

漂流記 - II

海技大学校 名誉教授 福地 章

プロローグ

今回も二つの漂流記を紹介する。最初は「十五少年漂流記」である。これは前回紹介した「ロビンソン漂流記」の影響を受けたとされるジュール・ヴェルヌ（仏）の著による小説であり実話ではない。少年たちの冒険であるところがみそで、明治期に書かれたものだが今でも広く読み継がれている。私の孫が小五のとき夏休みの読書感想文として子供向けに編集されたこの本を選んでいた。

二つ目は「無人島に生きる十六人」という話で、上の小説と似た題名だがこれは実際の出来事で明治32（1899）年に日本の船員が無人島に漂着して生き抜く話である。埋もれていた文献を近年、小説家・椎名誠が掘り起こして新潮社から世に出した。

貴重な体験にもとづくこの話を当時の練習帆船「琴ノ緒丸」の教官だった中川倉吉が実習生の前で話したのである。これに興味を持った実習生・須川が熱心に聞き書きをして後年、少年クラブの昭和16（1941）年10月～17年10月にわたって掲載したという。発表の時期が悪かった。丁度太平洋戦争がはじまって日本中が湧きたち、そして半年後のミッドウェー海戦の敗北で日本が苦境に陥るときである。そんなときの漂流記はあまり注目されることもなく世間から埋もれてしまったかんがある。しかし、現代の今読んでみてもなかなか新鮮で面白い。椎名が言う、「痛快！十六中年漂流記」と。



シップ型帆船

（注）東京高等商船学校・練習帆船「琴ノ緒丸」（800トン、三本マスト・シップ型）

十五少年漂流記 ジュール・ベルヌ（仏）著、多野完治訳（新潮文庫）

舞台はニュージーランド。1860年、夏休みを利用してニュージーランド沿岸一周（6週間）のプランで8才から14才の子供達14人が集合した。乗組員は船長、航海士、水夫6人、コック、ボーイの10人で、国籍はイギリス（ニュージーランド）11人、フランス2人、アメリカ1人である。

（注）ニュージーランドはイギリスの植民地だった。

船は100トンのスクナー型帆船「スルギ号」。出帆の前夜大人は町へ飲みに出た。当直の航海士も少年たちが寝た後、町へ飲みに出てしまった。船長は翌朝来ることになっている。この夜よく眠れないジャック（12才）はデッキに出て、いたずら心から船のもやいを解いてしまった。船が岸壁から離れて皆が驚くのを見たかった。ところがそれまで穏やかだった海に風が急に吹き出し、船はどンドン沖に流されていく。他の子供たちが気付いたとき船はとんでもない方に吹きながされていたのである。子供たちだけでは船をうま

くコントロールすることができない。しかも風はますます強くなり、それから嵐は2週間も吹き荒れた。

やがてようやく陸地に漂着した。14人の実習生に加えて、コックの黒人少年がいて15少年なのである。ここはマゼラン海峡に近い南米のある陸地である。子供たちはまだ破壊していない船から連日あらゆるものを運び出すことができた。銃・弾薬をはじめ、食糧、食器、工具、大工道具、木材、燃料、衣服などである。



スクーナー型帆船

次の日から子供たちは、皆の協力と工夫で毎日を乗り切っていく。陸地にはいろいろな植物や果実もあり、また食糧としての動物も沢山いる。15人の大勢の人間が雨、風をしのぐには洞穴が良い。どうにか探しあてたが皆で過ごすには小さいので、時間をかけて広げていくことにした。

やがて有志4人で陸地探検を試みる。それから何度か交代で遠征をするのである。するとここは無入島であることが分かる。長く過ごすうちに子供同志の間で摩擦があり、時には意見がわかれて二派になることも。リーダーを2年の交代制で選ぶことにした。最初は年長のアメリカ人ゴードンが選ばれた。

ある日の探検で、かつてここに人がいたことがわかった。船着き場の跡や畑の跡があり、川を下ると人骨があった。洞穴の中に入ると古時計や古い手帳がありこの人の名前と乗っていた船名がわかった。どうやらこの人は全ての物を使い果たして死んだようだ。

季節が移り、気温が下がってきた。冬に備える必要があった。冬には雪が降り、気温も氷点下にまで下がった。島にいる動物は亀、ダチョウ、七面鳥、鳩、ペンギン、ウサギ、ラマ、アザラシ、キツネ、カバ、シギ、カモなどもうなんでもありだ、しまいにはジャガーやクマまで出て来る。

