

2023年5月8日
東京MOU事務局

2022年年次報告書を公表しました

～検査実績はコロナ前の8割程度に回復、航行停止処分率は対前年0.6ポイント増～

東京MOU事務局では、1年間の東京MOUの活動状況や加盟当局のポート・ステート・コントロール（PSC）の実施結果等を取りまとめた年次報告書を毎年公表していますが、今般、28回目の年次報告となる2022年の年次報告書（Annual Report 2022）を取りまとめ、本日、英文ウェブサイト（<http://www.tokyo-mou.org>）に掲載、公表しました。

2022年年次報告書の主な内容は下記のとおりです。

記

1. 2022年の活動状況

(1) 東京MOUの諸活動の回復

2022年度は、COVID-19感染症の状況が落ち着き各国の制限も緩やかになったことから、東京MOUの活動もパンデミック前の状況に戻りつつあることが確認されました。

域内のPSC検査件数は、総数で24,894件と前年（22,732件）と比べ9.5%増加し、パンデミック前の8割程度にまで回復しました。

COVID-19感染症拡大に伴う海外渡航制限により実施に制約を受けていた技術協力事業についても、4件の専門家派遣研修が対面方式で実施されるとともに一般研修がオンライン方式で再開されました。

東京MOUの最高意思決定機関であるPSC委員会についても、2年間のオンライン方式での開催を経て3年振りに対面方式（オンライン併用）で開催し、東京MOUの重要事項について効率的及び効果的に審議を行いました。

(2) データセンター（APCIS）の不具合

2022年7月、東京MOUのデータベースシステムであるAPCISが、サイバー攻撃とみられる理由でアクセス不能となりました。システムの利用が約2週間停止しデータの復旧に数か月間を要しました。これにより、PSC検査に関し対象船舶の選定や検査結果の迅速な反映に支障をきたしたのみならず、データベースを利用している諸方面の関係者の方々に多大なるご不便を生じさせました。

このような事象の再発防止に向け、東京MOUではAPCISのサイバーセキュリティの向上に取り組んでいます。

(3) STCWに関する集中検査キャンペーン（CIC）

STCWに関する集中検査キャンペーンを2022年9月1日から11月30日までパリMOUと合同で実施しました。期間中、域内において5,908隻の船舶につ

いてC I C質問票による検査を実施し、そのうち 802 隻 (13.6%) の船舶に対し 1,041 件の不適合を指摘しました。期間中 232 隻の船舶が拘留処分を受けましたが、C I Cに直接関係する不適合により拘留された船舶は 20 隻であり、期間中の船舶拘留率 (拘留船隻数/検査隻数) を見ると全体では 3.34%であったのに対し、C I Cに直接関係する不適合によるものは 0.34%と少なく、総じてSTCWに関する要件を十分に満足している状況を確認することができました。

(4) PSC委員会の開催

PSC委員会は、東京MOUの加盟当局・準加盟当局・オブザーバーにより構成され、原則として年1回開催され、東京MOUの重要事項を決定しています。PSC委員会の第33回会合を2022年11月に、リマ (ペルー) において3年振りの対面方式 (オンライン参加併用) で開催しました。

同会合の主な決定事項は以下のとおりです。

- ① メキシコ (現在、準加盟当局) が加盟当局の資格要件に適合していることを合意
- ② 地中海MOUの東京MOUにおけるオブザーバー資格を承認並びに東京MOUの西中央アフリカMOU (アブジャMOU)、黒海MOU及び地中海MOUのオブザーバー資格申請を決定
- ③ バンカー条約 (燃料油による汚染損害についての民事責任に関する国際条約) を東京MOUの15番目のPSC関係文書として追加する旨のMOUの改正を採択 (同改正の発効日は2024年1月1日)
- ④ 2021年に日本がリーダーとなって実施した復原性全般に関する集中検査キャンペーン (C I C) についての報告書を承認
- ⑤ 戦略計画・行動指針 (2021~2025年) 及び技術協力プログラム統合戦略5か年計画 (2021~2025年) の改正を合意
- ⑥ 固定式消火装置に関するガイドライン、ブラックアウト試験に関するガイドライン及び電子証書に関するガイドラインを採択
- ⑦ 将来の漁船に対するPSCに向けてのロードマップについて合意

(5) 技術協力事業

技術協力事業については、COVID-19感染症の影響で、2020年には実施が全面的に見合されましたが、2021年にはオンライン方式を採用して一部実施が再開されました。2022年には対面方式での実施も一部再開しました。

