



ジョン万次郎とジョセフ彦（I）

海技大学校 名誉教授 福地 章

プロローグ

江戸時代末期に活躍した中濱万次郎ことジョン万次郎と浜田彦蔵ことジョセフ彦の物語を取り上げる。ジョン万次郎を知る者は多いが、ジョセフ彦はと聞くと知らない人が多い。同時代に生きた者同志であるがその差は何であろうか。ここではジョン万次郎を中心に据えながらその時々ジョセフ彦をからませて話を進めたいと思う。

●万次郎（1827～1842）

1827年、土佐・中の浜（現・高知県土佐清水市）の漁村で生まれる。9才の時父が亡くなり、母は5人の子供を育てなくてはならなかった。万次郎が13才の時初めて漁船に乗った。そして15才の時（1842年1月5日）本格的な漁に出る。乗組は船頭の伝蔵（38才）とその弟・重助（25才）、伝蔵の^{せがれ}倅・五右衛門（15才）、寅右衛門（27才）そして万次郎（15才）である。3日間不漁が続いた。そのうち西風が強まって天気はかき曇り大波がどつときた。やがて風はますます強く室戸岬も見えなくなり、船は時化の中を6日間流され続けた。1月12日、無人島に打ち寄せられ上陸する。そこは鳥島であった。それから救助されるまでの5カ月間雨水を飲み、アホウドリ、海草、貝類を生で食べてしのいだ。皆は怪我をしたり、ひきこもったり、やせ細ってふさいでいる状態で、一人万次郎が元気だった。

【ジョセフ彦】

彦蔵は万次郎より10年遅い1837年8月21日に兵庫県播州の農家で生まれたが小さい港町が近くにあった。万次郎の漂流した年はまだ4才である。

●ジョン・ホーランド号（米・捕鯨船、3本マスト、全長54m、幅11m）（1842～1843）

船長：ホイット・フィールド、乗組員30余人。

1842年6月27日、ウミガメを島に探索に来たホーランド号の乗組員に助けられる。その後、船は捕鯨をしながらホノルルへ。当時のハワイは太平洋地域の情報基地であり、水や食料の補給基地であった。ホイット・フィールドは機敏で聡明な万次郎をアメリカへ誘った。鎖国政策の厳しい江戸時代、他の4人が心配する中、まだ若干15才の万次郎少年はその話に乗ることにした。4人をハワイに残し、ホーランド号はそれから1年2カ月、捕鯨をしながら太平洋での航海を続けた。船長は万次郎を可愛がりジョン万と呼んだ。英語もマスターし鯨取りの技術も覚えた。

やがてホーランド号は1843年5月6日、マサチューセッツ州ニューベッドフォードの母港に戻った。

ハワイに残った4人はしばらく官費で1年以上ブラブラと過ごしていたが、もうたまらなくなり働きたいと役所の長官に願い出る。伝蔵と倅の五右衛門はドクトル邸の中間^{ちゅうげん}として、寅右衛門は桶大工の見習いとして働き、重助は足痛が悪化して静養することになった。

●フェアヘーブン (1843～1846)

1843年5月、船長の家のフェアヘーブン（ボストンの郊外）にきた万次郎は農業を手伝いながら船長家族と共に過ごした。やがて船長の計らいでオックスフォードスクール（小学校）に通うことになる。その後、バートレットアカデミーに移り航海術、高等数学、測量術を学ぶのである。

●フランクリン号 (1846～1849)

3年が過ぎた1846年5月、ホーランド号で一緒だったデービスが訪ねてきた。彼の誘いで捕鯨船フランクリン号に乗船することになる。航海中、船長デービスが精神病になりフィリピンのマニラで下船するというハプニングがあり、それから万次郎は1等航海士として働いた。3年みっちり船と捕鯨のことを学んだ万次郎は世界一周をして、1849年9月、母港に帰還した。漁獲した鯨500頭、そして数千樽の鯨油を収納した。戻ると別に航海をしていたホイット・フィールド船長と再会することができ、家族から大いに歓迎されることになる。万次郎22才。

【ジョセフ彦】

小さい時から海にあこがれていた彦蔵は12才（1849年）の時、従兄の船で金比羅参りに誘われ56日の航海を経験することになる。

●日本へ帰国 (1849～1852)

1849年のこの年、カリフォルニアはゴールドラッシュで沸き立っていた。万次郎は帰国の資金を貯めるため、ニューベッドフォードから材木船に乗ってカリフォルニアから金山のサクラメントへ行き、70日で\$600を稼いだ。人夫の月給が\$17の時代である。無頼漢が多く、だまされたりしてやがて健康を害す。この帰国資金を持ってサンフランシスコに引き返しハワイ行のハイライ号の水夫となってホノルルへ行くのである。そして漁船の仲間と再会をはたすが、重助は病で亡くなっていた。

