

相次ぐ大型船沈没

海技大学校 名誉教授 福地 章

プロローグ

1969年と1970年の2年の間に大型船が次々と沈没する事故があった。しかもそれは30度N～35度Nの冬の北太平洋、日本の野島崎沖のできごとで、一時は魔の野島崎沖とさえ言われたものである。それでは当時の事故を振り返ってみよう。

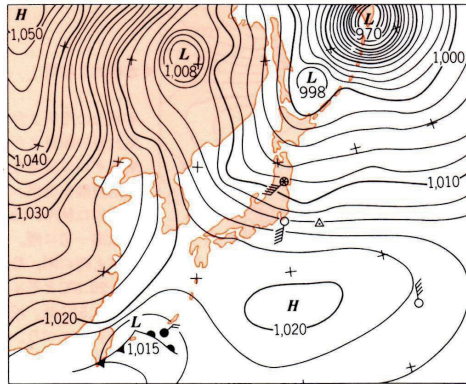
ぼりばあ丸沈没

ぼりばあ丸（ジャパンライン、54271重量トン、全長223m、幅31.7m、深さ17.3m）はN船長他32人でペルーのサンニコラス港で製鉄原料のペレットを満載して出港し、1969年1月5日に川崎港に入港予定であった。建造後3年半のまだ新しい船である。

(注) ペレット：鉄鉱石を砕いて粉末にし、純度を高め小さなボール状に固めたもの

事故の2日前、海上は明け方から荒れだす。前日になると本格的な時化になった。波しぶきが甲板を洗い、ピッチングも激しくなってきたのでエンジンの回転を落とし、通常14ktの速力を7～8ktにした。

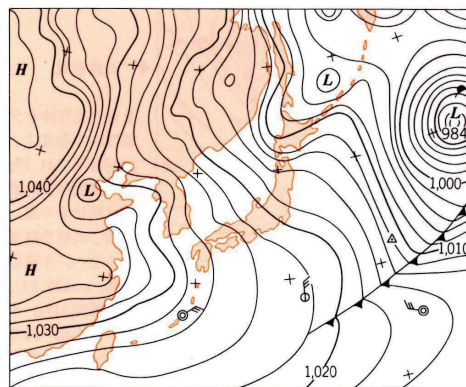
事故当日（1月5日）になると強風も前日よりおさまり、雲が切れ、所々青空が見えて天候は特にひどいものではなかった。気象状態：気圧1014hPa、風力8(17～20m/s)、



1969年(昭和44年)1月5日9時—ぼりばあ丸遭難—

◀5万トンの船が海難

寒入りだが南の移動性Hで寒威一服。北陸線に土砂崩れ貨物列車転覆。西風20m/s大シケの野島崎沖500kmで5万tの大型鉱石船が沈没、不明31名。東京は未明から夜まで南風やや強し。



1970年(昭和45年)1月6日9時—ソフィア・P丸遭難—

◀またタンカー沈没

大陸H1,076mb。西日本に風雪、福岡maxも1.3℃(-8.4°)。八丈島に飛雪。野島崎沖ESE1,200km洋上シケ30m/s、タンカー沈没(昨年5日も同事故)。東京の午後は風じん22.8m/s真珠光の西天、蒼青に澄む東・北の天空!

図1.(上)ぼりばあ丸遭難時の天気図
(下)ソフィア・P丸遭難時の天気図

風向 West、波高 8m、うねり 8m、波長 200m、周期 10~15sec、気温 14℃、水温 19℃である。

所が 10 : 30、野島崎 E、270 マイル (500km) 沖で突然船の前部が破損して浸水した。SOS を打電。しかし、船は微動だにしない。船長は救命艇の準備を行い、いつでも降ろせる状態にした。健島丸 (川崎汽船、8853 トン) が近くにいる 1 時間後、健島丸が 6~7 マイルの距離のところまでやってきた。すると異常音と共に船尾が急に持ち上がりぼりばあ丸が沈んでいった。退船命令がなかったためボートは降りていなかった。そして 31 人が犠牲になったのである。助かったのは転覆したボートに捕まった高岡二機士と中村義臣 (16 才) の司厨員の 2 人だけ。その中村も重傷を負い、寒さで手足が硬直して意識がなかった。必死の看護で 2 時間後に蘇生して助かったのである。

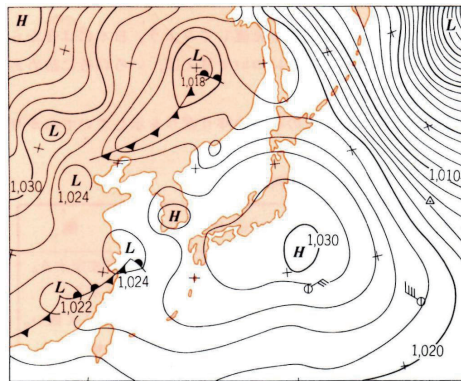
相次ぐ沈没

・1970 年 1 月 6 日 ソフィア・P 号 (リベリア、タンカー 12113 重量吨) が野島崎 ESE、620 マイル (1150km) 沖で沈没。乗組員 29 人、死者・行方不明 7 人。

