

Supported by
 日本財団
THE NIPPON
FOUNDATION

ISSN 2433-4944 (online)

ISSN 0912-7437 (Print)

海と安全 NO.583

日本海難防止協会

【特集】

気象と海難



contents

海と安全
2019年冬号
No.583

【特集】気象と海難

船舶の安全運航における気象・海象情報の活用について

東京海洋大学 教授 庄司 るり

気象変化と洋上での注意点

一般財団法人 日本気象協会 主任技師 村山 貴彦

気象・海象を一因とする海難事故事例

その他の記事

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

海の気象／2019年台風15号について／一般財団法人 日本気象協会 石橋 久里

海保だより／「海の道しるべ」に活用される新技術

／海上保安庁 交通部 整備課

海外情報／ギニア湾における治安向上への取り組みについて／ロンドン事務所

海外情報／マラッカ・シンガポール海峡「協力メカニズム」における今年の議論について

／シンガポール事務所

海難速報値・主な海難／海上保安庁

日本海難防止協会のうごき

船舶の安全運航における気象・海象情報の活用について

東京海洋大学 教授 庄司 るり

◆ はじめに

過去の5億年にわたり地球の気候は変動してきたが、現代は地球に氷河が存在する時期、すなわち氷河期であり、1万数千年前に氷期が終了し、現在まで間氷期が続いているとされている。産業革命期以降は一貫して地球の平均気温は上昇し続け、世界の年平均気温は19世紀後半以降100年あたり0.72℃の割合で上昇している。このような平均気温の上昇は過去1万数千年の間にはみられなかった変化であり、二酸化炭素（以下、CO₂）など人類起源の温暖化ガス排出量の増加に伴う温室効果によるもの（地球温暖化）であるということが気候科学者によってほぼ断定されている。

地球温暖化による平均気温の上昇は、大気中の水蒸気を増大させて大雨の頻度を徐々に増やすが、一方で年間の降水の日数は減少し、渇水をもたらすこととなる。また、降雨パターンが変動し、水害、森林火災、台風などの巨大化や熱波の発生数増加が引き起こされる。気温上昇による北極海氷面積の減少や南極などの氷床の不安定化は、生態系への影響や海面水位上昇による国土消失の危機につながっている。その他、農作物への影響による食料不足、暑熱による死亡リスクの増加、洪水、土砂災害の増加、河川流量変化の増大など、身近なところでも大きな影響が懸念されている。近年は集中豪雨や熱波といった異常気象といわれる自然災害が世界各地で頻発しているが、この異常気象は地球温暖化との関係が指摘されることがある。ただし、利用される過去の記録には種々の問題点も多く、将来の変化についてはまだ不確実な点も多いとされている。

本稿では、最近の気象・海象の変化として強化しているといわれている台風について、風・波が船の航行に与える影響や安全運航に向けた気象情報の活用について述べていく。

◆ 船舶運航における地球温暖化への対処

2015年12月合意され、2020年始動するパリ協定では、産業革命以降の世界の気温上昇を2℃未満に抑え、1.5℃未満を目指すことを目的に、21世紀後半に人間による温室効果ガスの実質的排出量をゼロにすることを目標とした。船舶運航に関しては、2014年の国際海事機関（IMO）の調査によると、国際海運から排出される温室効果ガス（GHG）はそのほとんどがCO₂であり、2012年の排出量は約8億トンとされている。これは、世界全体から排出されるCO₂の総排出量の約2.2%であり、ドイツ1国分の排出量に相当する。2016年に開催されたIMOの第70回海洋環境保護委員会（MEPC70）で議論が開始され、2018年のMEPC72において、GHG削減目標とGHG排出削減策を盛り込んだ日本提案が

「船舶から排出される温室効果ガス削減に関する IMO 初期戦略」として採択された。

温室効果ガス削減に関する詳細は、国土交通省や IMO の情報を参照されたい。^{1),2)}

◆ 最近の気象・海象の変化と船舶運航

地球温暖化は地球の平均気温を数度上げるというだけでなく、大気や海洋の大きな流れの変化などを通じて、温帯低気圧の経路、台風、豪雨や干ばつの頻度や強度など、様々な気象現象の様相を変化させている可能性がある。特に台風の強大化に伴う高潮偏差の増大・波浪の強大化、海面水位の上昇による災害リスクの高まりなどは、船舶運航や関連港湾施設に影響が大きい。熱帯低気圧の将来予測としては、「その発生個数は減るが強い台風の割合は増える」というのが有力な説であるが、さらなる研究が必要とされている。台風第 23 号（ハーロン）は、2019 年 11 月 5 日 21 時に、南鳥島近海で中心気圧 905 hPa、最大風速 60 m/s（中心付近）、最大瞬間風速 85 m/s の「猛烈な台風」に発達し、今年最強の台風となった。

温暖化により大気の循環が変わり、東アジアではジェット気流を北縁に持つチベット高気圧が縮小するため日本付近でジェット気流の北上が遅れるといわれている。ジェット気流の北上が遅れると、梅雨の期間が長引き、雨の降り方が変わってくる。また、ジェット気流の変化により、日本の南海上で西風が強まり、台風はこれに流されるように、より東寄りの進路をとるようになる。ジェット気流の変化により日本の南海上での移動方向が東寄りに変化すると、現在では朝鮮半島や西日本に上陸する台風のうちのいくつかは、東日本に上陸するか日本の東海上を進むようになると考えられる³⁾。また、日本の南東海域は台風の中心により近くなり、台風の右側半円（危険半円）の海域が東側に広がることとなる。これにより、日本の太平洋側を航行する船舶への影響が大きくなる。

2019 年 10 月の台風 19 号について、図 1 に経路（気象庁ホームページより）を、図 2 に 10 月 12 日 18:44 の波の状態を示す（東京海洋大学先端ナビゲートシステムによる沿岸波浪数値予報モデル GPV より）。図 2 では、高波高域が日本の東側に広がっており、台風から避難するためには離れた海域への移動が必要となる。

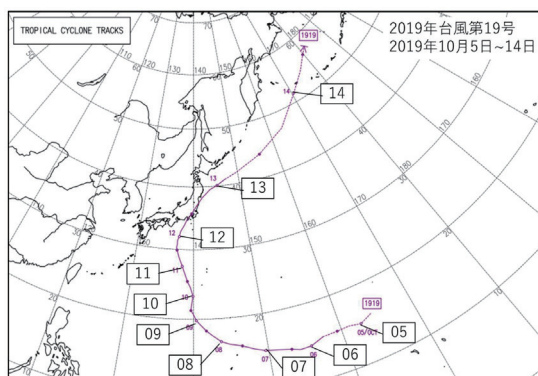


図 1 2019 年台風第 19 号の経路
出典：気象庁ホームページより

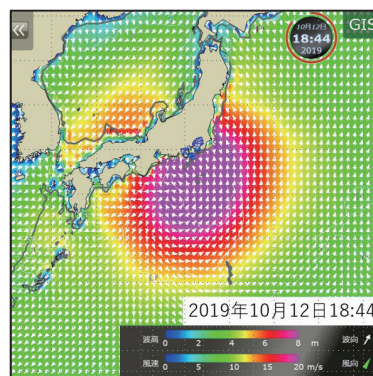


図 2 2019 年台風第 19 号の波
出典：東京海洋大学先端ナビゲートシステムによる
沿岸波浪数値予報モデル GPV より

図3は、図2とほぼ同時刻の拡大図で、東京湾の川崎沖まで4m以上の波高域となっている。なお、図中の△（航行中）や□（停泊・錨泊中）はAISによる船舶を示している。この時東京湾に錨泊していた船舶は約300隻で、平成30年9月の台風第24号接近時の錨泊最大隻数492隻より大幅に減少した。図3の駿河湾東側に、台風避難のため漂泊している船舶が確認できる。

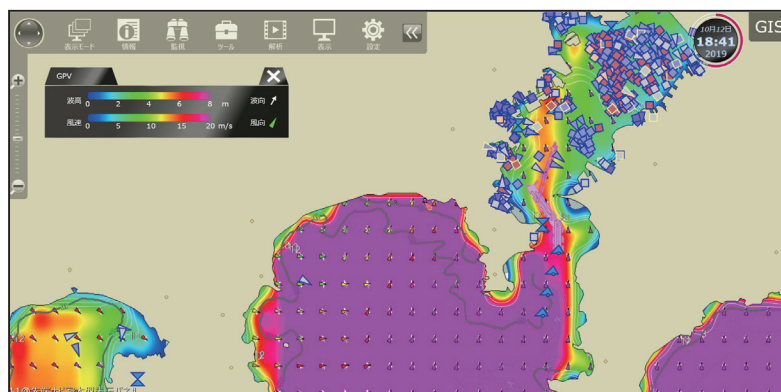


図3 2019年10月台風第19号接近時の東京湾付近の状況

波浪の将来変化については、IPCC（第5次評価報告書（2013年））によると、北半球中緯度における平均的な波高の減少（日本周辺は将来変化が大きく、波高が10%および周期が5%前後減少すると予測されている）や、南半球中高緯度における平均的な波高の増加が予測されているが、わずか4つの予測結果をまとめたもので、予測の不確実性や温暖化シナリオ毎の評価まで至っていない。

◆ 風・波による船舶運航への影響

航行中の船舶は、風や波の影響を受けることで船速が低下し、機関出力が変化し、船体運動が引き起こされる。大洋航海をする場合に、より最適な航路選定を行うには、これらの影響を出来るだけ精度良く推定する必要がある。

風や波による船速低下、機関出力、船体運動などについては、船体運動をストリップ法や運動方程式から理論的に推定する方法^{4), 5)}と、実航海のログブックの解析や波高計データ解析などの航海実績のデータを基に推定式を作成して推定する方法^{6), 7), 8)}などが用いられている。また最近は、AIの手法を用いる研究も進められている。

波浪中の速力やエンジン出力を求められれば、等時間曲線法やダイナミックプログラミングなどの最適化手法を用いて、最適航路選定シミュレーションを行い、最適航路を求めることができる。図4は、最適航路の考え方を図示したものである。最適航路は戦略的な航路選定であり、局所的な荒天域を避けるといった戦術的な荒天避航とは異なることに留意する必要がある。

図5は、コンテナ船（41442G/T、247.85mLpp、32700psのディーゼルエンジン1

基搭載) のボエジレコードから得られた遭遇波高、機関軸馬力、プロペラ回転数、風向の各データを用いて、プロペラ回転を 72rpm とした場合の、波浪中における速力を解析した結果である。速力を推定する場合、船体動揺による運航限界を考慮する必要がある、ここでは船首上下加速度の限界値を 0.8 g、その限界発生確率を 1/1000 と設定して、その確率が発生する速力を運航限界速力とした。シミュレーションでは、速力が運航限界速力以下となるまでプロペラ回転数を下げる必要がある。図 5 より、プロペラ回転数が 72rpm の場合、船首からの波向が 0° のときは波高 5.6m、30° のときは波高 6.1m、60° のときは波高 8.1m で速力が運航限界速力を超えることがわかる。エンジン出力については、エンジン負荷が増大（エンジン過負荷）しないように制限する必要がある。

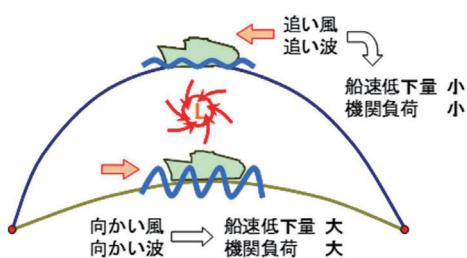


図 4 最適航路の考え方

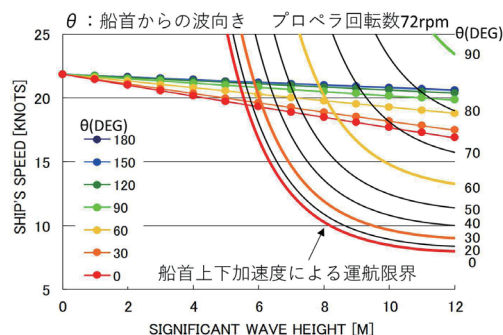


図 5 コンテナ船の速力曲線

また船体動揺については、図 6 に示すような、様々な危険な状況避免の必要がある。航海中の船舶は、複数方向からの風浪やうねりを受けるため、波の力によって上下揺れ、縦揺れ、横揺れが繰り返される。また波の波長と船長との関係で、ホギング、サギング、ツイストといった、大きなたわみが船体に発生し、船体破損を招くこともあり、注意が必要である。

