

1. 自動運航船の安全に関する検討

(1) 背景

現在、我が国をはじめ世界各国において進歩と普及の著しい情報通信技術を活用した自動運航船^(※)の実用化に向けた取り組みが進行中です。しかしながら、現行の安全に関する国際ルールは自動運航船を念頭においたものではなく、そのまま適用することは適切ではないと考えられるため、今次会合において我が国を含む9か国は、現行の規則の改正の要否、新たに必要となる基準等についてIM0での検討開始を提案しました。

※：「未来投資戦略2017」（平成29年6月9日閣議決定）において、自動運航船については、2025年の実用化を目標として必要な研究開発、国際基準の策定等の取り組みを進めることとされており、海事局は、今国会で一部改正された「海上運送法」に基づき技術開発への支援等の措置を講じることとしている。

(2) 審議の結果

同提案は多数の国の賛成を得て、自動運航船の安全に関する検討が開始されることとなりました。本件は、来年5月の第99回海上安全委員会から具体的な検討が始まります。

2. 旅客船の損傷時復原性基準

(1) 背景

2012年にイタリアで起きたコスタ・コンコルディア号の座礁・転覆事故を受け、IM0では、旅客船の損傷時復原性能の強化に向け座礁・衝突等による損傷浸水時の非転覆確率に関する要件、損傷時の非常配置、制御操練の要件等について審議が行われてきました。

2016年5月に開催された第96回海上安全委員会において、旅客船の損傷時復原性基準に関するSOLAS条約の改正案が承認されましたが、この改正案の内容では最大搭載人員が1000人以下の新造旅客船の設計が困難になる恐れがあることに加え、費用対効果が低いとの問題がありました。

このため、2016年11月の第97回海上安全委員会において、我が国は同じ懸念を有する諸国と連携して、同改正案に対する合理的な修正案を提案したところ、過半数の支持が集まりました。しかしながら、欧州諸国等は我が国等の提案を受け入れなかったため合意に至らず、今次会合に採択が持ち越されました。今般、欧州諸国等とも内容を調整した上で、我が国を含む4か国により再修正を求める文書を提出しました。

(2) 審議の結果

旅客船の損傷浸水時の非転覆確率に関する要件について、我が国等が提案した修正内容に支持が集まり、同内容でSOLAS条約改正が採択されました。なお、第96回海上安全委員会で承認済みの損傷時の非常配置、制御操練の要件に関する改正案も今次会合にて採択されました。

これら改正案は2020年1月1日に発効予定です。

3. 海事サイバーリスクマネジメントのガイドラインの承認

(1) 背景

近年の本格的な IoT（モノのインターネット）時代の到来などを背景とし、海事分野においても電子システムへの依存が進み、今後は船陸間の電子情報の通信及び共有が加速していくものと予想されています。一方、既に陸上分野ではサイバーリスクが現実のものとなっており、海事分野においても、安全運航に係わる船舶のシステムへの外部からの不正アクセスなど、サイバーセキュリティに関する様々なリスクの発生・拡大が懸念されています。

2016年5月の第96回海上安全委員会において、我が国は米国等と共同でその対策に関する提案を行った結果、リスクマネジメントを基にしたサイバーセキュリティ対策の暫定的なガイドライン策定に至っており、今次会合ではそれを正式なガイドラインとすることの是非を検討することとされていました。

(2) 審議の結果

今次会合では、海事サイバーリスクマネジメントのガイドライン正式化が特段の異論なく承認されるとともに、船会社等の関係者に同ガイドラインに沿った対策の構築が要請されました。

同ガイドラインは、個別の機器やシステムに着目した技術的に詳細な記述ではなく、リスク解析を行った上で対策を検討するマネジメントベースの対応を事業者に推奨するものです。特に、リスクマネジメントを効果的に行う上で、①リスクの恐れのある機器・システムの特定、②サイバーリスクが発生した際にも運航が可能となるような計画の立案、③時期を逃さないサイバー被害の把握 等が重要な要素とされています。

4. 我が国初の推薦航路

(1) 背景

伊豆大島の西方沖は、日本各地や海外と東京湾をつなぐ主要な船舶の通航路であり、過去に海難が発生していることから、SOLAS条約に基づく推薦航路を国際海事機関に提案し、本年3月における第4回航行安全・無線通信・捜索救助小委員会での合意を受け、今回の海上安全委員会に上程されたものです。

(2) 審議の結果

委員会は、我が国提案の伊豆大島西方沖の推薦航路設置を採択しました。当該推薦航路は平成30年1月1日から施行予定です。