

村上海賊

海技大学校 名誉教授 福地 章

プロローグ

前回の「カリブの海賊」時代を日本に当てはめてみるとこの時期日本には村上海賊がいた。藤原純友から時代を下ること 600 年あまり、戦国時代末期に名をはせた村上海賊を紹介しよう。

村上家

村上家は村上義弘（1374 年没）以前を前期村上とすると信濃村上から師清もろきよが入り後期村上の祖を作ったという。3 人の子を送り込み長男を能島村上のしま、次男を因島村上いんのしま、三男を来島村上くるしまとした。惣領筋が能島村上である。時代を経て、戦国のころはお互い親戚同志の間柄であるが、能島村上はどこにもつかず独自に道を歩み「海の大名」と言われた。因島村上は毛利家に来島村上は伊予河野氏に従った。この時代が村上家の全盛時代で村上武吉たけよしが村上海賊の当主である。



しまなみ海道

その場所は藤原純友の活躍した場所と同じ芸予諸島、今のしまなみ海道。ここがいかに東西の通路にとって重要なところであったかがわかる。

海賊とは何か。それは往来する船から通行料として『帆別銭』を取ることに。また、他の海賊から守るとして手形を渡したり、警護衆をつけることもあった。ときには通行船の略奪、破壊行為、信書を奪って同盟関係の分断などをやることをいう。

そして村上家を有名にしたのが次に述べる木津川砦の戦いである。

前哨戦

戦国時代勢力を拡大していた織田信長は大阪本願寺、後の石山本願寺のある場所が戦略上重要であるため立ち退きを命じるのだが門主顯如けんによと門徒がそれを拒否したために戦いとなる。戦いが 1570 年に勃発してから足掛け 7 年がたつ。

1576年4月末、門徒側の木津砦に米俵20俵が届いた。それをしおに5月3日、織田勢3800は木津砦を攻める。木津側は2000、その兵力は殆どが門徒の農家、武士は和歌山の雑賀党、首領が鈴木孫市である。織田方は沼間家を中心とした泉州侍と泉州海賊の真鍋党である。

民百姓は踏みつぶしてくれんと攻め込むが信心のあつい集団は、「進まば往生極楽、退かば無間地獄」と命を懸けて弓矢を飛ばす。そこへ雑賀党鉄砲隊の銃弾である。一進一退を続けるうち本願寺から13000の兵が応援に駆けつけてきた。劣勢の信長方は天王寺砦に撤退する。その混戦のさなか孫市は信長の総大将原田直政を狙撃して仕留めるのである。

こうしてにらみあうこと5日の天王寺砦、そこへ織田の本隊が駆けつけてきた。門徒側は追いまくられて本願寺へ撤退しこの前哨戦はここで一応小康状態にはいる。

信長は次の戦略、砂浜に砦を築き海からの物資を断つこと、新たに10か所の付け城を築き木津川の封鎖をすることを伝える。

これに対し、本願寺側は物資の輸送にあたり中国の毛利輝元を頼るのである。重臣小早川隆景、乃美宗勝は本願寺に味方すべきかどうか悩む一方、物資輸送にあつては村上海賊の加勢が絶対の必要条件である。やがてこの交渉が成立して毛利側は本願寺の応援をすることになった。

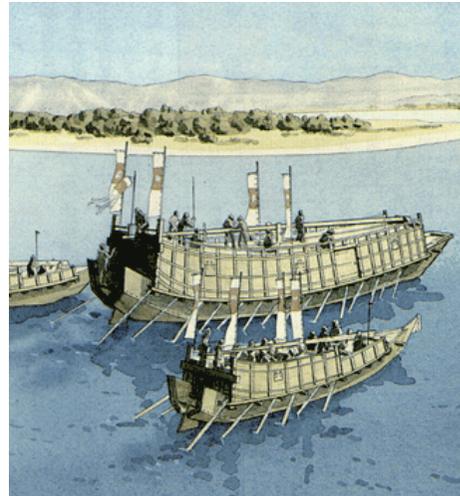
1576年7月、体勢を整えた毛利隊、村上隊が瀬戸内海を東に進んでやがて淡路島の岩屋に着き、ここに布陣する。船隊は阿宅船、関船、小早船の3種類。