・1970 年 2 月 7 日 アントニオス・デマデス号 (リベリア、貨物船 15977 重量吨) が野島崎 ESE、970 マイル (1800km) 沖で沈没。乗組員 30 人、死者・行方不明 12 人。

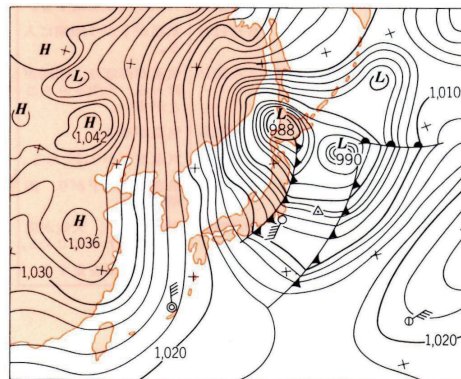
かりふおるにあ丸沈没

かりふおるにあ丸 (第一中央汽船、62147 重量吨) はペレットを満載してロスアンゼルスを出港、和歌山港を目指していた。1970 年 2 月 9 日、22 : 30、野島崎 E、200 マイル (380km) 沖にさしかかったとき左舷船首に巨大な一撃をくらった。外板が破れ浸水し航行不能におちいる。三菱



◀ 魔海で三たび沈没

けさシケの野島崎 ESE、800km で貨物船 (16,000t、ユーゴ製) 沈没。日本は移動性 H の好天に明けたが H の動き早く昼頃から曇り。東京も高曇りになったが、夜ふけ意外の星空。



◀ かりふおるにあ丸

夜ふけ大シケの房総東方 280km の魔海でまたまた 6 万 t 鉱石船 SOS。L が発達しつつ北海道を通過。暖気。東京は○午前は南風で昼前 12.9℃、昼頃前線通過し北風。夕焼アカネ。

1970 年 (昭和 45 年) 2 月 9 日 9 時—かりふおるにあ丸遭難—遭難当時の天気図 (△ = 遭難現場)

図 2.(上) アントニオス・デマデス号遭難時の天気図
(下) かりふおるにあ丸遭難時の天気図

重工業横浜造船所で建造、就航してまだ4年半の船である。

気象状態は 風向風速：West、20m/s、気圧：999.5hPa、波高：10m、うねり周期：14sec以上、気温：10.5℃、水温：18℃、天気：冷雨が降り注ぐ暗夜。

横田の空軍基地から2機の救難機（HC130）が飛び立ち10日01：30には現場にやってきた。そしてオーテ・アロア号（NZ、6500重量トン）が10日03：45に現場に到着、救援活動に入る。10mの波の中で救命艇を出したが命がけの救命活動である。決死の救助で21人が助け出された。その10分後に船は沈没し、5人が犠牲となった。この後も次々に応援の船がやってきて救援活動を行った。

天気図

この2年間でしかも皆、野島崎沖の太平洋での事故である。当時の気象状態を見てみよう。各船の天気図を図1.、図2.に示す。

図1.(上) ぼりばあ丸遭難時の天気図：

日本の南にはシベリア高気圧から延びた移動性高気圧があり西日本はおだやかな日となった。ぼりばあ丸がもう少し南下すれば高気圧内に入るところだった。この時のぼりばあ丸は低気圧とのはざまのやや等圧線の混んだところにおいて事故にあった。風向は西、風速は15～20m/s。

図1.(下) ソフィア・P号遭難時の天気図：

西高東低の冬の気圧配置、ソフィア・P号は寒冷前線の後ろに出て等圧線がやや長く北北西から南南東に伸びているところにいる。そのため風は寒気の吹き出しにあたり北北西～北西で風速20m/sとなっている。

図2.(上) アントニオス・デマデス号遭難時の天気図：

日本列島は大きな移動性高気圧におおわれおだやかな良い天気であった。それも東に移動して太平洋に出るところである。アントニオス・デマデス号も後一日も走れば高気圧内というところであったが、野島崎の東南東1800km沖合で事故が起きた。ソフィア・P号と同じく高気圧と低気圧のはざまにあり長く平行な等圧線が北北西から南南東に伸びて冬の典型的な太平洋上の天気図となっている。風向は北北西～北西で30m/s近い風が吹いていたと考えられる。

図2.(下) かりふおるにあ丸遭難時の天気図：

寒冷前線をかわしてその後ろに出たところだがまたその前方に寒冷前線がありその二つの寒冷前線の間で事故がおこった。風向は西、風速は20m/sである。

ぼりばあ丸もかりふおるにあ丸も、もうすぐ走れば日本に着くところであり風波も列島の方からの向い風、向い波であった。これに対し2隻のリベリア船では長く伸びる等圧線からもわかるように日本船の場合より大きい風波を経験したと思われる。しかしいづれも冬の太平洋であればいつでも出現する天気図であり、これをもって特別に大時化であったとは言えない。

