



カリブの海賊

海技大学校 名誉教授 福地 章

プロローグ

日本は室町時代の応仁の乱が終ると戦国時代の世となる。この頃ヨーロッパは大航海時代を迎える。その先端をきったのがスペインとポルトガルである。

- ・1482年ポルトガルはアフリカ西岸のベルデ岬に達したのをきっかけに、1488年B. ディアス（ポルトガル）がヨーロッパ人としては初めてアフリカ南端の喜望峰に達した。
- ・1492年、コロンブスがイサベル一世（スペイン女王）の後援で西回りによるインドを目指す。そして着いたのがサンサルバトル島で以後第2回にドミニカ、ジャマイカ、第3回にはトリニダードまで航海している。これらの島々をインドと間違えていたので、後年この島々を西インド諸島というのである。

こうして新世界を見たスペインは1494年スペイン教皇アレクサンデル6世がスペインとポルトガルでアメリカ大陸を分割したトルデシヤス条約を作る。今からみれば全く無茶な話であるが、今のブラジルがポルトガル語圏に他の中南米がスペイン語圏になる元になっている。締め出された仏、英、蘭は海賊行為をするか教皇の決定を無視するかである。

新大陸

- ・1497年、ガボット親子はヘンリー7世、8世（英）の支援を受けコロンブスとは別途の西回りを探索し、北米東岸やニューファンドランドへ達している。
- ・1498年、バスコ・ダ・ガマ（ポルトガル）はマヌエル1世（ポルトガル）の命でリスボンを立ち喜望峰からモザンビークを経てカリカット（印）の香辛料原産地に達し海路による貿易路を開いた。
- ・1499年アメリゴ・ベスプッチ（伊）がスペイン探検隊に、1501～02年はポルトガル探検隊に加わり航海し南米を亜大陸とは別の新大陸であることを確信する。
- ・1513年、バルボア（スペイン）はパナマに行くところから先住民の案内でパナマ地峡を横断して対岸に出て、太平洋を最初に発見したヨーロッパ人となる。
- ・1519～1522年、マゼランはスペインに赴きカルロス1世の支援で1519年4隻の船団、265人、9か国の乗組員でスペインを出帆した。マゼラン海峡を発見し、20年太平洋に出る。21年フィリピンでマゼランは殺害されるが、後をエルカノが率いて22年にスペインに帰り、世界初の地球周航をなしとげた。この時船はビクトリア号1隻のみで17人のヨーロッパ人と4人のマレー人が生還した。

植民地建設

今からわずか 500 年前に広さは日本の 100 倍以上の広大なアメリカ大陸には原住民がいるのみであった。北米にはインディアンやインディオ、中南米には 80 の民族と 1600 万の人々がいた。土地の広さに比べて人口密度はとても少ない。ヨーロッパからみれば更地を発見したようなものである。

この大陸で国と言えるのはペルーを中心にケチュア族が築いたインカ帝国だけで 200 年続いていた。しかし、1533 年スペインのコンキスタドールに滅ぼされてしまう。またヨーロッパから持ち込まれた天然痘のため民族の大半が亡くなったという。そしてインカ帝国が最後の先住民国家と言われるのである。彼らは武器もさることながら最大の欠点は文字を持たなかった。こうしてスペインが中南米を蹂躪していく。

一方、北米では 1498 年、イギリスのジョンガボットが北米大陸の東海岸を探検し、領有を宣言するのがニューイングランド植民地。1534 年、フランスのジャック・カルティエがセントローレンス川を遡って領有を宣言する。カナダを植民地。

こうして以降、北米はイギリスとフランスが植民地を次々に築きあげ、中南米はスペインが支配する構図ができるのである。

1500 年～ 1600 年にかけて優位にいたスペインは英仏の台頭で次第に衰退していく。各国ともそれまでは王国や公国の船であり組織的で大きい船団をもたなかった。それをイギリスは 1700 年までに国としての海軍にまとめ上げていく。結果、北米の植民地戦争では 1700 年のスペイン王継承戦争から 1754～1763 年の七年戦争・フレンチ・インディアン戦争と次々にイギリスが勝利し、フランス、スペインの植民地を獲得して領土を広げた。こうして北米東海岸を一手に握ったイギリスは先住民インディアンを駆逐し領土を西へ拡大していく。文字を持たないインディアンはだまされ、代理戦争をさせられ、領土は没収、部族は散り散りになった。