(注) 阿宅船：長さ50m、幅13m、50艘（最大100艘）、水夫100人、兵50人。

関船：サイズは阿宅の半分、水夫40人、兵20人。小早船：サイズは関船の半分、水夫20人、兵10人
主力は能島の村上元吉、景親、来島の村上吉継、因島の村上吉充でこれに毛利の船が加わる。総数は1000隻で対岸の大坂からも見てとれた。周りを圧倒する勢いである。

迎え討つは泉州海賊の真鍋隊、当主真鍋七五三兵衛の300隻。数では村上勢が断然多い。このままでは七五三兵衛側は勝てるわけがない、情報収集をすると兵糧船が多いことを知る。700隻は兵糧船である。これで戦いは互角。お互いにらみ合うこと2週間が過ぎた。遅くなれば木津砦の食料が不足してくるので餓死者がでるのは目に見えている。焦る気持ちがある。

そして7月13日の夕闇迫るころ木津川に接近した孫市率いる雑賀勢と七五三兵衛の真鍋勢が最初に激突することになる。これが木津川沖海戦である。鉄砲の術に優れた雑賀勢が狙い撃ちをして最初は真鍋勢を圧倒する。しかし接近戦になるにつれて船の術に優れた真鍋勢がしだいに圧倒し押しまくる。絶対絶命のとき、ようやく岩屋から本体がやってきた。布陣



木津川の戦い
左奥・小早船、中・安宅船、手前・関船

は村上、毛利勢が鶴翼の陣、これは鳥が羽を広げたように左右に幅広く船を展開するのである。これに対し、真鍋、沼間勢は魚鱗の陣、これは魚の鱗のように船を密集させて相手を待つ戦法である。外は次第に暗くなってくる。

泉州侍方の寺田又右衛門、沼間義清は村上吉継（来島）、村上吉充（因島）と向い会い、松浦安太夫はなりひでと相対することになった。いずれも泉州侍の安宅船は村上方の関船より大きい、上から矢を射かけて接近し相手船に躍り込んで切り込みをかける戦法である。船の扱いは苦手でもそこは侍、切り合いなら得意である。最初は劣勢の



村上景親

村上方、戦法がわかればいつまでもやられっぱなしではない、船を引いて離し矢を射かける。

泉州海賊の真鍋道夢齋、七五三兵衛は村上海賊の元吉、景親（能島）、乃美宗勝（小早川隆景の重臣）と戦闘を交えている。同じ海賊同志、意地と意地のぶつかりあいで一歩も引かない。優位に立った泉州侍の沼間義清勢がこちらの戦線に加勢にやってきた。

ここに登場するのが、村上勢のほろろう焙烙玉である。火薬の詰まった鉄の玉でこれに引き紐をつけて飛ばし相手船に投げ込む。火薬が爆発し、大怪我を負わせ船が燃えることになる。これには真鍋勢も驚くばかり、夜の暗い中での爆発音と火が燃え上がるということは実際の殺傷能力以上に心理的な効果は抜群だ。

やがて均衡を破って村上勢が攻勢に転じるころ、木津川河口にいた織田方の大軍がしだいに撤退していく。「海戦は六分の勝ちをもって勝利とする」の法則でここに村上海賊方が勝利を収めるのである。

戦いは昨夜の夕闇から始まって翌日の朝まで 10 時間以上という激戦であった。この戦いの勝利で今までの村上海賊は単なる海賊ではなく、村上水軍と言われるゆえんである。そして村上水軍が一番輝いたときである。この戦いで真鍋七五三兵衛が戦死する。

その後

毛利方の村上はその後、岩屋に待機していた小早 700 隻の兵糧船で木津川岩に 10 万石の米を届けた。餓死寸前の岩は大喜び、待っていた下間しもつまよりたつ頼龍は彼らを下にも置かないもてなしで出迎えるのである。この米はその後、陸路で本願寺に運ばれた。本願寺の門主顕如は大変感謝し村上家と毛利家の将を本願寺に招き丁寧な礼をしたのである。