- ① 一般研修
 - オンライン方式で実施 (6月~8月 (2か月間の事前学習及び17日間のオンライン講義)、参加者: 23国・地域から26名)
- ② セミナー
 - オンライン方式で集中検査キャンペーン (CIC) (2021年の復原性全般に関するCICの結果及び2022年のSTCWに関するCIC) 等に関する講義を実施 (7月、参加者: 27国・地域から53名)
- ③ 専門家派遣研修
 - 対面方式で次の4か国について実施。いずれも9月に開催し、日本の専門家が対応。
 - マレーシア
 - フィリピン
 - タイ

▶ ベトナム

④ ブラックリスト掲載国セミナー（日本財団助成事業）

- 対面方式で実施（12月、ダナン（ベトナム）で開催、招聘国は、カンボジア、キリバス、モンゴル、パラウの4か国）
- 東京MOUが毎年公表している年次報告書の旗国格付け表においてブラックリストに掲載されている国等の政策立案担当者を招聘し旗国としてのパフォーマンス向上に資するための講義等を実施

（6）IMO、他地域PSC協力組織との協力

- IMOのIMO規則実施小委員会、パリMOU等他地域PSC協力組織の会合にオンラン参加し、世界的に調和のとれたPSCの実施に向け積極的に貢献しました。

2. 2022年のPSC検査実施結果概況

（1）概況

2022年（1～12月）の域内のPSC検査は、総数で24,894件と前年（22,732件）と比べ9.5%増加し、パンデミック前の8割程度にまで回復しました。

加盟当局別（検査件数200件以上の当局）に訪船検査実績を見ると、ペルー（対前年比156.1%増）、シンガポール（同99.5%増）、日本（同40.3%増）、マレーシア（同37.7%増）の順に増加率が高くなっている一方、オーストラリア（対前年比14.7%減）、フィリピン（同12.4%減）、中国（同11.5%減）の順に減少率が多い状況となっています。また、リモート検査の比率（全体検査件数に占める割合）は、中国（68.4%）が突出して高く、シンガポール（12.4%）がこれに次ぐ実績となっているほかは0～3%程度に留まっています。

検査1件当たりの不適合指摘数は1.88件（前年1.75件）と増加し、航行停止処分率も2.91%（同2.31%）と0.6ポイント増加しました。また、2016年から増加傾向が見られる航行停止処分を受けた船舶1隻当たりの航行停止要因不適合の数（2016年：2.58、2017年：2.76、2018年：2.50、2019年：2.77、2020年：2.69、2021年：2.44）について、2022年は3.03と悪化がみられ、航行停止処分を受けた船舶の劣悪度合が増大している状況が継続していることが見受けられます。

（2）検査率

検査率（検査隻数／入港隻数）は、前年（57%）より3ポイント増加し60%でした。

（3）不適合指摘数

指摘された不適合総数は46,769件と検査件数の増加もあり前年（39,838件）より17.4%増加し、また、上述のとおり検査1件当たりの不適合指摘数も増加（1.75件→1.88件）しました。指摘された不適合を範疇ごとに見ると、**火災安全措置が最も多く、次いで、航行安全関係、労働及び生活条件、救命設備**でした（図1参照）。

（4）航行停止処分件数

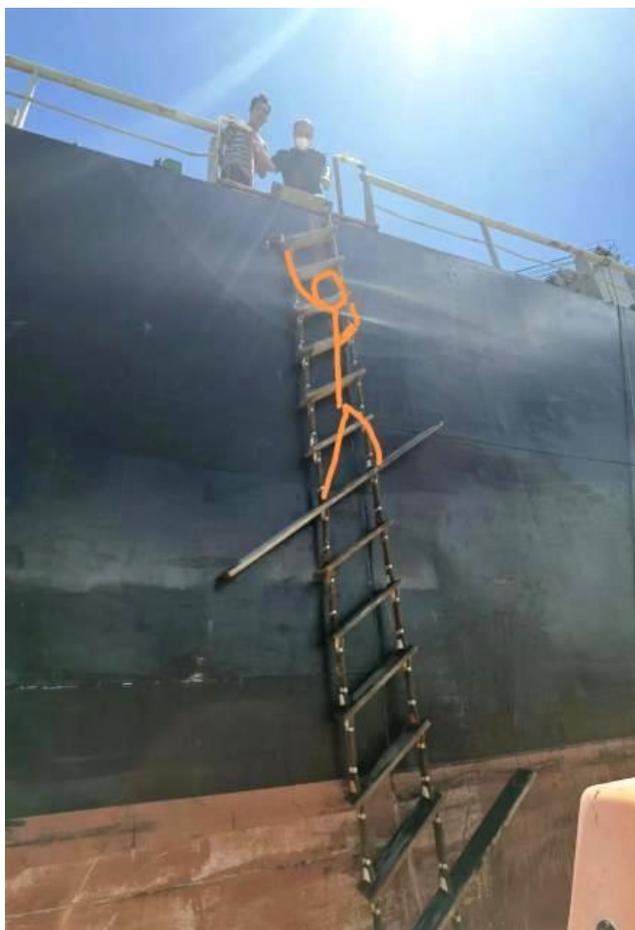
航行停止処分件数は、725件（前年526件）と前年に比べ37.8%増加しました。航行停止処分の要因となった不適合は、**ISMコード（その他）に関する不適合**が最も多くを占め、**ISMコード（船舶・設備の保守）に関する不適合、防火ダンパーに関する不適合、換気装置に関する不適合**が、これに次いでいます（図2参照）。

