

IMO 第 56 回航行安全小委員会 (NAV56) の審議結果について

概要

- ・シンガポール海峡の分離通航方式 (TSS) を夜間横切る船舶の灯火に関する勧告案に合意
- ・航海船橋の視界確保のため SOLAS 条約改正案を作成 (継続審議)
- ・将来の e-Navigation の実現に向けたユーザーニーズの特定を最終化
- ・航海機器のユーザビリティ評価ガイドラインの作成 (日本提案) に合意
- ・航海データ記録装置 (VDR) の性能基準の見直し案を作成 (継続審議)

7 月 26 日から 30 日まで、英国ロンドンの IMO 本部において、第 56 回航行安全小委員会 (NAV56) が開催されました。

我が国からは在英日本国大使館、国土交通省、海上保安庁、運輸安全委員会、(独) 海上技術安全研究所、(財) 日本船舶技術研究協会等の代表からなる代表団が参加しました。

今次会合における審議結果の概要は以下のとおりです。

1. シンガポール海峡における船舶の灯火

インドネシア、マレーシア、シンガポールから、マラッカ・シンガポール海峡の分離通航方式 (TSS) の航法に関し、シンガポール海峡において TSS を横切る船舶に対し新たに灯火 (緑色全周灯縦 3 連) の表示を義務付ける共同提案が今次会合に出されました。

審議では、輻輳するシンガポール海峡の TSS 内で、航路を横切る船舶が夜間特別な灯火を表示することは、航路を航行している船舶にとって当該船舶を容易に識別することができるとして評価する一方、当該灯火の表示はシンガポール海峡内の TSS といった地域的な義務化ではなく、海上における衝突の予防のための国際規則 (COLREG) に基づく TSS を横切る船舶に対する一般的な義務付けとすべきといった慎重な意見がありました。

審議の結果、当該灯火の表示を、COLREG の改正が行われるまでの暫定的な勧告事項 (Interim recommendatory measure) として、夜間シンガポール海峡の TSS を横切る船舶にその実施を勧告 (注) することにつき、海上安全委員会 (MSC) の承認を求めるとともに、COLREG の締約国に対し、規則 6 の改正手続きに基づき TSS を夜間横切る船舶が掲げるべき灯火に関する同規則改正に係る提案を要請することとしました。

(注) 夜間シンガポール海峡の TSS を横切る船舶であって、

- ① 300GT 以上の船舶
- ② 50m 以上の船舶
- ③ 押船又は引船の場合は、合わせて 300GT 以上又は 50m 以上の船舶

を対象として、以下の場合にあっては、緑色全周灯縦 3 連を掲げるよう勧告。

- (a) 港又は錨地から TSS の西 (東) 航路又は警戒水域を横切り、東 (西) 航路に合流する場合
- (b) TSS の西 (東) 航路又は警戒水域を航行中の船舶で港又は錨地に向かうため航路を横切る場合

2. 航海船橋の視界確保

船橋視界に係る SOLAS 条約第V章第 22 規則について、その表現の曖昧さが、規則の意図の理解及び統一的な適用の妨げとなっており、コンテナ貨物等による船橋視界が確保されていないケースがあるとして、NAV54 より、当該規則の見直しの審議が行われてきました。

今次会合では、ノルウェー、韓国、デンマーク及びマーシャル諸島の提案文書に基づき審議を行い、以下の修正を含む改正案をとりまとめました。ただし、再度曖昧な表現が生じぬよう、十分な精査を行うため、今次会合での最終化は見送り、次回会合に向けてコレスポネンシス・グループ（CG：会合と会合の間に e-mail を活用して審議を行う検討グループ）を設置し、以下の規則改正案（新造船を対象）の詳細について更に検討することとなりました。

