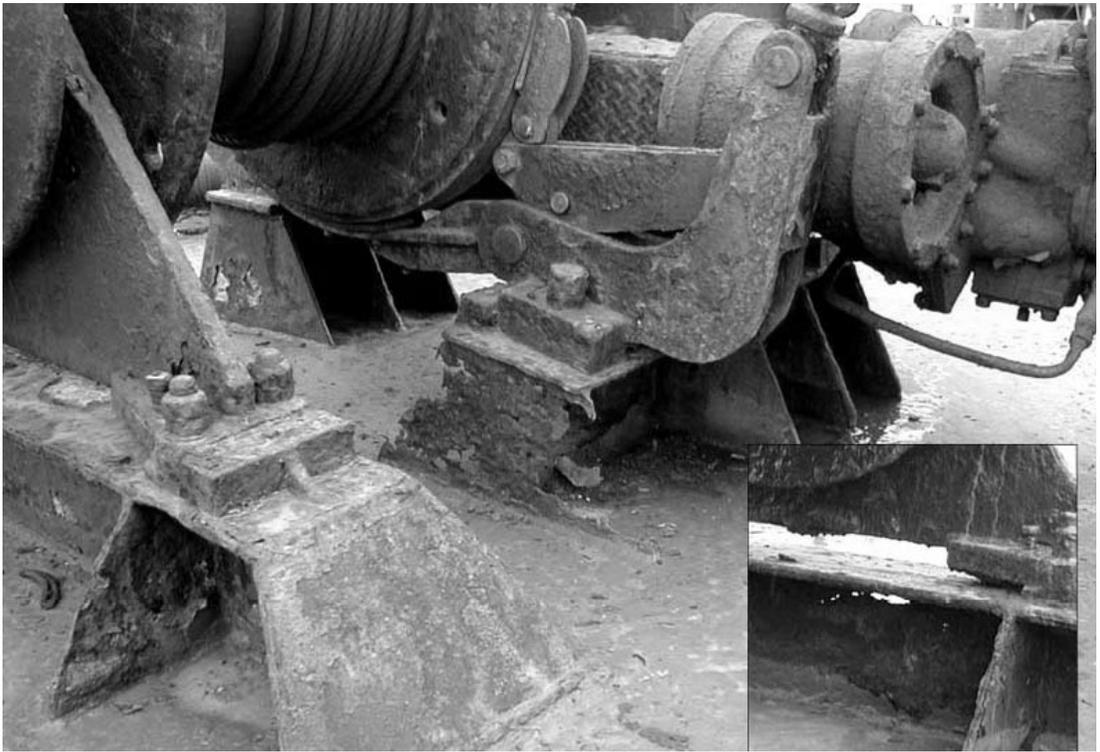
PSCの意義

PSCにおいて検査すべきとされている項目は、安全関係、環境関係など極めて多岐にわたり、とても少数の人員が短期間で実施できるようなものではない。このことは、わが国で北朝鮮貨客船「万景峰92号」に対して行ったPSCの例を想起していただければ分かると思う。

また、シンガポールは、香港に次ぐ世界第2位のコンテナ港であるが、アジアの他の港湾との競争にさらされており、また、積替え輸送が約80%を占める中継ハブであ



船籍別拘留件数（2001～2003年）



設置されている整備不良の機械。腐食が進み危険な状態となっている。(写真：パリ MOU のウェブサイトから)

ることなどから、入港から出港までの作業能率の向上は至上課題である。PSC に対しても極めて短時間で行うことが要請され、そのための人材の育成も必要である。

現状では、検査は書類検査を中心としたものになりがちであり、書類と装備との一致はサンプル調査的になる。また、設備の欠如、錆び、穴などの目に見えるものは発見し易いが、船舶の構造や船員の質に関わるような問題を短時間で評価することは難しい。

また、ヨーロッパを中心とするパリ MOU 地域内では、EU が独自の基準を科すなど、各地域の PSC 体制間に差異があると、ある地域で排除されたサブスタンダード船が他の地域に大量に流れ込むという問題もあり得る。