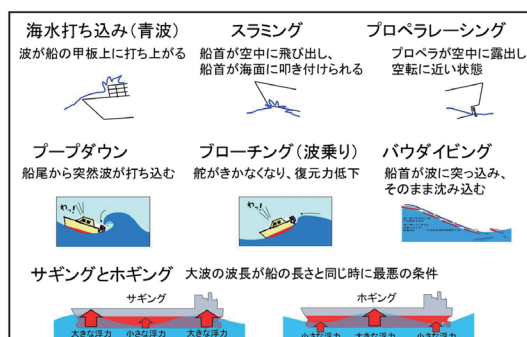


図 6 様々な船体動揺と危険な状態

図 7 および図 8 は、東京 - サンフランシスコ間の東航および西航について、冬季 4 カ月分の 5 日ごとの最適航路の計算結果を示したものである。冬季の北太平洋は、低気圧が黒点線で示すように、大陸から日本を横切りアラスカ湾に東進する特徴がある。図 7 の東航については、低気圧の経路が多少ずれた場合でも、東進する低気圧の南側に航路を設定することで追い風・追い波の状態で航行することができるため、比較的まとまった最適航路群が得られる。図 8 の西航については、低気圧の経路が南北にずれた場合の強い向かい風・高い向かい波を避けるため、最適航路がベーリング海経由からラムライン付近ま

での広がりを持つことになる。この場合、それぞれの最適航路では、航海時間、航行距離、燃料消費量が大きく異なるが、遭遇する気象・海象状況も異なることになる。

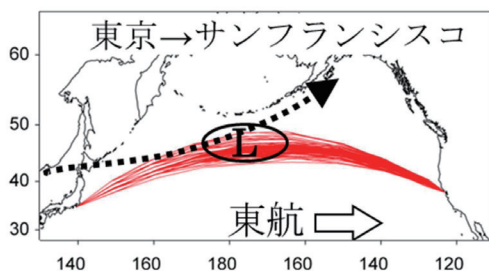


図7 冬季の最適航路群例（東航）

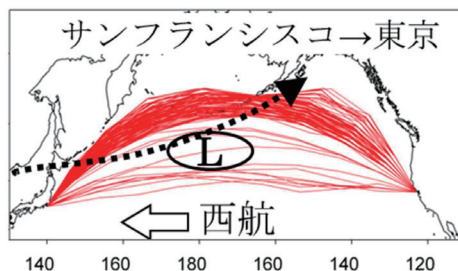


図8 冬季の最適航路群例（西航）

◆ 気象情報などの活用について

最適航路選定を行うためには、その船舶が航海する可能性のある全海域について、予測される全航海期間についての、風、波、海流などの予測値が必要である。これらについては、気象や波浪モデルを利用して数値シミュレーション計算も可能であるが、気象機関や気象会社などから提供される数値予報モデルの出力を利用することが多い。気象機関では、予報する目的に応じて幾つかの数値予報モデルが運用されている。図9に気象庁の数値予報モデルが対象とする気象現象の水平および時間スケール例を示す。詳細については、気象庁ホームページを参照されたい。数値予報結果の誤差の原因は、カオス現象である気象の初期値に含まれる誤差の拡大と数値予報モデルの不完全性である。近年では、少しずつ異なる初期値を多数用意するなどして多数の予報を行い、その平均やばらつきの程度といった統計的な性質を利用して最も起こりやすい現象を予報するアンサンブル予報も行われている。図10はアンサンブル予報から得られた台風進路の5日予報の例で、初期状態のわずかな違いにより、橙色の線で示された台風の予報進路が時間とともに広がることが示されている。青線は初期値の誤差を与えていない予報で、黒線の実際の進路より西よりの進路を予測していたが、実際の進路は橙色で示された予測のばらつきの範囲内に含まれていることがわかる。

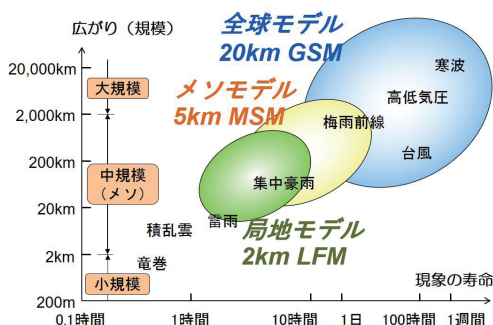


図9 気象庁の数値予報モデルが対象とする気象現象の水平及び時間スケール⁹⁾

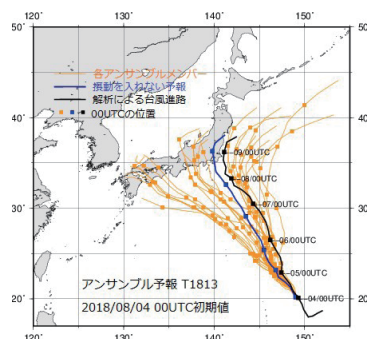


図10 台風進路のアンサンブル予報の例⁹⁾

爆弾低気圧のように急速に発達する低気圧や台風などの荒天域を避けたり避難したりするためには、最新の気象・海象情報を入手して利用する必要がある。現在は、気象庁をはじめとする関連機関や関連企業から、わかりやすく利用しやすい情報の提供がなされている。ここでは、船舶の安全運航に有用な海上保安庁の情報について示す。

海上保安庁の海の安全情報（沿岸域情報提供システム、MICS）¹⁰⁾ は、プレジャーボートや漁船などの船舶運航者やマリンレジャー愛好者を対象に、全国の灯台などで観測した風向、風速、波高などの局地的な気象・海象現況、海上工事状況、ライブカメラなどの「海の安全情報」をリアルタイムに提供している。

また海上保安庁は、2011 年から運用してきた「海洋台帳」¹¹⁾ の技術を活用し、関係府省および政府関係機関が収集・保有している海洋情報の集約、衛星情報や海上情報の一元化と日本の海洋状況把握（MDA）の能力強化の一環として、2019年4月から、気象の情報などを地図上で重ね合わせて表示できる情報サービス「海洋状況表示システム（愛称:海しる）」の運用を開始した。「海しる」は、海上安全、自然災害対策、海洋環境保全、海洋産業振興といった様々な分野での利活用を目的としており、リアルタイム情報にも対応するものである。図 10 は、2 画面表示モードにより、左側に表層海流や流向などを重ねた海流情報を、右側に有義波高情報を表示した。自分の知りたい情報を自由に組み合わせたオリジナルの地図を作って利用することが可能となっている。

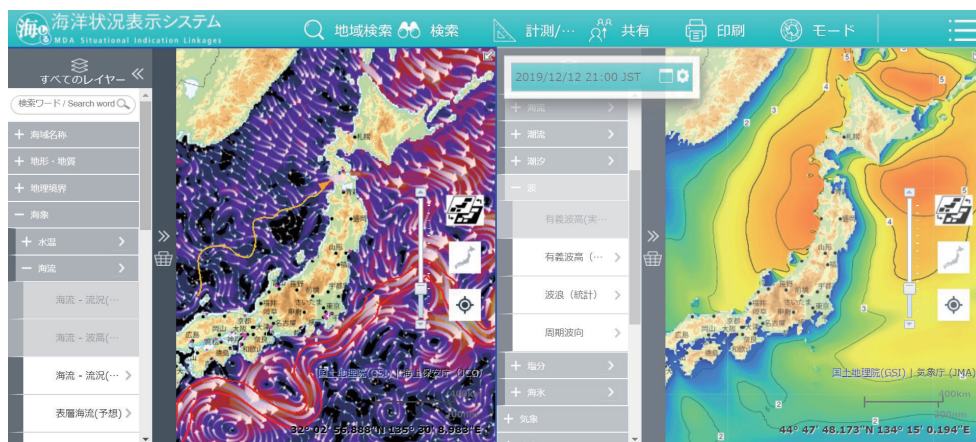


図 11 海洋状況表示システム（海しる）表示例 <https://www.msil.go.jp/>

◆ おわりに

地球温暖化の影響で異常気象の発生頻度が高まっていると言われることが多く、その可能性はありそうだが、証明にはいたっていないのが現状である。しかし、急激な低気圧の発達や台風の強大化は、船舶の運航に大きな影響があり、安全を確保するには、精度の高い最新の情報を利用する必要がある。

本稿では、地球温暖化により起こる可能性のある、船舶運航に影響する気象・海象、航行する船舶への風や波の影響および活用しやすくなった船舶運航のための気象・海象の提

供状況について述べた。また、本稿において「運航」という場合は、管理側の対応を含んだものとして使用している。

2018年の台風第21号による関西国際空港の被害以来、船舶の走錨や避難について注目されており、台風接近時について様々な対策や工夫が進められていることから、本稿では船舶の走錨については触れなかった。大きな被害をもたらした事故であったが、現在進められている対策は、船舶運航に関わる全ての関係者や関係機関全体が協力することをベースに進められており、大きな意義のあることと考える。

より安全で、効率的かつ環境に配慮した船舶運航の実現には、気象・海象情報の予測精度を高めて、それらを有効に活用していくことが必要不可欠なことである。

【参考文献】

- 1) 国土交通省ホームページ, 国際海運 GHG ゼロエミッションプロジェクト
http://www.mlit.go.jp/maritime/maritime_tk7_000026.html
- 2) IMO ホームページ, Greenhouse Gas Emissions
<http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/GHG-Emissions.aspx>
- 3) 高薮縁 他, 暑いだけじゃない地球温暖化 2, 環境省環境研究総合推進費 2A-1201「CMIP5 マルチモデルデータを用いたアジア域気候の将来変化予測に関する研究」, 2015.
- 4) SR244, 実海域対応の船舶性能設計システムの研究, 日本造船研究協会, 1999 ~ 2002.
- 5) 辻本 勝, 内藤 林, 実海域における船舶の性能評価に関する研究 - 船速, 燃料消費量, 主機馬力について -, 関西造船協会誌, 第 229 号, 69-78, 1998.
- 6) 田中稔, 溝口純敏, 船舶の就航実績解析プログラムと解析例, 石川島播磨技報, 第 21 巻第 2 号, 99-105, 1981.
- 7) 石塚正則, 大津皓平, シーマージンの統計的研究 -I-, 日本航海学会論文集第 77 号, 11-20, 1987.
- 8) 乾真, 大津皓平, 井関俊夫, 石塚正則: 航海撮要日誌の統計解析に関する一考察, 日本航海学会論文集第 85 号, 41-50, 1991.
- 9) 気象庁ホームページ, <https://www.jma.go.jp/jma/kishou/known/whitep/1-3-1.html>
- 10) 海の安全情報, <https://www6.kaiho.mlit.go.jp/>
- 11) <http://www.kaiyoudaichou.go.jp/index.html>

気象変化と洋上での注意点

一般財団法人日本気象協会 主任技師 村山 貴彦

昨今、これまでに経験したことがない自然災害が発生し、各地で甚大な被害がでています。災害の巨大化は地球温暖化が原因ではないか、とも指摘されていますが、現在の気象は過去と比べてどのように変化してきているのか、また将来どうなっていくのか、は多くの人が関心を持っていることではないでしょうか。