(1) 船橋要件

①船橋前面窓の下端高さ（第 22.1.9.7 規則、改正）

現行「できるだけ低く」→改正案「1.0m 以下。ただし、実施困難かつ非合理的な場合は、1.2m 以下とすることができる。」

②船橋前面窓の上端高さ（第 22.1.9.8 規則、改正）

現行「荒れた海象で眼高 1.8m の視点で水平線が見えること」→改正案「窓上端高さ 2.0m 以上。ただし、実施困難かつ非合理的な場合は、1.8m 以上とすることができる。」

③船橋前面窓の幅（第 22.1.9.2 規則、新規）

「1.2m 以上」

④明瞭な視野確保のための措置（第 22.1.9.4 規則、新規）

「225 度の水平視野の範囲の窓に、ワイピング、洗浄等のための手段を設けること。」

⑤操舵を指揮する場所（第 22.1.9.10 規則、新規）

「第 19.2.5.4 規則で要求される指示器類の表示を読み取ることができる場所」と定義し、各要件の視点位置として適用。

(2) 貨物搭載時の船橋視界確保の証明（第 22.5 規則、新規）

現存船を含む全ての船舶（船長 55m以上）であって、コンテナ等の貨物により視界が制限される可能性のある船舶は、出港前に貨物の積み付け状態により視界が制限されないことを証明できなければならない。

3. e-navigation 戦略実施計画の策定

第 85 回海上安全委員会（MSC85）において、「e-navigation の構築と実施のための戦略」及び「e-navigation 戦略の実施プロセスに関するフレームワーク」を承認しました。

MSC86 において、e-navigation の実施のため、航行安全小委員会（NAV）、無線通信・捜索救助小委員会（COMSAR）、訓練当直基準小委員会（STW）及び国際航路標識協会（IALA）、国際水路機関（IHO）など関係機関などが協調し、「ユーザーニーズ」、「基本構成（アーキテクチャ）」、「現状との差異（ギャップ）分析」及び「リスク分析及び費用便益分析」のステップで e-Navigation 戦略実施計画を 2012 年を目標期限として審議を進めることを合意しています。我が国では、e-Navigation 戦略の策定時から、（財）日本船舶技術研究協会を中心に IMO での本議題の検討に対応するための調査研究を実施しています。

今次会合においては、今年の NAV55 で設置された CG での検討結果報告を基に、「ユーザーニーズ」、「アーキテクチャ」、「ギャップ分析」及び「リスク分析及び費用便益分析」について審議を行いました。我が国は、船舶間通信がユーザーニーズとして必要性が高く、将来の検討項目に含まれ

るべきことを指摘しました。今次会合では、我が国指摘を反映させた形でユーザーニーズを最終化しました。また、「アーキテクチャ」以降については、次回会合（NAV57）に向け CG を設置し、引き続き検討を行うことに合意しました。

更に、我が国から、航海支援機器のユーザビリティ（使い勝手）の向上を目的として、IMO において航海支援機器のユーザビリティ評価ガイドラインを作成すべきことを提案したところ、多くの国から支持を得ました。

4. 航海データ記録装置（VDR）に関する性能基準の改正

VDR の深海からの回収の困難性や技術の進展等を背景に、VDR の性能基準の見直しが前回会合より検討が開始されました。前回会合では、VDR の性能基準を最新の技術水準に合わせる必要があること（例えば、記録すべき時間の延長等）、船舶自動識別装置（AIS）や電子海図情報表示装置（ECDIS）等の新技術にも対応すべきこと、浮揚型保護カプセルの導入を検討すべきこと等が提案されました。

今次会合においては、浮揚型保護カプセルの代案として持出し型（Removable）保護カプセルが提案され、これらの費用対効果が主要な論点として審議されたほか、傾斜計を備え付けている場合にはそのデータを VDR に記録すべきこと、VDR からデータを取り出す際のインターフェースを統一すべきこと等について審議しました（改正性能基準は新造船を対象）。今次会合においては最終的な結論に至らず、次回会合において引き続き検討される予定です。