2回目の冬も終わりまた季節が変わるころ、漂流ボートが流れ着く。バルパライソ行きの帆船で水夫による反乱が起こり、船長、一等航海士、客、乗組員を殺害して二等航海士イバンスとお手伝いの女性ケートを人質に航海を続けたが、火災を起こしてボートに逃れるのがやっとであった。その後この島に流れ着くのである。やがてケートとイバンスが少年達に加わり、反乱組みの悪漢水夫7人との対決が起こる。この後ハリウッド映画並みの子供たちの活躍があって悪漢どもを退治する。その後、スルギ号が残してくれた道具でボートを修繕した17人は1週間後にマゼラン海峡に入って汽船「グラフトン号」に拾われる。そして彼らは島の暮らしから約2年後に皆元気でオークランド港に帰ってきたのである。(完)

無人島に生きる十六人 須川邦彦著 (新潮文庫)

報効義会の小帆船「龍睡丸」(76トン、2本マストのスクーナー型帆船)は千島列島と本州の連絡船である。冬の期間は係留して動かない。これではもったいないので冬の期間の漁業調査を名目に明治31(1898)年の12月28日、東京を出帆することになった。

乗組員は船長・中川、航海士・榊原、漁業長・鈴木、甲板長 1 人、甲板員、漁夫の 3 人、小笠原島の帰化人 3 人、報効義会会員 4 人、練習生（水産講習所）2 人の計 16 人である。

船が小さいので禁酒とし、飯は麦飯、安くて栄養があり日持ちがするものを積込んだ。

1 月 17 日、南鳥島付近で漁業調査をした。海底は珊瑚質で水深 31m。周囲は濛気で見通しがきかなかつた。やがて吹出した大西風のため風波に翻弄され、大中小の錨を失う。そして清水タンクの大きい方が壊れ、小さいタンクのみになってしまう。この大西風は一週間続いた。この風では日本に戻れないので、水の補給に一番近いミッドウェーかハワイを目指す。この間、帆柱は折れ、索具はゆるみ修繕の必要があった。明治 32（1899）年 3 月 22 日ホノルルに着く。ここで大修繕と食糧・水の補給が必要である。ところが費用がない。それを地元の在留邦人たちが義援金を募って助けてくれた。これで無事次の航海ができることになった。4 月 4 日ホノルルを出帆。魚や鳥、マッコウ鯨を求めて、北西に進む。カウアイ島を過ぎると北西に無人の島や岩礁が 2000km の先まで続く。その先端にミッドウェーがありここで水の補給をして日本に向かう計画である。5 月 18 日、ミッドウェーの 200km 手前パール・エンド・ハーミーズ礁に来ると今までの北西風がぱたりと止み風になる。潮の流れがあつて、漂流していく。水深が深く錨が使えない。うねりが高くなってきた。ぐらぐらとゆれる船。ここは南北 9.5 海里、東西 16 海里にわたつてサンゴ礁の小島と暗礁がちらばっている。20 日の夜になった。風は全くない。大きなうねりによって切り立った岩が急速に近づいてきた。投錨するも錨鎖が切れる。真っ暗闇での作業。とうとうバリバリ！ドシンと音がしたかと思う時、岩が船底をつきぬいた。午前 2 時、暗礁に座礁したのである。うねりの中をやつと対岸にたどり着いた者との間でロープを渡し通い索で荷物をできるだけ送った。浮く物は海に投げるとあつと言う間に対岸に着く。船がしだいに壊れてきたが全員が無事対岸に集まることができた。岩の正面は波がぶち当たるが裏は静かなものである。この岸辺にいてもどうにもならないので、唯一残った伝馬船で新しい島探しをすることになった。探し当てた島は面積 1 万 3200m²（4 千坪）に出島 990m²（300 坪）がある。サンゴ礁の島で高いところで標高 4m、平均 2m しかない。緑の草はあるが木は生えていない。これからどうして 16 人が生きて行くのかが問題である。船長中川は皆を集めて指示をだした。荷物を集める係り、井戸堀、蒸留水作り、島の探索、流木集め、食糧係りを決めて皆は忙しくなった。

ここで中川は皆と 4 つの約束をした。

1. 島で手に入るもので暮らして行く
2. できない相談を言わない
3. 規律正しい生活
4. 愉快的生活を心がける

これに皆も賛成してくれた。そして中川はどんなことがあつても怒らない、叱ったり小言を言わないと決めたのである。

落ち着くと、日本では我々のことを知っていてくれるだろうか、搜索船は出るのか、皆死んでしまったものと思うのだろうかと考えてしまう。一番良い方法は沖を通る船を見つけることで、見張り台を作ることになった。8 日かけて標高 4m の島に +4m の砂山が完