本稿では、統計的な視点から気象変動の動向を整理するとともに、これから冬季に向けて洋上での注意すべき点についてまとめました。

近年、気象・海象は本当に変わってきているのか

最近の気象・海象を考えると、誰しも地球温暖化との関連性が気になることでしょう。地球温暖化が進むと、気温が上昇するだけでなく地球全体の気候が大きく変化します。IPCC（気候変動に関する政府間パネル）の第5次評価報告書によると、すでに世界各地では、そのさまざまな影響が現れ始めており、自然環境や人の暮らしにも重大な問題を引き起こしています。こうした問題は、温暖化への対策を充分に行わない場合、さらに深刻化し、地球規模の深刻な被害をもたらす危険性が指摘されています。

地球温暖化とは、大気中にある二酸化炭素（CO₂）やメタン、フロンなどの温室効果ガスが増加することで、地球で発生した熱が十分に宇宙に放射されず、大気中に留まることで気温が上昇する現象です。地球の気候は、太陽活動や惑星間の重力バランスの影響などの天文学的な現象や火山活動などの自然要因によって、過去から氷河期と温暖な気候（間氷期）を何万年というサイクルで繰り返してきました。しかし、現在の温暖化は、人間活動の要因が加わることによって、気温の上昇が急速に進んでいます。気候変動監視レポート2018によると、大気中のCO₂濃度は近年地球全体的にみて増加しており、特に北半球の高緯度ほど顕著であるようです（図1）。これは人間活動の地域とも一致しています。

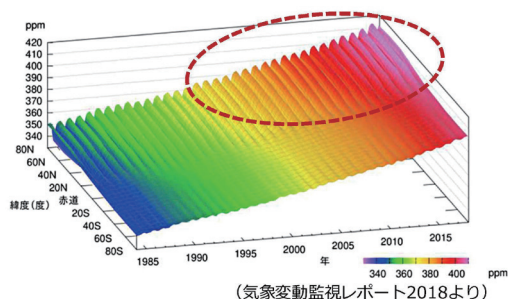


図1 大気中の二酸化炭素濃度の推移（緯度別）

科学者は20世紀後半以降の世界平均気温の上昇を人間活動を入れたシミュレーションと入れないシミュレーションで再現実験を行いました。人間活動を入れないシミュレーション、つまり太陽と火山活動だけの影響で世界の平均気温が変化したらどうなるかと、人間活動によるCO₂などの温室効果ガスの増加を入れた

シミュレーションとで比較すると、図2のようになります。人間活動を入れたシミュレーションでなければ観測された気温上昇の説明ができないのです。これは、人間活動によるCO₂などの増加が温暖化の主な要因ということの強い根拠となっています。

IPCCの第5次評価報告によると、世界全体の海洋は、ほぼ確実に1970年より昇温しており、気候システムにおける余剰熱の90%を超える熱を取込んできました(図3)。1993年より、海洋の昇温速度は2倍を超えて加速しています。海洋熱波(極端に高い海面水温が長期間継続する現象)は、1982年から、頻度が2倍に増大した可能性が非常に高く、その強度は増大しています。海洋がより多くのCO₂を吸収することによって、海面の酸性化が進行しています。世界平均海面水位(GMSL)は、グリーンランドおよび南極の氷床から氷が消失する速度の増大、氷河の質量の消失および海洋の熱膨張の継続により、ここ最近の数十年加速化して上昇しています。熱帯低気圧による風および降雨の増大、ならびに極端な波の増加は、相対的な海面水位の上昇と組み合わせ、極端な海面水位の現象および沿岸域の災害の危険性を悪化させているようです。

国内では、今年台風15号と台風19号が強い勢力を保ちながら本土に接近・上陸し、大きな被害をもたらしたことは記憶に新しいと思いますが、近年の本土への台風来襲が増えているように感じられているのではないのでしょうか。そこで、台風の経年変化を統計的に整理した資料を図4に示します。この図は、1951年から2018年の間に、各年の台風が本土に上陸・接近した数を示したもので、比較のために台風の発生数と北太平洋の海面水温の平年差も併記しています。近年の上陸・接近数をみると、2008年ころから増加傾向にあり、我々の感覚と一致しています。一方、1951年に遡り5年移動平均値をみると、1951-60年代前半および1990-2000年代前半は、台風の存在数が多く台風が衰えないまま北上し上陸接近することが多い期間でした。また、1970-80年代の台風は、進路が

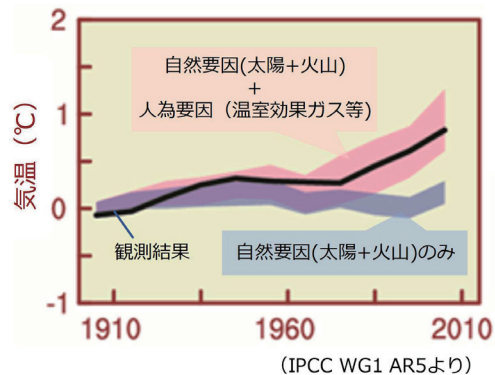


図2 気温の推移

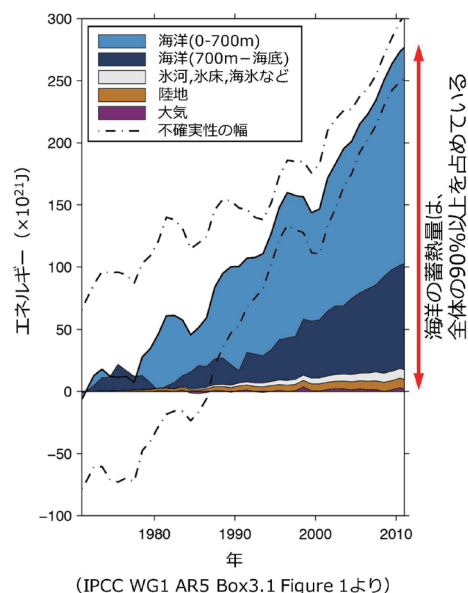


図3 気候システムにおける蓄積されたエネルギー量

南寄り・東寄りで、東方海上にそれるか、フィリピン～南シナ海に向かうものが多く、台風が存在数も少なく活動は不活発な傾向がみられました。台風が活発な時期は、北太平洋の海面水温の平年偏差が前後の時期よりも高かった時期とほぼ一致します。さらに、台風の上陸・接近数、台風の発生数、および海面水温の平年差のそれぞれの長期変動傾向（トレンド）に着目すると、台風の上陸・接近数の長期変動はみられませんが、台風の発生数はわずかに減少している一方で、海面水温の平年偏差は増加している傾向がみられます。台風は海水温が高いほど発達しやすいことから、これらの結果は、将来的に台風の発生数が減少する一方で、個々をみればこれまでよりも大型で勢力の強い台風が来襲する可能性のあることを示唆しているものと考えられます。

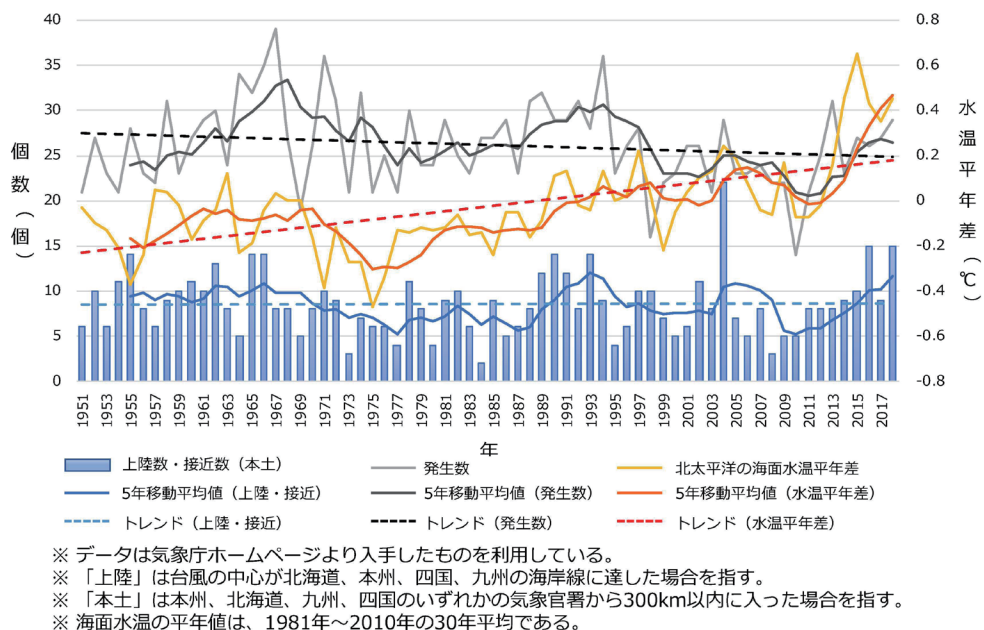


図4 大気中の二酸化炭素濃度の推移（緯度別）

他方、日本近海の波浪の経年変動の傾向については、港湾空港技術研究所が1960年から2000年の41年間について、日本沿岸の8か所の地点について長期の波浪推算を行ったところ、年平均有義波には、顕著な経年変化の傾向は確認されませんでした。しかし、季節別の平均有義波では、海域による季節的な特性が確認され、日本海における冬季の波高などでは年変動が大きいことがわかりました（図5）。

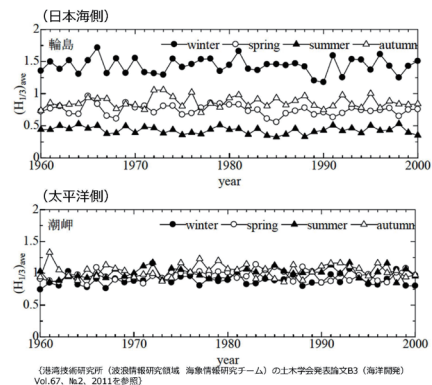
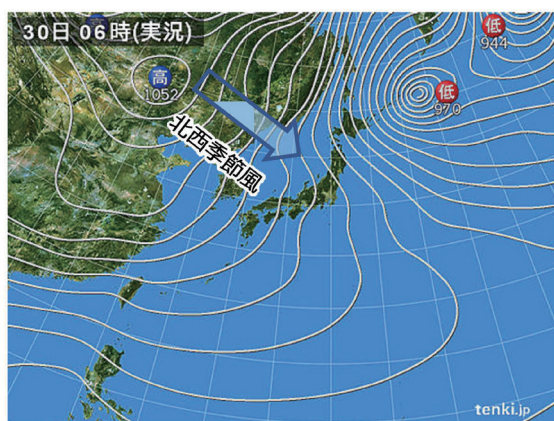


図5 季節別平均有義波高の推移

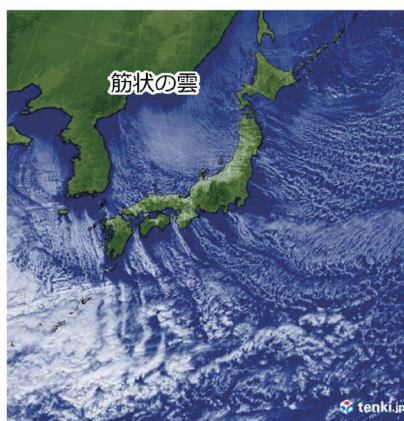
■ 冬の海はこんな天気図をみたら要注意！

これから冬季を迎えるにあたり、冬の海で気をつけなければいけない気象について幾つか事例をご紹介します。まず、冬の海を決定づける最も大きな要因である「季節風の吹き出し」を知っておく必要があります。季節風とは大きく分けて、夏の蒸し暑い空気を運んでくる太平洋高気圧が海上の湿った空気を大量に持込み、日本付近に強い南風を吹かせる季節風と、冬のシベリア方面から流れ込む冷たい空気を持つ大陸高気圧の吹き出しによる季節風とがあります。両者ともに、強い空気の流れの中に海難事故を引き起こす要因が潜んでいます。

高気圧の発達には空気の層が厚くなり、低気圧の発達には空気の層を低くします。このため、高気圧と低気圧の間の気圧傾度が大きくなり、流れも速くなるので強い風が発生します。冬の季節風が強まっているときの天気図を図6に示します。このような気圧配置を、日本列島を中心に見ると、西の大陸に高気圧、東海上に低気圧があるため、西高東低の気圧配置といえます。西高東低の特徴は、上空に強い寒波が流れ込み、日本海側では雪で、太平洋側ではフェーン現象により良く晴れて空気がとても乾燥します。そして、海域では高波が発生します（図7参照）。