(5) 旗国格付け

登録船舶の航行停止処分率の平均値（過去3年間）を基に旗国のパフォーマンスを統計処理により算出しその結果に応じ、**Black/Grey/White** に分類した表を毎年の年次報告に掲載しています（統計処理手法の限界により過去3年間の検査件数が30件以上の旗国を対象）が、ブラックリストに掲載された国は4か国（前年は3か国）と前年より1か国増加しました。**ワースト1位はドミニカとなり、モンゴル、トーゴ、シエラレオネ**がこれに次いでいます（表1）。

(6) ROパフォーマンス

RO（認定検査機関）に対する評価では、“low”が‘**Asia Shipping Certification Services**’の1（前年0）で、“medium”及び“high”がそれぞれ6（前年9）及び18（同17）でした。



2022年域内PSC検査における不適合事例
（左：パイロットラダーの損傷、右上：換気装置の腐食、右：消火管の破孔）

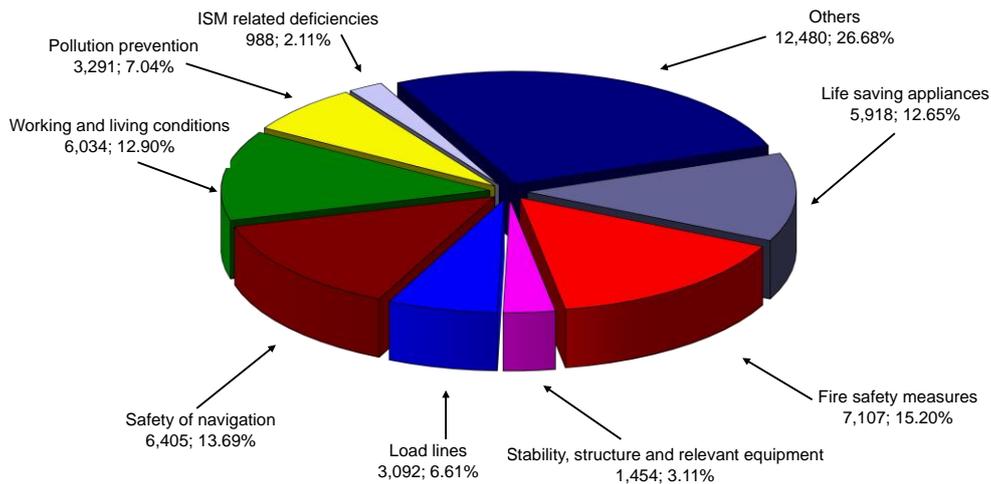


図1 2022年PSC検査で指摘した欠陥の種類別構成

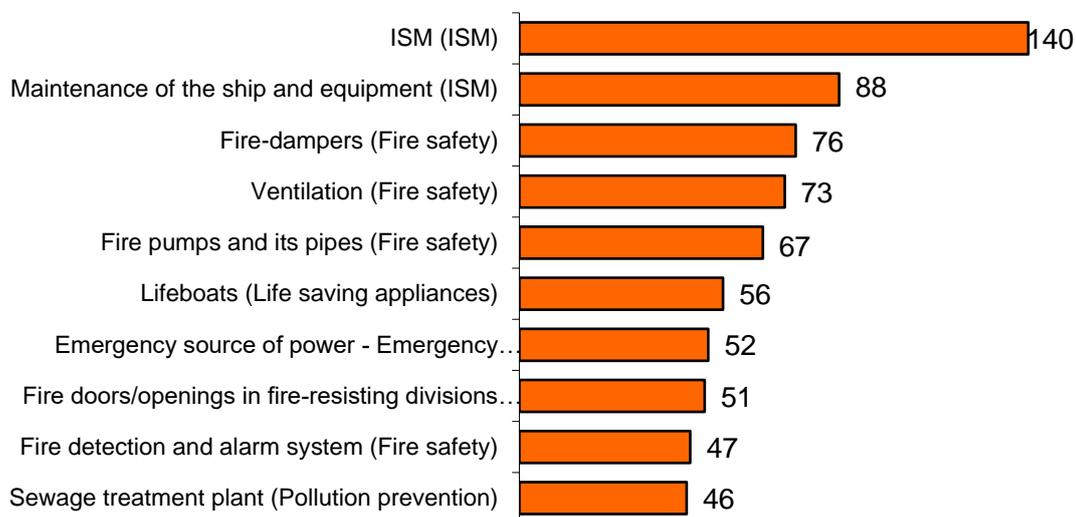


図2 2022年PSC検査で指摘した拘留要因となった欠陥の種類別件数

2022年ブラックリスト国
ドミニカ
モンゴル
トーゴ
シエラレオネ

表1 2022年ブラックリスト掲載国

お問合せ先

(公財) 東京エムオウユウ事務局

03-3433-0621

担当：久保田・寧 (ニン)

Editor's note

東京MOU：ポート・ステート・コントロールに関するアジア太平洋地域協力協定（Memorandum of Understanding on Port State Control in the Asia-Pacific Region）の略で、P S Cを効果的に実施するため、検査方法の統一、検査情報の共有等を図るための地域協定。2023年2月1日現在、以下の21の当局がメンバーとなっている。また、メキシコが準メンバーとなっているほか、7の当局及び10のI G Oがオブザーバーとなっている。事務局は東京、データセンター（A P C I S）はモスクワに所在。