カリブ海海賊船

最初に西インド諸島を制圧したスペイン、ポルトガルに対し後からイングランド、フランス、オランダが参入していく。カリブ海に面する西インド諸島や新大陸から上がる莫大な権益を求めて海賊が横行するのである。海賊の最盛期は 1660 年～ 1726 年という。私掠船しりやくせんという海賊行為は敵国の船を攻撃し船や積み荷を奪う許可を宗主国から得た船と許可を持たないが私的に他船を襲う海賊船とがある。

ヨーロッパでは争いが絶えず宗教戦争であったり、君主制の跡目争いであったりした。その結果が植民地経営にも影響するのである。

カリブ海海賊

戦争では海賊船は各国の軍事力の増強になるが平和が来ると略奪が主になり、海賊行為が横行する。当時のヨーロッパは戦争と平和が頻りに交代したのが海賊を生んだ一つの原因で

ある。平和が来ると船員の削減により多くの失業者がでる。船乗りや漁夫にとって家族を養うだけの収入がないとき、地元や商船に仕事がえられないと生きる道は海賊となる。また、海賊は権威に対する反乱でもあった。軍艦や商船では厳重な階級組織の中で働かなければならず、無条件の服従を要求される組織である。ところが海賊船では意外と自由な生活ができる。そして金持ちになるチャンスに加え、退屈で単調な陸上生活を抜け出すことができる。

だが海賊船はいつも食料や水、生活必需品を求めて沿岸をさまよう。そして村々を襲い牛肉、小麦粉、野菜を補給するのである。また監視船の目を逃れてさまよう。時には嵐に襲われ、暗礁の危険に会い、他船と交戦する。船乗り生活は危険と暴力が一体であり、そこに酒、女が加わる。海賊の大半は20代の若者であるが長続きするものではなく、10年以上続ける者はすくない。歴史に残る有名な海賊として、黒髭、キッド、エイヴアリなどがいるが、経歴はせいぜい2,3年であった。

海賊の話が誌的な魅力やロマンスの香りに包まれて若者にうけるのは何故か。そこには1883年に発刊された「宝島」ロバート・ルイス・スティーブンス著を含む3冊の本、また海賊像を作ったものとして、「黒い海賊」(ダグラス・フェアバンクス)と「海賊ブラッド」(エロール・フリン)(1950年)の映画があり、これらの影響を受けたことが大きいようだ。

・「宝島」ロバート・ルイス・スティーブンス著 (1883年)(新潮文庫)

・映画 Treasure Island「宝島」 Walt Disney Presents 1950年

キャスト：ジム・ホーキンス(ホビー・ドリズル)、ジョン・シルバー(ロバート・ニュートン)、スモット船長(バジル・ジゴニー)

スタッフ：監督(バートン・ラッパ)、製作(パース・ピアス)、脚本(ロレンス・ドワード・ワット)

時は18世紀、イギリスの或る港町。そこの宿屋に宿泊していたボーンズが地図を残して死ぬ。宿屋の少年ジムがリヴジー先生(医師、治安判事)に相談するとそれは宝島の地図であった。郷土トリローニ(監視官)と共に、ヒスパニョーラ号を買い宝島を目指す。それはカリブ海にある島である。料理長として乗り込んだシルバーをはじめ雇い入れた水夫たちは皆、荒くれ者の海賊だ。やがて無人の宝島に着き、船長たち7人は基地として丸太小屋を作り物資を運びこむ。一方悪党どもはシルバーに連れられて先の上陸し島を探検していた。丸太小屋が出来たころ悪党どもは宝の地図を奪いに攻撃をしかけてきた。応戦する船長側。悪党どもは一旦引き下がる。夜、森の中から大笑いや歌声が聞こえてきた。

“十と五が死人の箱に ----- よお ほの ほ でラム一本

残りは酒と悪魔にやられ ----- よお ほの ほ でラム一本”

