

# 三浦按針の足跡を尋ねて

海技大学校 名誉教授 福地 章

## 三浦按針の足跡を訪ねて

横須賀の塚山公園にある三浦按針の供養塔を小学校以来 60 年振りに尋ねたのが引き金になり、その後按針ゆかりの地、東京、伊東と訪れた。その翌年には按針の生誕の地イギリスのギリングラムと按針の働きによって英商館を開いた長崎・平戸、その後の出島まで行って来た。

そして按針とは直接関係ないが、同時代の日本の航海時代をになった二つの使節団に関する長崎・大村と宮城・石巻にも行って来たので合わせて報告することにする。

### ◇大分・臼杵

1600 年 4 月 19 日、オランダのリーフデ号が 2 年近い苦難の航海を経てやっとのおもいでたどり着いた所が臼杵の黒島であった。ここに三浦按針上陸記念公園があり、その一角に記念碑がある。

臼杵は長崎から遠く、残念ながらここに足を延ばすことはできなかったがこのリーフデ号をオランダの造船所で復元したものが、現在長崎のハウステンボスに係留されておりこれを見学してきた。レプリカとはいえこの 300 トンの船が 400 余年前にウィリアム・アダムス達を乗せてオランダからやって来たのである。



リーフデ号 (ハウステンボスにて)

### ◇東京

(1) ウィリアム・アダムスが与えられた江戸屋敷、中央区日本橋室町 1-10-8 に石でできた史蹟がある。建物に挟まれていて分かりにくい人が聞いてやっと見つけることができた。また側の電柱に按針通りの名前がまだ残っており、これを見て何かホットした。



按針の史蹟



按針通りの名が残る

(2) オランダ人のヤン・ヨーステンが与えられた江戸屋敷は和田倉門・外堀端で彼の名前からヤヨース→ヤヨス（八代洲）→ヤエス→八重洲になったと言われる。東京駅八重洲地下街にヤン・ヨーステン像とパネルがある。多くの人が通り過ぎて行くが知るや知らずや、足を止める人は少ない。ヤン・ヨーステンは家康方の砲術指南をしたといわれる。



ヤン・ヨーステン



平和の鐘

(3) 東京駅前八重洲通りが中央通りと交差する手前の中央分離帯にヤン・ヨーステン記念碑と日蘭修好 380 周年を記念した平和の鐘がある。その気になって探せばすぐ見つかる。



リーフデ号

(4) 東京駅を丸の内側に出て、道を渡り「丸ビル」の左端に行くとブロンズで作られた和蘭船「リーフデ号」の模型が設置されている。

こうして訪ね歩くと三浦按針に関わる史蹟が東京に 4 ヲ所もある。

#### ◇静岡・伊東

三浦按針が家康の命で西洋帆船を作った地である。J R 伊東駅から松川に出て海に向かって歩くと古くて立派な建物が見えてくる。昔旅館として使われた「東海館」である。昔の大きな旅館のたたずまいを興味深く見た。この建物の一室に三浦按針に関する資料が展示されている。東海館見学後、川に沿って川口公園に向かって歩いて行くと川沿いにアダムスに関するパネルがある。そしてさらに歩いて海に面する公園に出るとブロンズ製のアダムスの胸像、サン・ヴェナ・ヴェンツーラ号、その他の記念碑に出会うことができる。

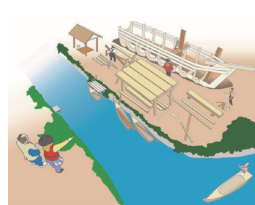
1604 年、アダムスは家康の命で船手奉行：向井将監忠勝と船大工一行をつれて伊豆・伊東に出向く。ここで現地の船大工によってイギリス式帆船 80 トンと 120 トン（後のサン・ヴェナ・ヴェンツーラ号）の 2 隻を作ったのである。



東海館



W. アダムス



アダムス造船



アダムスのヴェンツーラ号

#### ◇神奈川・横須賀

京浜急行按針塚駅で降り、25分位坂道を上って行くと塚山公園（標高 231 m）にいたる。頂上には三浦按針夫妻供養塔がある。公園を散策した後、逸見駅の方を下るとそこには夫妻の菩提寺である浄土寺と息子ジョセフが造営に携わった鹿島神社がある。

1605年、アダムスは関ヶ原合戦での影の功績により苗字帯刀を許されたうえこの逸見の地に所領 220石を賜ったのである。以後、アダムスは三浦按針と呼ばれる。これは外国人として後にも先にも彼一人だけである。

また、京浜急行横須賀中央駅から歩いて横須賀市自然人文博物館に行くと展示コーナーの一角に三浦按針像と資料が展示されている。

毎年4月5日に浄土寺で按針忌を行っているが、地元按針会の人達がこれを支えている。そして8日、桜の季節に塚山公園では三浦按針観桜会が開かれる。



三浦按針夫妻供養塔



浄土寺

#### ◇長崎・平戸

いち早く日本に進出していたオランダは1609年、平戸に和蘭商館を設置し貿易を始める。それに遅れること1613年にイギリスはジェームス一世の親書を携えたグローブ号でセーリス長官が来日する。このとき日本事情に詳しいアダムスが活躍して英商館を平戸に立ち上げるのである。セーリスは英商館長をコックスに任命するが、この頃からアダムスは平戸に滞在することが多くなる。その後アダムスは船と朱印状を入手し1614年から翌年にかけて琉球へ行き甘藷を持ち帰る。後の平戸藩。1616年はシャムに航海しシャム国王から通商許可を得る。この時、平戸に戻った按針は家康の死を知り大いに落胆するのである。そして商館との契約が終えた1617年に独立し、広南・シャム・交趾（コーチン）・中国と幅広く貿易にかかわるが、その後体調を崩した按針は、1620年平戸で亡くなる。按針亡き後のコックス率いる英商館は商売での利益があがらず、1623年に英商館を閉鎖することになる。

