



# 漂流記

海技大学校 名誉教授 福地 章

## プロローグ

4回にわたって三浦按針をとりあげてきたが、按針から影響を受けたと思われる漂流記を紹介したい。それは今でも読み継がれている「ガリバー旅行記」である。4回漂流したため4つの説話に分かれており、そのためガリバー漂流記がガリバー旅行記になった。その中の第三話に日本のことが出てくる。按針は日本に来てから英商館を立ち上げたこともあり、多くの書簡をイギリスに送って日本のことを紹介していた。その記事を著者・ジョナサン・スウィフト（英）が取り入れたのである。内容は空想冒険小説なので、出てくる地名や場所はでたらめなのだが、こと日本のところだけは、現実味をおびている。

後半に「ロビンソン漂流記」を紹介するがこの漂流記が後のガリバー旅行記を生み出すアイデアにつながったといわれる。この頃、ヨーロッパでは大航海時代が終わり、世界にはいろいろな国や人種がいること、まだまだ未知の世界が広がっていることを知った一般大衆は外への興味を持ち、こうした冒険小説に強く惹かれたのである。

## ガリバー旅行記

（ジョナサン・スウィフト著、1726年出版） 時代設定は日本の江戸時代中期である。

### 【第一話】

海に興味をもっていたガリバーは「カモシカ号」に乗せてもらいブリistol港を出港して航海に出るが、途中で遭難漂流して、小人国リリパットに流れ着く。

アニメに取り上げられるのはこの第一話のところで、流れ着いて気を失い倒れているガリバーが小人達によって杭とロープで縛られた姿が映画（アニメ映画「ガリバー旅行記」1939年フライシャー兄弟・制作）のポスターになっていた。私の小学生時代、この場面が子供心に夢を掻き立てたのである。

小人は普通の大きさの1/12、15cmしかない。巨大なガリバーが暴ればこのリリパット国は壊滅するだろうが、平和主義のガリバーはあくまでも対話の姿勢をつらぬく。そうこうして過ごすうちグローリー姫と隣国デイビット王子の婚約が整い、いよいよ結婚式という時にどちらの国の歌を歌うかでもめ、あげくのはては戦争にまで発展するところをガリバーの介入で収まるのである。

滞在が長くなるにつれガリバーの食事の量は国家財政をおびやかすほどになり、ガリバーは厄介者になってきた。このため再び海に乗り出すことになる。やがて日本～南太平洋を航海中の英国船に拾われイギリスに戻ってくる。

## 【第二話】

じっとしていれないガリバーはまた船に乗ることになった。300トンの「冒険号」で海に乗り出す。再び嵐に会い遭難、漂流の末プロブディンナグに漂着する。乗組員とははぐれてしまった。今度は巨人国にまぎれこんだのである。今度はガリバーが彼らの1/12の大きさなので全くの小人になってしまった。畑にいるところを農民に見つけられしばらくそこに住み着くことになる。やがてその小ささが珍しく見せ物として働くことになる。それを知った国王がやってきて皇妃が買うことになる。そこでその農家の娘がガリバーの世話役をすることになる。ガリバーは可愛がられペットのような存在となる。

ある外出の日、自分の入っている箱が鷲に連れ去られ海に落とされてしまった。浮いて漂っているところを、ある船に拾われイギリスに戻ってくるのである。

(注) 多くの人の知識が「ガリバー旅行記」はこの小人国や巨人国で終わっているのではないだろうか。



小人に捕まるガリバー

## 【第三話】

ここでは日本が関係しているので少し詳しく述べることにする。

じっとしていれないガリバーはまた海に乗り出すことになる。今度は医者としての乗船となった。「ホープウェル号」の長い航海の後、ベトナムのトンキンに入港すると船長は縦帆の小型帆船を購入してガリバーに与え船長に任命した。独立したガリバーは単独の航海に出る。やがて嵐がくる。嵐の中を漂流していると2隻の海賊船が近づいてきた。大きい方の海賊船に一人のオランダ人と首領の日本人がいた。日本人は下手なオランダ語を話すことができた。ガリバーはオランダ語が得意である。このオランダ人が何かとガリバーを貶(おとし)め、亡き者にしようと首領の日本人に働きかけるが首領はガリバーをかばう。結局、首領はガリバーの乗組員を海賊船に引き取り、ガリバーには十分な食糧と装備を与え、帆とかいのついたカヌーで追放となった。

(注) このやりとりはアダムスが日本に着いた時の家康とオランダ人宣教師とのやりとりに似ている。

カヌーでさまよっているとやがてある島にたどり着いた。すると空中に浮かぶ島が近づいてくる。合図をすると回廊から鎖とともに椅子が下りてきた。浮遊島、ラピュタである。浮遊島には国王と政治家が住み、地上の一般人との行き来がある。ここで、議会の存在、課税のこと、税率の決め方、反政府勢力のことなどを聞かされる。また彼らは数学と音楽に優れた国民でもある。ガリバーは語学の天才で最初は知らない言葉にとまどうが、数か月もするとこの言葉でもわかるようになるのである。