実は海戦の最中陸上でも合戦があり、天王寺岩の佐久間信盛が木津岩を襲うが、門徒がこれを迎え撃ち撃退している。

第二次木津川の戦い

天下を狙う織田信長にとってはほろ苦い敗戦だがこれで引込込むわけにはいかない。焙烙玉にほんろうされたのを教訓に、信長は伊勢の海賊、九鬼よしたか嘉隆に命じて大筒と大鉄砲の飛び道具を装備し焙烙玉対策には鉄甲船 6 隻を伊勢の大湊で作らせた。

そして木津川の戦いから2年後、1578年6月26日、準備の整った九鬼嘉隆は鉄甲船6隻と滝川かづまさ一益の大船1隻と共に熊野浦を出て大坂に向かうのである。途中淡輪で雑賀衆の船が攻撃を仕掛けてきたが用意した飛び道具でこれを撃退した。7月17日、九鬼海賊、堺に着く。

これを聞いた毛利軍と村上軍は再び戦闘準備にとりかかることになる。

11月6日、再び同じ場所で織田方と毛利方が相まみえることになった。今回は日中の朝8時頃に戦闘開始となる。指揮官は信長側が伊勢の海賊・九鬼嘉隆、毛利側は能島海賊の村上武吉である。十分な武器を用意し作戦も練ってきた織田方は強かった。大筒はめったやたらにうたず、敵將の船にしぼり引き付けてはぶっ放すのである。これは効果てき面大いに毛利の村上軍は悩まされることになる。そして今回は焙烙玉が以前ほど効かない。毛利側は鉄甲船と大筒に圧倒されるのであった。こうして600隻の村上海賊の船は退却せざるを得なかった。戦いは正午までに終わり制海権が織田側に移った。

これで本願寺への兵糧補給が途絶えたわけではなく折にふれ運び入れることはできた。

その後

第二次木津川の戦いの後も信長は本願寺に圧力をかけ続けた。その結果門主、顕如は屈して2年後の1580年に本願寺を明け渡し、孫市の本拠、紀州和歌山に退去するのである。ところが顕如の息子、教如きょうじよはこれに納得せず、下間頼龍しもつまと共に抵抗することになる。しかしやがて信長の圧迫に耐え切れず本願寺に火を放ち退去することになった。

この時の親子の対立で一向宗本願寺派は分裂し、浄土真宗本願寺派（西本願寺）と真宗大谷派（東本願寺）に分かれることになる。

この2年後、1582年に織田信長は「本能寺の変」で明智光秀に打たれるのである。

その後の村上海賊

来島村上の吉継が引退の後、子・通総みちふさが跡を継ぎ、本能寺の変後天下取りを急ぐ豊臣秀吉に従う。その頃毛利と秀吉は敵対していたので毛利は能島・村上元吉に通総を攻めさせ通総を来島から追い出してしまう。その後秀吉と毛利は和睦するのである。1585年、秀吉の四国攻めに際し能島村上が従わないので毛利の小早川隆景に攻めさせる。麦わらを積んだ幾艘もの船に火を放つと折しも吹いていた強風に煽られて難航不落と言われた能島城が火に包まれて落城する。その結果、能島村上も秀吉に従うことになる。

1588年には秀吉の海賊禁止令が出され、村上は今までの「帆別銭」をとることができなくなる。

こうして能島の村上武吉の子、元吉と景親、来島の村上通総、因島の村上吉充は毛利家に属したので秀吉の世には朝鮮に出兵し、関ヶ原では西軍で戦って敗れる。能島や来島村上は筑前や長門に移住し、因島の村上吉充は領地が1/20になってしまった。

参考文献：

「村上海賊の娘(1)(2)(3)(4)」和田 竜・著（新潮文庫）

海上保安庁の原子力災害対応について

海上保安庁は昭和 23 年 5 月に発足し、海上における犯罪の取締り、領海警備、海難救助、環境保全、災害対応、海洋調査、船舶の航行安全などの活動に日夜従事しています。

海上保安庁が対応する災害には、船舶の火災、転覆、沈没、油や有害液体物質の排出といった事故災害と地震、津波、台風、大雨などの自然災害があり、これらの災害で海上保安官が活躍の様子は、ニュースや YouTube、Twitter などを通じて皆様にご存知の方が多いのではないのでしょうか。