その頃、紀州日高の蜜柑船天寿丸6人の船が漂流中助けられ、ホノルルへやってきた。日本を目指すのは彼らとは別行動にし、万次郎と仲間3人は相談の結果、寅右衛門はハワイに残り3人が日本を目指すことになった。丁度ハワイから上海へ向かう船がありこれに便乗することにした。ただ船長は船のスケジュールがあることと鎖国中の日本には寄らないという。そこでボートを購入し、沖縄沖で停船してもらいボートで上陸することになった。1851年2月3日、沖縄の摩文仁沖（10km）でボートを下し、島影に漕ぎ寄せのを見た船は上海へ向けて去っていった。この後、3人は琉球から鹿児島、長崎、高知と計2年弱の取り調べを受けた。そして1852年11月16日、万次郎（25才）は11年振りに高知

の故郷に帰り母、兄弟との再会を果たすのであった。他の2人も地元に戻る事ができた。

【ジョセフ彦】

1850年、彦蔵13才のとき養父の菱垣廻船、住吉丸（1500石積）に乗って江戸へ行く機会を得る。荒天のため途中、紀州の久喜浦港で避泊していると栄力丸の船長が来て彦蔵に乗り換えを勧めてくれた。お蔭で住吉丸より2週間早く江戸に着き、江戸見学を楽しむことができた。そして栄力丸に乗って出港したが、12月2日、大西風が襲ってきた。帆柱を切り、投げ荷をして嵐に耐え、そして漂流が始まった。漂流中も日記を欠かさない彦蔵であった。水の消費が心配である。17人の乗組員は魚を獲って食糧にした。漂流してから52日目の1851年1月22日、近づいてくる黒船がいる。中国からサンフランシスコに向かう帆船オークランド号であった。一行はジェニングス船長に助けられた。鎖国の掟が身に染みる大人に比べてくたぐのない彦蔵は船の者に好かれた。1851年3月4日、船はゴールドラッシュで賑わうサンフランシスコに入港した。一行にとって98日振りの陸地である。ある日舞踏会に招かれることになったが、栄力丸乗組員は和服姿にチョンマゲの恰好であった。

（注）1850～1853年はゴールドラッシュの最盛期である。

その後、税関監視船ポーク号に移って過ごす栄力丸一行であった。良い待遇と親切なもてなしを受け、気が引ける栄力丸の面々は労働を買って出た。彦蔵はトマス（先任衛兵伍長）とお互いの言葉を教え合った。1年後には彦蔵（14才）は日常会話には困らない程度に上達した。1852年3月11日、1人死亡して16人になった一行はマカオ行のセントメリー号に乗船した。先行き不安な一行はトマスに通訳を兼ねて同行を頼むと彼は給料の大幅ダウンにもかかわらず承知してくれた。5月22日、香港に入港した。ここで日本への帰国の機会を待つことになる。するとやがて一行はサスクエハナ号へ移された。それが今までにない待遇の悪さで一行には不満がたまった。そして9人が陸路で南京に向かったが、途中盗賊に会いまた船へ戻ってきた。中国は太平天国の乱の時代である。そしていたずらに過ぎる日々にトマスがアメリカ行きを誘うと彦蔵、亀蔵、次作が同意し10月半ば帆船フロリック号に乗ってサンフランシスコに向かった。3人の旅費をトマスが払ってくれた。50日後、1852年12月初めサンフランシスコに入港。すると以前世話になった税関監視船ポーク号の仲間から歓迎を受ける。この後、次作は監視船アーガス号に、亀蔵は測量船ユーイング号に就職した。彦蔵（15才）はそのままフロリック号に残ったが待遇の悪さでトマスに就職口を頼むことにする。ある日彦蔵とトマスが次作のいるアーガス号に遊びに行くと、船長が一人の日本人重太郎を連れてきた。見ると腰に刀をさしており彦蔵と次作は驚いてしまう。聞くと津軽海峡から嵐で太平洋に流されて漂流し、4カ月後にアメリカの船に救助されたが、12人のうち重太郎だけが生き残ったという。米国としては身元調査の必要があり、彦蔵が税関への付き添いをするようになった。そこで聡明な彦蔵を見た税関長サンダースは彦蔵を引き取り学校に行かせたいと申し出た。そして彦蔵は富裕な実業家サンダースの秘書となるのである。

一方、サスクエハナ号に残った栄力丸の13人が香港から上海に来ると、尾張の漂流民

音吉が訪ねてきた。音吉の交渉で12人を中国の船で帰国させることになった。しかし、若い仙太郎だけが残されることになる。やがて上海に来るペリー艦隊の日本での交渉の人物である。(注) サンドース：ロシア皇帝ニコライ一世に謁見し、米露通商協定に署名調印をした人物。

●ペリー来航 (1853～1854)