浮遊島と地上の島は強力な磁石でつながり、一定以上は離れない。一度近くの小さな島グラブダドリアへ誘われたので行ってみる。ここは別名“魔術師と呪術師の島”と呼ばれた。歴史の裏側、隠された真実、偶然、陰謀、悪徳などいろいろなことを知ることができる島である。ここでガリバーは歴史上のいろいろな死者を呼び出してもらった。

すぐに戻ってきたガリバーは日本を經由してイギリスに帰ることにする。それにはまず

ラグナグ国に行く必要があった。それは日本の皇帝とラグナグ国王の同盟と交易関係から、日本という強大な帝国に対しラグナグ国の友好関係を利用するのである。

1709年ラグナグ国からの紹介状を持って、ガリバーは日本の南東ザモスキ（観音崎？）に着いた。町は狭い海峡の西側にある。そこから北に抜けて入り江の北西に首都江戸があった。役人に親書を手渡すと乗り物と召使を用意され旅費ももらって、江戸での謁見を許されたのである。江戸に着き、皇帝（将軍）との謁見の際、オランダ語に近い低地ドイツ語で一人の日本人が通訳をしてくれた。故国へ帰るためナンガサク（長崎）へ行かせてほしいこと、踏み絵の儀式は許してほしいと訴えた。

やがてナンガサクへ行軍する部隊に連れられ1709年6月9日ナンガサクに着く。そしてアムステルダムから来ていたオランダの450トン「アンボイナ号」で日本を離れ喜望峰、ギニア沖を経て1710年4月10日ダウンズに到着して、久しぶりに妻子の元気な顔を見ることができた。

（注）ラグナク国は江戸の南東方という。韓国でも中国でもない、架空の国。東京湾の描写はまあ正確。また江戸と長崎の距離感、長崎からオランダ船が出ること、突然踏み絵のエピソードが出るあたりはアダムスからの知識と思われる。ヨーロッパでははるか極東の日本という国が制度の整ったしっかりした国であると捉えられている。



ガリバーの彫像

#### 【第四話】

しばらくするとまた航海に出たくなるガリバーであった。今度は「希望号」350トンの船長としてポーツマス港を出港する。ところが雇い入れた船員がならず者ばかりで、ある島に近づいたとき手足をしばられボートに乗せられて知らない島に降ろされてしまう。

島を歩いていると得体のしれない奇妙な動物に出会った。人間に似ているが気持ちが悪い生き物でヤファーという。馬が駆けつけるとヤファーは逃げて行った。ここは馬が支配する島で馬語を話す。ガリバーは馬語を勉強して3カ月で会話ができるようになった。フウイヌム国と言い、馬が支配している。暮らすうちにこの島が気に入り尊敬するフウイヌム人（馬人）のために永住しても良いと思った。生まれつき獰猛なヤファー（人間の生まれ変わり）は蔑まれていた。フウイヌム人もガリバーが気に入り大事にしてくれる。しかし、ヤファーに属するガリバーだけ特別待遇することに問題が生じ、代表者会議の末この国からの退去命令が出て、結局ここに3年住んでイギリスに帰ることになったのである。（完）

#### ロビンソン漂流記

（ダニエル・デフォー著、1719年出版）ガリバー旅行記の7年前に出版されたこの小説はガリバー旅行記に影響を与えたと言われている。

ロビンソンの家は裕福だったが、外国へのあこがれが強く18才のとき両親の反対にもかかわらず船に乗る。苦勞の末ブラジルでの農園が成功して忙しくなり、人手を求めて120トンの船でアフリカへ行くことにする。ところが出帆以来連日の時化で船が壊れる

前にと、全員ボートに乗り移る。やがて大波によってボートもバラバラになり、ロビンソン一人が波打ち際に運ばれ助かる。沖合に船が座礁していたので、連日船に行き苦労して船にあるものを持ち出した。銃から大工道具、材料、食糧など、また小麦や米の種も見つける。二度目の嵐で壊れた船がより浅瀬に近づき、低潮時には歩いて近づけた。毎日通ってはあらゆるものを持ちだした。やがてここが孤島と知り、救助の見込みがないと悟る。