翌日再び攻撃してくる。お互いに犠牲者が出る。船長が負傷し深手のためなくなる。しかし、味方は勝利した。

少年ジムが単独行動をして船に行き錨鎖を切って船を潮に流して悪党の知らない場所に船を移動させる。少年ジムが丸太小屋に戻ると悪党どもが占拠しており、シルバーと悪党どもが敵対していた。やがてシルバーと少年ジム対悪党どもが敵対することに。そこえ味方のリヴジー先生たちが駆けつけてくると悪党どもは森へ引き下がっていった。悪党ども

には食糧や物資を残して島に置き去りにすることにした。味方は発見した金貨を船に運び込みイギリスのブリストルまで帰ってきた。シルバーは金貨をもらってどこかえ消えた。こうして少年ジム、リヴジー先生、郷土トリロー二と乗組員 2 人の 5 人は大金持ちとなる。

・映画「海賊ブラッド」 1935 年

キャスト：ロール・フリ、リヴジー・デ・ルヴランド / スタッフ：監督・マイケル・カーティス、製作・ルー・ジョー・ブラウン

イギリスではカトリックと新教徒、ホイッグ党とトーリー党の対立、また王位継承問題が起きて国内は騒然たるものだった。国王ジェームズ 2 世に反乱を起こして負傷したギルドイ卿を治療したブラッドは逮捕され西インド諸島のポートロイヤルへ奴隷として流される。厳しい労働の中、島のビショップ大佐の姪アラベラに助けられる。そうしたある日ドン・ディエゴに率いられたスペイン海賊が島を襲い混乱に陥れる。島を占拠して略奪している隙をついたブラッドと仲間達は密かに海賊船を乗っ取る。翌日知らずに戻ってくる海賊のボート群を大砲で全滅させ、ブラッドはこの船で海賊になることを宣言する。海賊ブラッドの誕生だ。以後カリブ海で暴れ回りその名を馳せる。ある日大佐の姪アラベラの乗る船がフランスの船と遭遇し危ないところを助け保護する。そして英国の基地ポートロイヤルをフランスが攻撃していること、ブラッドを奴隷にした国王一派は追放されてウィリアム国王になったという情報を得る。ブラッドはイギリスを助けるべくポートロイヤルに向かう。激突する英仏の船、激しい戦闘の末イギリスが勝利し、その結果総督に昇進したブラッドはアラベラとの恋を実らせるのである。

海賊時代の終わり

海賊最後の逃避港ナッソー（バハマ諸島）が失われると海賊行為は衰退していく。時は日本の江戸時代中頃の 18 世紀初頭である。ナッソーは「パイレーツ・オブ・カリビアン」2003～2017 年（ウォルト・ディズニー映画）の舞台になった。



参考文献

1. 「海賊大全」 デイビッド・コーディングリ編、増田義郎監修、増田義郎・竹内和世＝訳（東洋書林）
2. 「アメリカ・インディアン悲史」 藤永茂・著（朝日新聞社）

海上保安庁が行う火山観測

はじめに

海上保安庁では、南方諸島および南西諸島の海域火山（火山島や海底火山）について、航行船舶の安全確保などのために、監視観測を行っています。通常、本土から遠く離れた海域火山では火山活動を観測する機器を常設することは非常に困難であるため、監視観測は主に航空機により行われます。

この監視観測の主な内容は、目視観測、写真や動画撮影、熱計測などがあります。写真や動画撮影は火口や変色水^{*}の状況を過去のものと比較し、熱計測は火口内などの温度を計測することにより、火山活動度の評価に用います。

なお、航空機による監視観測のほか、状況に応じて測量船により、詳細な海底地形データや海底地質構造データなどを収集する場合があります。

^{*}変色水 …… 火山体から流出する熱水やガスが海水と反応して生じた液体。



図1 航空機による観測風景

観測成果の活用

観測によって得られた情報は、海上保安庁が行う航行警報などの航行安全に関する業務や海洋権益に関する業務のための情報として活用されています。また、当庁も参加する火山噴火予知連絡会へも情報を提供し、関係機関と連携することにより火山活動度の評価に貢献しています。