このように、PSC はミクロ的な意味での

サブスタンダード船の発見・改善には効果があっても、マクロ的意味でのサブスタンダード船の排除という目標から見ると、限定的な役割しか果たせないようにも見える。

しかし、PSC データベースの活用により、寄港国がより容易に不安全な船舶を発見でき、船級協会もより厳正な検査などを行え、石油会社などの荷主もしっかりした船社を選ぶなど、多くの改善が行われ PSC が海運界全体の安全に関する認識を向上させたことも事実である。

シンガポール MPA としても、PSC の抑止効果を重視しており、PSC の着実な実施が、船籍国による監督の強化や運航者による基準の遵守に貢献することを期待している。

気象庁の海水温・海流情報がリニューアル

気象庁気候・海洋気象部海洋気象情報室 みなもと やすひろ 源 泰拓

より高度な情報を頻繁に

海水温や海流の情報は、航行する船舶にとって安全の確保、経済運航に重要なだけでなく、漁船の操業を効率よく行うためにも利用されています。また、マリンレジャーを安全に楽しむためにも海流や海水温の情報が必要とされるほか、万一の時の救難活動にもこれらの情報は欠かせません。

気象庁では、海洋気象観測船、外洋を航行する商船・漁船、ブイなどの無人観測機器、さらに各種のセンサーを搭載した人工衛星などからさまざまなデータを収集し、日本近海から地球全体にわたる海水温や海流の解析を行っています。

また、この解析結果を基にして北西太平洋の海面水温と海流の予報も発表しています。これまで、旬平均の海水温や海流の各種情報を、ほぼ10日に1回の頻度で気象無線ファクシミリ放送(JMH・気象無線模写放送)で報ずるとともに、インターネットの気象庁ホームページ(以下、HP)でも公開してきましたが、船舶関係者からはさらに即時的かつ高頻度の海水温・海流の情報提供が求められていました。

こうした要望に応えるために、気象庁では海洋解析のための新しい手法を開発してきましたが、平成16年3月から海水温・海流情報の高度化を図り、あわせてこれらの

気象庁ホームページ

情報の内容	対象領域	更新頻度
【実況】海面水温	日本近海	毎日
【実況】旬平均海面水温・平年偏差	太平洋	約10日ごと
【実況】月平均海面水温・平年偏差	全球	毎月
【実況】深さ100mの海水温	日本近海	毎日
【実況】海流	日本近海	毎日
【予報】海面水温・海流旬予報	北西太平洋	約10日ごと
【予報】海面水温・海流月予報	北西太平洋	毎月

気象無線ファクシミリ放送(JMH)