日が経つにつれこの島で生きていける確信がもてるようになる。気候は温暖、食糧はヤギ、鳩、亀などがとれ、山にはブドウや山菜、そのうち蒔いた種から小麦と米の収穫もあった。住まいは岩肌の洞穴を大きく掘って雨よけとし、周囲は材木で囲って整えた。そのうち別荘として谷間の小屋も作る。やがて米が獲れ、小麦の収穫からパンを焼き、ブドウから葡萄酒をつくった。そしてヤギの乳からバターやチーズも作れた。

何年も過ぎ、今やロビンソンは島の主人である。人間に会いたい以外何の不自由もしていない。6年目に小型の舟を作って島の探索に出かけた。複雑な潮流や不規則な風に困惑し、島から離される恐怖を感じ、航海はこれで止めた。

15年目に人の足跡を見つける。23年目には海岸にたき火の明かりを見る。食人種が時々この島に来て捕虜の人肉を食べて対岸の島に帰るようだ。そのうちどさくさの時一人を取り込み召使として一緒に生活をするようになる。

27年目、銃声が聞こえた。反乱の起こったスペイン船が島に近づいた。島に上がった船長一派に加わったロビンソンは船の反乱組を抑えて船を取り戻し、ロビンソンは実に28年振りにイギリスへ戻ることができたのである。(完)

## エピソード

「ガリバー旅行記」は小人国、巨人国、浮遊島の国、そして最後は馬人の国という具合に奇想天外な空想物語である。ガリバーはどこへ行ってもその国の言葉を覚え、そこに溶け込んで争いをおこさない。唯一、日本のくだりが現実的な描写になっている。日本は滞在期間が短いせいで日本語は覚えなかった。最後の馬人の国の話では著者の人間不審な側面が見られる。スペインのエルナン・コルテスの原住民虐殺を非難している。

「ロビンソン漂流記」も実話でないが、これのモデルとなったのが、1704年10月スコットランドの航海長セルカークが船長と争ったすえにチリ沖のマス・ア・ティエラ島（全長20km、幅5km）に取り残されてしまう。ここで彼は4年4か月の自給自足の生活をした後、1709年2月にバツカニアのウッズ・ロジャーズに救出されるのである。これを題材にデフォーは「ロビンソン漂流記」を書いたと言われる。

1966年、この島はロビンソン・クルーソー島と改名されるのである。今、島民600人が住む。

- 《参考文献》1. 「ガリバー旅行記」 スウィフト著、山田蘭訳、角川文庫  
2. 「ロビンソン漂流記」 デフォー著、吉田健一訳、新潮文庫

## 気候変動と将来

最近、顕著な熱波・寒波、大雨・大雪などの極端な気象現象が世界的に増え、異常気象という言葉が珍しくなくなってきていますが、もともと異常気象とはどんな気象現象をいうのでしょうか。気象庁をはじめとする世界の気象機関では、ある場所、ある時期において30年間に1回以下の頻度で発生する現象を異常気象としています。極端現象とはある基準を超えるほど極端な現象を指します。言葉としては異常気象に近いですが、厳密な定義はありません。極端現象の頻度や強度は、地域差はあるものの世界的には増加傾向にあります。地球温暖化により常態が変化し、数十年前の異常気象現象は、最近の平年値を基にすると発生頻度が増えて、稀な現象ではなくなってきています。今回は、極端現象の原因のうち、偏西風の蛇行、熱帯低気圧とその将来変化について紹介します。

偏西風の蛇行は、北極振動（AO:Arctic Oscillation）と関係しているといわれています。AOは、北極圏とそれを取り巻く中緯度の地上気圧がシーソーのように相反して振動し、北極圏の気圧が負の偏差、中緯度が正の偏差のときAOが正と定義されています（図1）。AOが正のとき、北側の偏西風（亜寒帯ジェット）はまっすぐで強くなり日本付近では暖冬になります。この場合、大西洋の高緯度海域では平均波高が高く、日本付近では平均波高は低くなります（図2）。AOが負のとき、亜寒帯ジェットは弱く、時に大きく蛇行します。この場合、今冬のように日本付近は寒い冬となるなど、AOが正のときと逆になります。IPCC（気候変動に関する政府間パネル）第5次報告書では、地球温暖化により常態が変化し将来AOが正にシフトすると予測しています。



図1:北極振動 (AO)

左: 正のとき亜寒帯ジェットはまっすぐで強い。  
右: 負のとき亜寒帯ジェットは弱くときに大きく蛇行。  
<http://www.jamstec.go.jp/frsgc/jp/report/2004/jan/tanaka.html> より引用。

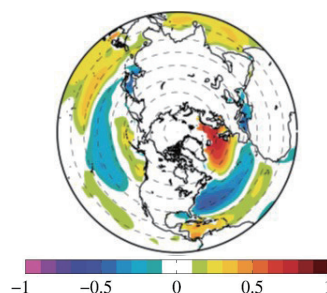


図2: AO と平均波高の相関係数

AOが正のとき、大西洋の高緯度海域では平均波高が高く、日本付近では平均波高は低い。  
Shimura et al., Journal of Climate (2013) より引用。