海上保安庁は、原子力発電所などにおいて原子力災害が発生した場合には、放射線量の測定などの放射線管理を行いつつ、住民避難支援や海上警戒などを行うほか、周辺海域における救助活動にも当たります。

海上保安庁が対応した原子力災害の例として、東日本大震災時の福島第一原子力発電所の事故があります。

平成 23 年 3 月 11 日午後 2 時 46 分に発生した三陸沖を震源とする巨大地震による大津波が東北地方から関東地方の沿岸部を襲来し、福島第一原子力発電所では、この津波による電源喪失によって原子炉の炉心冷却機能が失われたことで、原子力災害をもたらし、周辺地域に放射性物質が放出される事態に至りました。

海上保安庁では地震発生直後から、福島第一原子力発電所周辺海域を含む東北から関東の広い海域において救助活動などに当たっていましたが、同発電所の事故を受け、周辺海域にて活動する海上保安官にとっては自身が安全に救助活動を行えるよう放射線量を測定しながら当該作業を行う必要が生じました。



捜索に従事した職員の放射線量を測定



防護服を着用して捜索する巡視船乗組員

◆行方不明者捜索

福島第一原子力発電所から 10 km 圏内に位置する福島県浪江町請戸漁港および富岡町富岡漁港で巡視船艇による海上捜索と潜水土による潜水捜索を行いました。

潜水捜索では、水中における放射線量について、当時は基準などが明確でなかったことから、原子力安全委員会（当時）などと安全対策を協議の上で実施しました。

水中では、放射性物質が海底に沈殿していることが判明したため、海底の泥を巻き上げることがないように細心の注意を払って潜水捜索を実施しました。



潜水土による潜水作業（福島県浪江町請戸漁港）

◆監視警戒

福島第一原子力発電所周辺海域では、政府が発出した「避難指示（同発電所から半径 20km 圏内）」などを受け、同発電所から半径 30km 圏内の海域を「航行危険区域」として航行船舶に対し、十分注意して航行するよう指導などを行ったほか、同区域の外縁部に巡視船を常時配備して監視警戒を行い、首都圏以西と被災地域や北海道を結ぶ海上輸送路の航行船舶の安全確保を行いました。



原発周辺海域を警戒する巡視船

◆原子力災害への備え

海上保安庁では、原子力発電所を管轄する全国の海上保安部署に放射線測定器などを配布し、原子力防災資機材の充実を図るとともに、海上保安庁全体の知識・技術の維持向上のため、放射線に関する専門機関における研修を企画し、全国から職員を参加させています。

また、全国各地の原子力発電所で行われる防災訓練にも積極的に参加し、関係機関との連携・協力を強化し対応能力の向上を図るとともに、地域住民の安全安心に寄与できる体制を確保しています。

「愛します！守ります！日本の海」

LONDON

JAMS London
Representative Office

ロンドン事務所

英国の航路標識業務を担う General Lighthouse Authorities について

英国政府は、1974年の海上における人命の安全のための国際条約（SOLAS条約）に準拠するために、後述する General Lighthouse Authorities (GLAs) に対して、船舶の通航量とリスクの程度に応じて必要な航路標識を提供し、航路標識を設置する場合に国際的な勧告やガイドラインを考慮し、すべての関係者に対して航路標識に関する情報を提供する責務を担わせ、また、これに必要な権限を与えています。さらに、GLAsの業務に関して必要となる予算は、英国、マン島およびアイルランドの港において徴収される灯台税（Light Dues）を主な原資とする General Lighthouse Fund (GLF) によって賄われています。今回、GLAとしてイングランドやウェールズなどで航路標識の設置、管理などを行っている Trinity House を訪問し、GLAの役割を中心にその活動についてお話し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。

◆ General Lighthouse Authorities (GLAs)

General Lighthouse Authorities (GLAs) は、英国およびアイルランドの航路標識 (AtoN) の設置や管理に関する責務を有し、「全ての船員の利益と安全のため、信頼性が高く効率的で、費用対効果の高い航路標識業務を提供する」という任務を共有しています。