平戸市役所の駐車場のすぐわきに「英国商館遺址の碑」がある。また市役所から歩いて5分のところに、「史料・英国商館跡と三浦按針終焉の地の碑」、そして三浦按針居宅跡の「按針の館」の看板に出会うことができる。

私が尋ねた2016年1月下旬は風が強く、雪が心配されるほどの寒い日で会う人は



三浦按針

いなかった。最後に、崎方公園の高台にある三浦按針の墓を尋ねた。広場は整備されており地元の気配りが感じられる。



英国商館遺址の碑



按針の館



按針終焉の碑



三浦按針の墓

#### ◇長崎・出島

1612年幕府はキリスト教禁教令を出す。1636年に出島の築造が完成すると、ポルトガル人を出島に收容することにする。翌年に島原の乱があったこともあり、ポルトガル船の出入りを禁じ、ポルトガル人の国外追放がなされる。

一方、1609年にオランダは平戸に和蘭商館を設置して貿易を行ってきたが、1641年商館を平戸から出島に移した。こうしてオランダとの貿易は江戸時代を通じて218年続くことになる。



整備が進む出島

出島は1万5000㎡の人工島である。帆船で日本に来たオランダ人はここをベースに貿易を行い、基本的にここからは出られなかった。明治以降周りの埋め立てが進み特徴的な扇型の形を失ってしまった。平成になり出島は貴重な歴史的遺産とみなされるようになり、復元工事が進められている。世間の期待も大きく、どこまでできるか楽しみである。

### 日本の大航海時代とアダムス

#### ◇長崎・大村

(1) 大村市街から長崎空港に渡る橋のたもとに天正遣欧少年使節の像がある。一人の少年が遥か遠くを指さし、希望に満ちた未来を見据える凛々しい姿である。1582年、島原の有馬晴信、大分の友宗麟の名代としてイタリアのローマに派遣された使節団である。これを計画したのはイタリア人宣教師ヴァリニャーノ神父といわれる。これが日本人の大航海時代の幕開けとなる。



天正遣欧少年使節

この時の航海は西回り(インド洋経由)でヨーロッパに行き、帰りは同じコースを通過して8年後の1590年に戻ってきた。しかし帰国時は豊臣秀吉のキリスト禁止令の時代で、活躍の場を奪われたその後の若者達を思うと一抹の寂しさを感じる。

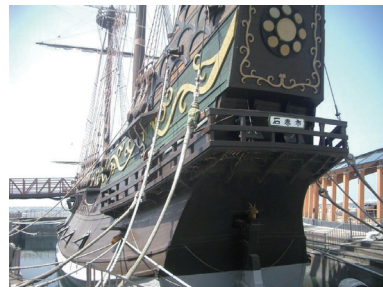
(2) スペインのフィリピン総監ドン・ロドリゴはメキシコへの帰路、千葉沖で遭難し溺死者 50 人を出して救助される。このとき家康はアダムス達が伊東で作った 120 トンの船をロドリゴに貸与する。船名を「サン・ブエナ・ヴェンツラ号」とした。これに京都の商人田中勝介一行 23 人が同乗して 1610 年アカプルコに行くのである。これが太平洋を渡った初めての日本人ということになる。2 年後、田中ら一行は別の船で帰ってくる。



サン・ブエナ・ヴェンツラ号

#### ◇宮城・石巻

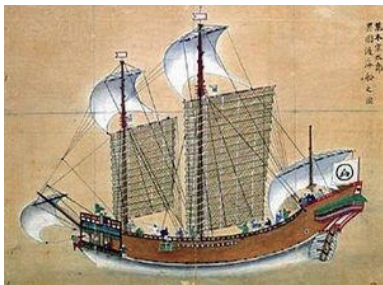
(3) 伊達政宗がスペイン人のビスカイノの指導のもと日本の船大工が作りあげた帆船「サン・ファン・パウティスタ号 (500 トン)」に侍 22 人、商人・家族・水夫 120 人を同乗させて 1613 年メキシコ・アカプルコに行くのである。この後、支倉常長と付き添いの者は船を乗り換え大西洋を渡ってスペインを経てローマ法王のもとに至る。この東回りの航海と先の少年使節団の西回りの航海を合わせると日本人が初めて世界一周したことになる。この間サン・ファン・パウティスタ号は太平洋を 2 往復している。そして支倉常長一行は 1620 年マニラを経て帰ってくる。足掛け 7 年後の帰国である。先の少年使節団と時代は変わったが家康亡き後は再びキリスト禁止令の時代に入っており常長の活躍の場がなかった。常長は帰国して 2 年後に亡くなる。



サン・ファン・パウティスタ号

現在、復元された「サン・ファン・パウティスタ号」を宮城県・石巻のサン・ファン館で見ることができる。構造のしっかりした堂々たる船である。

(4) そして 1592 年～ 1635 年の 43 年間、東南アジアに雄飛した朱印船時代がある。朱印船の初期の頃は中国式のジャンク船であったが、後に末次平蔵の末次船や荒木宗太郎の荒木船のようにジャンク船にガレオン船 (西洋帆船) の技術やデザインを融合させた帆船が活躍する。大きさは 500 ～ 750 トンで乗組員はおよそ 200 人で、単に船員だけでなく商人や一般人など様々な者が乗り組んでおり、また国際色も豊かであった。アダムスも晩年は独自に朱印船貿易を行っている。