なお、海上保安庁では、これまでの観測成果である海底地形図、火山の写真、活動記録などを「海域火山データベース」として取りまとめインターネットで公開しています。

^{*}海域火山データベース：

<https://www1.kaiho.mlit.go.jp/GIJUTSUKOKUSAI/kaiikiDB/list-2.htm>

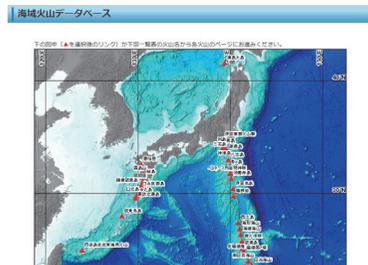


図2 海域火山データベース

西之島の火山活動

東京から南へおよそ930km。南方諸島の西之島は、平成25年（2013年）11月、およそ40年ぶりに新島を形成する大噴火を起こしました。西之島はその後も噴火を繰り返していますが、海上保安庁では定期的に監視観測を継続しており、これまでに噴出した溶

岩などにより、島が大きく拡大したことを確認し、海洋権益の面でも大きな話題となりました。

最近では、令和元年（2019年）12月に噴火が発生し、約1年間噴火が継続しました。現在、噴火は沈静化していますが、火口からの噴気や変色水は継続的に確認されており、引き続き警戒が必要な状態が続いているため、航行警報を発出し、付近航行船舶に注意を呼びかけています。



図3 西之島の噴火
(2020年6月15日撮影)

■ 福徳岡ノ場の火山活動

東京から南へおよそ1300km。南方諸島の海底火山である福徳岡ノ場は、令和3年（2021年）8月、11年ぶりに噴火しました。この噴火は非常に大規模なもので、その噴煙の高さは16000mにも達し、新島が形成されました。海上保安庁では気象衛星により噴火が検知された8月13日、すぐさま航空機を派遣し、その噴火の規模を観測するとともに航行警報を発出し、付近航行船舶に注意を呼びかけました。噴火が沈静化した現在（11月11日時点）も新島は存在し、継続的に変色水が確認されていることから、海上保安庁では、その機動力を生かし、航空機による監視観測を継続しています。



図4 福徳岡ノ場の噴火
(2021年8月13日撮影)

■ 終わりに

海上保安庁では、昭和27年（1952年）9月に発生した南方諸島の明神礁における噴火により、当時、付近を測量中の測量船「第五海洋丸」が遭難し、31人の乗組員が犠牲となる事故を経験しています。

海域の火山活動は観測が比較的容易な陸域のそれと異なり、遙か離れた海上で起こるため、その脅威があまり実感できません。しかしながら船舶が何も情報を持たないまま付近を航行すると、大事故につながる可能性もあります。

海上保安庁はこのような大事故を決して繰り返さぬよう、今後もしっかりとした観測体制の下、航海安全情報としての海域火山の情報の収集に努め、適時適切な情報提供に努めてまいります。

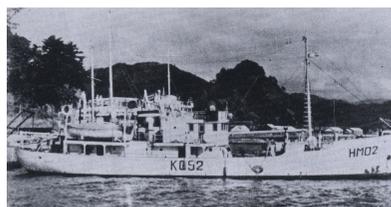


図5 第五海洋丸

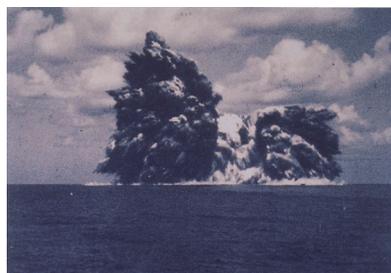


図6 明神礁の噴火
(1952年9月23日小坂丈予氏撮影)

LONDON

JAMS London
Representative Office

ロンドン事務所

王立救命艇協会について～ Part 2 ～

前回の寄稿では、まもなく創立 200 年を迎え、英国およびアイルランド全域において捜索救助活動を行っている王立救命艇協会（Royal National Lifeboat Institution : RNLI）の組織や活動内容、本部施設などについて紹介させていただきました。今回、これに引き続き、ロンドン市内を流れるテムズ川に位置する RNLI の救命艇基地（Lifeboat Station : LBS）を訪問し、実際に現場で救助活動に当たられている隊員の方からお話をうかがう機会を頂きましたので、紹介させていただきます。