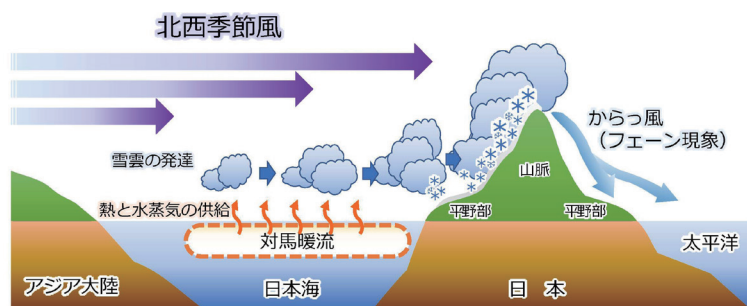


地上天気図



気象衛星(可視画像)

図6 代表的な冬型気圧配置と雲分布（2018年12月30日）



（北西季節風が卓越すると、日本海側は雨が雪、太平洋側は晴れて乾燥、海上は高波発生）

図7 冬の季節風と気象現象

図8の天気図は、先の天気図パターンよりもさらに強い寒気が入り込み、関東南海上や三陸沖は大荒れの天気で波浪も非常に高くなるため、厳重な注意が必要なパターンです。冬の西高東低の気圧配置で、三陸沖の発達した低気圧から南西に延びる前線は、一つだけでなく、天気図には示されていない二次線、三次線（図中の点線など）が存在していることも認識することが重要です。過去には、これらの前線が通過するとき、突風現象が発生し、海難事故に結びついています（天気図の事例では、秋田市沿岸および陸奥湾内で、それぞれ約1万7000総トンと約3000総トンの貨物船の乗揚げ事故が発生していました）。

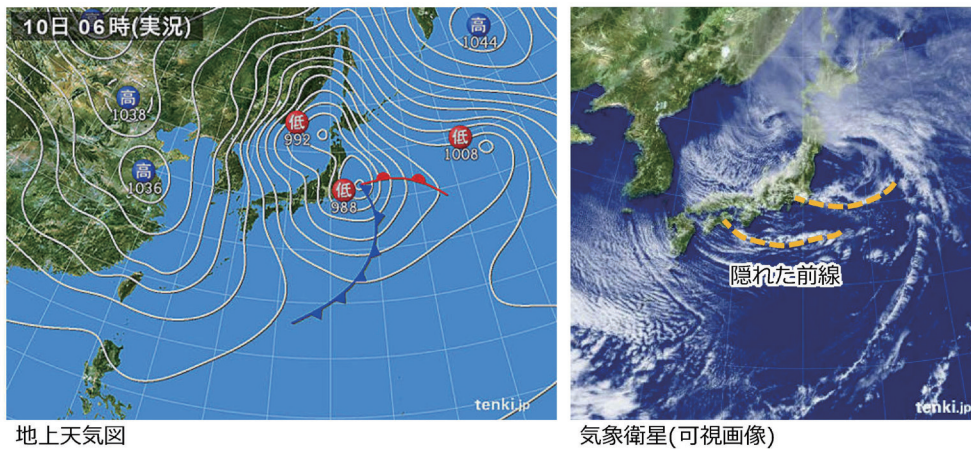


図8 強い冬型気圧配置と雲分布（2015年3月10日）

もう一つ気をつけたいのが、ポーラーロウ（Polar Low）と呼ばれる現象です。ポーラーロウは冬季の中高緯度の海洋上で発達する小型の低気圧で、バレンツ海、ノルウェー海、北海、グリーンランド海、ラブラドル海、ベーリング海、南極海など高緯度の多くの海洋上で発達し、比較的緯度が低い日本海でも発達します。これらの海域で発達するポーラーロウは強風・大雪・高波を伴い、漁業・海運・海底油田・沿岸域の生活など社会に大きな影響を及ぼしています。これらの海域を航行する外航船舶は特に注意が必要です。

日本海上のポーラーロウは、西高東低の冬型の気圧配置のときに、日本海の上層にさらに強い寒気が降りてくると、大気はますます不安定となり、深い積雲対流が活発化することで、しばしば発生します（図9）。水平スケールは200～1000kmと、温帯低気圧や台風と比べてサイズは小さいですが、海上で急速に発達し強風や大雪を伴うために、海難事故以外にも社会的な影響も大きな現象です。日本海側地域の里雪型豪雪の一因とされるほか、強風による山陰線余部鉄橋での列車転落事故（1986年12月）や、北海道沖での約6千トンの旧ソ連船の海難事故（1981年2月）などを引き起こしています。

ポーラーロウの雲パターンは、その発達メカニズムの違いから事例ごとに大きく異なります。あるものはスパイラル状の雲パターンや目（中心部の雲が無い領域）を持つため、「冬のミニ台風」や「極域のハリケーン」などと例えられることもあります。図9の事例は、

このパターンに相当します。また、低気圧の中心から一本の長い尾が伸びた雲パターン（記号のコンマのような形をしていて、温暖前線・寒冷前線を持つ中緯度の温帯低気圧に似た形）を示すものや、スパイラル状ともコンマ状とも分類しにくい事例もあります。

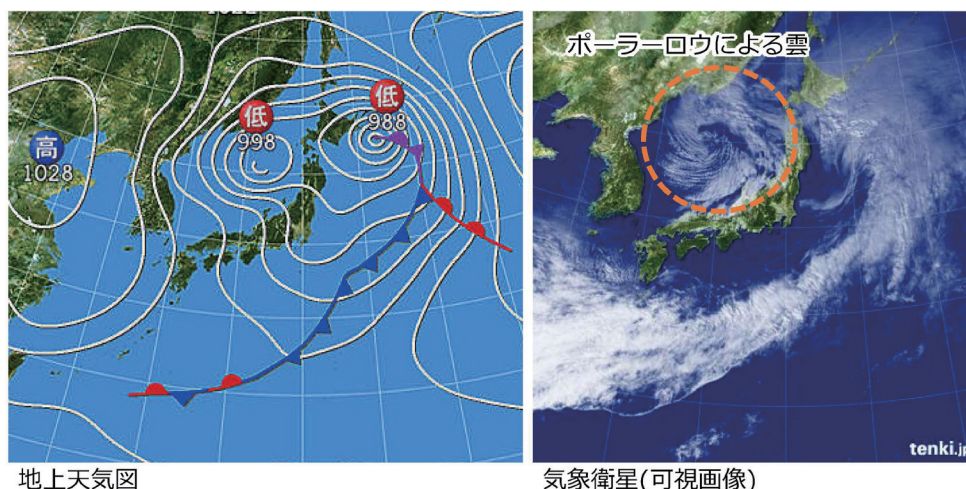


図9 日本海のポーラーロウとその雲分布（2015年3月4日）

■ 強風が船に与える影響とは

次に、海難事故の多くの要因となっている強風について、強風が船に与える影響を考えてみます。一般に風速が大きくなると、風当たりが強くなることは誰でも経験されていることでしょう。風の強さが面積に与える力は、風速の上昇とともに一定の加圧となるのではなく、風速の二乗に比例します。ここで、船舶に与える風速と風圧の関係を図10に示します。この図の曲線をたどると、現在吹いている風が船舶の単位面積（1m²）あたりにかかる力を知ることができます。例えば、海上の風速が10m/sのときは、風圧は1m²あたり10kgの力が掛かっていることがわかります。これが、風速が3倍の30m/sとなると、風圧は9倍の90kgとなってしまいます。風速がこのように一度が変わることはないと思われませんが、実際に海上で遭遇する突風現象や、前線通過による風向の急変が、瞬間的に風速の増大となることを十分に知っておく必要があります。特に、冬の西高東低の気圧配置のときは、風の息が強く、風速が常に変化しているもので、低気圧の中心から伸びる寒冷前線は、前述したように、二次線、

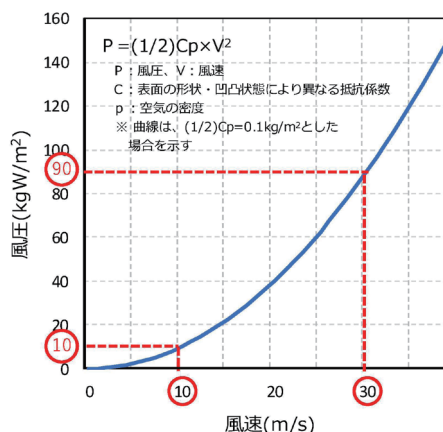


図10 風速と船舶が受ける風圧の関係

三次線が存在し、通過のたびに突風現象を伴っているので、十分に注意する必要があります。

船舶の遭難は毎年数多く発生しており、冬の季節風の吹く相模湾南沖や三陸沖、オホーツク海での漁船などで大量の漁船が、一つの現象で遭難を起こした例は多くの記録に残っています。ましてや近海、沿岸の海上にあるレジャー用の船舶は、冬の季節風による遭難が全国的に年々増加傾向にあります。

風の息が激しくなると、毎秒 10m、ときには 30m くらいの強い風が突然吹き出し、数分から数 10 分で急に弱くなることがあります（これを突風といいます）。強い風でも一様に吹いていれば、船舶は割合安定するものですが、風が急に強くなったり、弱くなったりすると、そのあおりで船は転覆の危険にさらされます。突風のときは、風向も急変することがありますので、一層危険になります。突風には大きく分けて暖気突風と寒気突風の二つのタイプがあります。それぞれの特徴は表 1 に示すとおりです。

表 1 突風の特徴

	暖気突風	寒気突風
発生場所	低気圧の暖域、寒冷前線の前方200～300kmのところ、西～南西風の中	低気圧の寒域、寒冷前線の後方、潮境をこえた暖水面上西～北西風の中
範囲と持続性	割合狭い範囲、短時間でやむ。1回限り。	広い範囲、持続的、短時間の間隔で繰り返し起こる。
主な要因	寒冷前線の前方で、下層に南西～西の暖気が吹き込んでいるところへ、中層に西よりの寒気が流れ込み、激しい対流が起こり積乱雲が発生し、上の強い南西風を海面にひきおろす。暖水面の存在が発達に一役。	寒冷前線の後方で、波状的に押し寄せる寒気が、暖水面上で下層だけ暖められるため激しい対流が起こり、積乱雲が発生し、上の強い北西風を海面にひきおろす。
模式図		

※社団法人 関東小型船安全協会 「小型船舶安全運航のための観天望気を入れた気象海象のはなし」の表を参考に模式図を追加

■ 風が弱くても安心できない！？

船舶の運航や海上での作業においては、前述したように特に突風には気をつける必要がありますが、突風が吹くような状況ではそもそも強風が吹き続けていますので、海上では大しけになることがあります。風が吹くことによって生じる波のことを「風浪」といいますが、風浪は一般的に不規則で尖った形をしていて、比較的短い時間間隔（周期）で変動します。その波が遠方まで伝わると、尖った波の成分が小さくなり、風浪と比べて丸みを

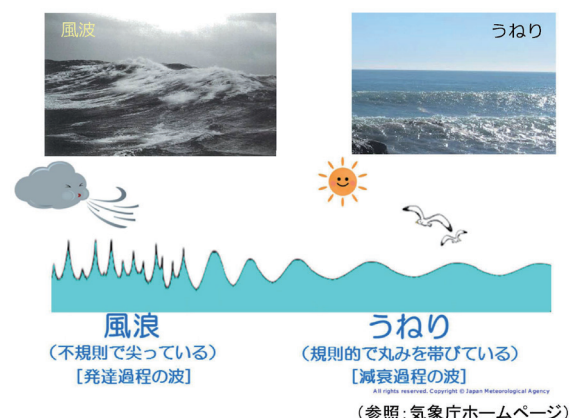


図 11 風浪とうねりの特徴

「うねり」と遭遇することがあり、台風や発達した低気圧の風の影響が小さいからといって安心はできません。

実際の波浪は、方向が異なる無数の波が合わさって不規則な波を形成しています。波浪を周波数（＝周期の逆数）と方向に対して、個々の波（成分波）のエネルギーの分布を調べることで、