1853年7月8日、4隻の船でペリーが浦賀沖に来航した。「泰平の眠りを醒ます上喜撰 たった四はいで夜も寝られず」(落首)。徳川270年の眠りを覚ますできごとであった。日本の開港を迫るためである。浦賀にきたポーハタン号には交渉の材料にする積りみの仙太郎が乗船していた。しかし、彼は幕府の制裁を恐れて下船を拒否。見かねたゴープル(海兵隊)がアメリカでの進学を進めてくれるのである。

10月2日、万次郎は江戸に呼びだされ幕府直参の旗本に取り立てられて、中濱万次郎となった。そして次の来日に備えての相談役となる。

1854年3月31日、ペリーが再び来航して横浜で「日米和親条約」を結ぶ。このとき通訳として活躍するはずの万次郎だったが、ペリーとの交渉は何故か幕府方のオランダ語通史との間で行われた。しかも不十分なオランダ語でのやり取りは大変な苦勞の連続であった。なぜ万次郎を使わなかったのか。伊豆蕪山の代官江川太郎左衛門は強く万次郎を押ししたが、徳川斉昭が強く反対したという。何故なのか。

(注) 日米和親条約：下田、函館の開港。下田に米領事館。自由貿易は無しという条約。

【ジョセフ彦】

1853年7月、サンドースは税関長を辞めハワイからアメリカ・ボルチモアへ移動することになり彦蔵(16才)も同行した。蒸気船は何度も見ているが、ボルチモアに来て蒸気車・ガス灯・電信機には驚いた。そして一流の企業家であり外交官でもあるサンドースからは多くのことを学んだ。ある日サンドースに馬車で連れられて第14代アメリカ大統領ピアスの所へ行くことになった。サンドースが米露通商協定で渡欧を前の交渉の打ち合わせのためであった。彦蔵は大統領に挨拶をし、握手をした。

やがて彦蔵はミッションスクールに入りボルチモアで寄宿生活を送る。夏休みにはサンドース夫人の母の農場へ避暑に行く。乗馬をし、農場を手伝い恵まれた環境のもと、家族と共に安息の日々を過ごした。やがてサンドースがヨーロッパから帰ってきた。サンドース夫人の勧めで、ボルチモア大聖堂で洗礼を受けカトリック教徒となりジョセフ彦(17才)となる。1854年11月28日、彦はサンドースと共にサンフランシスコに行く。ここで再びミッションスクール(現・サンフランシスコ大学)に入学した。しかし、翌1855年11月5日、サンドースの事業の失敗で学校を中退することになった。ペリー来航時、万次郎は日本、彦はアメリカにいたのである。

<参考文献>

1. ジョン万次郎漂流記 井伏鱒二・著(角川文庫)
2. ジョセフ彦 近盛晴嘉・著(日本ブリタニカ出版)



2019年台風15号について

2019年も残りあとわずかとなりました。現時点で今年、最も大きな被害をもたらした気象事例は台風19号です。10月12日に大型で強い勢力で伊豆半島に上陸し台風19号は静岡県、関東地方、長野県、東北地方の広い範囲に記録的な大雨を降らせ、多数の河川が氾濫し、広範囲で甚大な浸水害を引き起こしました。ここでは、主に港湾施設などに大きな被害をもたらした台風15号についてまとめてみることにしました。

◆ 2019年の台風

まず、今年の台風の発生数は11月末時点で28個、同じく接近したものは15個、上陸数は5個と昨年とほぼ同じですが、平年値と比べるとやや多い傾向となる見込みです。

表1 台風の年間統計値

年間	2019年*	2018年	2017年	平年値
発生数	28個	29個	27個	25.6個
接近数	15個	16個	8個	11.4個
上陸数	5個	5個	4個	2.7個

注) *2019年は11月末までの数

◆ 台風15号

9月5日3時に南鳥島近海で発生した台風15号は、小笠原近海を発達しながら西北西～北西方向に進み、7日9時には強い勢力になりました。その後も進路を北よりに変えながら発達を続け、8日3時には伊豆諸島南方で非常に強い台風になりました。9日未明には強い勢力になったものの3時前に三浦半島を通過して東京湾を北東進し、5時前に千葉市付近に上陸しました。

この台風による被害の多くは暴風によるものでした。千葉県では鉄塔・電柱の倒壊や倒木による電線の切断などで、長時間の大規模停電が起きました。また停電による断水や通信網の障害など、社会活動に大きな影響が出ました。一方東京湾では少なくとも4件の走錨が発生し、船舶同士が衝突するなどの事故が発生したと海上保安