◆ Tower LBS

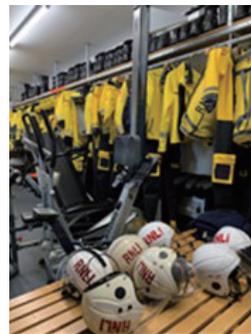
テムズ川沿岸では合計 5 カ所に LBS が設置されており、このうち Chiswick、Teddington、および Tower の 3 カ所にある LBS には正規職員が常駐し、ボランティア職員とともに 24 時間体制で出動に備えています。今回訪問した Tower LBS は、国会議事堂にもほど近いロンドン市内の中心に位置しています。

Tower LBS はテムズ川の他の LBS とともに 2002 年に設置され、出動件数は創設以来 8909 件、救助した人の数は 348 人を数え、今年の出動件数は 10 月中旬の時点で既に 458 件に達し、救助した人の数も 19 人に及んでおり、全国の LBS の中でも最も繁忙な基地と言われています。テムズ川に LBS が設置された 2002 年以前は、テムズ川で発生する救助要請に対しては、警察や消防が対応していましたが、テムズ川には多くの橋が架かり、また、観光船など多くの船舶が往来するため、落水事案が多発するといった状況を踏まえ、同年に LBS を設置することが決定されました。

Tower LBS は、テムズ川に浮かぶ浮棧橋の上に設置されており、執務室、打ち合わせスペース、研修室、医務室、工作室、更衣室、トイレなどのほか、24 時間体制で常駐する職員のためにキッチンやベッドルームも備えています。浮棧橋上にあることから、今回の訪問中も、テムズ川を往来する船舶の航走波や風浪などで絶えず揺れを感じる状況でした。



Tower Lifeboat Station



RNLI は、5 年毎に全国の LBS の配置や、各 LBS に配備する救命艇の種類などについて見直しを行っており、その結果として基地の閉鎖を決断する場合がありますが、Tower LBS に関しては、その立地も含めて戦略的に成功していると評価しています。一方で、浮棧橋の老朽化などを踏まえ、次年度に、現在の浮棧橋形式を維持しつつ施設を改装することを検討しています。

Tower LBS には、10 人の正規職員が配置されているほか、60 人に及ぶボランティア職員が登録されており、通常は指揮者を含む正規職員 2 人およびボランティア職員 2 人の計 4 人が、日勤または夜勤の 12 時間シフトを組んで勤務しています。新規に加入したボランティア職員に対して必要とされる訓練研修を終えるには、職員のバックグラウンドにもよりますが通常は最低 12 カ月を要するとされることから、平時には勤務時間を活用して隊員に対する訓練研修も行っています。

RNLI は、各 LBS に 1 隻の救命艇を配備し、配備している救命艇に故障が発生した場合には、イングランド南部の Poole にある本部から代替艇を一時的に派遣することを基本としていますが、一部の繁忙な LBS には、故障が発生した場合に備えて 2 隻の救命艇を配備しており、Tower LBS にも E クラスの救命艇が 2 隻配備されています。

◆ E クラスの救命艇

Tower LBS に配備されている E クラスの救命艇は、ウォータージェット推進器を 2 器備え、その場回頭も可能など機動性に優れており、また、マストも前方に傾けることが可能など、狭隘で多くの橋が架かるテムズ川での搜索救助活動に適しています。通常は指揮者以下 4 人で運航し、最大速度は約 40 ノットに及ぶことから、衝撃の吸収性が高い座席を採用しています。前部甲板は広く、要救助者の応急手当な



E クラス救命艇

どを実施するスペースとして活用が可能で、目印として投入するためのブイや要救助者の引き揚げ作業に使用するスリングなどが格納されています。レーダーのほか、AIS 情報もモニターすることが可能で、警察、消防、救急、HMCG、港湾管理者などとの通話が可能な専用の通信機器、通航船などとの通話に用いる VHF などを搭載しています。

一方で、他船消火のための設備は有しておらず、また、曳航作業にも不向きであることから、テムズ川を航行する船舶で火災や機関故障が発生した場合には、消防機関が有するタグボート様の消防艇が活躍することになるそうです。

◆ 各種取組み

Tower LBS では、テムズ川を管轄する沿岸警備隊 (HM Coastguard : HMCG) のロン

ドン事務所から出動の要請が入った場合、90秒以内に出動できるように、隊員はある程度の個人装備を常に身につけた状態で待機しています。隊員が装着するヘルメットにはヘッドセットが内蔵されており、荒天時でも雑音に妨げられることなく、また、隊員の手を塞ぐことなく、救命艇に搭載している通信機器を用いて通話することが可能です。