朱印船 (荒木船)

やがて幕府は国外での紛争を避けることやキリスト教の流入を防ぐ目的で 1633 年に第

一次鎖国令を出し、1635年に第三次鎖国令を出すに及んで朱印船時代が終わることになる。

こうして日本の大航海時代は1582年～1635年の半世紀で終わりを告げることとなる。そして、再び日本人が海を渡るのは225年後の1860年、咸臨丸による遣米使節団まで待たなくてはならない。

#### ◇メドウェイ市・ギリングム

三浦按針ことアダムの生誕の地はイギリス・ロンドン郊外にあるメドウェイ市ギリングムである。そのギリングム公園ではアダムスをしのんで毎年9月第二日曜日に「Will Adams Festival (按針祭)」を開催している。広い公園に幾張りものテントを設置し、日本に関わるテーマの展示とか催し物を行っていた。あるテントでは折り紙、囲碁、習字などを行っている。そして別のテントでは武具の試着などもある。一番人を多く集めていたのはイギリス人の吹く日本仕込みの横笛と和太鼓の演奏であった。

2014年のこの日妻と二人で訪れ、2時間ほどウィル・アダムス・フェスティバルを楽しんでギリングム公園を後にした。



按針祭(ギリングム公園)



横笛と和太鼓の演技

#### 按針サミット

2013年に三浦按針に関係する四市（臼杵市、平戸市、横須賀市、伊東市）が協議して按針サミットを立ち上げた。毎年持ち回りでサミットを開催している。3年目の2015年は横須賀市の担当であったがこれに出席する機会を得た。よこすか芸術劇場において、寺島実郎氏の基調講演と按針関係者のパネルディスカッションがあり、最後に吹奏楽とバトンの演技で締めくくった。



21世紀のアダムスとお雪

フロアに21世紀のアダムスと妻お雪がいたので写真に収めさせてもらった。

## 東京湾の自然現象

東京湾はさまざま顔をもっています。幕張新都心における干潟や臨海副都心におけるウォーターフロントなどのレジャーから、首都圏 4000 万人の生活を支える国際拠点港湾まで、その利用方法は多岐にわたります。そのような重要な港湾である東京湾では、どのような自然現象（風、波浪、潮位、流れ、水質）があり、またそれらの自然現象と私たちがどのように付き合っているのか、調べてみました。

### ◆東京湾の奥ゆかしさ（東京湾の地形的特性）

東京湾は南北 50km 東西 20km ほどの形としては長方形に近い湾で、関東平野を後背地とし、房総半島と三浦半島に囲まれ、南の浦賀水道で太平洋とつながる内湾となっています。湾口付近の浦賀水道では狭いところで幅が約 7km しかなく、東京湾の奥のほうが広いことがわかります。また S 字状に屈曲しているため、外洋からうねりが伝播されにくいという特徴も持ち合わせています。

東京湾の海岸線はほとんどが人工的に形成されています。京葉工業地帯や京浜工業地帯に代表されるような日本の高度経済成長をリードしてきた重化学工場や倉庫によって埋め立てが進められてきました。近年では、お台場やみなとみらい 21 に代表されるようなウォーターフロントでの大規模開発も進められ、憩いの場となっています。一方、千葉県の大津岬以南では自然海岸が多く残っており、海水浴場や干潟として利用されています（図 1 参照）。

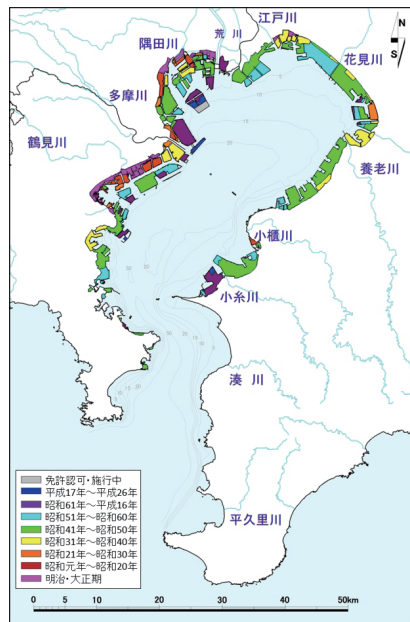


図 1. 東京湾の埋め立ての推移  
(出典：東京湾環境情報センターHP)

### ◆東京湾での波浪観測

東京湾内での波浪観測は現在第二海堡、東京港波浪観測所で行われています。東京港では大正 6 年に静岡県浜松市付近に上陸した台風や昭和 24 年に神奈川県小田原市の西に上

陸したキティ台風による高潮被害を契機に、東京港高潮対策事業の実施にあたり、波浪観測資料を得るべく、昭和37年から波浪観測を行ってきました。東京港波浪観測所は昭和44年から平成22年9月まで東京灯標（図2）で、平成22年10月からは現在の東京港波浪観測所で観測が引き続き実施されています（図3参照）。潮位観測については東京港建設事務所で移転後も行われています。



図2. 東京灯標（出典：東京都波浪観測40年報）



図3. 現在の東京港波浪観測所地点（出典：東京港の潮位と波浪HP）

この41年間の波浪観測資料を用いた有義波高の極値統計結果を表1に示します。極値統計とは、海難につながるような高波が何年に1回来襲するかといったような、極端な事象の発生確率を求める手法です。この「〇〇年」に1回来襲する波高を「〇〇年確率波高」と呼び、その来襲期間を「再現期間」と呼びます。表1より波向が南系である場合に有義波高の確率波高が最も高く、その次に東系が高くなっており、東京灯標からみて、開けている方位で大きいということがわかります。

