

マラッカ・シンガポール海峡の航行安全対策

マラッカ・シンガポール海峡（以下「マ・シ海峡」という。）は、世界有数の船舶交通が輻輳する海域であり、同じく海上交通の要衝であるスエズ運河の約7倍、パナマ運河の約9倍にあたる約127,000隻の船舶が通航している。一方、狭隘な地形、浅瀬や岩礁のほか沈船等が点在していることから、沿岸国（インドネシア、マレーシア、シンガポール）や主要な海運国のみならず、輸入原油の約8割以上が通航する我が国にとっても同海峡における航行安全の確保は重要である。

このため、マ・シ海峡の航行安全の確保について沿岸国・利用国の協力は重要であり、我が国は、いち早く、利用国として唯一、灯台や灯浮標などの航行援助施設の整備・維持管理などの支援を行ってきた。

このような中、2001年9月の米国同時多発テロ以降、同海峡の航行安全・セキュリティ・環境保全の必要性が強く認識される中で、国際海事機関(IMO)を中心に議論が本格化し、2007年9月のシンガポール会議において「協力メカニズム」が創設された。「協力メカニズム」は、国連海洋法条約第43条の精神に基づき、世界で初めて国際海峡における沿岸国と利用国の協力のあり方を具現化したもので、協力フォーラム^{※1}、プロジェクト調整委員会^{※2}、航行援助施設基金委員会^{※3}の3委員会で構成されて

いる。

我が国は、「協力メカニズム」に基づく航行援助施設基金に対して、基金創設以降、公益財団法人日本財団から 730 万ドル、公益財団法人マラッカ海峡協議会を通じて一般社団法人日本船主協会及び荷主系等の民間団体から 300 万ドルを拠出する一方、政府としても航行援助施設の修理・代替のための事前調査等への継続的な支援を通じ、航行援助施設の整備・維持管理に対する支援を行ってきたところである。

2017 年 4 月にシンガポールで開催された第 18 回航行援助施設基金委員会において、我が国より、上述の事前調査及び「航行援助施設維持管理に関わる人材育成セミナー」（キャパシティービルディングアドバンス事業）（2016 年度）について報告を行った。沿岸国からはこれらの協力を高く評価するとともに謝辞が述べられるなど、我が国におけるマ・シ海峡に関する協力は、マ・シ海峡の安全確保に一定の貢献をしているところである。

また、現在の海図が整備されてから約 20 年近く経過しており、複雑な潮流による海底地形の変化で浅瀬等の危険箇所が現れていることから、同海峡の共同水路再測量を日本の協力を得て実施することが 2014 年 9 月にマレーシアで開催された沿岸 3 国技術専門家会議において決定された。また、2016 年 7 月に日 ASEAN 統合基金（JAIF）事業として当該測量調査

事業が承認されたため、今後 2017 年から 2020 年にかけて事業を実施することとしている。

- ※1 沿岸国と利用国間の協力促進の協議の場
- ※2 沿岸国提案プロジェクトを支援する利用国等と沿岸国の実施調整の場
- ※3 航行援助施設維持更新のための基金について運営調整する場

マラッカ・シンガポール海峡協力メカニズム

○ 2007年に国連海洋法条約に規定された国際海峡における沿岸国と利用国の協力の枠組みを世界で初めて具体化した「協力メカニズム」を日本のリーダーシップにより創設。

協力メカニズムの概要

- (1) **協力フォーラム**(年1回開催)
沿岸国、利用国等の協力促進のための対話・意見交換
- (2) **プロジェクト調整委員会**(年1回開催)
沿岸国提案のプロジェクトに関する進捗状況の報告・今後の調整
* 日本は「既存の航行援助施設の維持更新」プロジェクトを支援
- (3) **航行援助施設基金委員会**(年2回開催)
「既存の航行援助施設の維持更新」を行うための基金に関する事業計画
・予算決定

航行援助施設基金への支援

- マラッカ海峡協議会
 - ・ 日本船主協会
 - ・ 石油連盟
 - ・ 日本損害保険協会
 - ・ 電気事業連合会
 - ・ 日本ガス協会 等
- 日本財団
- 韓国
- UAE
- サウジアラビア
- 中国
- インド
- 国際航行援助施設基金【IFAN】(IB・MENAS)
- IMO(ギリシャ、ノルウェー、ドイツ、EC、中国)