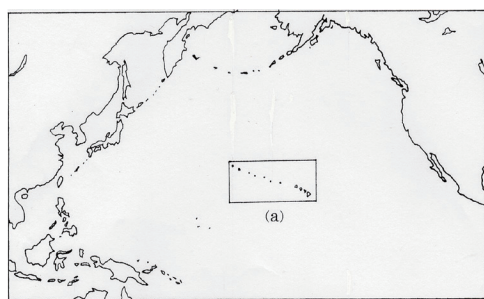
成した。やがて龍睡丸が壊れてバラバラになって円材が流れ着いたので、見張り櫓を作ることができた。火を作るときは貴重なものである。雨は時々降ったので雨水をためる工夫をした。16人分の食事を作る料理当番は大変である。魚をすくう網を14日かけて作り上げた。肉は亀の肉がある。

そのうち海鳥がやってきた。沢山の卵を産んだ。卵をごちそうになる。鳥はいじめない。島中、鳥の鳴き声でうるさかったがそのうちどこかに行き、また元の静かな島に戻った。魚と亀が常食で卵をごちそう。しかし、野菜がない。島に自生する葉っぱにそれを求めた。ある日伝馬船で探検に行くと沢山の流木のある島を見つけた。やがて海綿を利用して塩の作り方も編み出したので、食事に潤いができた。

人は無人島生活をさびしかっただろう、退屈しただろうと言うがとんでもない。雲一つ見ても、はてしない海を見てもあきない。毎日の作業は順番にこなして忙しい。島で生きていく上で必要なことを皆が自覚していた。

6月、島にも慣れてきたころ、授業を始めた。生徒は練習生2人、報効義会会員4人、甲板員と漁夫の3人である。船長と航海士が運用術と航海術、漁業長が漁業と水産、船長が数学と作文を教えた。そして練習生は小笠原の帰化人に漢字を、帰化人は英会話と英作文を若い者に教えた。雨の日は茶話会として、体験談やかくし芸があつて楽しいひと時を過ごすのである。

9月3日、10時 突然、見張りから大声があがる。「船だ〜!」。漁業調査中の的矢丸(107トン)が22km先にいた。島では黒煙を焚いた。中川船長と4人は伝馬船を漕ぎに漕いで的矢丸に向かった。船では「真っ黒い裸の土人がやってきます」と船長に報告していた。こうして龍睡丸の乗組員は3か月半の島暮らしを終え、誰一人欠けることなく日本に戻ることができたのである。



北太平洋図



(a) 域拡大図

エピソード

「無人島に生きる十六人」は実話である。読んでいて実に痛快な気分になる。この時代であればさぞや上意下達のもとで、ときには鉄拳が飛びそうだが、それは全くなく船長中川の人望に加え、皆の気心が丸となって和気あいあいと前向きに過ごしたのである。

2017年の台風

雨の季節を迎え、普段より天気予報を注意深くみるが多くなります。

日本で発生する気象災害のうち、多くは梅雨の期間中や台風による大雨によるものです。本格的な台風シーズンを前に、昨年 2017 年の台風について振り返ってみたいと思います。

◆ 2017年の台風

2017年の台風1号は4月26日3時に発生しました。クリスマス前の12月21日3時に台風27号が発生し、年間の発生数は27個となりました。日本に接近したものは8個で、そのうちの4個が上陸しました。接近数は平年より少なかったのですが、上陸数は平年より多くなりました。シーズン通しての発生数は平年並でしたが、7月の発生数8個は1951年以降7月の発生数としては1971年と並んで最多となりました。

事象・項目	2017年	記録など	備考
年間発生数	27個	平年値 25.6個	
年間接近数	8個	平年値 11.4個	
年間上陸数	4個	平年値 2.7個	3,5,18,21号
7月の発生数	8個	最多1位タイ	平年値 3.6個
長寿台風	第5号	2位タイの19.0日	最長は1986年第14号の19.25日
『超大型』で日本上陸	第21号	観測史上初* *1991年以降	10月23日3時 静岡県掛川市付近
遅い上陸日時	第21号	3位の10月23日3時	

表1. 2017年の台風トピックス（台風の記録は1951年の統計開始以来）

2017年7月20日21時南鳥島近海で発生した台風5号は日本付近を覆う高気圧の南の縁にそって西に進みました。23日以降は東方にあった台風6号の影響を受け複雑な動きをしました。29～30日にかけて小笠原諸島近海を南下し、その後、西～北西に進路を変え8月4日奄美大島近海に到達したのち北東に進んで、7日15時過