表・各船の犠牲者状況

| 船名 | 事故年月日 | 乗組員 | 生存者 | 犠牲者 |
|---------------|----------|-----|-----|-----|
| ぼりばあ丸 | 1969.1.5 | 33名 | 2名 | 31名 |
| ソフィア・P号 | 1970.1.6 | 29名 | 22名 | 7名 |
| アントニオス・デ・マデス号 | 1970.2.7 | 30名 | 18名 | 12名 |
| かりふおるにあ丸 | 1970.2.9 | 29名 | 24名 | 5名 |

※犠牲者：死者・行方不明者

遭難の様子

表・各船の犠牲者状況から分かるように沈没に際し、各船共犠牲者が出たことは残念であるが、その中でもぼりばあ丸での死者・行方不明者がきわだっている。乗組員33人に対し生存者がわずかの2人である。その時の状況を見てみると、1969年1月5日船首部の1,2番ハッチが破れ浸水しているのを見て午前10:30救助要請のSOSを打電している。西方約23マイルに健島丸(川崎汽船、8853トン)がこれを受信して救助にむかう。船内の救命艇の準備は整え、いつでも降ろせる状態であった。11:30健島丸が6,7マイルに近づいたとき、ぼりばあ丸の船尾が急に持ち上がったかと思うと丸の字に曲がりやがて沈んでいった。それまで悠然と浮いていたことが災いして、その後の沈没が急であったため、救命艇を降ろすことができず皆海に投げ出され、物に打ち当たり、過流に巻き込まれて31人の犠牲者を出したのである。昔から「大船に乗ったよう」と言うように、この状況でこの大きな船の浮かんでいる姿勢から救命艇より安全であると思っても無理のないところであった。

次にかりふおるにあ丸の場合は、1970年2月9日、22:30左舷船首に大きな一撃をくらひ、外板が破れて浸水し航行不能におちいった。すぐにSOSを打電、横田基地から2機の救難機(HC130)が飛び立ち2月10日、01:00には現場にきた。しかし、波が高くすぐに救助の手立てが見つからない。しかし、オーテ・アロア号(ニュージーランド)が近くにいて、2時間後の03:45に現場に到着した。見ると左に傾いて浮いている状態である。オーテ・アロア号には機関部の技術指導員として2人の日本人が乗船しており両者の間で会話がスムーズにできたのは幸いであった。10mの波の中、日本人の内田と3人の乗組員が救命艇に乗った。荒天時の救命艇による救助作業は決死の作業である。かりふおるにあ丸に横づけにするが、激しい上下動で時々ぶち当たる。それでも何とか21人が救命艇に乗り移った。そのとき、S船長とF二航士が退船を拒む。船長の説得で二航士は救命艇に乗り移った。そして救命艇が船を離れてわずか10分後にカリフォルニア丸は沈没していった。そして船長と4人の乗組員が犠牲となった。

ぼりばあ丸、かりふおるにあ丸とも建造から4,5年の新しい船であり、計画造船で造られた第20次船であった。

計画造船

敗戦で壊滅的になった日本の海運界の復興と再建には商船隊の再生が欠かせない事業であった。計画造船とは新造船の年次ごとの計画量を決め船会社に割り当てて作らせる国の助成策をいう。資金不足の船社に対し国から建造資金の利子補給を行ったのである。敗戦の2年後、1947年（昭和22年）を第1次としてスタートした。

戦後の日本の経済の伸びは物凄く、敗戦の25年後の1972年にはGNPでドイツと並んで世界第2位になり、翌1973年には単独2位に躍り出た。このころ「Japan as No.1」エズラ・ヴォーゲル（社会学者）著が戦後日本経済の高度成長の要因を分析し、日本の経営を高く評価して評判を呼んだ。

しかし、皮肉なことにこれを逆に言えば、大量生産、大量消費の浪費型経済生活にうつつをぬかしていた時代であったといえる。事故を起こした船は第20次船で空前の大量建造を行った年にあたる。

これらの遭難事故を受けて、当時の98隻の船について総点検を行った結果第19、20、21次船に多くの欠損箇所が見つかった。

伸びゆく経済の一方で、資本主義の利潤追求と技術開発の遅れによる矛盾が暴露したといえる。

- ・ 建造工程の過度な合理化
- ・ 鋼材の使用節減
- ・ 臨時工の大量投入
- ・ 下請けの拡張
- ・ 残業の過度な多さ
- ・ 専門職の不足

造船所は買い叩いて受注していたのである。当時ギリシャ系船主の値叩きは有名であった。

エピソード

いつの時代にも言えることだが、「急いで事は仕損じる」「無理を通せば道理引込む」、物事には合理化するにしても限度があることを教えてくれた事件と言えようか。

そして、カリフォルニア丸の沈没に際し船長が船と共に殉職する「船長の最後退船の義務」が後日論議を起こすことになる。

参考文献 「巨船沈没」伊東信・著（晩聲社）



海上保安庁における救助・救急制度について ～海の救急救命士～

● 生命を救う

我が国の四方を囲む海は、海上交通や漁業、マリレジャーといったさまざまな活動の場所として利用され、我々日本人にとって身近な存在ですが、時に船舶同士の衝突、転覆などの事故や、マリレジャー中の事故といった海難が発生することがあります。海上という陸上と異なる特殊な環境の中で、一度これら海難が起きてしまうと、怪我を負うばかりでなく、最悪の場合、尊い命を失うことにもつながり、毎年多くの命が失われています。