GLAsには、イングランド、ウェールズ、チャンネル諸島およびジブラルタルを管轄する Trinity House、

スコットランドおよびマン島を管轄する Northern Lighthouse Board、北アイルランドおよびアイルランド全域を管轄する Irish Lights の3つの組織が指定されています。これらの組織はいずれも行政機関ではなく、それぞれが独立した法人格を有しており、Merchant Shipping Act という法律により、それぞれの管轄区域内のすべての灯台、ブイ、ビーコンなどの航路標識について管理・監督する責務やこれに必要な様々な権限が与えられています。この責務には、管轄区域



出典：GRAD

内の港湾管理者や沖合施設の管理者が設置するすべての航路標識も含まれています。

2010年4月には、GLAsの活動の調整を効果的に推進していくために、各GLAの理事会の共同機関である「共同戦略理事会(Joint Strategic Board:JSB)」が設立されています。また、GLAsは、GLAsの業務を支援するための研究開発チーム(GRAD)も共有しています。

◆ Trinity House

Trinity Houseは、テムズ川の水先業務の規制と船員の福祉を目的に、1514年の王室勅許(Royal Charter)によって設立された慈善団体であり、正式名称は「The Master, Wardens and Assistants of the Guild, Fraternity or Brotherhood of the most glorious and undivided Trinity and of St. Clement in the Parish of Deptford Strond, in the County of Kent」といいます。



Trinity House 本部 出典 : Wikipedia

1566年のSeamarks Actによって船舶の安全な航海のための狼煙の設置などの任務が付与され、それ以降もその任務は着実に拡大を続け、17世紀初頭までには、水先人免許の交付、浮標の設置などが含まれるようになりました。1609年にはイングランド東部のローストフトに最初の灯台を建設しています。

上記の通り、Trinity Houseは、Merchant Shipping Act 1995第193条の規定によりGeneral Lighthouse Authority (GLA)として、イングランド、ウェールズ、チャンネル諸島およびジブラルタルのすべての航路標識について管理・監督する責務やこれに必要な様々な権限が与えられており、SOLAS条約による義務を履行する組織として、国際海事機関(IMO)による監査の対象にもなっています。イギリス海峡やドーバー海峡を含め66基の灯台、約450基のブイ、灯船などを管理するとともに、管轄区域内の港湾管理者などが設置・管理する約11000基に及ぶ航路標識についても監督を行っています。

Trinity Houseは、ロンドンに本部を置き、イングランド東部のハリッジ(Harwich)にあるOperations and Planning Centreから遠隔で航路標識



Operations and Planning Centre 出典 : Trinity House

の常時監視や制御を行っており、港湾管理者などが設置・管理する航路標識の監査や検査は、わずか2人の職員ですべて実施しています。航路標識に故障や変更などが発生した場合は、「Notices to Mariners」という通知を自身のウェブサイトに掲載するほか、英国水路部（UKHO）にも送付して NAVTEX により周知しています。



THV Galatea 出典：Trinity House

航路標識の状況調査や保守、船骸の調査といった GLA としての業務を遂行するために、Trinity House は複数の船舶を有しています。これらの船舶は Operations and Planning Centre が運用調整を行っており、航路標識の故障など緊急事態が発生した場合に備え、通航船の輻輳度などを考慮して海域ごとに定めた目標時間以内に現場に到着できるように配備されています。また、航路標識の設置や撤去といった作業のほか、曳航や水路測量などの作業を実施する能力も有し、また、大きいものには回転翼航空機の離発着が可能な甲板も備わっています。Trinity House は、こうした船舶の能力を活用して海底地形が変化しやすい海域などを対象に独自の測量調査も実施しており、得られたデータについては英国水路部（UKHO）にも提供されています。

◆ GALs による船骸の撤去など

英国では Merchant Shipping Act 1995 の第 252 条および第 253 条の規定に基づき、港湾管理者などの権限が及ばない海域に船骸が存在する場合、General Lighthouse Authorities (GLAs) に当該船骸を撤去する権限などが与えられており、アイルランドでも Merchant Shipping (Salvage and Wreck) Act 1993 により同様の権限が Irish Lights に与えられています。