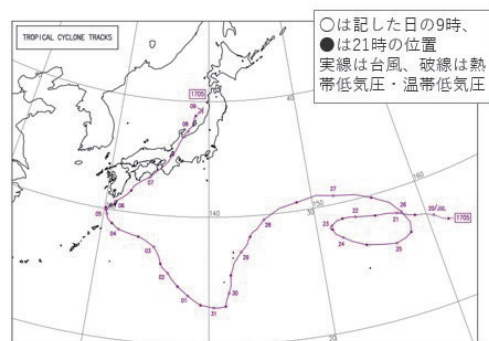


図1. 2017年台風5号の経路図（気象庁HPより）

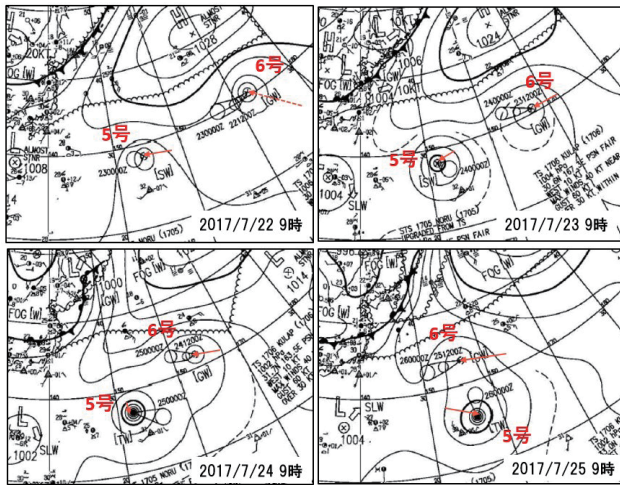


図2. 2017年7月22～25日9時の実況天気図(部分)

※ ← は前日からの移動を示す

きをするのが特徴です。この台風5号も海水温の高い海域をゆっくりと進んだため中心気圧935hPa、最大風速50m/sの非常に強い勢力まで発達し、平均寿命5.3日を大幅に超える長寿台風となったのです。

2017年10月16日3時に西太平洋のカロリン諸島で発生した台風21号は日本のはるか南方の海上を発達しながら北上を続け、23日00時には中心気圧945hPaの『超大型・非常に強い』台風となり、3時頃静岡県掛川市付近に上陸しました。上陸時の台風の大きさのデータがある1991年以降、『超大型』で上陸したのはこの台風21号が始めてでした。上陸時の強風域半径は850kmで、本州全体がすっぽりと覆われる大きさでした。三宅島のアメダス三宅坪田では、瞬間最大風速47.3m/s(23日3:08)を観測しました。各地で強風にあおられ転倒するなど多数の重傷者が出ました。

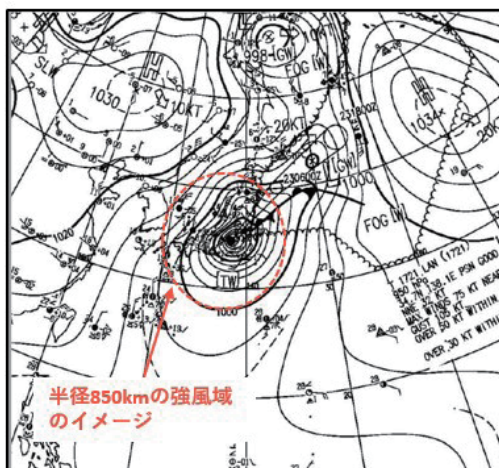


図3. 2017年10月23日3時の地上実況天気図(部分)

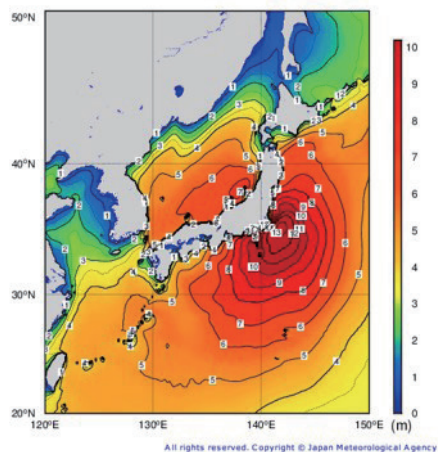


図4. 2017年10月23日9時の沿岸波浪図

ぎに和歌山県北部に上陸しました。8日早朝には日本海へ抜け、21時に山形県沖で温帯低気圧に変わりました。この台風が接近した奄美大島では「50年に一度の記録的な大雨」となりました。

台風5号の発生から消滅までの台風期間は19.00日間で、歴代2位タイの「長寿台風」となりました。夏季の台風は、台風を動かす上空の流れが弱

いため、ゆっくりと複雑な動き

◆台風の観測と予報

台風による被害を減らすためには、できるだけ早く精度の高い台風予報を用いて対策することが重要です。気象庁は毎年台風進路予報の精度を発表しています。2017年の台風進路予報の平均誤差は、1日先で82km、3日先で248km、5日先で420kmでした。誤差の経年変化を見るとその年々で変動はあるものの長期的には精度は向上していますが、4～5日先の精度をもっと上げてほしいという声はよく聞かれます。