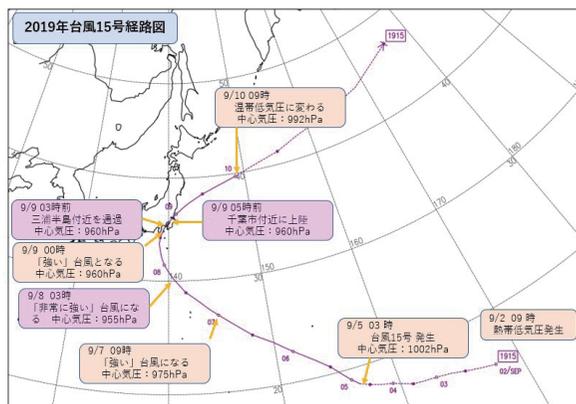


図1 2019年台風15号経路図(確定値) ※気象庁の経路図にコメントを追記

庁が発表しました。横浜港では南本牧ふ頭との連絡橋が一部損壊しましたが、走錨した船舶が橋に衝突したのが原因と報じられています。また、横浜港では高波によりふ頭の護岸が壊され浸水する被害が起きたとも報告されています。これらの報告を受け、横浜地方気

象台と東京管区気象台は10月に現地調査を行っています。その報告書によると、台風通過時の東京湾では有義波高で3.5mの波が解析されています。浸水痕の調査から臨海部に到達した高波はT.P.基準で4mを超えるものであったと確認されています。今回の台風接近時は、天文潮位による満潮時刻を過ぎていたため昨年の台風21号が大阪湾臨海部にもたらした規模の高潮にはなりませんでしたが、高潮と高波が重なることで浸水害の範囲が大きくなったと推定できます。

◆台風はなぜ発達？

今年の台風15号は関東地方に接近上陸した台風の中で「史上最強クラス」と報じられていました。気象庁も9月8日11時に会見を行い最大限の注意を呼びかけました。台風15号は9日未明に伊豆半島を通過する直前まで非常に強い勢力を保持していました。図2は9月7日の海水温と平年偏差を示しています。台風が発達する条件の一つは海水温が26.5℃以上とされています。この時の日本南海上は28℃以上あり、平年より1～2℃高い状態だったため、接近・上陸の直前まで勢力が弱まることなく高潮と高波が重なることで浸水害の範囲が大きくなったと推定できます。

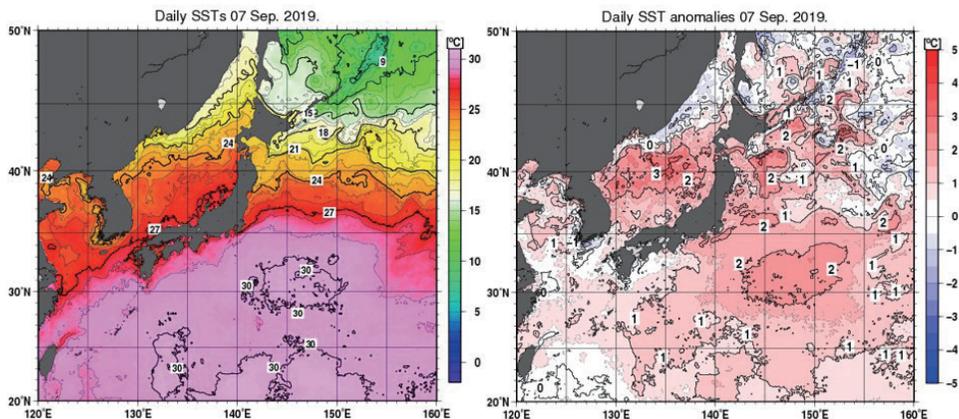


図2 2019年9月7日11時の海面水温(左)と海面水温平年偏差(右) 出典: 気象庁HP

◆新しい高潮予測

気象庁は、2019年12月17日より日本近海の高潮予測の格子点データの配信を開始すると発表しました。通常は1通りの予測値のみ発表されますが、台風時(予報時間(39時間)中に日本沿岸300km以内に台風が存在すると予想される場合)には、5通りの台風進路予測をもとに計算した予測値も合わせた6通りの予測データが配信されることになっています。このデータを利用することで、台風の影響による潮位偏差をより具体的に把握することが可能となるため、今後の臨海部の高潮対策に有効な情報になると期待できます。

【参考情報】

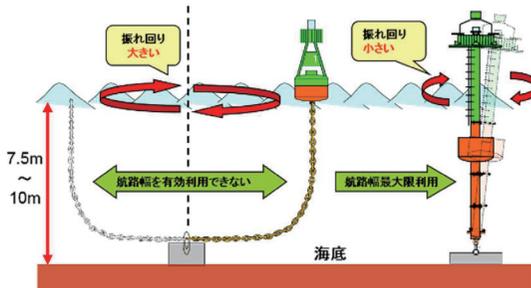
「令和元年台風第15号による9月9日の神奈川県横浜市における高波に関する現地調査報告」

https://www.jma-net.go.jp/tokyo/sub_index/kaiyou/chosa/20191003_chosa_takanami.pdf