上記の通り、Tower LBSの救命艇には、警察、消防、救急、HMCG、港湾管理者などの他機関と通話するための専用の秘匿通信機器が装備されていますが、これは、2005年にロンドン市内で同時多発テロが発生した際に、現場で対応に当たる組織間の連携が課題となったことが契機となっているようです。これにより、救命艇、救急車、警察艇、警察のヘリコプター、消防艇など、現場で活動する各組織のアセット間での通信も可能となっており、要救助者の搜索、救助、医療機関への搬送といった一連の活動を、各機関が情報を共有しながら、連携して円滑に行うことを可能にしています。

また、警察が所有するドローンや、ロンドン市内各所に設置してある監視カメラなども、搜索活動に活用されているそうです。

テムズ川では自殺企図者による入水事案が多く発生することから、RNLIは、自殺を防止するための各種取組みにも積極的に協力しています。また、RNLIは活動資金を確保するために広報活動にも積極的に取り組んでおり、BBCと協力してRNLIの救命艇の活躍を収めた映像をシリーズとしてテレビ放送やインターネットで配信しており、今回Tower LBSを訪問した際も、BBCの撮影クルーによる取材が行われていました。



BBCの取材を受けるRNLI職員



David Whiddon氏と

今回のTower LBSへの訪問にご協力いただきましたRNLIのInternational Lifesaving Managerを務めるDavid Whiddon氏やTower LBSの職員の皆様に心から感謝申し上げますとともに、日ごろから現場第一線で自らの命を危険に晒しつつ搜索救助活動に従事しているRNLIの職員の方々に心から敬意を表します。

(所長 若林 健一)

マ・シ海峡「航行援助施設基金委員会」における議論

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」「航行援助施設基金委員会」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。

本来、春と秋に2回開催される予定であった同委員会は、昨年に続き新型コロナの影響で今年も、オンラインによる1回のみでの開催となりました。以下、この会議の動きを紹介したいと思います。なお、その他の会議についても昨年に引き続き、今年も開催されず、来年の開催を目指して今後調整が進められる予定です。

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25回目の開催となる航行援助施設基金委員会は、昨年に続きオンラインによる開催方式で、9月23日に開催されました。

作業報告および2021年・2022年の作業計画案

2020年第4四半期から2021年第2四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、2021年第3および第4四半期に予定されていた作業計画の変更ならびに2022年に予定される作業計画について、それぞれに関する予算案とともに議論が行われ、承認されました。新型コロナの影響下でも、沿岸三国により定期的なメンテナンスは行われており、また、既存の5か年の整備計画（2019年～2024年）に沿った代替更新などの作業を進めようとしている姿勢も確認されました。一方、一部施設の代替工事については、順次整備を先送りせざるを得ない状況も確認されました。航行援助施設の機能に関する大きな支障はこれまで確認されていないものの、老朽化が進む中、今後いかに代替更新を進めるかが課題となりそうです。また、日本の公益財団法人マラッカ海峡協議会が担っている業務監査（Work Performance Audit）については、担当職員

の現場への派遣が困難なため、沿岸三国からの情報をもって実施される方針が昨年示されましたが、今回あらためて具体的な手法や使用資料の様式などが正式に承認され、引き続きマラッカ協議会が業務監査を継続することとなりました。維持管理作業に関する質の維持・向上にその役割が期待されます。

事務局の交代

沿岸三国が交代で務めている同委員会の事務局については、新型コロナの影響を受けて、マレーシア海事局が1年延長して4年目の任期を務めていましたが、来年から3年間はインドネシア海運総局が、事務局を引き受けることとなりました。来年4月又は5月に、できれば対面式での開催を目指すとのことでした。インドネシアが事務局を引き受けるのは、本委員会が発足した2009年以降初めてのことであり、インドネシアによる運営が円滑に進むよう、当事務所としても積極的に協力していきたいと思えます。