表1. 有義波高の各波向各再現期間の確立波高（引用元：東京都波浪観測40年報）

波向	北系	東系	南系	西系
	（北西～北東）	（東北東～東南東）	（南東～南西）	（西南西～西北西）
再現期間	波高(m)	波高(m)	波高(m)	波高(m)
30年	1.59	2.53	3.08	1.18
50年	1.76	2.79	3.29	1.27
100年	2.00	3.16	3.56	1.39
観測データ使用期間	平成3年～平成21年			

### ◆東京湾の流れ

東京湾には、1日にほぼ2回、規則正しく海面が昇降する潮汐による潮流と、実際の流れから潮流成分を除いた恒流という流れがあります。潮流には、干潮から満潮までに湾内に流入する上げ潮とその逆の下げ潮があります。上げ潮と下げ潮はともに満干潮の間、つまり平均水面で最盛期を迎えます。最盛期時には浦賀水道の狭いところで最も流れが速く、湾奥では弱くなり、湾奥の岸ではほぼなくなります。



湾内に出現する恒流は、主に3種類の流れによって構成されています。1つは潮汐残差流です。これは湾内に流入してきた海水の一部が地形の影響などにより湾内に残り、以前に湾内に留まっていた海水が出ていく時の流れであり、湾口付近での海水交換に大きな役割を担っています。2つ目は密度の不均一な分布による密度流です。東京湾には荒川、多摩川、江戸川のように多くの河川から淡水が流入してきます。この淡水は密度が軽いため上層に流出し、海水は密度が重いいため下層に潜り込むようなかたちとなり、湾奥からの海水交換が促進されます(図4)。

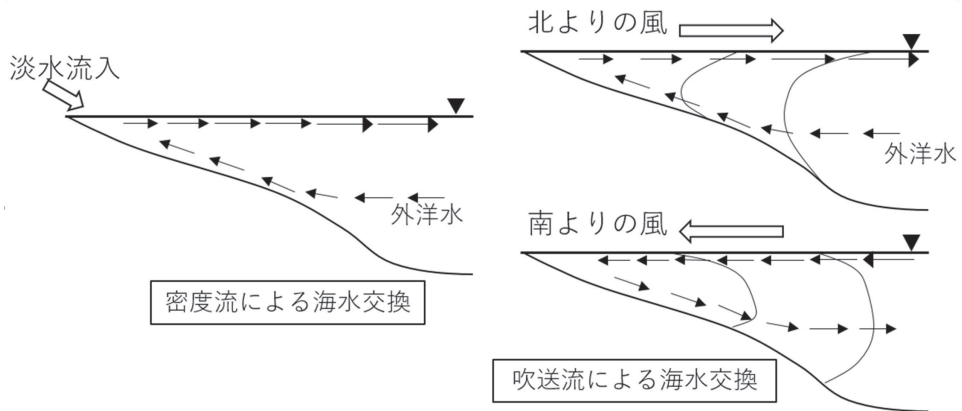


図4. 密度流と水槽流による海水交換の模式図 (鈴木 2013、港湾空港技術研究所資料を参考に作成)

3つ目は吹送流です。地球の自転の効果を無視すると、表層では風の方向と同じ方向に水が流れますが、それによって水位勾配が発生し、下層では表層と反対向きの流れが発生します。このことから東京湾では北寄りの風が吹くと、密度流による海水交換が強められ、逆に南寄りの風が吹くと弱められます。密度流や吹送流によって引き起こされる鉛直循環は"エスチュアリー循環"と呼ばれ、内湾と外洋の海水交換にとって重要な流れの構造となっています。

#### ◆河川水流入による東京湾の水への影響

東京湾は湾口がせまく、閉鎖性の強い湾と言えます。そのような湾では、淡水の流入により、夏季には高温低塩な密度の軽い水が上層に広がります。それによって上下層の密度差が大きいため、上下層の水の分離が起り、鉛直方向での海水交換が抑制されます。その結果、底層に堆積した有機物などにより酸素が消費され、貧酸素水塊が発生します。この貧酸素水塊は底層付近に生息する生物や植物に大きな被害をもたらすことが知られています。またこの時に北東風が吹くと、湾奥では海水が湧昇し、時には青潮となって湾奥沿岸の生物が死滅されています。逆に南西風が吹くと表層水が潜り込み、底層水と混合することができるので、湾奥での貧酸素化が減少することがわかっています。(Nakayama 2010, Water Resources Research)。

### ◆気象予報士泣かせの天気

東京湾では、都心部に向かって海風が吹き込みます。一方関東平野から都心部に向かって吹く冷たい北寄りの風によって、東京湾沿いには沿岸前線が形成されます。この沿岸前線の北と南で風速と気温は大きく異なります（図5 参照）。沿岸前線の南側では、南寄りの風が強く、それによって前線発生の有無やその発生場所の予測は難しいです。大型貨物船やタンカーが着岸できるかどうかの判断で風予報が重要な判断材料となりますが、南寄りの強風予報が大きく外れたときは沿岸前線によるものが多いです。