情報の内容	対象領域	更新頻度
【実況】海面水温	北西太平洋	毎週火・金曜
【実況】海流・深さ100mの海水温	北西太平洋	毎週火・金曜

表：平成16年3月以降、気象庁から提供する海水温・海流の情報
平成16年3月から新しくなる情報は太字で示しました。

JMHで放送される情報は、すべて気象庁HPにも掲載されます。

情報の更新頻度を高めます。気象庁のHPでは毎日最新の情報を提供します。

新しい海洋情報の提供

新しい海洋情報は、これまでと同様に気象庁のHPとJMHで公開します。表に平成16年3月以降提供する情報の種類、対象領域、更新頻度を示しました。

気象庁のHPでは、日本近海の最新情報を入手できるよう、海面水温、深さ100mの水温や海流の情報を掲載し、毎日更新します(図1,2)。

JMHでは、北西太平洋域を航行する船舶に基盤的な情報として、海面水温、深さ100mの水温や海流を放送します(図3)。北西太平洋全域を対象とするこれらの図は、受

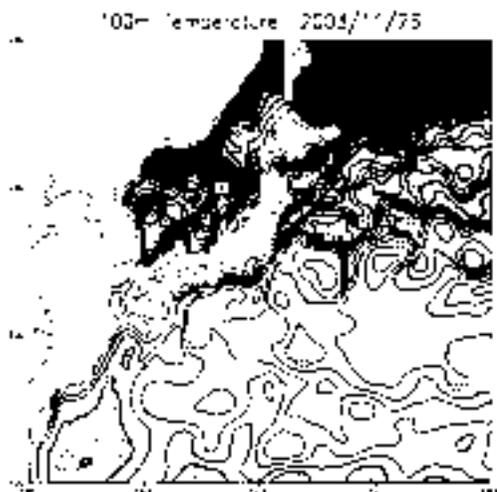


図1.日本近海深さ100mの水温図の例
(HPに掲載予定。HP上ではカラーで掲載されます。)

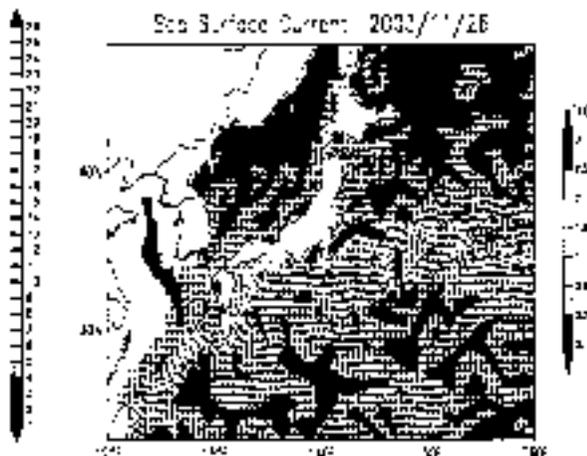


図2.日本近海の海流図の例
(HPに掲載予定。HP上ではカラーで掲載されます。)

信状態が良くない場合にも必要な情報が得られるよう簡潔なものとして、毎週2回(火・金曜)放送します。

なお、インマルサットなどを利用して航行中もHPを見ることができる商船、大型船舶の利便を図るために、JMHと同じ図をHPにも掲載します。

情報の高度化をはかる

これまでの海水温・海流解析は、海面水温解析に人工衛星によるデータを利用しているほかは、船舶・ブイなどによる現場観測のデータを用いて行われてきました。しかし、現場観測データは、日本周辺などの特定の海域を除くと、その数は充分とはいえません。また、空間的にも時間的にも偏った分布をしており、観測データの少ない海域では情報が得られない場合がありました。

そこで気象庁では、海洋の状態をコンピュータで再現できる「海洋大循環モデル」を利用して、人工衛星、船舶、ブイなどの

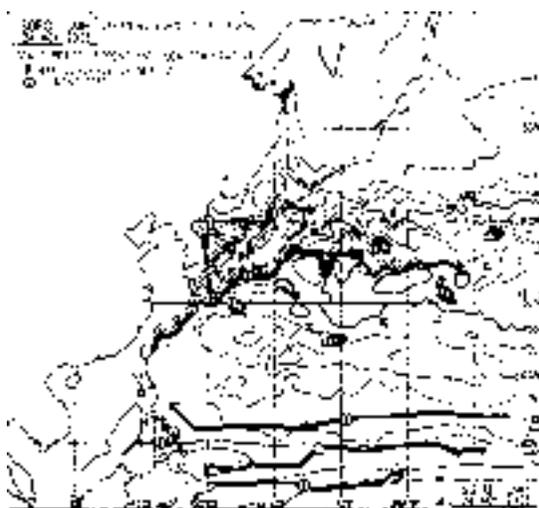


図3.北西太平洋の海流・深さ100mの水温図の例
(JMH放送予定)

観測データを総合的に解析する「海洋総合解析システム」を開発しました。このシステムでは、北太平洋の海面から海底付近までの水温、塩分、流れについて、観測データに従いつつ物理的に矛盾の少ない値を計算し、観測データの空白域について、最も合理的と考えられる状況を再現することが可能です。気象庁では平成13年1月にこのシステムの現業運用を始め、現在までに調整実験と改良を重ねてきました。