「海の道しるべ」に活用される新技術 ～様々な新技術が安全な航海を支えています～

■ 浅海用浮体式灯標

浮体式灯標は灯浮標（ブイ）と比較して波浪に対する動揺や振れ周りが小さいことから、航路幅を最大限利用することができます。これまで金属製のものでは設計上、水深が 10 m より深い海域でしか採用できていませんでしたが、近年、水深 7.5 m ～ 10 m 程度の浅海域に設置可能で、浮体部分がポリエチレン製の浮体式灯標が民間企業により開発され当庁の航路標識で採用できないか実際の環境で検証したところ、一部仕様を見直すことで利用が可能であったため、平成 30 年度から採用し、令和元年度末までに 12 基の浅海用浮体式灯標が整備される予定です。



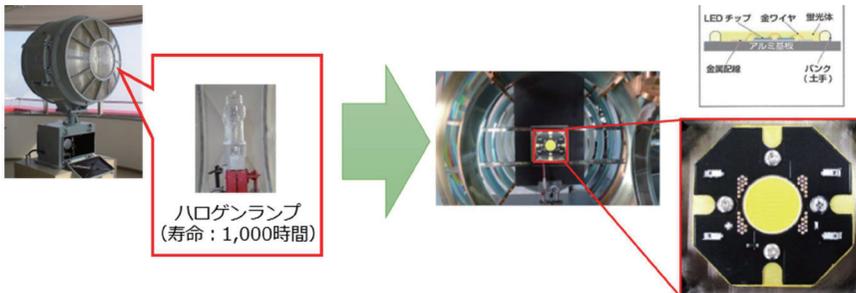
灯浮標（ブイ）と浮体式灯標の違い



塩釜第八号灯標

■ 灯台の光源に高輝度 LED を採用

中・大型灯台の光源として使用しているハロゲン電球は、寿命が短く消費電力が大きいことから省エネルギー推進のため、ハロゲン電球よりも寿命が 50 倍、消費電力も 1/10 となる、高輝度 LED を使用した実装実験を行い、平成 31 年度から新光源として採用しました。

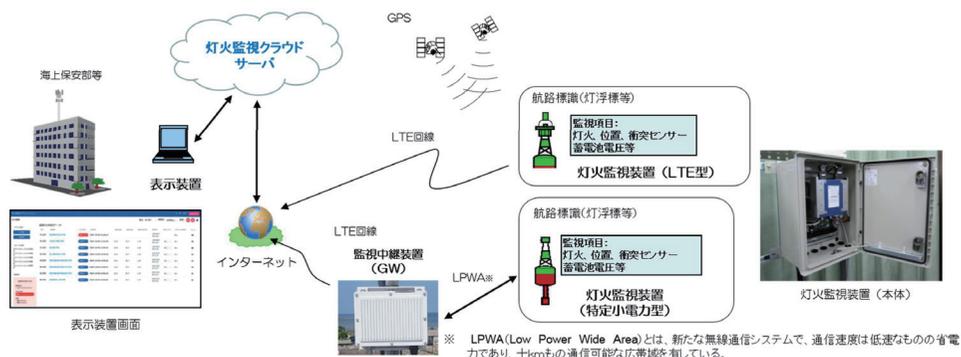


※COB (Chip On Board) :
多数のLEDチップを直接基板に取り付けたもの

高輝度LED (COB)
(寿命：50,000時間)

■ 航路標識監視システム「灯火監視クラウド」

海上交通の安全を守る航路標識の監視を行う灯火監視機能に加え、台風通過後などに生じることのある海上標識の移動や蓄電池電圧などの情報を発信する機能を備えた、新たな監視システム「灯火監視クラウド」を構築しました。この監視システムは汎用品を使用したことにより、従来のものより安価で整備することができ、平成 30 年度から採用しています。特定小電力 920MHz 帯周波数および LTE 回線を使用し、灯火監視クラウドサーバへデータを送ることで、海上保安部などの表示装置によりリモートで航路標識の監視を行うことができます。令和元年度末までに 261 基の航路標識に整備されることとなっており、今後全ての航路標識を対象に整備することを考えています。



■ 水銀槽式に代わるレンズ回転装置の導入

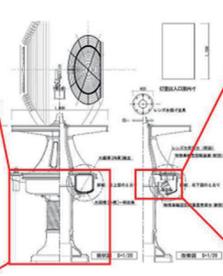
明治以来、レンズの回転装置として使用している水銀槽式回転装置については、水銀絨の掘採や水銀使用製品の製造を禁止することなどが定められた「水銀による環境汚染の防止に関する法律」が施行されたことから、代替する回転装置を検討していたところ、立体パーキングの特殊車輪回転装置にヒントを得て、「灯台に特殊車輪回転装置として採用できないか？」と釧崎灯台および城ヶ島灯台において実証試験を行ったところ良好な動作が確認され、導入に係るコストパフォーマンスにも優れていたことから、平成 30 年度から本格導入となり、令和元年度末までに塩屋埼灯台や犬吠埼灯台など同回転装置を整備した灯台が 7 基となる予定です。