海上保安庁では、一人でも多くの命を救うため、国民の皆様には海の危険性や自己救命策確保の必要性について周知・啓発活動を行い、海難の未然防止に努めるとともに、いざ海難が発生した場合には、迅速な救助・救急活動に全力を尽くしています。

このため、全国各地に巡視船艇・航空機を配置するとともに、潜水士のほか、傷病者などをヘリコプターと連携して吊上げ救助を行う機動救難士およびこれら救助活動に加え、火災や危険物等災害時における救助などの高度な知識・技術を必要とする特殊海難に対応する特殊救難隊といった海難救助のプロフェッショナルを配置しております。また、機動救難士や特殊救難隊の中には、救急救命士や救急員として活動している隊員がいます。今回は、人の生命を繋ぐ「救急救命士」およびこれを補助する「救急員」について紹介します。

● 海の救急救命士

平成3年に施行された「救急救命士法」により、従来医師のみに許されていた医療行為の一部が、救急措置の一環として救急救命士の国家資格を有する者にも、救急救命処置を行うことができるようになりました。

海上保安庁では、救助・救急能力向上のため、平成4年から救急救命士の養成を開始し、平成6年に羽田特殊救難基地へ救急救命士を配置したのをはじめ、以後、救急救命士の養成を図っているところです。

救急救命士は、一人でも多くの命を救うため、洋上の現場に高度な技術をもって到達し、その上で海難などにより生じた傷病者に対し、容態に応じた適切な処置を行うスーパーマンのような存在であり、日夜訓練を重ねております。

海上保安庁では、救急救命士が実施する救急救命処置の質を医学的・管理的観点から保証するメディカルコントロール体制を整備し、さらなる対応能力の向上を図っているところです。



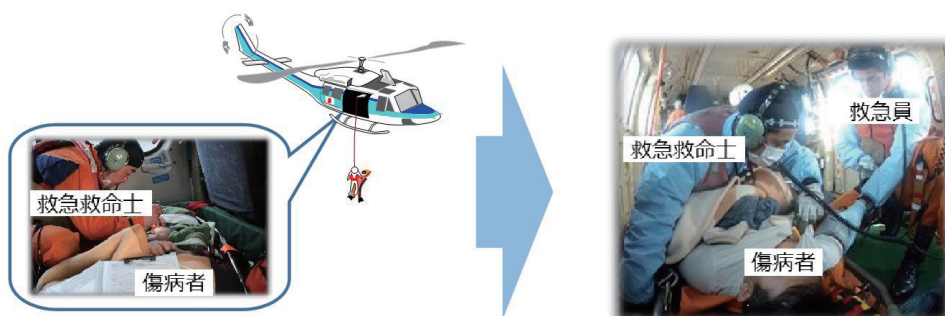
回転翼航空機から降下する隊員

● 救急員について

平成 18 年度及び平成 25 年度に救急救命士の業務遂行を支援する基盤組織である海上保安庁メディカルコントロール協議会において、消防の救急隊員と同様、救急救命士を適切に補助する者が必要との指摘を受け、平成 31 年 4 月以降、消防機関の救急隊員と同様の研修を受講した機動救難士および特殊救難隊などを「救急員」として配置しています。

現状、海上保安庁の救急業務は、長距離・長時間搬送が多く、救急救命士が不在の事案にも対応する必要があり、また、救急員は救急救命士に帯同した場合にのみ、補助として応急処置が実施可能であったところ、令和 2 年度に開催された海上保安庁メディカルコントロール協議会において、約 2 年間の救急員の活動実績などを踏まえ、検討がなされた結果、救急員による単独の応急処置が可能となりました。

これにより、洋上における傷病者の救急体制を一層充実させ、安全・確実な救助・救急体制の充実強化を図っています。



救急員制度創設後の体制

● おわりに

海上保安庁では、一人でも多くの命を救うため、救助体制の充実強化、民間救助組織などとの連携・協力を努めており、海難が発生した場合には、昼夜を問わず、現場第一線へ早期に救助勢力を投入して迅速な救助活動を行っています。

本記事を読んでいただいている皆さまにおかれましては、思わぬ事故から命を守るために必要な「自己救命策 3 つの基本」である、

ライフジャケットの常時着用

防水パック入り携帯電話などの連絡手段の確保

118 番の活用

を徹底していただき、海での痛ましい事故を起こさないよう、引き続きご理解とご協力をお願いします。

LONDON

JAMS London
Representative Office

ロンドン事務所

英国の港における荒天が予想される際の在泊船への対応について

昨年 12 月 26 日から 27 日にかけて暴風雨を伴う低気圧が通過したことにより、英国内では倒木や洪水による交通の遮断など多くの被害が発生しました。イングランド南部に位置するポーツマス港においては、27 日午前 3 時ごろ、港内で停泊していた総トン数 41,000 トンのフェリーの係留索が破断し、強風によって圧流された同船の船尾部分が港内の浅瀬に一時底触するという事案が発生しました。