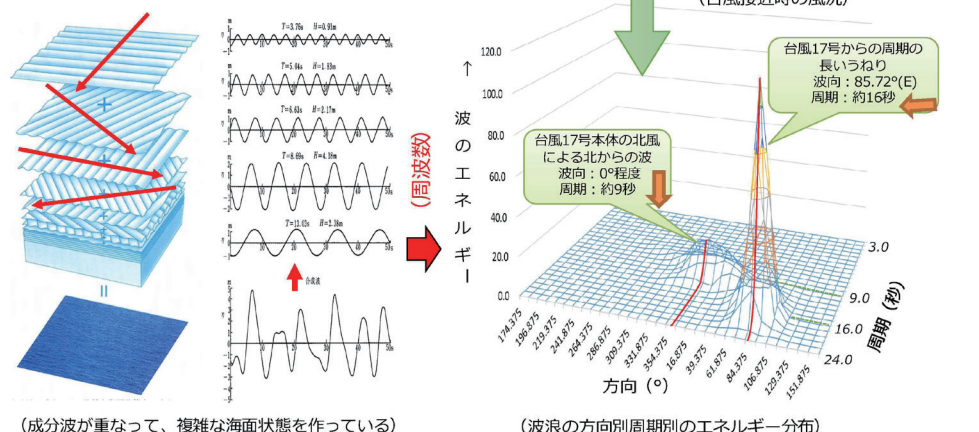


図 12 波浪のエネルギー分布の概念図

帯びた形で、変動の周期も長くなってきます。このような波のことを「うねり」といいます（図 11）。船舶の運航において、向波や追波中の波長（波の山と山の距離）が船の長さと同程度の場合に、転覆する可能性が高くなります。これを防止するためにも、「風浪」だけでなく「うねり」についても注意することが重要です。また、風がなく比較的穏やかな天気だと思っても、突然大きな

風浪とうねりを分離してみることができます（図 12）。図 12(右図) の事例は、台湾西方海上の地点で予測された波浪のエネルギー分布を示しています。このとき、予測地点では、台風 17 号が台湾の東海上にあって、台風に伴う強風による風浪と、台風中心方向から伝播する周期の長いうねりが卓越しており、波のエネルギーは風浪よりもうねりの方が大きいことがわかります。

■ 常に最新の気象情報を早期に入手することが大切！

これまで述べてきたように、船舶の運航や海上での作業では、天候に十分注意し常に最新の気象情報を早期に入手することが大切です。そのためのサービスが、国内では気象庁や民間の気象事業者から提供されています。

最後に、気象海象の将来を予測するためには、今の状態を正確かつ詳細に知る必要があります。今の状態を知る方法に各種センサを使った観測があり、これまで観測点が整備されてきており、陸上観測点はかなり稠密的に展開されてきてはいるものの、海上観測点は未だ不十分で、地球全体をみたときにまだまだ偏りがある状況です。海洋は地球全体の 7 割を占めていることから、気象海象の予測精度を向上させるためには、海上での信頼ある観測情報を得ることは不可欠です。このようなことから、船舶や海上施設での気象海象の観測点の整備の充実が図られることを期待しています。

【参考資料】

- ・ 気候変動監視レポート 2018, 気象庁, 2019
- ・ IPCC 第 5 次評価報告書, <https://www.ipcc.ch/report/ar5/wg1/>
- ・ 環境省 IPCC 関連情報ホームページ, <http://www.env.go.jp/earth/ondanka/ipccinfo/>
- ・ 気象庁ホームページ, <http://www.jma.go.jp/jma/index.html>
- ・ 川口浩二, 長期波浪推算結果に基づく日本沿岸の波浪特性, 土木学会論文集 B3 (海洋開発), Vol.67, No.2, 2011
- ・ 東京大学大気海洋研究所ホームページ, ポーラーロウ～冬の海上の不思議なうずまき～, <https://dpo.aori.u-tokyo.ac.jp/dmmg/people/yanase/polarlow/polarlow.html>
- ・ 小型船舶安全運航のための観天望気を入れた気象海象のはなし, 社団法人 関東小型船舶安全協会
- ・ 冬期日本海における海難事故の防止について, 第二管区海上保安本部, 2015
- ・ 日本気象協会 / ALiNK インターネット ホームページ, <https://tenki.jp/>

気象・海象を一因とする海難事故事例

本稿は、運輸安全委員会が公表している「船舶事故ハザードマップ」より過去5年間で気象・海象（台風を除く）が一因と思われる海難事故を日本海難防止協会が抜粋・編集し、取りまとめた海難事故事例です。

詳細な船舶事故等調査報告書をご覧になりたい場合は、運輸安全委員会の船舶事故ハザードマップより検索をお願い致します。

※船舶事故ハザードマップ <https://jtsb.mlit.go.jp/hazardmap/>

発生日時：2017年11月18日	場所：北海道苫小牧市苫小牧港西方
事故種類：乗揚げ	船種：貨物船（499トン）
気象・海象	天気：曇り 風向：南 風速：20m/s 波高：3.5m
【原因】 本事故は、夜間、本船が、苫小牧港港外の本件錨地において、強風及び波浪注意報が発表されている状況下、船長が、右舷錨を5節伸出して単錨泊したため、走錨し、走錨していることに気付いて揚錨した後、安全な海域に避難しようとしたものの、風波を右舷方に受けて大きく横揺れするうちに主機が停止して操船不能となり、圧流されて苫小牧港西方の海岸に設置された消波ブロックに乗り揚げたものと考えられる。	
【再発防止策】 今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。 ・荒天時に錨泊する場合は、錨泊方法や錨鎖の伸出量に留意し、主機を使用可能な状態にするとともに、守錨当直を配置したうえで、船位の確認を適切に行って走錨の早期検知に努め、走錨を検知した場合は、早めに安全な海域に避難すること。 ・苫小牧港及びその周辺海域では、南寄りの風波が大きいときは錨泊中に走錨して陸岸に乗り揚げる危険性があるので、当該海域で錨泊する場合は、最新の気象情報を入手して錨泊方法に十分留意し、南寄りの風波の増勢が予想される場合は、冲出しして洋上避難することを検討することが望ましい。	

発生日時：2018年7月4日	場所：青森県東通村尻屋埼北東方沖
事故種類：乗揚げ	船種：貨物船（499トン）
気象・海象	天気：雨 風向：東南東 風力：8 波高：4.0m
【原因】 本事故は、夜間、本船が、海上強風警報が発表されている状況下、尻屋埼東方沖を南進中、船長が、陸奥湾に避難する目的で反転し、尻屋埼北方沖に向けて北北西進した際、レーダーや電子海図による船位の確認を行わず、尻屋埼北東方沖の浅瀬に接近していることに気付かず航行したため、同浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。	
【再発防止策】 今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。 ・夜間、陸岸付近を航行する場合には、レーダーや電子海図等の航海計器を活用し、船位を確認すること。 ・荒天時に航行する場合には、浅瀬から十分に離れた針路を設定すること。	

発生日時：2014年11月7日	場所：宮城県女川町出島漁港
事故種類：衝突	船種：A 押船（19トン） B バージ C 交通船（5トン）
気象・海象	天気：曇り 風向：南西 風力：6～7 波高： m
【原因】 本事故は、A 船押船列が、出島漁港の東側岸壁に着岸作業中、船長Aが同岸壁前方に着岸中の漁船に注意を向けて右旋回を行っていた際、右舷側に南西風を受けて圧流されたため、北側岸壁に着岸中のC船と衝突したことにより発生したものと考えられる。	
【再発防止策】 今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。 ・着岸する際には、風やうねりに圧流されて岸壁や着岸中の船舶等に衝突するおそれがあるので、慎重な操船に努めること。	

発生日時：2018 年 12 月 5 日	場所：宮城県仙台塩釜港塩釜第 3 区
事故種類：乗揚げ	船種：貨物船（499 トン）
気象・海象	天気：晴れ 風向：北西 風力：6 波高： m
【原因】 本事故は、日没後の薄明時、本船が、本件航路を航行中、強風注意報が発表されている状況下、船長が本件浅所の存在を知らなかったため、本件航路外に出て本件浅所付近を航行し、風力 6 の北西風に圧流され、本件浅所に乗り揚げたものと考えられる。	
【再発防止策】 今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。 ・航行する水域について、水路調査を十分に行い、浅所等の位置を把握しておくこと。	

発生日時：2019 年 2 月 18 日	場所：宮城県石巻港日和ふ頭 6 号岸壁
事故種類：衝突	船種：A 貨物船（3745 トン）B 貨物船（498 トン）
気象・海象	天気：晴れ 風向：西北西 風速：20m/s 波高：0.5m
【原因】 本事故は、A 船が、気象が急変して強風の状況下、本件ふ頭に北進して右舷方の岸壁に係留していた B 船と十分な距離がない状態で着岸操船を行ったため、西北西の突風を受け、右舷方に流されて B 船に接近し、主機を全速力後進として左舷錨を投入したものの、間に合わず、B 船に衝突したものと考えられる。	
【再発防止策】 今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。 ・着岸操船時には、風の影響を考慮して、他船及び岸壁との距離を十分にとること。 ・入港前に最新の気象情報を確認し、必要に応じてタグボートを使用することが望ましい。	

発生日時：2016 年 1 月 26 日	場所：秋田県秋田船川港秋田区第 1 区
事故種類：衝突	船種：貨物船（2992 トン）
気象・海象	天気：曇り 風向：南南東 風速：12m/s 波高：0.3 ～ 0.5m
【原因】 本事故は、夜間、本船が、強風注意報が発表されている状況下、本件岸壁に左舷着けする目的で右回頭中、約 1 2 m/s の南南東風に圧流されたため、本件岸壁に衝突したことにより発生したものと考えられる。	
【再発防止策】 今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。 ・強風下で離着岸作業を行う際には、タグボートを適宜使用することが望ましい。	

発生日時：2019 年 1 月 29 日	場所：福島県いわき市小名浜港第 1 西防波堤
事故種類：衝突	船種：ケミカルタンカー（499 トン）
気象・海象	天気：晴れ 風向：北西 風速：20 ～ 25 m/s 波高：1.0 ～ 2.0 m
【原因】 本事故は、本船が、強風及び波浪注意報が発表されている状況下、荒天避難の目的で錨泊中、船長が、港内で風が強くなることはないと思い、錨鎖 2 節半を繰り出して単錨泊とし続けたため、把駐力を上回る外力を受けて走錨し、本件防波堤に衝突したものと考えられる。	
【再発防止策】 今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。 ・荒天により避泊する場合、風等の外力を過小評価することなく十分な長さの錨鎖を伸出するなど、適切な錨泊方法とすること。また、当直を立てて主機をいつでも使用できる状態にすることが望ましい。	

発生日時：2014 年 5 月 26 日	場所：千葉県千葉港千葉第 3 区 SNC・JTT 共同栈橋
事故種類：衝突	船種：貨物船（499 トン）
気象・海象	天気：曇り 風向：南南西 風速：15m/s 波高：0.5m
【原因】 本事故は、強風注意報が発表されている状況下、千葉港千葉第 3 区において、本船が、本件岸壁へ着岸操船中、船長が、本件岸壁近くにムアリングドルフィンがある状況で、錨を使用せずに単独で着岸が可能であると思い、着岸操船を行ったところ、風により本件岸壁の西方へ圧流されたため、着岸をやり直そうとして機関を後進にかけたものの、本件栈橋に向けて圧流され、本件栈橋と衝突したこと	

により発生したものと考えられる。
【再発防止策】 今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。 ・船長は、着岸予定場所の状況及び気象状況を考慮して入港の可否判断を行うこと。 ・強風下で着岸作業を行う際、錨を使用できないときは、引船の使用を考慮すること。