2003年8月にアメリカに上陸したハリケーン「カトリーナ」、2013年11月にフィリピンに上陸した台風「ハイエン」など、近年、極端に強いハリケーンや台風によって甚大な被害が発生しています。「ハイエン」は、最低中心気圧 895 hPa、中心付近の最大風速 64.8 m/s に達した過去 100 年でもっとも強い台風の一つです。IPCC は、過去 100 年間の世界の熱帯低気圧の活動について、観測能力の変化から長期的な変化傾向があるとはいえないとする一方、21 世紀の予測では地球全体での熱帯低気圧の発生頻度は減少するか、または変わらない可能性が高く、個々の台風の最大風や降水量が強まる可能性が高いとしています（図 3、図 4）。

また、いずれの研究でも、将来、総数に対する「強い台風」の割合は増すと予測しています。さらに、いくつかの研究結果では、スーパー台風（この研究ではハリケーンの最強クラスに相当し風速 59m/s 以上と定義）を含む「極端に強い台風」が強度を維持したまま日本などの中緯度に到達するとしています。

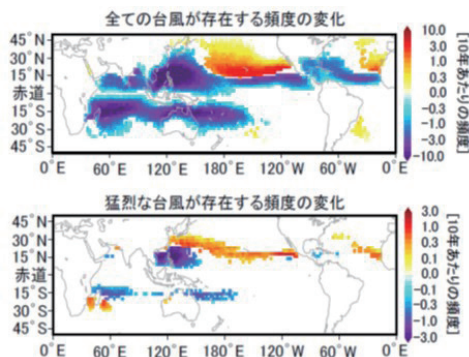


図 3: 台風出現頻度の将来予測  
上：すべての台風が存在する頻度の変化。  
下：猛烈な台風が存在する頻度の変化。  
日本の気候変動とその影響 (2018) より引用

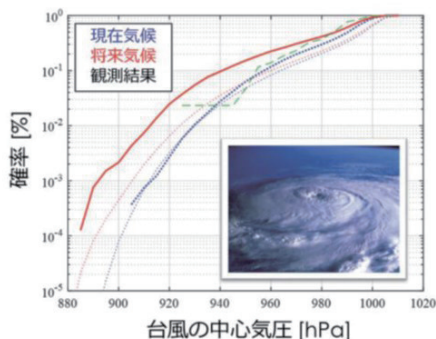


図 4: 台風中心気圧の将来変化  
緑破線: 観測、太線: 日本周辺、細線: 全球平均、  
青: 現在気候条件、赤: 将来気候条件  
日本の気候変動とその影響 (2018) より引用

海洋は、大気と比べて熱容量が約千倍と大きく、地球に降り注ぐエネルギーのうち 90% 以上を吸収しています。海水温の上昇は、海面上昇、極域の海水の融解に影響を及ぼします。さらに、さまざまな地球規模の気候変動の発生頻度を高め、変動幅を大きくしています。このために、極端現象が増加していると考えられています。近年(最近 10 数年)は、世界の平均気温の上昇傾向がほとんど見られませんでした（図 5）。しかし、これは地球温暖化現象が止まったということではなく、気温が上がり続け、ある程度の高さで中断（ハイエイタス）していたと考えられています。これは、近年、貿易風が強くなりラニーニャに似た状況が続く、海洋内部の冷たい水が上昇して海面水温が低下し、海洋内部の温度上昇のスピードが遅くなった代わりに海上の気温上昇のスピードが遅くなったためです（図 6）。

しかし、それもおわりに近づいたといわれています。実際に2016年、世界の年平均気温偏差は+0.45℃で1891年の統計開始以降最も高い値です。上昇した海水温は、今後、極端現象をさらに激しくする可能性があります。

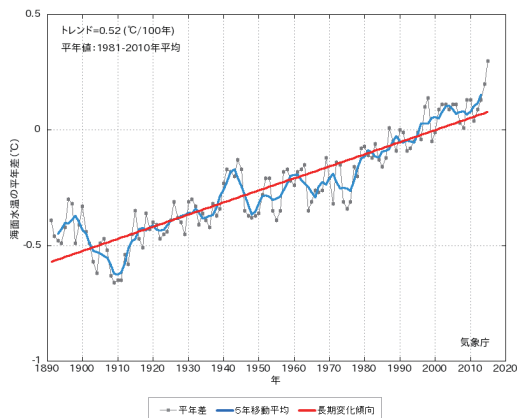
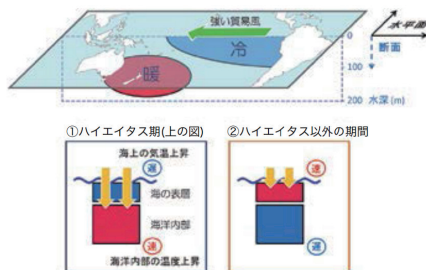