予報の精度を向上させるには、予測手法（数値予報モデル）の改善と、台風の位置や勢力などの実況を正確に把握することが不可欠です。しかし台風は観測設備の乏しい海上で発生、発達するため中心気圧や風速などを実際に計測するのは困難です。以前は米軍の航空機が台風の上空から「ド

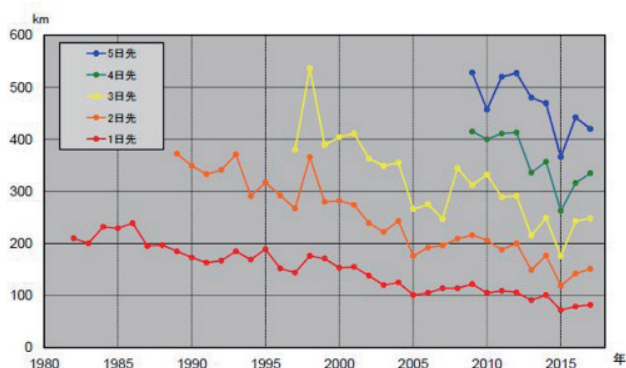


図5. 台風進路予報誤差の経年変化(気象庁)

ロップゾンデ」と呼ばれる観測装置を投下して気圧などを観測していましたが、安全面やコストの問題で1987年に定時観測は終了しました。このため当時から現在までは、気象衛星画像を分析して中心気圧や風速を推定する「ドボラック法」を用いています。これはアメリカの気象学者ドボラックが1974年に開発したハリケーンの強さの推定方法で、日本でも「気象衛星ひまわり」の画像と台風の観測値（地上の観測地点を通過したときの実測値など）と比較分析したり、赤外画像でも推定できるよう改良を重ねて使用しています。

現行の台風進路予報の誤差はドボラック法のもつ系統誤差（偏り）が原因の一つであることは間違いないでしょう。また、地球温暖化などの気候変動によってより台風が強力になる場合、従来の推定方法がどこまで対応できるのかという懸念も生じてきます。昨年10月に名古屋大学などの研究チームが台風21号の航空機ドロップゾンデ観測を実施しました。この観測で得られた実測値と推定値を比較分析することで推定誤差がどの程度あるのかが分かるでしょう。

また、気象庁は今年の6月5日より気象予測に用いるスーパーコンピュータを更新すると発表しました。台風の予測手法の改善や予報期間の延長（5日先以降）も計画されています。（運用は2019年から）

今までの経験則だけでは対応できない災害が増える傾向です。新しい台風予報もその性質をよく理解したうえで対策するようお願いいたします。

灯台の歩み ～海を照らして 150 年～

はじめに

海上保安庁では、我が国初の洋式灯台である観音崎灯台（神奈川県横須賀市）の起工日である明治元（1868）年 11 月 1 日にちなんで、同日を「灯台記念日」と定めており、本年は明治元年から数えて 150 周年の節目に当たります。

海上保安庁ではこれを機に、灯台参観事業^{*1}の拡充（尻屋埼灯台）、灯台カード発行、灯台絵画コンテスト 2018^{*2}および灯台フォトコンテスト^{*3}、灯台 150 周年記念式典、記念誌発行、特殊切手「灯台 150 周年」発行^{*4}のほか、全国各地の灯台一般公開などの各種イベントを企画しています。



現在の観音崎灯台



灯台 150 周年ロゴマーク

西洋式灯台の誕生

我が国における洋式灯台の建設は幕末に遡ります。慶応 2（1866）年に、イギリス、フランス、オランダ、アメリカの 4 カ国との間で締結した改税約書（江戸条約）に基づいて、東京湾周辺など 8 箇所に灯台を設置することが求められます。列強がわざわざ場所を特定して建設を求めたことに、日本における海運貿易の拡大のためには、灯台がいかに重要であったかが伺えます。

当時、日本には洋式灯台を建設する技術がなかったため、江戸幕府はフランスとイギリスに灯台のレンズや機械の買入れと建設の指導を依頼しました。その後、明治新政府が、この事業を引き継ぎ、明治元年 11 月 1 日に観音崎灯台の建設が始まりました。