その結果、海洋内部の水温や海流に関する情報を提供することが可能になりました。これまでの検証では、日本付近の中規模（水平の大きさが数10キロメートルから数100キロメートル程度）の渦の分布や、水温変化の激しい黒潮の位置などについて、計算結果と観測結果がおおむね一致することが確かめられています。

海面水温に関しては、従来は船舶、ブイなどによる現場観測のデータを用いて、日本近海については人工衛星の赤外線センサーによるデータも用いて解析を行ってきました。平成16年3月からは、この赤外線センサーによるデータの利用を北西太平洋全域に拡大するとともに、「マイクロ波放射計」による海面水温データを利用することによって、均質で高精度の海面水温情報を提供していきます。

「マイクロ波放射計」とは、海面や大気から放射されている微弱な電波（マイクロ波）を観測することによって、赤外線センサーでは測れない雲の下の海面水温を測定できるセンサーで、平成14年に打ち上げられた米国航空宇宙局の地球観測衛星「Aqua」に搭載されています。これまで雲の下の海面水温は主として現場観測データに基づいて求めていましたが、気象庁では、このマイクロ波放射計、赤外線センサーのデータや

現場観測のデータを融合して海面水温を解析する手法を開発し、従来の解析結果と比較しその有効性を確認しました。

現場データの通報に協力を

これまで述べてきましたように、人工衛星による観測手法の発達と、コンピュータによる海洋解析手法の開発により、海水温・海流情報の高度化が可能になりました。しかし、船舶による現場観測データは海面水温解析に不可欠な要素であり、「海洋総合解析システム」の運用にあたって最も重要な入力データです。人工衛星による観測手法が発達し、コンピュータで海洋の状況を診断できるようになっても、基盤となる現場観測データが充分でなければその解析の信頼性は危いものとなります。船舶関係の皆さんにおかれては、現場観測の意義を理解のうえ、引き続きデータの通報に一層の協力をお願いします。

気象庁のHP

<http://www.jma.go.jp/>

海洋の情報ページ

<http://www.data.kishou.go.jp/marine/>

～日海防の協力会員になろう～

日本海難防止協会は、海難防止と海洋汚染防止の周知宣伝のほか、調査研究を事業の柱に活動しています。海洋の多面的利用への国民の期待が増すなか、当協会の果たす役割は重要なものとなっています。

このため、当協会では事業の充実・進展を図るため、協力会員制度を設けています。対象は団体や個人。会費は年間1口5,000円。協力会員には情報誌「海と安全」を、1口につき年4回（季刊）お届けしています。希望の方は、当協会総務部までご連絡ください（TEL.03 3502 2231）。

海守便り

候補42人が講習に汗！

(海守事務局)



寒風のなか研修に励む受講生の皆さん

海守では、2月7日から2日間、横須賀市にある海上災害防止センター横須賀研修所において「海守 流出油災害ボランティアリーダー養成講習会」を実施しました。

この講習会は、記憶に新しい1997年に発生したナホトカ号の油流出事故時のように、大量の流出油が海岸に漂着した場合などに備え、ボランティアが活動する環境を整えるため、対応への基礎知識を有するリーダーを養成するものです。

寒い時期にも関わらず、全国から42人(内、女性は7人)が参加して早朝から深夜まで熱心に受講し、全員が流出油災害ボランティアリーダー修了証を受けました。

講習内容は、リーダーに必要な知識を習得するために必要な座学と実習から構成されており、具体的には次のとおりです。

<初日>

ボランティア活動概論(座学)

流出油の種類および性状(座学)

流出油事故対応の基礎(座学)

現場の安全管理(座学)

各種油防除機材の概要(説明・見学)

オイルフェンス等の取扱い実習(実習)

<2日目>

油分散剤、油吸着材等(座学)

海岸清掃、保管、処分(座学)

油分散剤の処理実習(実習)

海岸清掃実習(取扱資機材等要領説明)

海岸清掃実習(実習)

有効な118番通報は47件

海守は、会員の皆さんに海で出会った異変の情報提供をお願いしていますが、海守発足以来、平成15年12月末までに118番に提供のあった情報のうち、有効な件数は47件でした。