図5: 世界の年平均気温偏差  
トコトンやさしい異常気象の本(2017)より引用  
原典: 気象庁



出典: IPCC 第5次報告書

図6: ハイエイタス期の特徴  
近年、貿易風が強くラニーニャ現象に似た状況が続き海洋内部の冷たい水が上昇して海面温度が低下し熱を吸収しやすくなっていたことで大気の温暖化が中断(ハイエイタス)期となっていた。  
トコトンやさしい異常気象の本(2017)より引用  
原典: IPCC 第5次報告書

このような中で、2015年にCOP21(COP21:国連気候変動枠組条約第21回締約国会議)で採択されたパリ協定が地球の未来を決める転換点になるかもしれません。21世紀末の気温上昇を、2℃よりも十分下方に保持し1.5℃に抑える努力を追求することが、途上国も含め全会一致で採択されたことには大きな意味があります。これを受けて、国際海事機関(IMO)でもさらなる温暖化ガス対策の検討が予定されています。沿岸の適応策は国により異なります。日本沿岸では気候変動により中長期的な海面水位の上昇に加え、「強い台風」の増加によって施設の設計に係る高い高潮・波浪の増大による影響が懸念されています。このため日本の港湾では、海象のモニタリングにより気候変動による影響を捉え、港湾・背後地の中長期的な動向を勘案して、防波堤や防潮堤といった海岸保全施設の整備、港湾BCP作成など、ハード・ソフトの施策を最適に組み合わせるとしています。人と海の未来のため、緩和策により気温上昇を抑え、適応策により災害リスク増大を抑制することが大切です。

### 【用語解説】

熱容量: 温度を1℃(1K)上げるのに必要な熱量。

自然変動: この自然変動として、太平洋十年規模振動(PDO)や黒潮続流の変動が考えられています。

ハイエイタス: 地球温暖化による気温上昇が一時的に停滞する現象をいいます。

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

### ◆ 「Our Ocean」 会議における EU の約束事項

10月5日から6日の間、欧州委員会の主催によりマルタで開催された第4回「Our Ocean」会議<sup>1</sup>においては、各国政府機関、国際機関、業界団体などから、海洋汚染、海上保安、気候変動など海洋に関する諸般の問題の解決に向けた多くの「約束事項」が公表されました。この中でEUは、より健全でクリーン、安全な海洋環境の促進に向けて36件、総額5.5億ユーロ以上の約束事項を公表しています。

このうち主なものは以下のとおりです。

- ① 海上保安対策：南東アフリカ沿岸およびインド洋における海上保安と海賊対策の強化のため、国連薬物犯罪事務所（UNODC）などの国際機関と連携し、政府間開発機構（IGAD）などの4つの地域機関が行う事業の支援として3750万ユーロの基金設立など。
- ② 海洋環境対策：海洋汚染の防止および対応プロジェクトに285万ユーロ、海洋汚染対応訓練の実施に250万ユーロなど。また、船舶由来の廃棄物などの海洋への投棄低減策の促進など。
- ③ 気候変動対策：IMOと協力した、世界の5地域に海事技術協力センターの設立に1000万ユーロなど
- ④ 海洋保護対策：アフリカ、カリブ海、太平洋諸国の海洋保護区の支援に2000万ユーロなど

### ◆ EMSA が 2017 年版の欧州海難レポートを発表

欧州海上保安機関（EMSA）が2017年版の欧州海上事故レポート<sup>2</sup>を発表しました。このレポートは、EU加盟国を旗国とする船舶による事故、EU加盟国の領海または内水で発生した事故、その他EU加盟国に実質的な利害を生じた事故について、2011年から2016年の統計をまとめたものです。

レポートによれば、2016年には3145件の事故により死者が106人、負傷者が957人発生し、26隻の船舶が失われました。これを受けて、123件の事故調査が発動されています。また、2011年から2016年の間の特徴として、2014年以降事故報告件数は年間3200件前後で高止まりの傾向にあり、この期間に発生した事故のうち約半数が、衝突、

<sup>1</sup> <https://ourocean2017.org/>

<sup>2</sup> <http://www.emsa.europa.eu/component/flexicontent/download/4989/3156/23.html>