幸いなことに当時は同船に旅客は乗船しておらず、また、3 隻のタグボートなどにより直ちに引き出し作業が行われた結果、負傷者や油の流出などの被害を発生させることなく、同船は同日午前 5 時 30 分ごろには元の係留場所に着岸し、同日中に業務を再開しています。

報道によれば、付近沿岸部で当日予想されていた風速は 70 ~ 80mph (約 30 ~ 36m/s) で、実際には同港に面するワイト島付近においては、ピーク時に風速 100mph (45m/s) を超える突風が観測されています。

我が国においては、各港の台風・津波等対策委員会の枠組みなどにより地域の港湾関係者などの合意形成を図りつつ、港長による避難勧告の発令基準や時期などを予め定め、台風など荒天が予想される場合には、これに従って在港船舶に対する避難勧告が発令されることになっていますが、本件を踏まえ英国の港における荒天に備えた同様の措置の有無や、当局が船舶に対して港外などへの移動を要求する権限などについて調査を行いました。

◆ Harbour Authority の権限など

英国の多くの港においては、Harbour Act 1964 に基づき制定された委任立法 (Harbour Order) によって運輸大臣に認可された民間会社が、Harbour authority (HA) として、港湾施設の管理のみならず船舶交通の安全の確保を含めた一元的な港の管理・運営を行っており、港内における航法、港内にある船舶に対する移動などに関する港則の制定など船舶に対する監督措置を行使する権限も HA に付与されています。

HA や HA によって任命される Harbour Master (港長) が有する義務や権限の多くはその地域の法令によって定められており、各港で詳細は異なるものの、それぞれが Harbours, Docks and Piers Clauses Act 1847 の規定をモデル条項として取り込んでいることから、多くの部分で共通しています。

港則の制定に関しては、地域の法令に基づき HA が Byelaws (条例) の制定のほか、船舶の移動や停泊に関する一般的な規則を制定するための「General Directions (一般的

な指示) や Harbour Directions を発する権限を有し、また、港長は、特定の船舶に対して入出港および港内での移動などに関する特定の指示を与える Special Directions (特別な指示) を発する権限を有しています。

さらに、The Dangerous Vessels Act 1985 により、港内にある船舶に人や財産の安全に重大かつ差し迫った危険がある場合や、港内で沈没することにより他の船舶の港の利用を妨げる可能性がある重大で差し迫った危険がある船舶がある場合にも、これらの船舶に対して港内への入港を禁止しまたは港外への退去を要求する指示 (Dangerous Vessel Directions) を出す権限が港長に与えられています。さらに、The Merchant Shipping Act 1995 や地域の法令によって、HA が船骸や放置船舶に対処するために必要な権限が与えられています。

◆ Dangerous Vessels Act 1985

上記の The Dangerous Vessels Act 1985 第1条は以下の様に規定し、船舶に対して港内への入港を禁止し、又は港外への移動を要求するための権限を港長に与えています。

港長は、港内の船舶の状態または船舶に搭載されているものの性質や状態が以下に該当する可能性がある場合、いかなる船舶に対しても、港長を務める港内への入港を禁止または港外への退去を要求する指示を出すことができる。

(a) 人や財産の安全に重大かつ差し迫った危険がある場合

(b) 港湾内で船舶が沈没または沈下することにより、他の船舶の港の利用を妨げるまたは著しく害する可能性がある重大で差し迫った危険がある場合

ただしこの場合においても、後述する SOSREP (閣僚権限代行) が人や船舶の安全を確保する目的で、港長の決定を覆すことが可能であるとされています。

また、特徴的なのは同法第2条の規定により、港長が同法第1条に基づき発出した指示によって港外で生じたいかなる損失又は損害についても HA が責任を負うことになっている点であり、これには船舶への被害や船舶によって発生した被害も含まれています。

◆ Merchant Shipping Act 1995

Merchant Shipping Act 1995 第108A条および附則3Aは、閣僚 (Secretary of State) が、船舶又は他の船舶あるいは人命又は財産の安全の確保、もしくは汚染の防止又は軽減のために必要があると判断した場合には、閣僚は船舶の所有者や船長に対して、当該船舶が英国の領海内からの退去や、英国の領海内の特定の場所から移動又は移動しないこと、あるいは領海内の特定の場所へ移動又は移動しないことを命じることができると定めており、通常この権限は SOSREP (閣僚権限代行者) が行使することになります。

SOSREP とは、Secretary of State 's Representative of Maritime Salvage and Intervention の略であり、1996年に発生したタンカー Sea Empress 号による座礁・原油流出事故の教訓を踏まえ作成されたドナルドソン卿報告書の勧告に基づき導入された制

度で、船舶に関連する事故から生じる安全と環境へのリスクを除去または軽減するために、政治的影響力からの独立性を保ち専門的知識や経験を有する者 1 人を SOSREP として任命し、閣僚に与えられた法的権限を代行させるというものです。