改税約書により設置された灯台の場所



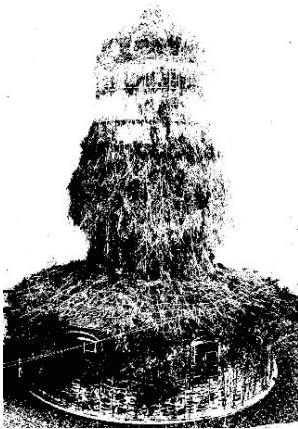
初代 観音崎灯台



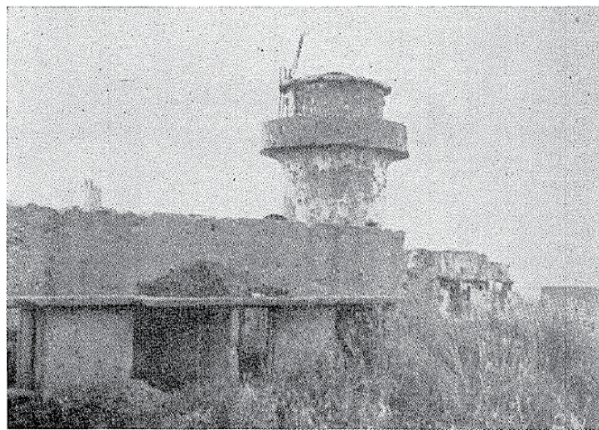
お雇外国人技師たち（明治2年）

■ 戦中の灯台

昭和17（1942）年3月、海軍省と通信省との協定により灯台が防空監視網に編入され、敵機、敵艦船の監視や気象観測、通報業務の強化といった戦争のための施設と化し、その姿も存在を隠すために迷彩化され、灯火指向方向を水平方向から下方へ変更し、減光・遮蔽・一時的消灯・灯質の随時変更（秘密灯台表により軍関係者にのみ周知）といった運用を行っていました。昭和19（1944）年3月に足摺灯台（高知県土佐清水市）が空襲にあっ
てから、全国各地で攻撃を受けるようになり、終戦までに約30%の灯台が破壊されてしましました。



カムフラージュした室戸岬灯台（高知県高知市）



戦災を受けた臥蛇島灯台（鹿児島県鹿児島郡十島村）

■ 航路標識の変遷と現存する明治期灯台

大きな時代の変化の中、灯台は150年の歴史を歩んできました。国内には、明治期に建設された灯台で、現在もなお利用され続けている灯台が64基あります。これらは設置以来、毎晩、沖行く船の無事を祈り、灯火を灯し続けています。

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

◆ 欧州委員会が移民政策に関する現状レポートを公表

欧州委員会は3月、欧州の移民政策に関する現状を取りまとめたレポート¹を公表しました。このレポートによれば、2016年2月以降EUが地中海で救助した移民は28万5千人以上になっています。また2017年に海上で遭難し死亡または行方不明となった移民は2853人と推計され、2016年と比較して38%減少していますが、この主な要因については、地中海東部および地中海中部の状況が改善傾向にあるためとしています。一方で地中海西部については、全体に占める割合は依然として低いものの、移民の数が増加傾向にあるとしています。また2018年2月より、EUは地中海中部での移民対策作戦をそれまでのTriton作戦からThemis作戦に引き継いでいます。欧州委員会はイタリア沿岸警備隊とリビア沿岸警備隊が協力して設立を目指している海難救助調整センターについてレポート内で強調するとともに、EU加盟国に対し、欧州国境沿岸警備隊（European Border and Coast Guard）への人員、装備の拠出を求めています。

◆ EMSAの2018年業務計画

欧州海上保安機関（EMSA）は2月、2018年の業務計画である「Outlook 2018²」を公表しました。Outlookは、海上監視、法令執行、専門技術の提供、海洋汚染対策などのEMSAの業務毎に2018年の施策を列挙したもので、主な内容は以下のとおりです。

- EU域内の船舶交通監視情報システムであるSafeSeaNetについて、遠隔操縦航空機による海上監視を充実させることでデータの充実を図り、EU加盟国による利用を促進する。
- EU加盟国のPSCを支援する情報システムであるTHETISシステムに、船舶燃料の硫黄分を規制する欧州指令（EU Sulphur Directive）に関する検査を支援する機能を付加する。
- 自動船舶動静監視システムの提供を継続することにより、EU加盟国の当局が行う海上安全、治安維持、海上交通監視、漁業管理、国境管理など各種業務に対し、不審な行動や特異な行動をする船舶の特定を支援する。

1 https://ec.europa.eu/home-affairs/sites/homeaffairs/files/what-we-do/policies/european-agenda-migration/20180314_progress-report-progress-report-european-agenda-migration_en.pdf

2 <http://www.emsa.europa.eu/news-a-press-centre/external-news/item/3222-emsa-outlook-2017-3222.html>