所感

今年は、第一回目の会議が5月にオンラインで開催予定とされていたところ、直前のタイミングで、新型コロナのデルタ株が東南アジアで感染急拡大した影響により、急遽キャンセルとなりました。オンラインによる開催方式ですら延期となったことで先行きが心配されましたが、ひとまずは会議が開催され、航行援助施設の現状や整備状況がしっかりと情報共有されることになり良かったです。一方、開催された会議の際の雰囲気は、事務局や参加者もオンライン方式に慣れ、昨年より活発に質疑応答が行われたように感じました。とはいえ、コーヒブレイクを活用した議場外の情報収集、調整といったこともできないため、難しい調整が必要な局面では、事前の調整が重要とあらためて感じた次第です。新型コロナによる感染者数・重症者数は、東南アジア関係国では引き続き高止まりしている状況がみられますが、一方、ワクチン接種の進展などに伴い国境を超えた移動について再開の兆しもでてきました。時間がたつにつれ人事異動による交代も各国で進んでいることから、関係維持・再構築のためにも来年こそは対面式で会議が開催されることを期待したく思います。当事務所としては、新型コロナの影響が続く中でも、航行援助施設整備基金が適切に活用され、マ・シ海峡の航行安全の確保・向上に資するよう、沿岸国・利用国・各種団体と連携・協力し、引き続き取り組んでまいります。

(所長 谷川 仁彦)

主な船舶海難

2021.08～2021.10 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(乗船者2人)	8月3日05:53頃 (情報入手時刻) 神奈川県三浦市沖	転覆	天気 晴れ 風 S 2m/s 波浪 1m	2人
	出漁中の漁船が転覆し、乗船者2人は海中転落し死亡したものの。				
②	貨物船 498トン(乗船者5人)	9月12日03:30頃 (情報入手時刻) 長崎県佐世保市沖	衝突	天気 曇り 風 E 3m/s 波浪 0.3m	2人
	プレジャーボート(乗船者3人)				
③	プレジャーボート(乗船者3人)	10月30日23:00頃 青森県外ヶ浜町沖	運航不能 (機関故障)	天気 曇り 風 S 弱く	0人
	航行中のプレジャーボートの船外機が機関故障し、運航不能となったものの。				

船舶事故の発生状況

2021.08～2021.10 速報値(単位:隻・人)

用途	海難種類	用途													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)	運 航 不 能	そ の 他		
	貨物船	11	17	7	0	0	1	0	6	1	0	0	0	43	0	
	タンカー	4	4	3	0	0	0	0	1	2	0	2	0	16	0	
	旅客船	2	3	3	0	0	0	0	1	0	0	1	0	10	0	
	漁船	34	2	8	6	6	3	1	6	2	8	3	0	79	12	
	遊漁船	9	0	2	0	0	0	0	3	1	0	0	0	15	0	
	プレジャーボート	61	9	37	18	37	1	2	141	38	15	50	5	414	8	
	その他	3	3	5	1	1	2	0	0	2	1	2	0	20	0	
	計	124	38	65	25	44	7	3	158	46	24	58	5	597	20	

※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
9.28	第3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2回委員会議事概要（案） ②IMO第8回航行安全・無線通信・捜索救助小委員会（NCSR8）審議結果 ③IMO第103回海上安全委員会（MSC103）審議結果 ④IMO第104回海上安全委員会（MSC104）対処方針（案）の検討
11.5	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第1回委員会議事概要（案） ②IMO第76回海洋環境保護委員会（MEPC76）の審議結果 ③IMO第77回海洋環境保護委員会（MEPC77）対処方針
11.11	全国海難防止団体等連絡調整会議	①講演 ・海上交通安全法等一部改正法の運用方針 ・最近のマリンレジャー海難 ②議事 ・地域のニーズに的確に対応した事業の実施について
11.12	全国海難防止団体等連絡調整会議	①分科会Ⅰ議事 ・海難防止団体（日海防を含む）間の連携の可能性と課題 ②分科会Ⅱ議事 ・今後の小安協の組織維持・拡大のための方策について
11.15	第2回港湾専門委員会	①港湾計画の改訂（2港小樽港、敦賀港） ②港湾計画の一部変更（1港八代港）
11.18	国家石油備蓄基地（志布志地区）の機動性向上に関する航行安全対策検討委員会第1回委員会	①事業計画 ②国家石油備蓄基地（志布志地区）及び周辺の現況 ③夜間開始荷役及び夜間離着岸の安全性 ④ビジュアル操船シミュレーション実施方案