発生日時：2015 年 1 月 6 日	場所：千葉県千葉港葛南区京葉食品 船橋 2 号岸壁
事故種類：衝突	船種：貨物船（1997 トン）
気象・海象	天気：曇り 風向：南西 風速：12m/s 波高： m
【原因】 本事故は、本船が、強風注意報が発表されている状況下、千葉港葛南区において、左舷着けする目的で、右舷錨を投じて右回頭していたところ、約 1 2 m/s の南西風に圧流されたため、左舷船尾が岸壁に衝突したことにより発生したものと考えられる。	
【再発防止策】 今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。 ・強風下で航行するときは、適宜バラストを調節し、適正な喫水を保つこと。 ・強風下で離着岸作業を行う際には、タグボートを適宜使用すること。	

発生日時：2015 年 4 月 21 日	場所：東京都八丈町神湊港南東方沖
事故種類：乗揚げ	船種：漁船（69 トン）
気象・海象	天気：雨 風向：南南西 風速：6.8m/s 波高：2.0m
【原因】 本事故は、夜間、本船が、強風、波浪注意報が発表されている状況下、神湊港東南東方沖で漂泊中、単独で船橋当直中の漁労長が居眠りに陥ったため、陸岸に向けて圧流されていることに気付かず、漂泊を続け、神湊港南東方の浅所に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。	
【再発防止策】 今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。 ・眠気を催した場合は、船橋当直の交替を行い、睡眠をとること。 ・漂泊する際には、船位を確認し、風潮流による圧流の影響に注意すること。	

発生日時：2016 年 12 月 9 日	場所：神奈川県横須賀市観音埼東方沖浦賀水道航路
事故種類：衝突	船種：A 自動車運搬船（4 万 8927 トン）B 貨物船（2347 トン）
気象・海象	天気：曇り 風向：西南西 風速：14m/s 波高： m
【原因】 本事故は、浦賀水道航路において、強風注意報及び波浪注意報が発表され、風力 6 の西南西風が吹く状況下、A 船及び B 船が浦賀水道航路に沿って南東進し、本件屈曲部に達し、それぞれ右旋回しながら A 船が B 船の右舷方を追越し中、水先人 A が、B 船に対する見張りを適切に行っていなかったため、A 船が横流れして B 船の前路に接近する態勢で航行していることに気付かず、また、船長 B が、右旋回を終えたのち、針路及び速力を維持して航行したため、両船が衝突したものと考えられる。	
【再発防止策】 同種事故の再発防止のため、次の措置を講じることが望まれる。 ・原則として本件屈曲部付近での追越しを行わないこと。 ・本件屈曲部付近での追越しが避けられない場合には、追い越される船との正横距離を考慮して十分に安全な距離を維持して追い越すこと。 ・本件屈曲部付近での追越しを開始する際、V H F 等で追い越される船と連絡をとるとともに、追い越される船から十分に遠ざかるまで、その船に対する見張りを適切に行うこと。 ・風圧面積が大きい自動車運搬船等は、風の影響を強く受けて風下に圧流されやすいことに注意すること。	

発生日時：2017 年 12 月 5 日	場所：神奈川県三浦市城ヶ島南方沖
事故種類：船体傾斜	船種：ケミカルタンカー（2198 トン）
気象・海象	天気：晴れ 風向：西 風力：5 波高：2.0 m
【原因】 本インシデントは、本船が、城ヶ島南方沖を南西進中、強風及び波浪注意報が発表されている状況下、左舷船首に波を受けて船体が激しく動揺し、左舷上部甲板が波に浸かるようになった際、バラストタンクなどの空気管の管頭金物が錆びて浸水防止機能が働かなかったことから、同管から海水が流	

入し、船体の動揺に伴い、遊動水となって左舷側へ移動するとともに左舷へ大きく船体が傾斜したことにより発生したものと考えられる。 【再発防止策】 今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。 ・ 逆止弁としてディスクフロート型の管頭金物を使用している空気管については、錆びて機能しなくなる可能性が高いことから、定期的に保守整備を行うこと。 ・ 管頭金物は、錆び付きによる機能低下の少ないボールフロート型を使用することが望ましい。 ・ 上甲板上に波が打ち込む可能性がある場合には、空気管に防水性カバーを装着するなど浸水を防止する措置をとること。
--

発生日時：2015 年 6 月 5 日	場所：阪神港神戸区ポートアイランド 16 号岸壁
事故種類：衝突	船種：A コンテナ船（9949 トン）B コンテナ船（749 トン） C コンテナ船（499 トン）
気象・海象	天気：曇り 風向：北東 風力：5 波高： m
【原因】（1 件目の事故）本事故は、A 船が、離岸したのち、強風を右舷側を受けて圧流されたため、B 船に衝突したことにより発生したものと考えられる。 （2 件目の事故）本事故は、A 船が、B 船と衝突したのち、引き続き強風を右舷側を受けて圧流されたため、C 船に衝突したことにより発生したものと考えられる。 【再発防止策】 今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。 ・ 強風下の出港操船では、船首尾にタグボートを使用することが望まれる。	

発生日時：2017 年 8 月 7 日	場所：香川県三豊市詫間港外
事故種類：衝突	船種：A 貨物船（1 万 7019 トン）B 液化ガスばら積船（2230 トン）
気象・海象	天気：雨 風向：北東 風速：21 ～ 22m/s 波高：2.0m
【原因】 本事故は、A 船が、台風 5 号の接近により、四国北方沖を含む瀬戸内海に海上暴風警報が発表されている状況下、荷役待機のために詫間港で単錨泊中に走錨したので、船長 A が、揚錨後、安全な海域へ避難せずに、再び A 船投錨地点付近に戻って再投錨したため、効果を得られず、揚錨中に操船が困難となり、圧流されて B 船に衝突したものと考えられる。 【再発防止策】 同種事故の再発防止のため、次の措置を講じることが望まれる。 ・ 台風等による荒天が予想される際、暴風荒天時の点検項目の確認をすることで荒天時に必要な錨鎖の伸出量及び強風に対する手段を把握させて確実な錨泊態勢をとること及び緊急時に安全な海域に避難することについて管理船舶の船長を指導すること。 ・ 荒天時における避泊地では、多数の避泊船で混雑し、大型船が思い通りの船間距離を確保することが難しい場合があることから、避泊できる別の安全な海域についての情報を積極的に提供すること。	

発生日時：2016 年 1 月 24 日	場所：愛媛県大洲市長浜港
事故種類：乗揚げ	船種：貨物船兼砂利運搬船（491 トン）
気象・海象	天気：雪 風向：北西 風速：10m/s 波高：2.0m
【原因】 本事故は、夜間、本船が、北西風及び北西からの風浪を船尾に受けて離岸操船中、荷崩れを起こして左舷側に傾き、操船困難な状態となったため、強風及び風浪により圧流され、晴海岸壁南西側に敷設された消波ブロックに乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。 【再発防止策】 今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。 ・ 荒天が予想される場合、堪航性を考慮し早めに避難するなり、出港を見合わせるなど。	

発生日時：2018 年 3 月 1 日	場所：愛媛県松山市松山港
事故種類：衝突	船種：旅客フェリー（4238 トン）
気象・海象	天気：曇り 風向：西 風力：8 波高：0.8m
【原因】 本事故は、夜間、松山港において、強風注意報が発表されている状況下、船長がふだんと同じ航進目標を用いた進路で入航したため、本船を停止位置で止めることも、平行着岸させることもできず、本件岸壁に衝突したものと考えられる。	

【再発防止策】 今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。 ・ 船長は、強風下、対地針路（本船を停止位置に向けること）及び船首方位（本船を本件岸壁と平行にすること）を短時間で制御することは容易でなく、入航前の余裕がある時期に、対地針路及び船首方位の制御に要する時間及び操船水域を勘案した入航進路を検討しておくこと。	
--	--

発生日時：2018 年 3 月 1 日	場所：愛媛県八幡浜市八幡浜港フェリー栈橋西端
事故種類：衝突	船種：旅客フェリー（2918 トン）
気象・海象	天気：曇り 風向：南西 風速：9.6 ～ 11.4 m/s 波高：0.3m
【原因】 本事故は、夜間、本船が、八幡浜港において、強風注意報が発表され、平均風速約 9.6 ～ 11.4 m/s の南西～西南西風が吹く状況下、船長が、第 2 岸壁西方沖に向けて後進して着機体勢を立て直す際、両舷主機を微速力前進としたため、前進行きあしとなって第 2 岸壁西端に衝突したものと考えられる。	
【再発防止策】 今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。 ・ 船長は、自船の性能を正確に把握して気象状況を十分に考慮した操船を行うこと。	

発生日時：2013 年 9 月 25 日	場所：高知県土佐市宇佐漁港萩崎防波堤南端西方沖
事故種類：転覆	船種：漁船（2.2 トン）
気象・海象	天気：晴れ 風向：北西 風力：2 波高：4.0m
【原因】 本事故は、夜間、本船が、宇佐漁港において、波浪注意報及び海上強風警報が発表された状況下、東水路を南南西進中、本件波を左舷船首方に認め、船首を波に立てようとして左舵を取ったところ、本件波を左舷船首方から受けたため、転覆したことにより発生したものと考えられる。	
【再発防止策】 今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。 ・ 気象及び海象の情報を常に確認し、海象が回復していない情報を得たときには出港を控えること。	

発生日時：2018 年 3 月 10 日	場所：高知県室戸市室戸岬北東方沖
事故種類：乗揚げ	船種：セメント運搬船（456 トン）
気象・海象	天気：晴れ 風向：北西 風力：4 ～ 5 波高：2.5m
【原因】 本事故は、夜間、本船が、強風注意報及び波浪注意報が発表されている状況下、室戸岬北東方沖を自動操舵で南南西進中、航海士 A が、本件定置網の詳細な敷設位置を知らなかったため、陸岸寄りの本件定置網に向かう進路で航行を続け、本件定置網に乗り揚げたものと考えられる。	
【再発防止策】 今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。 ・ 事前に航行予定海域における定置網等の敷設場所を含めて水路状況を確認しておくとともに、避険線を設定するなどし、定置網から十分な距離を隔てて航行すること。 ・ 波浪の影響を受ける場合でも、小物標を消すことがないよう、レーダーの海面反射抑制機能を適切に調整すること。	

発生日時：2018 年 1 月 9 日	場所：山口県宇部港
事故種類：衝突	船種：A セメントタンカー（1 万 3787 トン）B 貨物船（378 トン）
気象・海象	天気：曇り 風向：西北西 風力：7 波高：1.5m
【原因】 本事故は、夜間、強風注意報及び波浪注意報が発表されている状況下、B 船が、宇部港で錨泊中、船長 B が、風が強まっても翌朝頃からと思い、錨鎖 3 節を伸出して単錨泊としていたため、係駐力を上回る外力を受けて走錨し、錨泊中の A 船に衝突したものと考えられる。	
【再発防止策】 今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。 ・ 船長は、気象及び海象情報を適切に入手し、予想最大風速を考慮した錨鎖伸出量や錨泊方法とすること。 ・ 気象及び海象の状況に応じて守錨当直者を配置することが望ましい。	

発生日時：2017 年 5 月 9 日	場所：関門港若松第 1 区
事故種類：乗揚げ	船種：貨物船（199 トン）
気象・海象	天気：雨 風向：南東 風力：6 波高：0.5m
【原因】 本事故は、本船が、強風注意報が発表され、風力 6 の南東風が吹く状況下、2 号岸壁から離岸して右回頭を続けたため、圧流されて 10 号灯浮標付近の浅所に接近し、機関を全速力後進としたものの、前進行きあしを止められず、浅所に乗り揚げたものと考えられる。	
【再発防止策】 A 社は、本事故後、以下の再発防止策を取り決めて安全を向上させることとした。 ・船長は、本船の運航に関し、気象及び海象が運航管理規程に定められた運航の可否判断の各条件に達していない場合であっても、必要に応じて運航管理者と協議し、安全な措置をとること。	