○海事に関連する EU 指令の実施状況監査について、2018 年は PSC、船舶燃料の硫黄分規制、ばら積み船の荷役安全性などについて加盟国の監査を実施する。

◆ EMSA が港湾管理者向けの LNG バンカーに関するガイダンスを作成

EMSA は 2 月、港湾管理者向けに、代替燃料施設に関する EU 指令の実施を支援するガイダンス³を作成しました。同指令は EU 加盟国に対し、2025 年末までに適切な数の LNG 燃料の補給施設を整備することを求めており、このガイダンスは港湾管理者が安全かつ持続的に LNG 補給施設を維持することを支援する目的で作成されています。ガイダンスでは、LNG 燃料の補給は技術的に十分成熟しており、既に北欧の複数の港湾で補給施設が設置されていることを踏まえ、施設設置の許可手続きや施設の従業員に必要な訓練・資格など、関連する課題の処理の仕方や、これまで得られた教訓などについて記載されています。

◆ マルタとルーマニアが欧州代替燃料指令違反で罰金へ

欧州委員会は 1 月、マルタとルーマニアが欧州代替燃料指令に違反しているとして、欧州裁判所に申し立てを行いました。同指令は EU 加盟国が港湾に蓄電池の充電施設や LNG 燃料補給施設を設置することを求めており、両国はその実施のための国内法整備の状況について報告するよう、正式に文書による要請を欧州委員会から求められているにもかかわらず、現在まで報告を行っていないとされています。欧州裁判所は両国に対し、罰金を科するものと見られています。

◆ 欧州委員会、日本船社を含む複数の船社にカルテルで制裁金

欧州委員会は 2 月、複数の船社に対し欧州独占禁止法違反があったとして制裁金⁴を課すことを明らかにしました。欧州委員会の調査によれば、日本の K Line、MOL、NYK のほか WWL-EUKOR（ノルウェー/スウェーデン）、CSAV（チリ）が自動車の大陸間海上輸送において 2006 年から 2012 年にかけてカルテル行為を行っていたと認定されています。制裁金は総額 3 億 9500 万ユーロで、このうち NYK が 1 億 4182 万ユーロ、K Line が 3910 万ユーロを課されています。MOL については、調査に協力したとして制裁金を免除されました。

(所長 武智 敬司)

3 <http://www.emsa.europa.eu/news-a-press-centre/external-news/item/3207-guidance-on-lng-bunkering-to-port-authorities-and-administrations.html>

4 http://europa.eu/rapid/press-release_IP-18-962_en.htm

マ・シ海峡「航行援助施設基金委員会」における 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」からなりますが、航行援助施設の維持・更新については、「航行援助施設基金委員会」において、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議論しています。

今年も、同委員会が5月にマレーシアで開催されました。今回は、この会議の動きを紹介したいと思います。

航行援助施設基金とは

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。

今回で20回目の開催となる航行援助施設基金委員会は、昨年まで5年間議長国を務めたシンガポールからその地位を引き継ぎ、2度目の議長国となったマレーシアにおいて、5月3日および4日に開催されました。

作業報告および2018年の作業計画案

2017年第4四半期から2018年第1四半期にかけて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年の残余の期間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。2018年残余の期間において、ANFを利用するのは、前期と同様、インドネシアのみとなり、シンガポールとマレーシアは自国予算のみで実施することとなりました。

来年以降の長期の作業計画

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して本格的な議論がなされ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、今年で終了します。来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、昨秋に開催された前回委員会において、期間を5年と短縮することで合意されました。また、計画の策定においては、所要額だけでなく、ANFの利用割合もあわせて示すべきであると当事務所から申し入れました。

今回の委員会では、前回委員会における議論を踏まえ、3カ国から、今後5年間の航行援助施設の維持・更新について、具体的な箇所名・実施内容、所要額（インドネシア除く）が記載された計画案が提出されました。議論の結果、特段の異論はありませんでしたが、インドネシアからは所要額・ANFの利用割合とも示されなかったため、当事務所からは、次回までにこれらを示すことを求めました。また、次期計画の妥当性を判断するため、現行計画の検証をすべきとの意見が出され、次回委員会においてこれらとあわせて次期計画について議論、採択することとなりました。

考 察

今回の委員会のポイントは、次期整備計画の議論にあったと思います。

前は10年間と長期の計画でしたが、より実態に即した計画となるよう、計画の期間を5年としました。10年にわたる経験が蓄積されたこともあり、現実的な内容となっていたように思います。一方で、最大の利用国であるインドネシアの案には所要額・ANFの使用額、いずれも明示されておらず、次回改めて議論する必要があります。

また、近年、ANFの使用割合をゼロまで減らしたマレーシアが、次期計画においては、所要額の約半分についてANFを利用することとしている点が着目されます。近年は利用国がインドネシアのみとなっており、ANFの意義を問う声も一部にあったところ、議長国としてANFの存在意義を改めて示そうという意図もあったものと推測されます。