通報内容では、漂流している船・人・物に関するもの、浮流油に関するもの、漁業違反に関するものなどが多く、そのほかでは、標識灯やブイ、船舶の火災、危険な運転に関するものなどもありました。

海守事務局からのお願い

会員への情報は、ホームページ、メールマガジン、携帯メールマガジン、ファックスニュースで提供していますので、情報手段をお持ちでない方は、できるだけいずれかの情報手段をお持ちになるようお願いいたします。

海守事務局

TEL 03 - 3500 - 5707

FAX 03 - 3500 - 5708

URL <http://www.umimori.jp/pc/>

e-mai: info@umimori.jp

日本海難防止協会のうごき (平成15年11月～16年1月)

本協会は、日本財団助成金、日本海事財団補助金および関係官公庁等の委託金により各事業を実施しています。

月 日	会 議 名	主 な 議 題
11.10	港湾専門委員会	①港湾計画の改訂・小名浜港 ②港湾計画の一部変更・福江港
11.11	AIS 導入後の東京湾における航行管制および情報提供に関する検討作業部会	①東京湾海上交通センターの業務の現状 ②次世代型航行支援システムの概要 ③航行管制のあり方の検討 ④情報提供のあり方の検討
11.19	国家石油備蓄基地の荷役技能評価に関する調査 白島石油備蓄基地分科会	①調査結果報告 ②調査結果解析
11.19	国家石油備蓄基地の荷役技能評価に関する調査 上五島石油備蓄基地分科会	①調査結果報告 ②調査結果解析
11.20	次世代航路基準基礎調査検討会	①次世代の航路計画基準の見直し
11.21	国家石油備蓄基地の荷役技能評価に関する調査 秋田石油備蓄基地分科会	①調査結果報告 ②調査結果解析
11.21	国家石油備蓄基地の荷役技能評価に関する調査 久慈石油備蓄基地分科会	①調査結果報告 ②調査結果解析
12.1	ハイウェイネットワークシミュレーション作業部会	①ビジュアル操船シミュレータ実験結果(望ましい航路体系等の安全性の検証) ②望ましい航路体系の導入による安全対策等
12.2	日本航海学会規格委員会プロジェクト「次世代の航路設計基準」最終委員会	①次世代の航路計画基準の見直し
12.3	海運・水産等関係団体連絡協議会に係る打合せ会	①前回議事概要案 ②前回打合せ資料の修正 ③資料(安全確保に係る検討追加資料) ・東京湾における操業漁船の動揺計測 ・中の瀬北方海域
12.8	東京国際空港再拡張事業船舶航行安全対策基礎調査説明会	①調査計画 ②東京国際空港再拡張の工法 ③航行安全対策案 ④調査報告書案
12.9	国家石油備蓄基地の荷役技能評価に関する調査委員会	
12.19	東京湾海上ハイウェイネットワーク委員会	①ビジュアル操船シミュレータ実験結果(望ましい航路体系等の安全性の検証) ②望ましい航路体系の導入による安全対策等 ③AIS 導入後の東京湾における航行管制および情報提供
1.13	備讃瀬戸海域における巨大船の夜間航行に係る検討委員会	①備讃瀬戸海域における巨大船の夜間航行に係る検討
1.15	次世代航路基準基礎調査検討会	①次世代の航路計画基準の見直し
1.26	津波が予想される場合の船舶安全確保に関する調査研究委員会	①津波が予想される場合の港内での安全確保のための情報入手、伝達手法および安全対策
1.28	海運・水産等関係団体連絡協議会に係る打合せ会	①前回議事概要案 ②資料 ③報告書案 ④来年度事業計画案
1.30	水先問題検討会	①小水先区調査の結果 ②小水先区対策
その他	船舶の河川航行に関する調査研究	平成14年度からの継続として、荒川・隅田川を対象とした防災時の舟運利用に関わる調査研究