発生日時：2018 年 3 月 9 日	場所：関門港響新港区
事故種類：衝突	船種：貨物船（499 トン）
気象・海象	天気：曇り 風向：北 風力：6 波高：平穏
【原因】 本事故は、本船が、関門港響新港の専用岸壁において、強風波浪注意報が発表され、風力 6 の北風が吹く状況下、タグボートを使用するなどして離岸操船を適切に行っていなかったため、圧流されて岸壁に衝突したものと考えられる。	
【再発防止策】 今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。 ・強い風を受ける場合、風の影響を考慮し、タグボートを使用するなどして離岸操船を適切に行うこと。	

発生日時：2017 年 1 月 8 日	場所：大分県杵築市守江港南東方沖
事故種類：衝突	船種：A 貨物船（499 トン）B 油タンカー（199 トン）
気象・海象	天気：雨 風向：北東 風力：6 波高：1.5m
【原因】 本事故は、日出前の薄明時、強風注意報及び波浪注意報が発表されている状況下、守江港南東方沖において、A 船が錨鎖 4 節半を伸出させて単錨泊中、B 船が錨鎖 3 節半を伸出させて単錨泊中、B 船が、係駐力を上回る外力を受けて走錨したため、A 船に衝突したものと考えられる。	
【再発防止策】 今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。 ・予想最大風速に耐えることができる錨泊方法を講じること。	

発生日時：2014 年 11 月 26 日	場所：長崎県新上五島町似首漁港南方海岸
事故種類：乗揚げ	船種：漁船（4.94 トン）
気象・海象	天気： 風向： 風速：m/s 波高： m
【原因】 本事故は、本船が、強風波浪注意報が発表されている状況下、似首漁港南方の海岸付近において、流された本件灯浮標の回収作業中、切断した本件灯浮標用アンカーロープがプロペラ軸に絡んだため、運航不能となり、風波により圧流されて同海岸に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。	
【再発防止策】 今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。 ・風波が強い状況下において、海岸から近い場所で作業を行うときは、圧流の防止策を講じた上で作業を行うこと。 ・緊急時に対応するため、錨を備えておくことが望ましい。 ・小型船舶の暴露甲板で作業等を行うときは、救命胴衣の着用に努めること。 ・緊急時に救助要請ができるよう、防水型の携帯電話を常時携帯することが望ましい。	

発生日時：2017年8月9日	場所：長崎県平戸市下枯木島西方沖
事故種類：転 覆	船種：漁船（4.7トン）
気象・海象	天気：雨 風向：南西 風速：4.4m/s 波高： m
【原因】 本事故は、本船が、平戸市に強風注意報及び竜巻を付加事項とした雷注意報が発表されている状況下、ごち網の揚網作業中、左舷船尾方から突風を受けたため、右舷側に傾斜し、海水が船内に流入して右舷側に転覆したものと考えられる。	
【再発防止策】 今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減に役立つ事項として、次のことが考えられる。 ・救命胴衣を着用すること。 ・気象情報の詳細を確認すること。	

発生日時：2017年12月16日	場所：長崎県対馬市厳原港南東方沖
事故種類：転 覆	船種：漁船（7.3トン）
気象・海象	天気：曇り 風向：北北西 風力：4～5 波高：2.5～3.0m
【原因】 本事故は、本船が、強風波浪注意報が発表されている状況下、下島南東方沖で操業を続けていたため、操業を終えて北西進中、船首方から波を受けて甲板上に打ち込んだ海水が滞留し、船長が排水しようと針路を反転させて南東進を開始したものの、滞留した海水が自由水となって移動し、左舷側に大きく傾斜したことで舷縁を越えて更に海水が流入し、左舷側に転覆したものと考えられる。	
【再発防止策】 今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。 ・操業中、気象及び海象の悪化が予想される場合、甲板上に海水が打ち込んで船体のバランスを崩すことのないよう、気象の変化に注意し、移動時間も考慮して、早期に操業を終えて帰港するか安全な海域へ避難すること。	

発生日時：2018年3月5日	場所：長崎県島原市島原港
事故種類：衝 突	船種：A 旅客フェリー船（1674トン）B 台船
気象・海象	天気：曇り 風向：西南西 風速：18～20m/s 波高： m
【原因】 本事故は、島原外港において、強風注意報が発表され、当時の気象情報によれば入港中止基準を超える風が吹く可能性がある状況下、A船が着岸作業中、B船が係留中、船長Aが、同港の入港作業を続けたため、A船が西南西風に圧流されてB船に衝突したものと考えられる。	
【再発防止策】 今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。 ・水域に制限のある港へ入港する際は、入手した気象情報を慎重かつ的確に分析し、入港中止基準に基づき、待機場所への入航可能な時間的余裕のある時点で入港中止等の判断を行うこと。	

発生日時：2018年3月17日	場所：長崎県五島市岐宿港北西方沖
事故種類：転 覆	船種：漁船（0.5トン）
気象・海象	天気：晴れ 風向：北東 風速：7m/s 波高：2.0m
【原因】 本事故は、本船が、強風注意報及び波浪注意報が解除されて間もない頃で、岐宿港北西方沖付近には高い波が残っている可能性がある状況下、出漁して航行していたため、左舷正横に波高約2mの波を受けて左舷側が持ち上がり、右舷側に転覆したものと考えられる。	
【再発防止策】 今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減に役立つ事項として、次のことが考えられる。 ・小型の漁船は、堪たん航性、気象及び海象等を十分に考慮し、出港の可否を判断すること。 ・救命胴衣を常に着用すること。	

発生日時：2018年12月28日	場所：宮崎県日南市外浦港東方沖
事故種類：乗揚げ	船種：漁船（7.9トン）
気象・海象	天気：晴れ 風向：西北西 風力：6 波高：1.0m

【原因】 本事故は、夜間、本船が、強風注意報が発表されている状況下、定置網付近で錨泊したため、走錨して定置網に乗り揚げたものと考えられる。
【再発防止策】 今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。 ・錨泊する際は、風向などを考慮し、定置網等から十分に離れた海域を選ぶこと。

発生日時：2018 年 7 月 5 日	場所：鹿児島県西之表市西之表港
事故種類：衝突	船種：貨物フェリー（2557 トン）
気象・海象	天気：晴れ 風向：南南西 風力：5 波高：3.0m
【原因】 本事故は、本船が、西之表港新港地区東岸壁に船尾着けとして着岸中、南寄りの強風及び突風を受けて船首が右方に振られ、左舷船尾部の係留索に張力が掛かって破断したため、風により新港地区中央岸壁の方へ圧流され続け、右舷船尾部が同中央岸壁に衝突したものと考えられる。	
【再発防止策】 今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。 ・着岸中であっても、風速の変化に注意を払うこと。	

発生日時：2016 年 10 月 29 日	場所：沖縄県伊江村伊江島南方沖中ノ瀬
事故種類：乗揚げ	船種：漁船（11.57 トン）
気象・海象	天気：晴れ 風向：北北東 風速：8.0m/s 波高：1.5m
【原因】 本事故は、本船が、強風及び波浪注意報が発表されている状況下、伊江島と水納島との間を東北東進中、船長が伊江島の南方沖に中ノ瀬が存在することを知らなかったため、中ノ瀬に向かう態勢であることに気付かず、中ノ瀬に乗り揚げたものと考えられる。	
【再発防止策】 今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。 ・発航前に、GPSプロッターなどを利用して水路調査を行うこと。 ・常時適切な見張りを行うとともにGPSプロッター等により船位を確認すること。	

発生日時：2017 年 3 月 2 日	場所：沖縄県南大東村南大東島北岸
事故種類：乗揚げ	船種：漁船（14 トン）
気象・海象	天気： 風向：北北西 風速：4.0m/s 波高：4.0m
【原因】 本事故は、夜間、本船が、南大東村に強風及び波浪注意報が発表され、風向が南から北に変わる予報が出されている状況下、船長が、風向が北に変わるまで南大東島北岸沖で待機しようと思って漂泊中に居眠りに陥ったため、その後、北寄りに変化した風に圧流されて同島北岸に乗り揚げたものと考えられる。	
【再発防止策】 今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。 ・漂泊する際には、風潮流の変化に注意すること。 ・漂泊中は、レーダーやGPSプロッターの警報機能等を利用すること。	

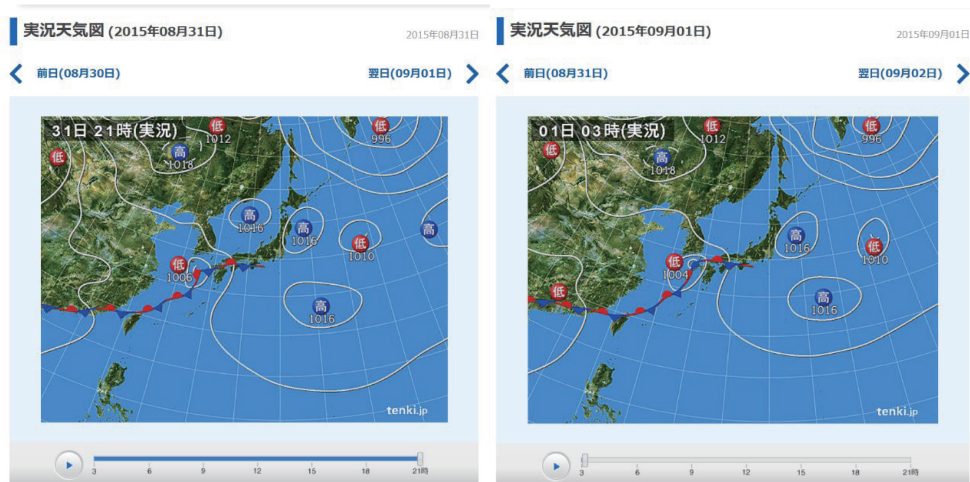
発生日時：2017 年 12 月 24 日	場所：沖縄県大宜味村塩屋湾
事故種類：浸水	船種：漁船（1.6 トン）
気象・海象	天気：曇り 風向：北北西 風速：6.7m/s 波高：0.5 ～ 1.0m
【原因】 本事故は、夜間、本船が、塩屋湾において錨索が推進器に絡まって航行できない状態で錨泊中、強風注意報及び波浪注意報が発表されている状況下、船尾方から本件開口部を通して打ち込んだ海水が操縦区画の船尾側に滞留したため、船内に浸水したのと考えられる。	
【再発防止策】 今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。 ・甲板上の排水状況を定期的に確認すること。 ・錨泊中に機関を使用する場合には、推進器の付近に錨索がないことを確認してから行うこと。	

【コラム】対馬と下関沖で発生した漁船転覆事故

2015年9月1日未明から朝にかけて対馬市沖（5隻）と山口県下関市沖（1隻）で計6隻のイカ釣り漁船が転覆する海難が発生した。当時の新聞報道によると、転覆した漁船6隻の乗組員のうち4人は救助されたものの、4人が死亡、2人が行方不明となり、対馬海上保安部（対馬市）によると、対馬市沖で転覆した船の僚船の乗組員は「激しい雨が降り、突風が吹いた」と話しており、第7管区海上保安本部（北九州市）は荒天による突風が事故原因の可能性があるとみて調べていると報じられている。

また、2019年4月には、この事故に関し、東京大学と気象庁気象研究所の研究グループの研究成果が米気象学会誌電子版に掲載され、当時の気象状況を再現したところ、直径約30キロの大気の渦の中で、竜巻状の小さな渦が次々と発生した可能性があることが分かった。現場付近の上空には当時、直径約30キロの大きな渦があり、研究グループがスーパーコンピューター「京」を使い詳細にシミュレーションした結果、直径1キロ以下の竜巻状の渦が10個以上発生していた。大きな渦内部で風向きや風速が急激に変化したためとみられ、事故につながった強風は最大風速が50メートル以上だった可能性があるという。