釧崎灯台



水銀(槽)を使用した回転機構部



特殊車輪を使用した回転機構部



(輪取り付け前)

LONDON

JAMS London
Representative Office

ロンドン事務所

ギニア湾における治安向上への取り組みについて

国際商業会議所（International Chamber of Commerce : ICC）の国際海事局（International Maritime Bureau : IMB）が発表した2019年の海賊・武装強盗第2四半期報告書¹によると、本年上半期においては78件の海賊・武装強盗事件が同局海賊情報センターに報告されています。このうち約43%がギニア湾で発生し、全海域で発生した誘拐事件の約73%および人質事件の約92%を占めており、船員にとって最もリスクが高い海域とされています。

一方で、アフリカ大陸全体の石油生産量の約70%が生産されるなど、ギニア湾は石油や天然ガスといった地下資源にも恵まれ、また、アフリカと欧州やアメリカなどを結ぶ大西洋地域の貿易拠点としての役割も果たしており、ギニア湾における治安の悪化は地域経済の発展に大きな影響を及ぼします。

このような状況を踏まえ、本年10月、ナイジェリアの首都アブジャにおいてナイジェリア政府の主催により、地域レベルでの取り組みや国際的な協力・支援などについて話し合うために、Global Maritime Security Conference 2019（GMSC 2019）が開催されました。



会議には、ギニア湾沿岸国をはじめする 80 カ国以上の国や地域、国際機関からの代表者や学識経験者などが参加し、3 日間にわたり 11 のテーマ別パネルディスカッションなどが行われ、最終的に声明（Communique for GMSC 2019）²を公表しています。

同声明は、ギニア湾沿岸国やその協力機関などに対して、①初期対応に当たる法執行機関、海軍などに対する訓練や能力向上を優先事項に据えること。②海軍、沿岸警備隊および海上法執行機関は、必要な手続や訓練レベルの一致を図り相互運用性を高めるために、定期的な海上共同作戦を実施すること。③西アフリカ経済共同体（ECOWAS）、中部アフリカ経済共同体（ECCAS）、国際商業会議所（ICC）などの協力のもと、国連海洋法条約などの関係条約の批准や国内法化に引き続き努めること。④情報共有や調整機能の強化のために、海洋状況把握（Maritime Domain Awareness）機能の強化に努めること。⑤ギニア湾で違法な手段により得られた石油や漁業資源を排除し、犯罪組織の資金源を断つこと。⑥ GMSC 2019 における決定事項などを推進するため、専門的なワーキング・グループを設置すること、などを求めています。

多発する海賊・武装強盗事件に対しては、本年 10 月に欧州船主協会がギニア湾における保安体制の強化を要請する声明³を公表しており、また、本年 11 月以降もベナン、トーゴおよび赤道ギニアの沖合で相次いで船員の誘拐事案が発生したとの情報もあり、国際運輸労連も、ギニア湾における国際的・地域的な連携を要請⁴しています。

これまでもギニア湾の海上犯罪対策については、各国独自の取組や支援が行われているほか、アフリカ地域独自の取組として、2013 年に海賊、武装強盗および海上不法行為の防止に関する行動指針（ヤウンデ行動指針）が採択され、また、国際的な取り組みとしては、ギニア湾における海上犯罪対策の協力・調整を目的に G7++ ギニア湾フレンズグループの枠組みが設置されるなど、地域レベル、国際レベルで様々な対策が講じられていますが、今回の声明の内容を具体化し実行され、ギニア湾の治安を向上させることが期待されます。

（所長 若林 健一）

¹ <https://www.icc-ccs.org/reports/2019Q2IMB-Piracy-Report.pdf>

² <https://globalmaritimesecurityconf.com/wp-content/uploads/2019/10/GMSC2019-DAY3-NEWSLETTER-pg6.pdf>

³ <https://www.ecsa.eu/sites/default/files/publications/ECSA%20position%20paper%202019%20-%20maritime%20security%20in%20GoG%20.pdf>

⁴ <https://www.itfglobal.org/en/news/urgent-regional-cooperation-needed-tackling-rising-piracy-attacks-in-gulf-guinea>

マラッカ・シンガポール海峡「協カメカニズム」における今年の議論について

マラッカ・シンガポール海峡の航行安全や環境保全を確保・向上させるための国際的な枠組みとして、2008年に創設された「協カメカニズム」があります。

このメカニズムは、4つの主な会議、すなわち、「沿岸三国技術専門家会合」とそれを支える「協カフォーラム」「プロジェクト調整委員会」「航行援助施設基金委員会」からなり、沿岸国、利用国、海運団体、NGOなどの多様な関係者が一堂に会して、マ・シ海峡における様々な課題について議論しています。