船舶海難発生状況(速報) 平成15年10～12月と1年間

単位:隻・人

10月

用途	海難種類	衝	乗	転	火	爆	浸	機	推	舵	行	運	安	そ	合	行
		突	揚	覆	災	発	水	関	進	障	方	航	全	他	計	方
								障	器	害	不	阻	阻			亡
								害	障		明	害	害			明
一般船舶	貨物船	13	9	0	0	0	0	3	1	0	0	0	0	0	26	0
	タンカー	3	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0
	旅客船	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	1	0	5	0
	ブジャーボート等	15	15	8	0	0	1	19	5	1	0	4	3	2	73	5
	その他	0	0	0	2	0	1	1	1	0	0	4	1	0	10	0
漁船	31	8	2	7	0	2	5	8	1	2	10	0	1	77	2	
遊漁船	5	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1	1	0	9	0	
合計	69	34	10	10	0	4	28	19	2	2	19	6	3	206	7	

11月

用途	海難種類	衝突	乗揚	転覆	火災	爆発	浸水	機関故障	推進器障害	舵障害	行方不明	運航阻害	安全阻害	その他	合計	死亡・行方不明
	一般船舶	貨物船	15	6	0	2	0	1	3	0	1	0	0	1	0	29
	タンカー	5	2	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	9	1
	旅客船	2	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	5	0
	プレジャーボート等	16	9	2	6	0	2	10	3	0	0	7	0	0	55	2
	その他	6	0	1	3	0	4	0	1	0	0	1	1	0	17	0
	漁船	32	15	4	8	0	0	3	5	1	0	8	0	0	76	2
	遊漁船	5	0	0	1	0	0	1	0	0	1	2	0	0	10	0
	合計	81	33	7	21	1	8	18	9	2	1	18	2	0	201	6

12月

一般船舶	貨物船	22	9	0	0	0	1	2	0	0	0	0	1	1	36	0
	タンカー	4	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	6	2
	旅客船	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0
	プレジャーボート等	2	6	4	0	0	0	5	2	1	0	7	1	1	29	1
	その他	10	1	1	0	0	5	1	0	0	0	3	4	0	25	0
	漁船	25	6	2	4	0	6	5	4	0	0	8	2	1	63	9
	遊漁船	4	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	6	0
	合計	67	23	8	6	1	12	14	7	1	0	18	8	3	168	12

平成15年（1年間）

一般船舶	貨物船	188	55	1	10	1	4	22	4	2	0	1	7	5	300	4
	タンカー	49	18	1	1	2	1	8	1	1	0	1	0	1	84	3
	旅客船	22	7	0	5	0	2	5	2	3	0	0	1	2	49	0
	プレジャーボート等	165	100	60	12	0	42	165	59	11	2	91	21	39	767	25
	その他	66	19	14	14	1	24	10	5	5	0	27	13	2	200	4
	漁船	304	83	31	59	1	31	60	42	7	5	63	7	11	704	47
	遊漁船	46	6	5	6	0	4	16	7	2	1	6	4	1	104	1
	合計	840	288	112	107	5	108	286	120	31	8	189	53	61	2208	84

主な海難

平成15年11・12月と平成16年1月発生の主要海難

海上保安庁提供

No	船種	船名等	総トン数 (人員)	発生日時および発生場所	海難種別	気象・海象	死亡 行方不明
①	タンカー	えんしゅう丸 (日本)	499トン	11月4日08:30ころ 広島県佐伯郡にあるドックで	爆発	天気 曇り 波浪 なし 視程 10km	死亡 1人
偽装中のタンカーの機関室内において作業員5人が溶接作業を行っていたところ、前日の作業した塗装の可燃性ガスに引火し爆発した。作業員のうち1人が死亡、残り4人が負傷した。							
②	漁船	開進丸 (日本)	80トン (乗組員10人)	12月15日03:40ころ 島根県の隠岐島の岩場	乗り上げ 転覆	天気 晴れ 波浪 2m 視程 10km	死亡 4人 行方不明1人
兵庫県香住の底引漁船「開進丸」(乗組員10人)は15日の03時40分ころ、隠岐島の岩場に乗り揚げ、その30分ほど後に船尾から波を受け、横転・沈没した。 海上保安庁の巡視船艇や航空機が捜索したところ、同日の06時25分ころ、自力で付近の岩場に泳ぎ着いた5人を発見し救助した。また、海上保安庁の潜水士らが乗り揚げた位置付近に沈没した「開進丸」の船内から乗組員4人を見つけ収容したが、残る1人は行方不明となっている。							