今回すべての港について確認を行ったものではありませんが、例えばイングランド南部のドーバー港においては HA が上記の General Directions によって、港内で一定の風向・風速の風が観測された場合の港内における船舶の移動や一部の岸壁の使用に関する制限などについて定めています。具体的には、港内で観測される風速が 40 ノットを超える場合には船舶の移動を行うべきではないとし、また、同港の Eastern Arm バースおよび South Jetty バースは、南南西から西南西の風とそれに伴ううねりの影響を特に受けやすく風速が 45 ノットに達すると、防舷材、船舶、岸壁が損傷する可能性があるとして、風力階級 9 以上の強風が予想される場合には、これらのバースを使用しないことを推奨しています。さらに、港内で南南西から西南西の風が 55 ノットを超えて連続して観測される場合には、港を閉鎖してすべての船舶の動きに関してサービスを停止するとし、これに先立ち当該措置によって影響を受ける船舶の船長や運航者、代理店などと協議を行うとしています。

一方で、予め港内の在泊船を港外へ避難させるための基準や規則は定めておらず、他の港を含めてそうした事例を確認することは出来ませんでした。また、上記の The Dangerous Vessels Act 1985 や Merchant Shipping Act 1995 の規定による権限は、船舶がこれらの条件に該当すると判断された場合には、当該船舶に対して港内から移動するよう要求し又は入港を禁止すること、あるいは当該船舶の英国の領海内からの退去や領海内の特定の場所から移動又は移動しないことを命じることを可能としています。通常これらの権限は荒天が予想される場合に予め在泊船を港外などへ移動させる目的では運用されておらず、荒天が予想される場合に当局が予め在泊船を港外などへ避難させるという対応は、英国の港においては一般的ではないように思われます。今後その理由や荒天時における港内での安全対策などについて調査を実施したいと思います。

(所長 若林 健一)

シンガポールの海事関連動向

1. シンガポール海事週間～脱炭素化とデジタル化の動き

毎年春、シンガポール海事港湾庁（MPA）が主催し、海事関係者が一堂に会して開催されるシンガポール海事週間（Singapore Maritime Week）は、今年は4月19日から23日までマリーナベイサンズ会場とオンラインの二元方式で開催されました。開会式で、オン・イェクン運輸大臣は、①レジリエンス（resilience）、②デジタル化（digitalisation）、③脱炭素化（decarbonisation）、④若手の人材育成（talent）に焦点を当てたスピーチを行いました。

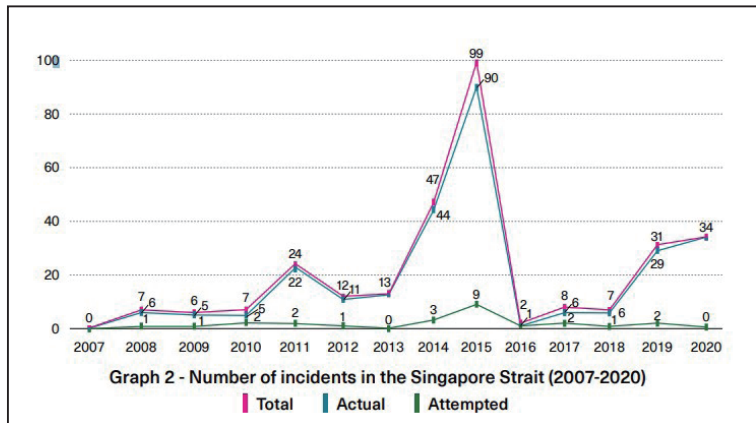
レジリエンスに関して同大臣は、新型コロナやスエズ運河閉塞事案によりサプライチェーンの混乱に対する回復力の重要性が再確認され、外国への依存を減らす議論が活発になったが、既に確立されたグローバル化と複雑なサプライチェーンを戻すことはできないとして、マラッカ・シンガポール海峡のような国際貿易の大動脈の安全性と開放性を確保することは重要な課題であると述べました。このため、MPAは同海峡の船舶交通情報システム（VTIS）の強化など航行安全の確保に引き続き努めるとともに、新型コロナが船員交代に与える影響に対し、船員のワクチン接種に対する国際的な取組みを支援するため最善を尽くすとのことです。

デジタル化に関しては、デジタルシステム「digitalPORT @ SG フェーズ2」の立ち上げが発表されました。今後、関連企業と試験研究を進め、シンガポール港に寄港する船舶の停泊時間が一層短縮されるとのことです。2019年に開始されたフェーズ1では、港、船舶、入国審査の16の異なるフォームが1つに統合され、年間約100000時間相当の労働力を節約できたとしています。なお、MPAは、こうした成功事例をベースに、IMOと協力し、途上国などの中規模港に対し、通関容易化のためのパイロット的なシングルウィンドウを提供することをシンガポール海事週間に先立ち発表しています。

脱炭素化に関しては、国際海事脱炭素化センターの設立が発表され、MPAは、同センターに関する覚書を、日本のOcean Network Expressを含む業界6社と締結し、MPAは4500万USドルを、各社は750万USドルを提供し、計9千万USドルの基金が設立されることとなりました。また、MPAはTemasek（※シンガポール政府保有の投資会社）と港湾運営の脱炭素化、低炭素または代替エネルギー減の開発・導入および世界の他の地域における海事サプライチェーンの脱炭素化に関する覚書を締結しました。