座礁、接触など航海に起因するもので、発生場所としては42%が港内で発生し、沿岸域(28%)がこれに続いています。

#### ◆欧州向け移民に関する欧州委員会の発表

欧州委員会は2017年11月15日、欧州向け移民を巡る状況についてレポート<sup>3</sup>を発表しました。レポートでは、北アフリカからイタリアを目指す地中海中部ルートによる移民が最大である状況は継続しているものの、全体として海上移民の状況は数か月間にわたって落ち着いているとしています。他方、2017年は地中海西部や大西洋から欧州を目指すルートに増加の傾向が見られるとしています。また本レポートでは、EUによるリビア沿岸警備隊への継続的な支援や、2017年中にEUによって約30万人の海上移民が救助されたことなどの実績について強調すると同時に、特に人員や資器材の抛出の面で、この問題に対するEU加盟国間の貢献度合いに格差があると指摘しています。

また、12月13日に欧州委員会が発した声明<sup>4</sup>では、リビア当局や国連難民高等弁務官事務所(UNHCR)、国際移住機関(IOM)その他の国連機関との協力の成果により、地中海を経由して欧州渡航を企図した移民の死者数が2017年に減少に転じている一方、移民の主要なルートが地中海中部から地中海西部や大西洋経由に変化している可能性があるとして、引き続き警戒を続けることを求めています。合わせて、EU加盟国に対して、欧州国境沿岸警備隊(European Border and Coast Guard)緊急対応予備員(rapid reaction pools)として各国に割り当てられた勢力を2018年3月までに充足するよう求めています。

#### ◆欧州委員会、欧州海洋空間計画指令違反の3カ国を提訴

欧州委員会は、ブルガリア、フィンランドおよびギリシャが欧州海洋空間計画指令(Directive on Maritime Spatial Planning)に違反しているとして、欧州連合司法裁判所(Court of Justice of the EU)に提訴することを決定しました。これら3カ国は、同指令の国内法化の期限である2016年9月18日を過ぎても国内法化の措置を行っていないことから、欧州委員会はこれら3カ国に対し制裁金を科すことを求めており、欧州委員会の訴えが認められれば、判決から同指令の国内法化の完了までの期間いずれも1日当たりでブルガリアは1万4089.60ユーロ、フィンランドは7739.76ユーロ、ギリシャは3万1416.00ユーロの制裁金が課されることとなる可能性があります。

<sup>3</sup> [https://ec.europa.eu/home-affairs/sites/homeaffairs/files/what-we-do/policies/european-agenda-migration/20171114\\_progress\\_report\\_on\\_the\\_european\\_agenda\\_on\\_migration\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/home-affairs/sites/homeaffairs/files/what-we-do/policies/european-agenda-migration/20171114_progress_report_on_the_european_agenda_on_migration_en.pdf)

<sup>4</sup> <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-15574-2017-REV-1/en/pdf>

## マラッカ・シンガポール海峡を通航する 船舶の動向（2017年）

シンガポール事務所では、毎年、マレーシア海事局の協力を得て、マラッカ・シンガポール海峡（マ・シ海峡）を通過する船舶の数、船種その他の動向を分析しています。今回は、昨年（2017年）のマ・シ海峡を通航する船舶の動向について紹介します。

マ・シ海峡では、1998年12月から、強制船位通報制度が始まりました。これは、同海峡を9つの海域に分け、300総トン以上または50m以上の船舶が、各海域に入るたびに位置情報を沿岸国海事当局に通報する制度です。これにより、沿岸各国は同海峡を通航する船舶を把握しているところ、当事務所では、マレーシア海事局からデータの提供を受け、同海峡の状況を把握・分析しています。

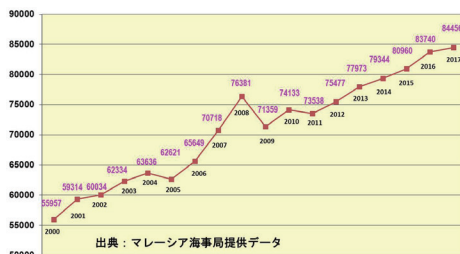
なお、1999年は制度開始直後のため通報漏れの船舶も多かったことから、データの信頼性が十分でなく、2000年以降のデータを採用しています。

### 増加し続ける通航量

2017年の通航隻数（300総トン以上）は対前年0.9%増の8万4456隻となりました。一日あたり231隻が通航している計算になります。

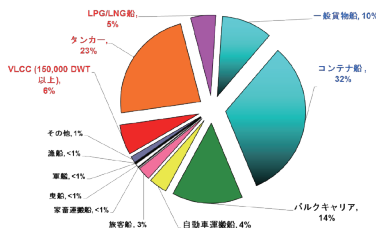
リーマンショックに端を発した世界経済の低迷で大きく落ち込んで7万1359隻となった2009年から上昇トレンドを継続しており、2011年はわずかに落ち込んだものの、以降6年連続で増加しています。2013年からは5年連続で最高値を更新しており、堅調に推移しています。