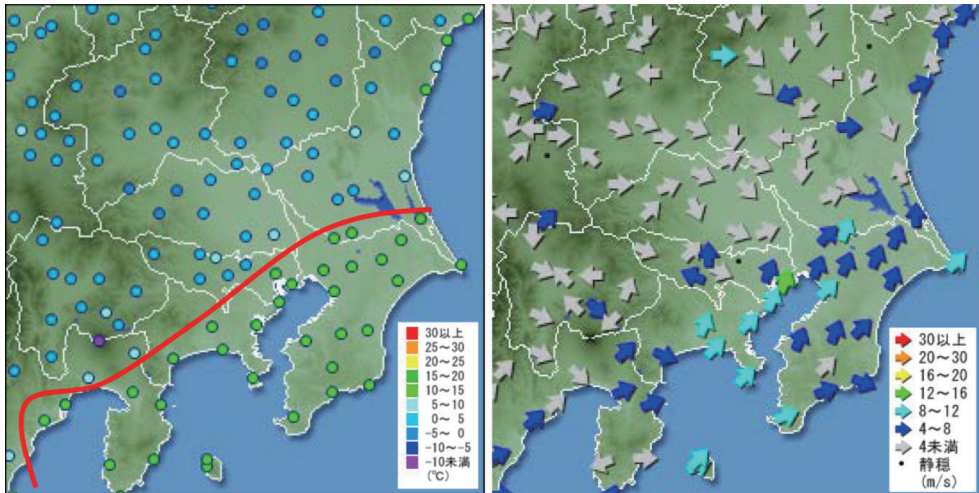


図5.2014年1月26日5時のアメダス（左図：気温、右図：風向風速）

### ◆国際拠点港湾としての防災対策

前述したように東京湾の湾奥に位置する東京港は、高潮の影響を受けやすく、水位上昇が高い海域です。実際に観測された潮位をみると、昭和58年以降の最高潮位は平成13年9月11日11時に観測された271cmで、東京灯標の20年確率潮位（274.12cm）に匹敵する潮位の高さでした（東京都港湾局2014, 東京港波浪観測40年報）。東京港では防潮堤、内部護岸、水門、排水機場、陸こうなどの海岸保全施設が配置されていますが、東日本大震災の発生以降、さらに地震・津波・高潮対策が強化されています。

今後、地球温暖化による海面上昇や南海トラフ地震が起きるとなれば、既存の対策だけでなく、日頃からの備えが重要となりそうです。

## 2017年度 JICA 課題別研修 (水路測量技術者養成の国際認定コース)

### 「海図作製技術 —航行安全・防災のために—」

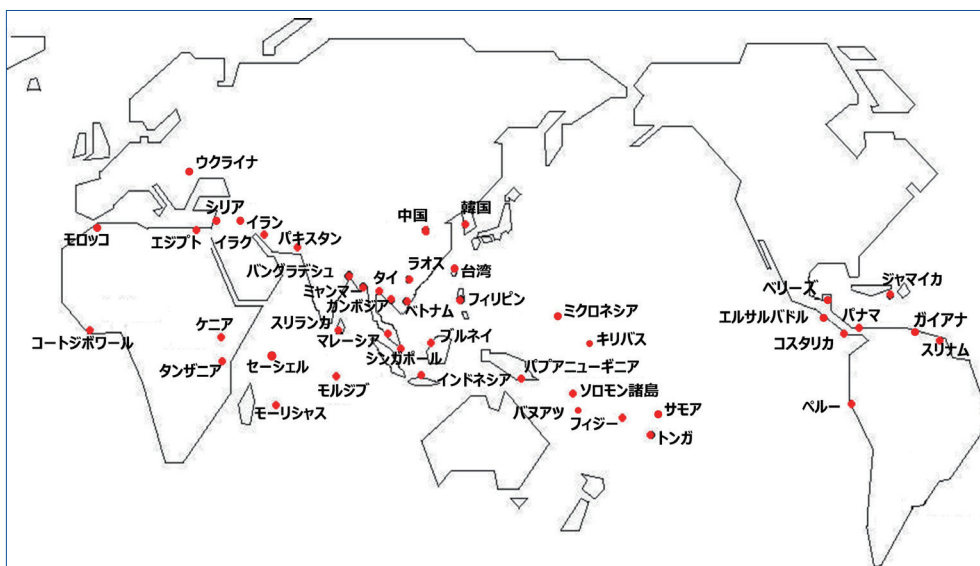
#### はじめに

海上保安庁海洋情報部では、独立行政法人国際協力機構（JICA）と協力し、昭和46年度から40年以上にわたり、開発途上国の水路測量業務に従事する技術者を対象としたJICA 課題別研修を実施しています。本コースは、主として海図作製に必要な水路測量に関する理論および技術、ならびに防災に関する知識を習得させ、これら諸国における水路測量技術の向上を目的としています。

本コースにはこれまでに44カ国から計430人が参加し、多くの修了生は、主要各国水路当局の幹部として活躍しています。本コースを終了した研修員には、水路測量などの国際基準を定める国際委員会（IBSC）により認定される水路測量国際B級資格（注）が付与されます。

今回は実際にどのような研修が行われているのか今年度の研修の様子を中心にお知らせします。

（注）国際認定資格は、国際A級、B級の2種類があり、国際B級は、水路測量全般を実務レベルで実施可能な技術者を養成することを目標としています。



参加実績 (1971～2017):44カ国 430人

## ■ 開講セレモニー

研修生は、6月26日に来日し、6月30日には海洋情報部内見学や全研修生による恒例の「カンントリーレポート発表会」が行なわれ、研修生一人一人から自国の水路業務概要や現在の取り組みや抱えている問題点などについて積極的な発表が行われ、さらに研修生同士でも質問を交わし合うなど活発なやり取りが行われました。



仙石海洋情報部長を表敬訪問した研修生 (2017年6月29日)

