

海上運航の安全を支える 検査のエキスパート

外国船の安全基準を確かめ 海洋の安全と環境を守る

輸入大国日本の貨物輸送は、99・7%が海運によって担われ、その多くは外国船舶によるものです。

日本の経済活動や生活を支えていると言っても過言ではない外国船舶の安全性を確かめるのが外国船舶監督官。

海難事故や海洋汚染を未然に防ぐために日々奮闘する職員たちを紹介します。



関東運輸局
外国船舶監督官

海上運航の安全を守るPSC

世界をつないでいる海。人や物資の交流に、海は大きな役割を果たしている一方、自然の大きな力はときに悲惨な事故も引き起こします。

海上運航の安全を守るため、19世紀後半から国際条約などが策定されるようになってきました。1912年に発生した豪華客船タイタニック号の衝撃的な沈没事故を契機に、船舶の構造や設備に関する取り決めの必要性が再認識され、1914年に海上における人命の

安全のための国際条約が採択されました。これをSOLAS (Safety of Life at Sea) 条約といい、現在、海事分野の国際ルールの中でも中心的なものとなっています。

その後もMARPOL条約(海洋汚染防止条約)やSTCW条約(船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する条約)など、国際海事機関(IMO)や国際労働機関(ILO)で国際条約が採択されてきました。

しかし数多くの約束事も守られなければ無意味です。条約を批准していない国や、国の検査が不十分で条約基準に達しないまま航行している船舶が増えてくると、1970年代にはフランス沖でのアモコカディス号の座礁・油汚染事故に代表される大規模な海難事故が発生しました。

事故の影響を大きく受けた欧州を中心に、国際条約の基準に適合しない船を排除すべきとの機運が高まり、香港国において立入検査をする体制が確立されました。この立入検査がPSC (Port State Control: 外国船舶の監督)です。日本に寄港した外国船舶に対してPSCを行うのが、全国の地方運輸局などに配属されている外国船舶監督官です。

2人1組で確実な検査を

横浜第2合同庁舎にある関東運輸局・海上安全環境部には、10名ほどの

外国船舶監督官が所属しています。通常、事務官と技官が2人1組になって、横浜港などに入港した外国船舶の検査を行います。

取材に訪れた日は、大黒小頭に着岸したパナマ船籍の自動車運搬船に対してPSCを行いました。寄港した船舶は、過去の検査結果などの情報から検査対象としての優先順位が判断されます。過去の検査が優良な船舶ほど検査の優先順位は低くなり、条約の基準を守らない質の悪い船舶は優先的に選定されます。外国船舶監督官は選定した対象船舶を抜き打ちで検査します。今回担当したのは、事務官の渋谷和也と技官の関口理絵です。

2人はまず、船体にダメージがないか、塗装や錆の状態はどうかといった船の外観をチェック。その後、外国船舶監督官の身分証明書を提示し、セキュリティチェックを受けて乗船します。日本に寄港していても、船内は国内ではなく外国の扱いです。本船の共通言語は英語。このパナマ船籍の自動車運搬船の船員は、全員フィリピン人でした。

乗船後にまず船長室を訪れると、2人は笑顔で船長と握手を交わし、PSCの実施を伝えます。そしてさっそく航海状況などの聞き取りを行いながら、各種証書類の確認作業に入ります。渋谷と関口の指示により船長が船員に次々と書類を提示させ、2人がそ

外観のチェックは岸壁側のみを目視で確認する。港に停泊する際に衝突して傷が生じるケースもあるため、確認は丁寧に。



れを入念にチェックします。船舶にはさまざまな書類があるため、この作業はスムーズに進んだ場合でも約1時間はかかります。

書類の確認後は、ブリッジやエンジンルームなど船内の主だった場所を回り、各種設備や機器類の状態を確認します。移動中は基本的に目視で異常や破損の有無を確認し、必要だと判断した場合には船員にも機器の操作や作動のデモンストレーションを行わせま

主に船長室での書類確認。必要な書類がそろっているかはもちろん、条約証書の有効期間、船員の資格、設備の点検・整備の記録など、安全に関わるあらゆる項目を一つ一つ確認していく。



懐中電灯を使い、ステアリングギア（舵）を確認している関口。PSCで船員が気付いていない破損などが発見される場合もあり、細かいところまで注意を怠らない。



機関室でエンジンに問題があった際に作動するオイルミストディテクターの警報を実際に鳴らして確かめる。試験作動は船員に行わせ、動作に異常がないかだけでなく、船員に必要な知識や技術があるかどうかも確認する。

す。検査は船の規模や検討事項の量で変わりますが、通常3時間以上かかります。

事務官と技官の仕事内容に、大きな差があるわけではありません。ただし「大まかに言えば、労働状況など船員に関わる部分を事務官である私が、設備や構造など船体に関わる部分を技官である関口がチェックします」と渋谷。事務官は、例えば船員の休息が適切に取れるよう管理されているかといった点を検査します。人にも船にも目を配り、安全を損なう要素を見落とさないよう、入念に検査します。