2. シンガポール海峡における海賊・武装強盗事件の発生状況

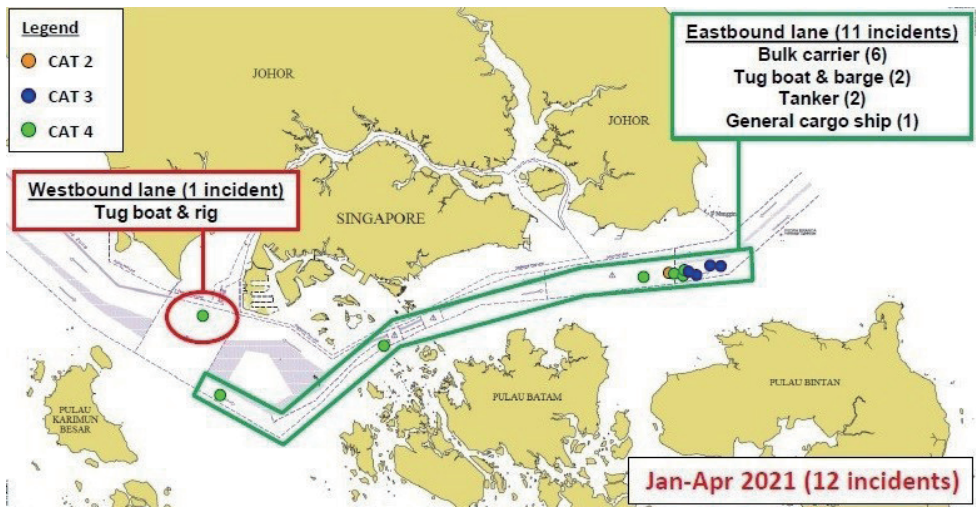
シンガポール海峡における海賊・武装強盗事件の発生件数は、2015年の99件をピークに、2016年から2018年にかけては、それぞれ、2件、8件、7件と落ち着いた状況が続きましたが、2019年は31件に急増し、2020年はさらに増加して34件となりました。（統計は、アジア海賊対策地域協力協定情報共有センター（ReCAAP ISC）によるもの。以下同じ。）



2007年～2020年 マラッカ・シンガポール海峡 事件発生数

2021年に入っても、1月から4月までの事件の発生件数は12件と、前年同期と同じ高水準となっています。最近では、4月8日から11日までの間に3件、4月17日に2件の事件が、いずれもインドネシア・ビンタン島 Tanjung Pergam 沖のシンガポール海峡の分離通行帯の東航レーンで発生し、ReCAAP ISCはそれぞれ4月11日と23日にインシデントアラートを発表しました。2019年9月以降の発生状況の特徴として、分離通行帯の東航レーンを航行中の船舶に対する違法乗船という形態が続いて多く発生しています。

ReCAAP ISCは、シンガポール海峡での事件の継続的な発生に懸念を示しており、航行する船舶の船長・乗組員に対して、シンガポール海峡を通航する際の最大限の警戒監視を含む予防策を強化し、また事件や接近してくる疑わしい小型船の存在を認めた場合は最寄りの沿岸国に直ちに通報するよう強く勧告しています。ReCAAPはまた、沿岸国に対して、管轄海域の巡視と法執行を強化するとともに、沿岸国間の協力を強化し、犯人を逮捕・訴追するための最新情報や事件に関与する犯罪組織の情報を共有するよう求めています。



2021年1月～4月 シンガポール海峡 事件発生状況

本稿に関する ReCAAP ISC の発表資料については、次のサイトをご参照ください。

<https://www.recaap.org/reports>

(所長 谷川 仁彦)



主な船舶海難

2021.02～2021.04 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 | 貨物船 499 トン (乗船者 5 人) | 2月23日 11:50 頃 千葉県九十九里町沖 | 衝突 | 天気 晴れ 風 NNW 9.0 m/s | 0 人 |
| | 遊漁船 15 トン (乗船者 14 人) | | | | |
| 航行中に貨物船と遊漁船が衝突し、遊漁船の6人が負傷したものの。 | | | | | |
| ② | 漁船 1 トン未満 (乗船者 1 人) | 3月1日 7:40 頃 高知県黒潮町沖 | 運航不能 (無人漂流) | 天気 曇 風 SE 5.0 m/s | 1 人 |
| | | | | | |
| 無人の漁船が発見され、その後、死亡した状態の船長が発見されたもの。 | | | | | |
| ③ | プレジャーボート 1 トン未満 (乗船者 2 人) | 4月11日 11:00 頃 広島県福山市沖 | 転覆 | 天気 晴れ 風 S 4.0 m/s | 1 人 |
| | | | | | |
| 釣り中に転覆し、乗船者 2 人のうち 1 人が死亡したものの。 | | | | | |