今年も、一連の会議が9月から10月にかけて、マレーシアおよびインドネシアで開催されました。今回は、これらの会議の動きを紹介したいと思います。

航行援助施設基金（ANF）

航行援助施設基金（ANF: Aids to Navigation Fund）とは、海峡利用国や、日本財団などの関係団体が拠出した資金を、マシ海峡の航行援助施設（灯台、ブイなど）の維持・更新に活用するものです。

9月26日および27日に開催された、第23回となる同基金委員会では、沿岸三国により本年行われた維持管理の作業結果が報告されるとともに、来年に予定されている作業計画とその予算案が議論され、承認されました。

沿岸三国の作業は、本年から始まった新たな5年計画に基づいた内容となっており、同基金の資金を利用するインドネシアおよびマレーシアにおいても、必要に応じ自主予算措置も講じつつ、適切に点検・整備を行っていることが確認できました。当事務所も引き続き、同計画が適切に実施されるよう、関係国・団体などとともに取り組んでまいります。

協カフォーラム（CF）

協カフォーラム（CF: Cooperation Forum）は、協カメカニズムの枠組みの中で実施されるプロジェクトの検討を行うなど、同メカニズムの根幹をなす会合です（上述の航行援助施設基金も、プロジェクトのひとつとして位置づけられています）。

9月30日および10月1日にインドネシア・スマランで開催された、第12回となる同フォーラムでは、冒頭、インドネシアのブディ運輸大臣も出席し、沿岸三国を代表して、日本のマラッカ海峡協議会に対し設立50周年を祝う表彰が行われました。

参加者からは「航行安全」および「海洋環境保全」のテーマで、様々なプレゼンテーションが行われましたが、全体的な印象としては、活発な議論が行われる中、協カメカニズム

の有用性や航行援助施設基金における取組の成功が再確認されるとともに、海洋環境保全分野における今後の協力の進展に沿岸三国の関心が示されたものでした。

特筆事項としては、協力メカニズム開始当初のプロジェクトの多くが終了を迎える中、「航行安全」の分野では、今後に向け、沿岸三国が e-ナビゲーションを通じた航行安全に関して協力していく動きが出たことは注目に値します。一方、「海洋環境保全」の分野では、特に、海上プラスチックごみや油汚染への対応に関して、沿岸三国ともに関心が高く、それぞれが国民の環境意識を高め、海岸ごみ回収などの活動や関係機関の連携強化を行っていることがわかりました。また、IMO による船舶燃料の硫黄分規制への対応に関しては、マレーシアから、①自国籍船に関する一定の猶予規定を設けることや、②スクラバー（排気ガス洗浄装置）の使用に関する独自規制に関し、自国内での議論状況について発表があったため、海運団体から、IMO など国際的な議論との整合性を求める意見や、最終的な対応について迅速かつ適切な情報提供を求める意見が表明されました。

プロジェクト調整委員会（PCC）

プロジェクト調整委員会（PCC: Project Coordination Committee）は、協力メカニズムの枠組みの中において実施することとされたプログラムについて、その進行状況を確認し、調整する会議です。

協力フォーラムにおける議論をうけて 10 月 3 日に開催された、第 12 回となる同委員会では、各プロジェクトの詳細について確認・調整を行い、①マ・シ海峡の分離通航帯における 11 の沈船除去プロジェクトおよび②同通行帯の東側への延長と同通航帯内での航行速度規制の導入についての調査プロジェクトは、今回の報告で完了することが確認されました。

沿岸三国専門家会合（TTTG）

沿岸三国専門家会合（TTTG: Tripartite Technical Experts Group）は、協力メカニズムの発足以前から、沿岸三国がマ・シ海峡の航行安全などについて議論する場として運営されています。同メカニズムの下でのマ・シ海峡に関する沿岸三国間の調整・取決めは、協力フォーラムなどにおける議論を踏まえて、この会合において議論・決定されます。

協力フォーラムなどにおける議論をうけて 10 月 2 日および 3 日に開催された、第 44 回となる同会合では、現行プロジェクトの進捗、ボランティアベースのパイロットサービスや環境問題などについての詳細が議論なされ、そのうえで、同フォーラムなどにおいて行われた議論をオーソライズしました。

これら一連の会議が滞りなく終了し、来年に向けてのスタートを切りました。

当事務所としても、沿岸国、利用国、各種団体と積極的に意見交換を行いつつ、こうした状況の変化、技術の発展などに対応し、マ・シ海峡における航行安全と環境保全をより高め、ひいては世界の海における安全と環境に貢献していきたいと考えています。