マ・シ海峡通航隻数（2000-2017年）  
KLANG VTS への通航隻数（総トン数 300 トン以上）

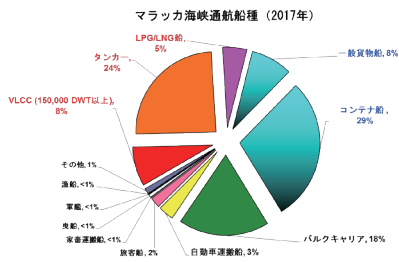


マ・シ海峡通航隻数

利用率はタンカーがコンテナを上回る  
マラッカ海峡通航船種（2000-2017年）



船種ごとの利用率（2017年）



利用率（2000 - 2017年）

船種ごとの利用比率はタンカー、コンテナ、バルクキャリア、一般貨物船が主であり、主要な船種はこれまでと大きく変わりません。

一方で、長年コンテナが最大比率であったところ、近年のコンテナの伸び悩みとタンカーの堅調な伸びにより、今年（2017年）はタンカーが32%、コンテナが29%となり、タンカーがコンテナを上回りました。

### 船種ごとの特徴

ここで、いくつかの船種の動向についてその特徴を述べてみたいと思います。

タンカーについては、原油安や、米国から東アジアへの原油輸出の増加等により動きが堅調であり、通航隻数の増加が続いています。

特に大型タンカー（VLCC）は6711隻、対前年12.4%増となり、伸びが顕著です。

中小型タンカーは対前年6.0%増の2万629隻となり、初めて2万隻を超えました。

最大比率の座をタンカーに譲ったとはいえ、いまだに約3割と主要な利用船種であるコンテナ船ですが、2017年の通航隻数は2万4446隻。対前年5.2%減となり、5年振りの減少となりました。

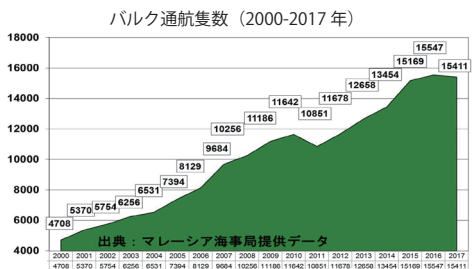
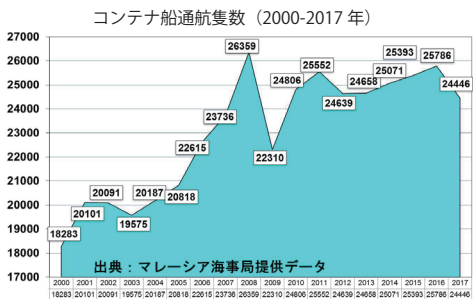
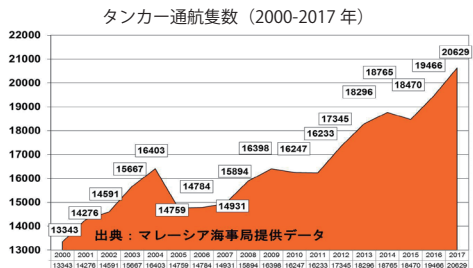
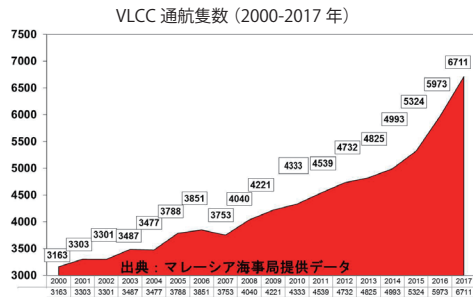
荷動きは堅調であるものの、コンテナ船の大型化が隻数の減少に繋がったものと考えられます。

バルクキャリアの通航隻数は1万5411隻となり、対前年0.9%とわずかに減少しました。東アジアでの原材料輸入は引き続き堅調であることから、減少傾向に転じたというよりはほぼ現状維持と捉えるのが適切かと思われます。

### まとめ

厳しい海運市況や、パナマ運河拡張にもかかわらず、マ・シ海峽の利用状況は好調であることは、世界、そして日本にとっても引き続き重要な航路であることの証左です。海運をめぐる状況は変化を続けており、引き続き動向を調査していきたいと思えます。

(所長 浅井 俊隆)