## ■ 東日本大震災の被災地視察（宮城県内を訪問）

8月17日には、東日本大震災の被災地である宮城県の石巻市と女川町を訪問し、津波被害の状況、復興の状況を視察しました。被災した石巻港周辺の復興状況を見学し、旧門脇小学校の被災校舎では、地元のボランティアガイドから被災当時の状況や街全体の復興の進み具合について説明を受けました。研修生は、説明に真剣に耳を傾け、復興途上にある被災地の様子を目に焼き付けました。テレビ局の取材もあり、エルサルバドルの研修生が「思っていたより被害があった。」とあり



石巻の門脇小学校跡にて地元ガイドから説明を受ける研修生 (2017年8月17日)

のままの心情を語りました。翌8月18日には、仙台市青葉区にある東北大学災害科学国際研究所を訪問し、最新の津波災害研究についての講義を受けました。

#### ■ 大分県別府港における測量実習

9月26日から10月26日までは、研修員がこれまで研修を通じて学んできた様々な知識を生きた知識として自分のものとするため、大分県別府港において水路測量実習を行いました。

実習では、海図の作製に必要なデータを取得するため、陸上、海上で様々な種類の測量を行いました。陸上での測量としては、海図に掲載する海岸線や航海上の針路目標となる灯台などの位置を明らかにし、海上での測量では、水深を明らかにしました。

測量実習中は、台風の影響も心配されましたが、何とか研修メニューを終えることができました。



別府湾でシングルビーム測深中の研修生(2017年10月17日)



別府市長（代理として猪又副市長が御対応）を表敬訪問  
(2017年10月5日)

#### ■ 終わりに

11月22日から23日の海上保安庁測量船「海洋」による駿河湾の乗船実習も実施し、今後、12月14日に閉講式を終えた後、研修員は帰国することになります。

過去に本研修を終えた研修生の皆さんは、各国水路部局の要職についている方が多く、現職では、マレーシアの水路部長、タイの水路部長、パキスタンの水路部長らが挙げられます。皆さんにとって、これまでの人生の中でも日本の海洋情報部で研修を受けたことが大きな経験・思い出になっているようで、様々な国際会議で海上保安庁職員に会う度に、当時の海洋情報部職員にお世話になったことを語られることが多いようです。

これからも、海洋情報部は水路測量の責任官庁として、本研修を通じた国際貢献を行っていきます。

LONDON

JAMS London  
Representative Office

ロンドン事務所

## 欧州の海事に関する政策動向

### ◆欧州海上安全庁が活動評価レポートを発行

欧州海上安全庁（EMSA）は8月、EMSAの有用性、妥当性などについて自己評価するレポートを発行しました。レポートでは、EMSAは全体としてその権限に従って任務を遂行していると評価しており、欧州の要請に対応した活動を遂行することにより、海上の安全と治安の向上、加盟国の海洋汚染の防止および対応能力の向上に貢献しているとされています。他方で、欧州シングルウィンドウの促進など、海事産業界の経営負荷の低減に対しては、更なる取り組みを求めています。

このほかレポートでは、EMSAが運営する情報システムを加盟国のニーズを踏まえて改良すること、情報システムへアクセス可能なユーザーを増やし、秘匿性のないデータの共有を促進すること、新たな海事法制の施行について加盟国をサポートすること、流出油防除業務の有効性を分析するための油流出リスク評価を行うことなどをEMSAに推奨しています。

### ◆MEPC71に対する欧州議会の評価

欧州議会環境委員会は7月、MEPC71の結果について意見交換を行いました。IMOにおける気候変動に関する議論の進捗について、全体として慎重ながらも肯定的な評価が出されています。出席議員からは、IMOにおける議論の雰囲気が前向きに変わったことに注目しつつ若干数の国は未だ後ろ向きであり、これらの国々に積極性を促すためにはMEPC72までに2回開催が予定されている中間会合が重要となるとの意見が出されました。

また、IMOが採択した燃料消費実績報告制度の実施のためのガイドラインに関して、EUの燃料消費実績報告制度（EU MRV）とは透明性と第三者機関による検証の点において大きく相違するとの指摘がなされました。一部の議員からは、IMOレベルでの適切な措置がなされない場合、2023年以降海運業界を欧州排出量取引制度（EU ETS）に含めるとの欧州議会提案を踏まえ、IMOの議論を待ってはられないとの意見も出されています。

### ◆デンマーク、船舶登録料の廃止を公表

デンマーク政府は9月、デンマーク籍への登録促進を目的として、商船の登録料を将来的に廃止する計画を公表しました。現状では、Danish International Shipping Registerに中古船を登録する場合、登録料として船価の1000分の1、抵当権設定料として補償金の1000分の1が課されていますが、これがデンマーク籍船舶の増加の障害となっている

と考えられていました。これらの料金の廃止は、船舶のデンマーク籍への登録促進とデンマーク海事産業界全体の活性化に有効として関係者から歓迎されています。

#### ◆欧州議会、地中海中部の混合移民対策についてヒアリング

欧州議会人権・法務・内務委員会（LIBE）は7月、地中海中部ルートを通して欧州を目指す混合移民の状況について専門家からのヒアリングを行いました。

ヒアリングにおいてイタリア沿岸警備隊は、国境警備当局との協力の向上や混合移民の発生国における混合移民発生要因の除去など、長期的対策の重要性を強調しています。また地中海で混合移民の捜索救助を行う NGO からは、NGO は EU および EU 加盟国が対処できない、あるいは積極的でない人道的活動を行っているにもかかわらず、人身売買組織との共謀の濡れ衣を着せられ不当に起訴されているとの主張がなされるとともに、イタリアが欧州委員会との協力のもとに定めた、「NGO の行動規範」の修正が提案されています。