No	船種	船名等	総トン数 (人員)	発生日時および発生場所	海難 種別	気象・海象	死 亡 行方不明
③	漁船	第8福恵丸 (日本)	15ト (乗組員7人)	1月24日12:20ころ 青森県六ヶ 所村沖約10kmの付近	転覆	天気 雪 波浪 3m 視程 1km	死亡 2人 行方不明2人
<p>1月24日の午後0時20分ころ、「六ヶ所村の東約10km 付近の海上で、漁船が転覆した」との通報があった。直ちに、巡視船・艇や航空機が現場に出動し、連絡あった付近を捜索したところ、乗組員5人を発見し救助したが、そのうち2人は死亡。残る2人は、その後の捜索でも発見されずに行方不明となった。</p>							



編集レーダー

今号では、PSC と船員対策に焦点をあて、サブスタンダード船問題を特集に取り上げましたが、その排除策がPSC だけではないことはいまでもありません。品質を重視する旗国の船舶などを優遇するといった先進国の傾向も強まっています。

日本の政府が、サブスタンダード船とそれに乗り組む船員に対し、安全管理をはじめ、しっかりした諸政策を実施していけば、世界の海はともかく、少なくとも日本の近海から、いずれはサブスタンダード船を締め出すことができるものと確信しています。

サブスタンダード船を使用している日本の荷主や関連業者なども、この動きを重く受け止めて、これまでの慣行や経営方針を見直し、日本の政府と一体となった対応を取るべき時代が、すぐそこまできています。

さて、前号で読者からの感想や意見、叱咤激励などをお願いしたところ、さっそく1人の方から回答をいただいたので、後段で紹介します。

いま、「良き企画」は編集者にとって、最大の悩みごと。アイデアが濡れ雑巾を絞るがごとく溢れ出てくる訳もなく、上司と頭をつき合わせては悩む毎日が続いています。

研究者や関係者への「資料としての情報誌」をめざすのか、あるいは、何はともあれ「読者に読まれる情報誌」をめざすのか、まさにハムレットの登場人物のような心境なのです。

それも、読者の皆さんの期待に応えた情報誌・特集にしたいとの意気込みがあればこそ。それには「こんな特集を組んでほしい」との読者の声に素直に耳を傾けることだと思っていますので、今後もどしどし提言してください。(大下)

三重県・鳥羽市の谷義弘さんから

秋号の「どうする！ 放置船・艇」には大変啓発されました。鳥羽管内は、港は少ないのですが海

岸線は約700km と長く、いたるところに入り江、漁港、養殖いかだなどがある風光明媚な土地です。

それだけに残念なのは、船舶の管理があまり徹底しておらず、各人や企業がてんでんばらばらに係留の施設などを整備しているために、全体としての調和がない状態のままに配置されているといった印象です。

自治体の海域利用への熱意があまり感じられないなかで、神奈川県や横浜市などの先進事例を読み、大変参考になりました。

キーワードは「人々に愛される存在：その中身は環境、食材、人情などの普遍的なもの」だと思います。

本庁の航行安全課時代に、横浜市が条例化して緒についたばかりで、訴訟案件も抱えながら盛んに放置艇対策に乗り出していたことを思い出しました。当地のくまの灘漁協も艇の保管事業に乗り出しつつある現状にあり、FRP 艇の処理問題が悩みであるとも聞いています。

引き続き「良い企画」を期待しています。皆さんも、鳥羽海上保安部の HP にアクセスしてみてください。

<http://www.kaiho.mlit.go.jp/04kanku/toba/>

海と安全 No. 520 (38巻、春号)