検査終了後は、船長に結果を報告。この船にはほぼ問題はありませんが、正の指示を出しました。もし人命や環境汚染につながるような重大な欠陥があれば、勾留して是正命令を出すこともあります。この場合、是正（修理）を完了させ、再び外国船舶監督官の確認を受けなければ日本から出港できません。

PSCの終了後は、検査結果と船舶の情報を東京MOU（囲み参照）のデータベースに入力してPSC情報を共有します。

重い責任も伴う高度な職務

外国船舶監督官は、高度な知識と経験が求められる難しい仕事です。PSCの基準となる国際条約は、繰り

返し改正され複雑化していくため「毎年のように新しいルールができるので大変です」と2人は口をそろえます。判断に迷った場合でも現場に居る人間にしか正確な判断ができないため、事務官と技官で相談し、その場で対処を判断しなければなりません。

船員とのコミュニケーションは全て英語。船員も英語が母国語とは限らず、細部の確認などで意思の疎通に苦労する監督官は少なくないと言います。もしも日本の近海で海難事故が発生すれば、休日であろうと事故船舶に対応し、検査を行う場合もあります。



冷蔵室では、食品の管理状態を見る他、栄養補給に十分な野菜がそろっているかなど、船員の健康に関わる項目も確認する。

ブリッジ（船橋）でも、設備や航海計画などについて確認を行う。渋谷は海図など書類の準備を確認し、関口は無線設備などを確認した。



常に最新の知識を取り入れつつ、現場の経験を蓄積させる高度な業務に加え、人命にも関わる責任の重い業務です。

平成6年に入省した渋谷は、海技資格（船舶の免許）の事務や船員の労働基準関係を含む複数の事務経験を経て、日本船の運航管理や労働環境整備の監査を行う「運航労務監理官」を4年間務めました。この運航労務監理官として日本船を対象に数年の経験を積んでいることがPSCを実施する事務官には求められます。

「私は東京商船大学（現・東京海洋大



関東運輸局
海上安全環境部
外国船舶監督官
関口 理絵
平成17年入省



関東運輸局
千葉運輸支局
外国船舶監督官
しづたに
渋谷 和也
平成6年旧運輸省入省

東京MOUとは

1970年代以降、外国船の安全性を確認するためにPSCの実施体制が確立されたが、そこには「港によってPSCの実施方法に差があると効果が薄れる」「寄港の度に検査を受けては船側の運航に支障をきたす」などの課題があった。そこで一定地域で国際的な協力をを行い、互いの検査水準を維持しつつ、協力国が認めた船は一定期間再検査しないなどの約束事を定めたのがMOU（了解覚書：Memorandum Of Understanding）。

1982年に採択された欧州地域のパリMOUを参考に、アジア太平洋地域では1993年に東京MOUが成立。太平洋のPSCの国際協力は日本が指導的立場で運営している。

学）で学び、船舶分野の技官として入省しました」という関口は、平成17年に入省。検査事務を1年経験した後、日本船を検査する船舶検査官を2年間務めました。技官は、この船舶検査官の経験が外国船舶監督官となるために必要になります。その後、産休・育休を経て船舶検査官として復帰、また2年の経験を積み、昨年の4月からPSCを行う技官として働いています。

このように、PSCを実施する事務官は運航労務監理官、技官は船舶検査官といったように、それぞれ対応する国内の仕事で経験を積み上げた者が外国船舶監督官を任されるため、コツコツと勉強することをいとわず、言葉も文化も違う外国の船員たちとコミュニケーションを取る努力が不可欠な職務と言えます。

海洋安全の一翼を担う実感

外国船舶監督官の仕事について、渋谷は「抜き打ちの立入検査は必ずしも歓迎されることはありません」と前置きし、「私はなるべく船員の母国語で挨拶をするようにしています。今日はフィリピン人だったのでタガログ語ですね。そうすることで、少しでもコミュニケーションを良くしたいと思うからです」と自身の工夫を語りました。

関口は「時々船員たちも船内の欠陥に気付いていながら、会社に対して意見できずにいたというケースもありま

す。PSCでの指摘は改善につながるもので、私たちの検査が感謝されることもあり、そんなときはうれしいですね」とやりがいを語り、笑顔を見せました。

責任の重さは、そのままやりがいの大きさにも通じています。「自分たちが検査した船が無事に出港していくと、海難事故の防止にほんの少しでも役に立てたかな、と思います」（渋谷）「私たちが気付くことで、人命を救ったり環境を守ったりできたのかもしれないと考えると、やはり大事な仕事だと感じます」（関口）

時代の変化とともに複雑化し続けている外国船舶監督官の仕事。研修や情報交換、自己研さんによって常にPSCの健全な実施を目指し努力し続ける現場には、重要な職務にまい進する職員たちの活気があふれています。

緊急時に用いるボートを確認する2人。つり下げフックが正常か、艇体や備品の食料や水、救命信号などに問題がないか確認。この検査ではフックの接続に軽微な問題があったため、それを指摘して是正した。