欧州委員会からは、この問題についてイタリアを支援し、関係者の連携を向上させるアクションプランが紹介されました。このアクションプランでは、イタリア MRCC と周辺国の MRCC の協力を促進するとともに、リビアの国境管理に対する能力支援のほか、チュニジアやエジプトなど北アフリカ諸国に MRCC を設置することなどが盛り込まれています。

#### ◆EU、ソフィア作戦の期限を延長

EU は、地中海の混合移民対策として EU 海軍が実施しているソフィア作戦が7月27日に期限を迎えるにあたり、期限を2018年12月31日まで延長することを決定しました。ソフィア作戦は、地中海を舞台にした人身売買の根絶と人命救助、国連によるリビアへの武器禁輸の履行およびリビア沿岸警備隊の育成を目的として行われていますが、この期限延長により、今後ソフィア作戦の任務としてリビアからの油の不法輸出に関する情報収集や、欧州刑事警察機構（EUROPOL）や欧州国境沿岸警備隊（FRONTEX）などとの情報共有の促進などが追加される見込みです。



ビッグベン改修工事中（写真：左）

現在、大規模改修工事中の英国議事堂時計台（通称ビッグベン）の様子です。  
今年の夏から改修工事が行われており、2021年までは重要なイベントを除き、鐘が停止しています。

（所長 武智 敬司）

## マ・シ海峡「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。

同メカニズムは、4つの主たる会議、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」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月にかけてシンガポールおよびマレー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14日および15日に開催された、19回目となる航行援助施設基金委員会では、2017年に沿岸三国により行われた維持管理の作業結果が報告されるとともに、2018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。

今回特筆すべきこととして、航行援助施設の維持・更新についての次期計画に関する議論が本格的に始まったことが挙げられます。現行計画はANF創設翌年である2009年から18年までの10年計画として策定され、来年で終了します。2019年から始まる次期計画については、より実態に即して策定できるよう、期間を5年とすることとなりました。来春の次回ANFで現行計画のレビューをしつつ、具体案を議論し、2018年中に決定する見込みです。策定にあたっては、全体計画のうちANFの使用割合を明確にすること、航行安全という目的に沿って使用されることが重要と考えており、当事務所としても積極的に参画していきたいと考えています。

### 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



援助施設基金設立の目的である航行援助施設の維持・更新も、プロジェクトのひとつとして位置付けられています。

10月2日および3日に開催された、第10回となる同フォーラムでは、節目の回であることから、これまでの総括やパネルディスカッションなど、通常とは異なる内容・形式が一部に取り入れられました。具体的な議論においては、新プロジェクトの提案はなく、現行プロジェクトの進捗状況の報告、関係団体・企業による先進技術の紹介・アピールが主となりました。一方、環境問題について多くの発表があり、航行安全だけでなく今後は環境問題もより重視していくべきといった意見もありました。この問題については沿岸三国の問題意識が必ずしも一致しているとは言えない面もあり、利用国・団体の意識もそれぞれ異なるところ、今後の動向に注意を払っていく必要があると考えています。

### 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の後、10月4日に開催された、第10回となる同委員会では、同フォーラムで議論された各プロジェクトの詳細について確認・調整を行いました。

### 沿岸三国技術専門家会合（TTEG）

沿岸三国技術専門家会合（TTEG：Tripartite Technical Experts Group）は、協力メカニズムの創設以前から、沿岸三国がマ・シ海峡の航行安全や環境保全のあり方について協議を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・取り決めは、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。

10月5日および6日に開催された、第42回となる同会合では、協力フォーラムにおける議論内容に沿って、現行プロジェクトの進捗状況の報告、環境問題についての発表・議論がなされ、そのうえで、同フォーラムなどで行われた議論をオーソライズしました。同フォーラムとあわせて、今後の動向に注目していきたいと思えます。

これら一連の会議が滞りなく終了し、2018年に向けてのスタートを切りました。

協力メカニズムは来年創設10周年を迎えます。様々なプログラムが着実に実施され、成果をあげてきましたが、航行安全に関する課題が解消されつつある中、次の10年に向けた新たな課題の設定に向けて、関係各国・団体の意識のすり合せが重要となります。

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ながら、協力メカニズムが次の10年も有意義なものとなるよう、取り組んでいきたいと考えています。

（所長 浅井 俊隆）

# 「救命合羽」が型式承認を取得

兵庫県漁業協同組合連合会と日本救命器具が共同開発

情報誌「海と安全」のNo.553、No.561にてご紹介をさせていただいた、兵庫県漁業協同組合連合会がその開発に試行錯誤を重ねてきた「浮力合羽」が、念願であった国土交通省の型式承認を取得したのでご紹介します。

兵庫県漁業協同組合連合会は、多発する海難事故を受け、平成22年2月より系統団体と協力し「命を守る運動」と名付けて海上での安全操業を目指し、様々な形で安全講習会を開催してきたが、救命胴衣未着用での海中転落による死亡事故が後を絶たなかった。



そこで、「日頃着用する合羽とライフジャケットが一体化すれば必ず着用する」と、胴付き合羽に浮力体を付けることを考案し、約半年間の試行錯誤の上、平成24年4月に「浮力合羽」を開発し、約3000着を販売。この「浮力合羽」の着用により把握する限りでこれまでに3人の命が助かっている。



最初に開発した「浮力合羽」

しかし、この「浮力合羽」は救命胴衣としての国土交通省型式承認（桜マーク）を取得していないため、一人乗りの漁船では救命胴衣として使用できず、さらに平成28年3月にライフジャケットの着用義務範囲が拡大されることが発表されたことにより、一人乗り漁船だけでなく、すべての漁船で救命胴衣として使用ができなくなることとなった。