メンバー：オーストラリア、カナダ、チリ、中国、フィジー、香港（中国）、インドネシア、日本、韓国、マレーシア、マーシャル諸島、ニュージーランド、パナマ、パプアニューギニア、ペルー、フィリピン、ロシア、シンガポール、タイ、ヴァヌアツ、ベトナム

準メンバー：メキシコ

オブザーバー：カンボジア、北朝鮮、マカオ（中国）、サモア、ソロモン諸島、トンガ、US C G、IMO、ILO、パリMOU、インド洋MOU、黒海MOU、リヤドMOU、カリブ海MOU、アブジャMOU、地中海MOU、Viña del Mar Agreement（南米MOU）

ポート・ステート・コントロール（P S C）：海上人命条約、海洋汚染防止条約等で認められている寄港国の権利として実施する外国船舶への立入検査のこと。海上安全、海事保安、海洋環境保護、船員の作業・居住条件に関する条約の規定に適合しているかを確認し、著しい不適合が認められた場合には、航行停止処分（detention）を行うことができる。条約の義務を十分に果たしていない旗国や船舶所有者に対し、条約への適合を促す効果が期待されている。

集中検査キャンペーン（CIC）：新たに導入された要件等テーマを特定して通常のP S C検査に加え、年1回3か月間にわたり集中的に実施する検査キャンペーン。

東京MOUが実施している研修訓練事業：

日本財団のご支援を得て以下の事業を実施。

一般研修：初任或いは暫く業務から離れていたP S C検査官を対象にした全般的な研修で、日本政府（国土交通省海事局）の全面的なご協力により、毎年日本で実施している。事前オンライン講習（32科目）、座学（1週間）及び訪船実習（2週間）で構成され、P S Cの基礎を習得させることを目的としている。域内途上国を中心に毎年十数名が参加するほか、IMOの資金援助により他のP S C組織（パリMOUを除く。）からも参加している。

専門家派遣研修：経験豊富なP S C検査官を加盟当局に派遣し、現地で座学・訪船実習等の研修を実施する事業。

P S C検査官交流研修：P S C検査官を他の加盟当局の検査に実際に参加させ、自国の実施方法等との相違等について意見交換をさせることにより、P S C検査方法の統一を図ることを目的とした研修。

セミナー：新たに導入された条約等の要件や集中検査キャンペーンのテーマ等最新のP S Cに関する知識を習得させるための研修で年1回実施している。

専門研修：特定のテーマについて専門知識を習得させるための研修で2年に1回実施している。

以上