船舶事故の発生状況

2021.02～2021.04 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) | そ の 他 | | |
| | 貨物船 | 18 | 16 | 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 48 | 0 |
| | タンカー | 2 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 9 | 0 |
| | 旅客船 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 |
| | 漁船 | 20 | 1 | 14 | 11 | 4 | 3 | 1 | 3 | 2 | 14 | 5 | 3 | 81 | 26 |
| | 遊漁船 | 3 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 0 |
| | プレジャーボート | 13 | 2 | 23 | 16 | 6 | 1 | 1 | 75 | 12 | 8 | 39 | 1 | 197 | 9 |
| | その他 | 6 | 4 | 8 | 3 | 3 | 3 | 0 | 1 | 1 | 2 | 0 | 0 | 31 | 1 |
| | 計 | 62 | 30 | 57 | 30 | 13 | 8 | 2 | 85 | 16 | 24 | 44 | 4 | 375 | 36 |

※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 |
|------|--|---|
| 3.3 | 第3回港湾専門委員会 | ①港湾計画の改訂（1港 清水港） ②港湾計画の一部変更（6港 横浜港、両津港、神戸港、細島港、志布志港、西之表港） |
| 3.4 | 第2回海事の国際的動向に関する調査研究委員会（海洋汚染防止）【書面審議】 | ①IMO第75回海洋環境保護委員会（MEPC75）の審議結果 ②IMO第8回汚染防止・対応小委員会（PPR8）対処方針 |
| 3.5 | 第3回沈没した船舶等が海洋環境に及ぼす障害に関する有識者検討会 | ①報告書（案） |
| 3.12 | 第3回VLCC等大型船の沿岸漂着防止緊急措置に関する検討委員会 | ①第2回委員会議事概要（案） ②第2回委員会の課題と対応 ③ガイドライン（案） ④報告書（案） |
| 3.15 | 第2回通常理事会【書面審議】 | ①令和3年度事業計画 ②令和3年度収支予算 ③職員就業規則の改正 ④役員候補の選任 ⑤職務執行状況 |
| 3.15 | 第2回臨時社員総会【書面審議】 | ①役員の選任 ②令和3年度事業計画 ③令和3年度収支予算 |
| 3.16 | 第3回湾外避難等勧告に関する調査研究委員会 | ①第二回委員会議事概要 ②湾外避難等勧告の運用に関する検討 ③報告書（案） |
| 3.17 | 国家石油備蓄基地の機動性向上に関する調査検討プロジェクトチーム第2回会合 | ①第1回プロジェクトチーム議事概要（案） ②苫小牧地区の国家石油備蓄基地等の機動性向上案 ③上五島地区の国家石油備蓄基地の機動性向上案 ④志布志地区の国家石油備蓄基地の機動性向上案 |
| 3.17 | 第3回小名浜港船舶航行安全対策調査委員会【書面審議】 | ①小名浜港動揺シミュレーション実施結果 ②船舶航行安全対策（案） ③報告書（案） ④第2回委員会書面審議結果 |
| 3.22 | 全国海難防止強調運動実行委員会【書面審議】 | ①委員長の選出 ②「令和3年度海の事故ゼロキャンペーン実施計画（案）」の審議 |
| 3.26 | 海運・水産関係団体連絡協議会 | ①令和2年度事業計画 ②伊勢湾漁業操業情報図 ③報告書 ④令和3年度事業計画 |
| 4.12 | 第1回海事の国際的動向に関する調査研究委員会（海上安全） | ①令和3年度委員会実施計画（案） ②令和3年度調査テーマ（案） ③IMO第102回海上安全委員会（MSC102）の審議結果報告 ④IMO第8回航行安全・無線通信・捜索救助小委員会（NCSR8）対処方針（案）の検討 |
| 4.19 | 第2回海事の国際的動向に関する調査研究委員会（海上安全） | ①第1回委員会議事概要（案） ②IMO第103回海上安全委員会（MSC103）対処方針（案）の検討 |
| 5.13 | 浮体式洋上風力発電設備等の撤去に係る船舶航行安全調査委員会（福島沖） | ①事業概要 ②福島沖周辺の現況 ③撤去工法概要 ④船舶航行安全対策（案） ⑤報告書（案） |
| 5.26 | 第1回スペースポート紀伊におけるロケット打上げにかかる船舶航行安全調査検討委員会 | ①ロケット打上げ計画概要の整理 ②船舶通航状況の整理 ③海難の発生状況の整理 ④海上交通流シミュレーションの実施法案（案）の検討 ⑤船舶航行安全対策にかかる検討項目（案）の検討 |

| | | |
|------|--------------------------------------|--|
| 5.27 | 第1回通常理事会【書面審議】 | <ul style="list-style-type: none"> ①令和2年度事業報告 ②令和2年度決算 ③令和3年度定時社員総会の招集 ④役員候補の選任 ⑤事務所移転に伴う定款の変更 ⑥職務執行状況 |
| 5.27 | 第2回海事の国際的動向に関する調査研究委員会（海洋汚染防止）【書面審議】 | <ul style="list-style-type: none"> ①委員長の選出 ②2021年度事業実施計画 ③IMO第8回汚染防止・対応小委員会（PPR8）の審議結果 ④IMO第76回海洋環境保護委員会（MEPC76）の対処方針 |