次回会合においては、インドネシアからの追加の資料も踏まえて次期整備計画について議論し、採択することを予定しています。当事務所としても、次期整備計画を含め、今後のANFのあり方について沿岸国、利用国、各種団体と積極的に意見交換を行いながら、ANFが有効に活用され、マ・シ海峡の航行安全の確保・向上に資するよう、取り組んできたいと考えています。

(所長 浅井 俊隆)



シンガポール海峡

主な船舶海難

2018.02～2018.04 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	ケミカルタンカー、198トン（乗組員3人）	2月4日 17:30頃 兵庫県南あわじ市 福良港沖	浸水	天気 晴れ 風 W11m/s 波浪 0.5m	0人
	航行中、機関室から浸水し、ブラックアウトに陥ったもの。乗組員3人は当庁巡視船に救助された。				
②	旅客船、13トン（乗組員6人）	3月8日 10:25頃 広島県廿日市 宮島聖崎沖	衝突	天気 雨 風 E4m/s 波浪 0m	0人
	漁船、11トン（乗組員1人）				
③	プレジャーボート、11トン（乗組員9人）	4月29日 16:00頃 兵庫県西宮市新西宮 ヨットハーバー沖	火災	天気 晴れ 風 W9m/s 波浪 0.6m	0人
	帰港中、エンジンルームから煙が発生して延焼したもの。乗組員9人は付近航行船舶に救助された。				

船舶事故の発生状況

2018.02～2018.04 速報値（単位：隻・人）

用途	海難種類													合計	死 方 不 明 者 .
	衝 突	単 独 衝 突	乗 揚	転 覆	浸 水	火 災	爆 発	（機 関 故 障） 運 航 不 能	（推 進 器 障 害） 運 航 不 能	（無 人 漂 流） 運 航 不 能	（そ の 他） 運 航 不 能	そ の 他			
貨物船	26	10	14	0	1	0	0	14	2	0	2	0	69	0	
タンカー	9	2	5	0	1	0	1	7	0	0	2	0	27	0	
旅客船	4	4	2	0	0	0	0	0	2	0	1	0	13	0	
漁船	36	1	8	4	1	8	0	9	11	13	10	2	103	8	
遊漁船	4	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	6	0	
プレジャーボート	24	1	16	13	9	3	0	37	17	7	18	2	147	4	
その他	9	3	2	1	1	2	0	5	2	0	5	0	30	0	
計	112	21	47	18	13	13	1	72	36	20	38	4	395	12	

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

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

月 日	会 議 名	主 な 議 題
3. 2	第 9 回気仙沼湾横断橋（仮称）に係る船舶航行安全対策調査委員会	①工事概要 ②工事中の安全性の検討 ③工事中の安全対策（案） ④レーダー映像影響調査の計画
3. 2	全国海難防止強調運動実行委員会	①海の事故ゼロキャンペーンの運動方針（重点事項）に係る海難の状況及び効果評価 ②海の事故ゼロキャンペーン実施計画（案）について
3. 6	第 2 回港湾専門委員会	①港湾計画の改訂（1 港 須崎港） ②一部変更（3 港 福山港、松山港、鹿児島港）
3.14	第 2 回通常理事会・第 3 回社員総会	①平成 29 年度事業計画の変更 ②平成 29 年度収支予算の補正 ③平成 30 年度事業計画 ④平成 30 年度収支予算 ⑤規則の改正 ⑥役員候補の選任
3.19	第 2 回海運・水産関係団体打合せ	①瀬戸内海西方海域における漁業情報図 ②報告書（案）
3.28	海運・水産関係団体連絡協議会	①瀬戸内海西方海域における漁業情報図 ②平成 29 年度事業報告書（案） ③平成 30 年度事業計画
4. 3	第 1 回海事の国際的動向に関する調査研究委員会（海洋汚染防止関係）	①事業実施計画 ②IMO 第 5 回汚染防止・対応小委員会（PPR5）の審議結果 ③IMO 第 72 回海洋環境保護委員会（MEPC72）対処方針案の検討
5. 9	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委員会実施計画（案） ②調査テーマ（案） ③IMO 第 5 回航行安全・無線通信・捜索救助小委員会（NCSR5）審議結果（海事局安全政策課） ④IMO 第 99 回海上安全委員会（MSC99）対処方針（案）の検討
5.14	第 2 回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	①臨時委員会議事概要 ②浮体の堺から響新港区までの曳航 ③響新港区における風車組立作業
5.24	第 1 回自動運航船に係る勉強会（仮称）	①勉強会の進め方（内容、スケジュールなど） ②ガイドライン及び法解釈にかかる協議
5.30	第 1 回通常理事会	①平成 29 年度事業報告 ②平成 29 年度決算 ③平成 30 年度定時社員総会の招集 ④規則の改正 ⑤役員候補の選任