発行 平成16年2月25日
 発行所 社団法人 日本海難防止協会
 〒105-0001 東京都港区虎ノ門1-15-16
 Tel 03 3502 2231 Fax 03 3581 6136
 E-mail: jams2231@kainan-boushi.or.jp
 URL <http://www.kainan-boushi.or.jp>
 印刷所 (株)タイヨーグラフィック
 購読料 年間5,000円(送料とも)
 (正会員・賛助会員・協会の購読料は会費の中に含む)

海の情報提供ボランティア「海守」

〈活動および募集要項〉

海の緊急番号118番への通報をお願いします。

「海守」の会員は、海での異変に遭遇した場合、海上保安庁が運用する緊急番号「118番」に通報していただくことになります。

- 不審な船舶、人物、漂流物を発見した。
- 油の排出や不法投棄等を発見した。
- 密航・密輸・密漁等の情報を得た、目撃した。
- 海難事故に遭遇した、または目撃した。

このような場合において、まず氏名と「海守」の会員番号を伝え「いつ」「どこで」「なにがあった」などを落ち着いてお話しください。また独自の判断での行動や危険につながる行為は決してせず、関係機関が迅速で正確な対処をするための妨げにならないよう心がけてください。なお「海守」会員となられた方の住所・氏名・会員番号など本人が特定できる情報は、あらかじめ海上保安庁に連絡されています。

■海守事務局は、会員となられる方からの個人情報について第三者に漏洩されることのないよう、海上保安庁とともに善良なる管理者の注意をもって管理します。
以上のことに同意したうえで、「海守」への参加申込をしていただけます。

【参加申込方法】

インターネットの専用ホームページから応募するか、下記の参加申込欄に必要事項を記入の上、FAXまたは下記宛て先へ郵送にてお申し込みください。登録された方には会員証および会員バッジをご送付します。

《ホームページ》<http://www.umimori.jp> ※携帯電話からもアクセス可能。

《郵送》〒105-0001 東京都港区虎ノ門1-15-16 海洋船舶ビル8F 海守事務局

※郵送される方は、「参加申込書」の控えをご本人用に保存してください。

《FAX》03-3500-5708

「海守」参加申込書

(FAX・郵送用)

申請年月日	(西暦でご記入ください)	パソコンまたは 携帯電話の Eメールアドレス	(パソコンの方)
	年 月 日		(携帯電話の方)
氏 名	フリガナ	誕生年	(西暦でご記入ください)
			19 年
住 所	〒 -	職 業	
	(都道府県名からご記入ください)		
電話番号 (およびFAX番号)	TEL / ()	携帯番号	()
	FAX / ()		
所属団体の有無	(有) 団体名 (無)		

◎募集と活動の詳細については海守事務局まで TEL.03-3500-5707

うみもり 海守



「海守」は、インターネットや携帯電話を利用して海に関する情報を提供しあい、
海洋汚染や不審な事柄を関係機関に連絡するなど、
海の安全と環境を守るために活動するボランティア組織として生まれます。
私たちの暮らしを支える“青い海、平穏な海、豊かな海”を、
ひとりひとりの目でしっかりと
見守り育んでいく、新たな活動が始まります。



海の情報提供ボランティア「海守」募集。

【応募方法】インターネットの専用ホームページから応募するか、専用募集チラシの応募欄に必要事項をご記入の上、FAXまたは下記宛て先へ郵送にてお申し込みください。
登録された方には会員証および会員バッジをご送付します。(ホームページ) <http://www.umimori.jp> ※携帯電話からもアクセス可能。(FAX) 03-3500-5708
(郵送) 〒105-0001 東京都港区虎ノ門1-15-16 海洋船舶ビル8F 海守事務局 ○募集と活動の詳細についてのお問い合わせ 03-3500-5707 (海守事務局)

海守事務局



海上保安協会

〔海の緊急連絡は118番へ〕

不審な船舶や不法投棄、海難事故などを発見した場合、海上保安庁が運用する緊急番号「118番」への通報をお願いします。