（所長 谷川 仁彦）

主な船舶海難

2019.08～2019.10 発生の主要海難 海上保安庁提供

No.	船種・総トン数（人員）	発生日時・発生場所	海難種別	気象・海象	死亡 行方不明
①	漁船 29 トン（乗船者 8 人）	9 月 17 日 11:30 頃 （情報入手時刻） 北海道根室市沖	転覆	調査中	8 人
	横波を受けた後音信不通となり、捜索中の当庁航空機が転覆した船体を発見したものの、乗船者 8 人のうち 1 人は死亡が確認され、ほか 7 人は行方不明となった。				
②	遊漁船 14 トン（乗船者 9 人）	10 月 5 日 18:45 頃 神奈川県川崎市沖	単独 衝突	天気 晴れ 風 S 3m/s 波浪 なし	0 人
	遊漁中、防波堤に衝突して乗船者 7 人が打撲等を負ったもの。				
③	貨物船 1925 トン（乗船者 12 人）	10 月 12 日 23:20 頃 （情報入手時刻） 神奈川県川崎市沖	浸水	調査中	8 人
	錨泊していた船舶が沈没し、乗船者 8 人が死亡・行方不明となったもの。				
④	貨物船 199 トン（乗船者 4 人）	10 月 21 日 09:00 頃 （情報入手時刻） 徳島県鳴門市沖	運航不能 （船体傾斜）	天気 曇り 風 N 5m/s 波浪 0.3m	0 人
	航行中、船体が大きく傾斜して航行不能になったもの。 乗船者 4 人は、付近漁船により救助された。				

船舶事故の発生状況

2019.08～2019.10 速報値（単位：隻・人）

用途	海難種類	発生状況													合計	死者 不明者
		衝突	単 独 衝 突	乗 揚	転 覆	浸 水	火 災	爆 発	（機 関 故 障）	運 航 不 能 （推 進 器 障 害）	運 航 不 能 （無 人 漂 流）	運 航 不 能 （そ の 他）	運 航 不 能 （そ の 他）	そ の 他		
貨物船		22	7	2	0	2	3	0	10	2	0	6	0	54	8	
タンカー		11	1	2	0	0	0	0	5	0	0	1	0	20	0	
旅客船		2	3	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	7	0	
漁船		29	7	6	12	2	9	1	6	7	9	4	2	94	16	
遊漁船		6	1	2	1	1	0	0	1	0	0	0	0	12	2	
プレジャーボート		28	8	48	8	11	4	0	111	19	12	62	2	313	2	
その他		8	6	7	3	1	3	0	3	1	0	0	0	32	1	
計		106	33	67	24	17	19	1	137	30	21	73	4	532	29	

※衝突とは、船舶が他の船舶に接触し、いずれかの船舶に損傷が生じたことをいう。

※単独衝突とは、船舶が物件（岸壁、防波堤、栈橋、流氷、漂流物、海洋生物等）に接触し、船舶に損傷が生じたことをいう。

月 日	会 議 名	主 な 議 題
9.5	第 3 回石狩湾新港洋上風力発電施設船舶航行安全対策調査委員会	①第 2 回委員会議事概要 ②これまでの委員会における課題と対応 ③報告書(案)
10.11	第 1 回海運・水産関係団体打合せ	①事業計画 ②瀬戸内海東方海域(大阪湾以南)における漁業情報図の作成
10.15	第 1 回ふくそう海域等における安全対策の更なる推進に関する調査研究委員会	①事業計画
10.18	第 1 回座礁船撤去に係る仕組みの調査検討会	①座礁船対応ハンドブック
11.7	全国海難防止団体等連絡調整会議	①講演 ・走錨等に起因する事故の再発防止について ・新たな海上安全指導員制度の構築 ・公益法人制度について ②議事 ・各海難防止団体等の現状と課題
11.8	全国海難防止団体等連絡調整会議	①分科会 I 議事 ・各海難防止団体における調査研究手法の工夫について ②分科会 II 議事 ・新たな海上安全指導員制度の構築 ・小型船安全協会の活動推進
11.12	第 2 回港湾専門委員会	①港湾計画の改訂(1 港川内港) ②港湾計画の一部変更(2 港大分港、宮崎港)
11.21	第 2 回ふくそう海域等における安全対策の更なる推進に関する調査研究委員会	①第 1 回委員会議事概要 ②交通管理の現状、交通環境の現状 ③自然災害への対応 ④ AIS データを用いた操船困難度の推定手法
11.29	第 12 回気仙沼湾横断橋(仮称)に係る航行安全対策調査委員会	①事業計画書(案) ②第 11 回委員会の課題と対応 ③令和元年度工事の現況及び水域利用者等へのヒアリング実施結果④令和元年 12 月以降の工事中の通航方法の見直し ⑤令和元年 12 月以降の工事中の安全対策 ⑥レーダ映像調査結果 ⑦令和 2 年度工事の概要