# 主な海難

2017.11 ~ 2018.02 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（乗員4人）	11月18日 4:58頃 北海道苫小牧港沖	安全障害 （走錨）	天気 曇り 波浪 2m 視程 良好	0人
	苫小牧港のため、同港沖に錨泊中の貨物船が走錨し、消波ブロックに乗揚げたもの。乗員4人は海上保安庁ヘリコプターにより救助、船体は油抜き取りを実施した後、1月7日にタグボートにより引き出され離礁した。				
②	プレジャーボート、0.2トン（乗員2人）	12月18日 16:23頃 静岡県御前崎港内	機関故障	天気 晴れ 波浪 2m 視程 良好	2人
	該船は遊漁のため御前崎港内を航行中、機関故障により航行不能に陥り、その後転覆したもの。乗船者2人が死亡。				
③	プレジャーボート、4.4トン（乗員6人）	12月23日 19:15頃 東京都港区お台場 海浜公園付近	衝突	天気 晴れ 波浪 0m 視程 良好	0人
	プレジャーボート、3.2トン（乗員8人）				
	花火観覧を終え帰港中のプレジャーボート同士が衝突したもの。衝突により、両船合わせて9人が負傷。				

## 海上保安庁からの勧告等の実施事例

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
貨物船、488トン（乗員7人）	1月23日00:48頃 備讃瀬戸東航路内	衝突	天気 晴れ 波浪 0m 視程 良好	0人
貨物船、2,121トン（乗員11人）				
備讃瀬戸東航路を東航中の2隻の貨物船のうち、後方から接近してきた1隻に対し前方船への接近注意に係る警告を実施するも、当該船舶の操縦者が自動操舵の上、携帯電話の操作に傾注していたため無線に応答せず、そのまま前方の1隻に衝突した。				

## 船舶海難の発生状況

2017.11 ~ 2018.01 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 行 方 不 明 者 ・
		突	揚	覆	災	水	関 障 害	進 器 障 害	障 害	方 不 明	航 阻 害	全 阻 害	の 他	計	
一般船舶	貨物船	37	7	5	0	1	1	2	0	0	0	3	0	56	0
	タンカー	12	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	1	16	32
	旅客船	5	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	0
	プレジャーボート	29	25	45	19	0	29	10	3	0	22	6	16	204	4
	その他	8	9	2	1	0	10	3	2	0	3	2	1	41	1
	漁船	45	13	10	5	15	5	10	0	0	18	1	7	129	13
	遊漁船	8	1	2	0	1	0	2	1	0	0	0	0	15	0
	計	144	57	69	25	18	46	27	6	0	43	12	25	472	50

月 日	会 議 名	主 な 議 題
12. 4	第 4 回液化水素運搬船舶航行安全対策委員会	①第 3 回委員会の課題と対応 ②操船・係留動揺シミュレーション結果 ③海上防災対策（一般）及びリスク評価結果 ④航行安全対策（案）
12.14	気仙沼港津波復興拠点整備事業に係る船舶航行安全対策調査作業部会	①燃油供給施設の海上防災
12.19	気仙沼湾横断橋（仮称）に係る航行安全対策調査委員会	①施工概要および水域利用者などへのヒアリング実施結果 ②上部工の施工概要
12.20	次世代浮体式洋上風力発電システム実証研究に係る船舶航行安全対策調査委員会臨時委員会	①第一回委員会後の調整経緯 ②臨時委員会開催に至った経緯 ③第一回委員会資料の修正箇所
1.24	第 3 回クルーズ船の航行に必要な施設規模などに関する検討会	①最終報告書（案）
1.25	第 2 回海難調査及び防止対策のあり方検討委員会	①海上保安庁の海難定義などの見直しに係る検討結果のまとめ ②海難防止対策の推進
1.26	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）	① IMO 第 71 回海洋環境保護委員会（MEPC71）の審議結果 ② IMO 第 5 回汚染防止・対応小委員会（PPR5）対処方針案の検討
1.26	第 2 回仙台塩釜港石巻港区船舶航行安全対策調査委員会	①船体動揺シミュレーション結果をふまえた係留中の検討 ②船舶航行安全対策の策定 ③報告書（案）
2. 2	第 3 回函館港船舶航行安全対策検討委員会	①第 2 回委員会の課題と対応 ②船舶航行安全対策の策定 ③報告書（案）
2. 7	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 IMO 第 98 回海上安全委員会（MSC98）の審議結果 ② IMO 第 5 回航行安全・無線通信・捜索救助小委員会（NCSR5）対処方針（案）の検討
2.13	第 2 回気仙沼港津波復興拠点整備事業（燃料供給施設）に係る航行安全対策調査委員会	①第 1 回委員会および作業部会の課題と対応 ②鳥瞰図操船シミュレーション実施結果 ③船体動揺シミュレーション実施結果 ④海上防災対策（案） ⑤船舶航行安全対策（案） ⑥報告書（案）
2.22	第 1 回海運・水産関係団体打合せ	①事業計画 ②瀬戸内海西部海域における漁業情報図の構成など
2.23	第 5 回液化水素運搬船舶航行安全対策委員会	①第 4 回委員会の課題と対応 ②神戸地区委員会報告書（案）