海難事故発生当時の天気図



出典：日本気象協会 Tenki.jp 過去の天気 <https://tenki.jp/past/2015/09/chart/>

対馬市沖で発生した海難事故の船舶事故等調査報告書（抜粋）

発生日時：2015 年 9 月 1 日	場所：長崎県対馬市上島東方沖
事故種類：転 覆	船種：漁船（12 トン）
気象・海象	天気：雨 風向：南 風力：8 ～ 10 波高：3.0m
【原因】 本事故は、夜間、本船が、上対馬及び下対馬地区に強風注意報及び竜巻を付加事項とした雷注意報が発表され、風力 8 ～ 10 の南風が吹き、波高約 3 m の波が生じている状況下、上島東方沖において西進中、突風と波浪を左舷正横付近から受ける態勢となつて右舷側に傾斜し、ブルワーク上端が没水して復原しにくい状況となつたため、引き続き風浪を受けて右舷側へ転覆したことにより発生したものと考えられる。	
【再発防止策】 今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減に役立つ事項として、次のことが考えられる。 ・救命胴衣の常時着用を徹底すること。 ・気象及び海象情報を入手すること。	
事故種類：転 覆	船種：漁船（18 トン）
気象・海象	天気：雨 風向：南 風力：8 ～ 10 波高：3.0m
【原因】 本事故は、夜間、本船が、上対馬及び下対馬地区に強風注意報及び竜巻を付加事項とした雷注意報が発表されていた状況下、上島東方沖において、約 20 ～ 30 m/s の南風及び東方から波高約 3 m の波を受けてパラシュートアンカーで漂泊中、船尾から打ち込んだ海水が機関室に流入し、船体が左舷側に傾き、転覆したことにより発生したものと考えられる。	
【再発防止策】 漁協は、今後、同漁協に所属する組合員に対して対馬漁業無線局を通じて気象及び海象情報を積極的に得るなどの指導及び救命胴衣着用の徹底を強化するとともに、操業時の安全性確保のため、次の事項を検討することが望まれる。 ・放水口等の適切な管理すること。 ・荒天時における開口部の閉鎖の徹底すること。	
事故種類：転 覆	船種：漁船（17 トン）
気象・海象	天気：雨 風向：南 風力：8 ～ 10 波高：3.0m
【原因】 本事故は、夜間、本船が、上対馬及び下対馬地区に強風注意報及び竜巻を付加事項とした雷注意報が発表され、風力 8 ～ 10 の南風が吹き、波高約 3 m の波が生じている状況下、上島東方沖で転覆したことにより発生したものと考えられる	
【再発防止策】 今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減に役立つ事項として、次のことが考えられる。 ・救命胴衣の常時着用を徹底すること。 ・ロープは、積み込む際には倉庫に保管すること。	
事故種類：転 覆	船種：漁船（10 トン）
気象・海象	天気：雨 風向：南 風力：8 ～ 10 波高：3.0m
【原因】 本事故は、夜間、本船が、上対馬及び下対馬地区に強風注意報及び竜巻を付加事項とした雷注意報が発表され、風力 8 ～ 10 の南風が吹き、波高約 3 m の波が生じている状況下、上島東方沖で転覆したことにより発生したものと考えられる。	
【再発防止策】 今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減に役立つ事項として、次のことが考えられる。 ・救命胴衣の常時着用を徹底すること。 ・放水口は、機能を損なわないこと。	
事故種類：転 覆	船種：漁船（18 トン）
気象・海象	天気：雨 風向：南 風力：8 ～ 10 波高：3.0m
【原因】 本事故は、夜間、本船が、上対馬及び下対馬地区に強風注意報及び竜巻を付加事項とした雷注意報が発表され、風力 8 ～ 10 の南風が吹き、波高約 3 m の波が生じている状況下、上島東方沖で転覆したことにより発生したものと考えられる。	
【再発防止策】 今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減に役立つ事項として、次のことが考えられる。 ・救命胴衣の常時着用を徹底すること。 ・放水口は、ふだんから点検して固着させないこと。 ・放水口は、海水が船外から船内に流入しない構造にすること。	



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、島影に漕ぎ寄せる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事になった。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間質である。(注) サンダース：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^さ醒ます^{じょうきせん}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り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。伊豆蕤山の代官江川太郎左衛門は強く万次郎を押したが、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、サンダ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ダースからは多くのことを学んだ。ある日サンダ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。サンダ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。夏休みにはサンダ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。やがてサンダースがヨーロッパから帰ってきた。サンダース夫人の勧めで、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、彦はサンダ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、サンダ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

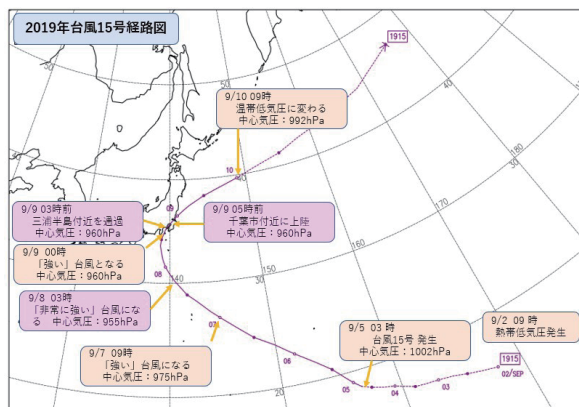


図 1 2019 年台風 15 号経路図 (確定値) ※気象庁の経路図にコメントを追記

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

象台と東京管区气象台は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今年の台風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。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っていました。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あったのです。温暖化が進むと15号のように日本近海で発達する台風が増えることが懸念されています。台風の接近時は油断することなく対策を講じることが今後さらに重要になってくるでしょう。

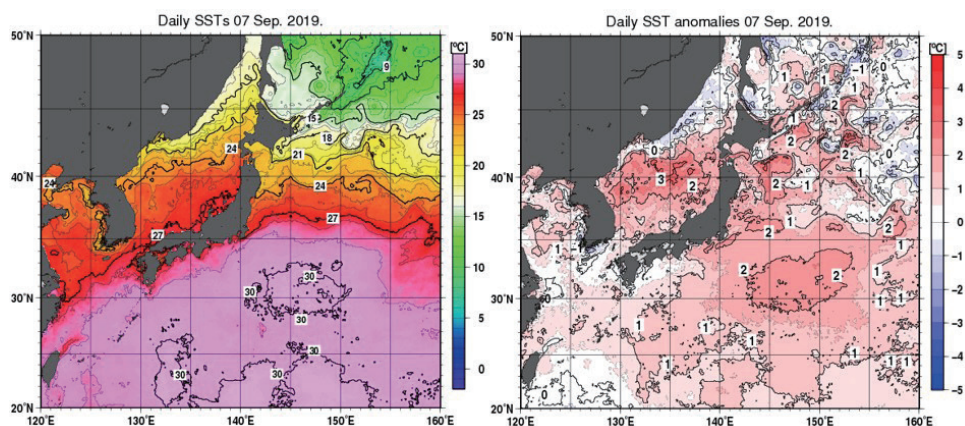


図2 2019年9月7日11時の海面水温(左)と海面水温平年偏差(右) 出典：気象庁HP

◆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】

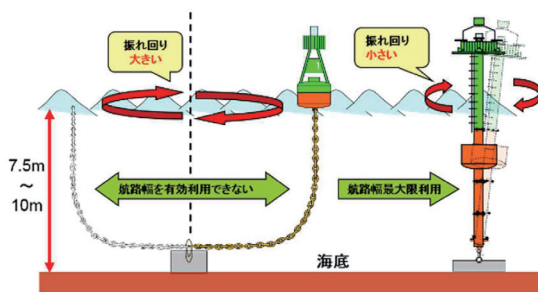
「令和元年台風第15号による9月9日の神奈川県横浜市における高波に関する現地調査報告」

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

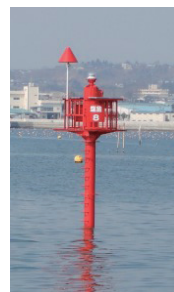
「海の道しるべ」に活用される新技術 ～様々な新技術が安全な航海を支えています～

■ 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回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。



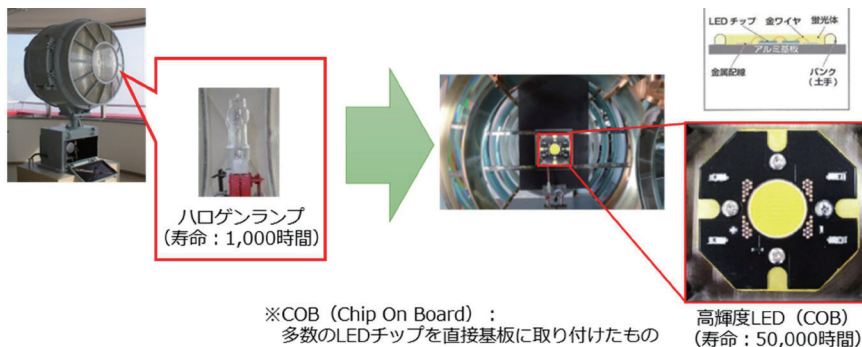
灯浮標（ブイ）と浮体式灯標の違い



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。

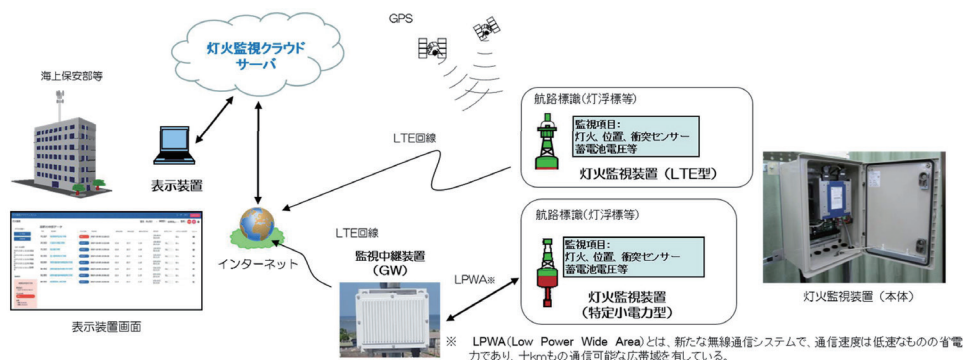


※COB (Chip On Board) :
多数のLEDチップを直接基板に取り付けたもの

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

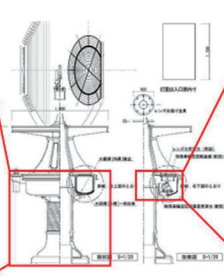
明治以来、レンズの回転装置として使用している水銀槽式回転装置については、水銀絨の掘採や水銀使用製品の製造を禁止することなどが定められた「水銀による環境汚染の防止に関する法律」が施行されたことから、代替する回転装置を検討していたところ、立体パーキングの特殊車輪回転装置にヒントを得て、「灯台に特殊車輪回転装置として採用できないか？」と釧路灯台および城ヶ島灯台において実証試験を行ったところ良好な動作が確認され、導入に係るコストパフォーマンスにも優れていたことから、平成 30 年度から本格導入となり、令和元年度末までに塩屋埼灯台や犬伏埼灯台など同回転装置を整備した灯台が 7 基となる予定です。



釧路灯台



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



(軸取り付け前)

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を発表しています。

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を発表しており、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-tackle-rising-piracy-attacks-in-gulf-guinea>

マラッカ・シンガポール海峡「協力メカニズム」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「協力メカニズム」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「協力フォーラム」「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。

協力フォーラム（CF）

協力フォーラム（CF: Cooperation Forum）は、協力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、協力メカニズム

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。 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）

海難種類 用途	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	合 計	死 者 ・ 行 方 不 明 者
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、流水、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



海と安全 No.583 (54 巻)
発 信 2019 (令和元) 年 12 月 15 日
発 信 所 公益社団法人 日本海難防止協会
〒105-0001 東京都港区虎ノ門 1-1-3 磯村ビル 6 階
TEL (03) 3502-2231 FAX (03) 3581-6136
E-mail 2231jams@nikkaibo.or.jp
URL <http://www.nikkaibo.or.jp>