このため、一時はあきらめていた桜マークの取得であったが、再度桜マークの取得に向け動き出し、平成28年8月より「浮力合羽」の作成経緯に賛同いただいた日本救命器具株式会社との共同開発を進めた。また、予てより桜マークの取得に向けて相談をしていた国土交通省の担当職員の方々にもご尽力いただき、約1年間の試行錯誤を重ね、この度、型式承認を取得した「救命合羽」が完成した。



型式承認を取得した「救命合羽」

# 救命合羽

作業用救命衣（小型船舶兼用）



上下セット（反射テープ付指定品）



前面



背面



浮体の展開品



前側の浮体



後側の浮体



横から見た浮体

- 作業用救命衣（小型船舶兼用）
- 型式：サロペット n 型
- 型式承認番号：5522 号
- 商品名：「救命合羽」
- サイズ：L・LL・3Lの3サイズ
- カラー：オレンジ色のみ
- 製造者：日本救命器具株式会社
- 販売元：兵庫県漁業協同組合連合会



合羽の内部に浮体を装着

※内部に上記浮体体が装着される分、従来品より若干お腹回りが窮屈になる見込みです。

※商品の構造上（反射テープの露出）、上着についても指定品の着用にご協力願います。

※カッパの破断や劣化時にはカッパ部分の交換が可能です。（浮体は再利用可）

お問い合わせ先：J F 兵庫漁連 指導部（担当：北村）

TEL：078-940-8013 FAX：078-917-3811 e-mail:sh-kitamura@hggoren.jf-net.ne.jp

## 主な海難

2017.07～2017.10 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	プレジャーボート、1.8トン（乗員10人）	7月22日 21：40頃 広島県松永湾内	衝突	天気 晴れ 波浪 0m 視程 良好	0人	
	該船は花火大会観閲後、定係地向け帰港中に防波堤に衝突したものの。衝突の衝撃により乗員10人全員が負傷。					
②	プレジャーボート、4.59トン（乗員6人）	7月23日 05：30頃 佐賀県玄海町沖	衝突	天気 晴れ 波浪 1m 視程 良好	0人	
	プレジャーボート、6.81メートル（乗員5人）					釣り場向け航行中の6人乗り組のプレジャーボートと、漂泊して遊漁中の5人乗り組のプレジャーボートが衝突したものの。衝突により5人乗り組のプレジャーボートが転覆し、乗員5人全員が負傷。
③	旅客船、84トン（乗員2人、乗客29人）	7月26日 21：25頃 神戸空港付近	衝突	天気 曇り 波浪 0.5m 視程 良好	0人	
	航行中の旅客船が空港の誘導灯に衝突したものの。衝突の衝撃により乗客15人が負傷。					
④	水上オートバイ、3.1メートル（乗員2人）	9月4日 17：30頃 広島県江田島市沖	乗揚	天気 曇り 波浪 0m 視程 良好	1人	
	前部座席に1人同乗させ航行中の水上オートバイがかき筏に乗揚げたもの。乗揚げの衝撃のより操船者がかき筏に全身を打ちつけられ死亡した。同乗者に怪我なし。					

## 船舶海難の発生状況

2017.07～2017.10 速報値（単位：隻・人）

用途	海難種類	衝	乗	転	火	浸	機	推	舵	行	運	安	そ	合	死
		突	揚	覆	災	水	関	進	障	方	航	全	の	計	行
一般船舶	貨物船	25	12	0	2	3	7	0	0	0	0	2	0	51	10
	タンカー	13	3	0	0	1	2	0	1	0	0	0	0	20	0
	旅客船	3	1	0	0	0	2	1	0	0	1	0	0	8	0
	プレジャーボート	61	53	22	2	24	84	29	6	6	55	5	27	374	3
	その他	13	6	1	3	11	5	4	0	0	6	0	2	51	4
	漁船	49	20	11	8	18	15	7	1	0	14	0	7	150	17
	遊漁船	15	0	0	0	0	3	2	0	0	0	0	0	20	0
	計	179	95	34	15	57	118	43	8	6	76	7	36	674	34

月 日	会 議 名	主 な 議 題
9.8	第1回海難調査及び防止対策のあり方検討委員会	①海上保安庁の新たな海難などの定義 ②海難防止対策の推進
10.31	港則法危険物の選定に関する調査検討会	①港則法危険物の選定
11.1	第1回港湾専門委員会	①港湾計画の改訂(1港 浜田港) ②一部変更(2港 青森港、清水港)
11.14	第1回仙台塩釜港石巻港区船舶航行安全対策調査委員会	①大型客船の受入れ計画の概要 ②石巻港区の現況 ③入出港操船の安全性 ④係留中の安全性 ⑤ビジュアル操船シミュレーション結果をふまえた入出港操船の検討
11.21-22	全国海難防止団体等連絡調整会議	①講演 ・東京湾における海上交通管制一元化の運用 ・安全対策のためのセーフティ・スタンダード ・船舶の安全運航に係るヒヤリハット事例調査 ②議事 ・海難防止団体と小型船安全協会の連携強化 ・各海難防止団体の現状と課題 ・今後の海難防止団体等のあり方—社会のニーズへの対応 ・今後の小型船安全協会等のあり方—社会のニーズへの対応
11.30	第2回函館港船舶航行安全対策検討委員会	①第1回委員会の課題と対応 ②ビジュアル操船シミュレーション結果をふまえた入出港操船の検討 ③係留中の安全性の検討