これにより GLAs は、船骸を所有し、引き揚げ、撤去し、破壊し、または存在を明示する措置をとる権限を有し、また、これらの権限を行使する過程で要した費用に関しては、当該船骸が沈没し、座礁し、または放棄された時点の船舶所有者から回収する権限も有しています。また、GLAs は、Wreck Removal Convention Act 2011 によって改正された Merchant Shipping Act 1995 の第 255 条の規定に基づき、運輸大臣より船骸の位置の特定、存在を明示する措置、または撤去を指示される場合があり、同様にこれに要する費用を回収する権限も与えられています。船骸が外国船舶で、かつ、同法が適用されない英

国の領海外にある場合には、外交ルートによる調整を実施できるように、GLA はこれらの権限を行使する前に英国運輸省に事前に相談して対応しています。

今回、Trinity House で船骸への対応を統括されている方にお話しをうかがったところ、実際に Trinity House が船骸を撤去したのは 2015 年が最後とのことでした。

◆ General Lighthouse Fund と灯台税 (Light Dues)

General Lighthouse Fund (GLF) は、General Lighthouse Authorities (GLAs) の運用資金に充てることを目的に Merchant Shipping (Mercantile Marine Fund) Act 1898 によって設立された基金であり、英国、マン島およびアイルランドの港において徴収される灯台税 (Light Dues) を主な原資としています。英国運輸省は GLF を適切に管理する義務を負っているものの、英国政府から GLF への直接の資金提供は行われていません。一方でアイルランド政府は、IL の運用資金に充てる目的で GLF に資金提供を行っています。

灯台税 (Light Dues) は、灯台など航路標識を維持管理するため、英国、アイルランドおよびマン島に入港する商船、長さ 10 メートル以上の漁船やタグボート、総トン数 20 トン以上のプレジャーボートなどに対し課せられる税金で、税率は毎年英国およびアイルランドの運輸大臣が、GLAs の財政運営状況や海運業界からの意見などを踏まえ、議会の承認を得てそれぞれ設定しています。GLAs は、Merchant Shipping Act 1995 の第 205 条の規定により寄港する船から灯台税を徴収する法定上の義務を有しており、回収された資金は GLF にプールされ、GLAs の運用資金に充てられています。

(所長 若林 健一)

2021年のマラッカ・シンガポール海峡に関する情勢

1. マラッカ・シンガポール海峡を通航する船舶の動向（2021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（2021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。

2021年の通航隻数（300総トン数以上）は78317隻（一日あたり約215隻）で、対前年比3063隻（3.8%）の減少となり、2018年の85030隻（1日当たり233隻）をピークに3年連続で減少し、減少幅も1.5%減→2.8%減→3.8%減と年々大きくなっています。（グラフ1参照）。2021年は、世界経済全体で回復傾向が見られ、シンガポール港でもコンテナ取扱量が過去最高を記録したにもかかわらず、こうして逆にマラッカ・シンガポール海峡の通航隻数の減少が見られた背景には、船舶の大型化に伴う通航隻数の減少という近年の傾向が継続したことに加え、世界的な港湾の混雑による影響もあったので

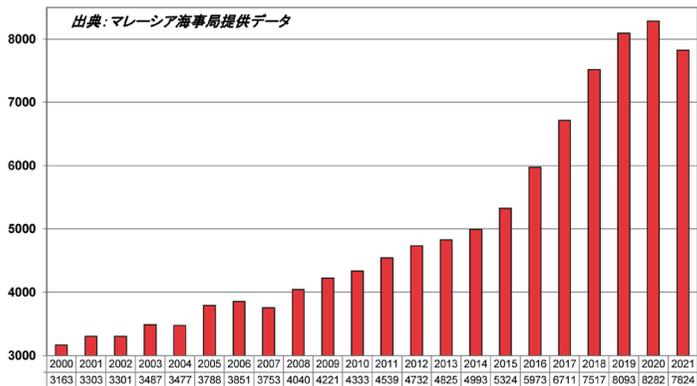
グラフ1

マ・シ海峡通航隻数（2000 - 2021年）
KLANG VTSへの通報隻数（総トン数300トン以上）

はないかと考えています。例えば、VLCCおよび喫水15m以上の船舶の通航隻数の増加傾向は、近年継続してきて、2020年の過去最高値8282隻には及ばないものの、2021年の通航隻数は7824隻を記録し（グラフ2参照）、過去と比較し、これらの超大型船が通航隻数全体に占める割合は高くなっています（グラフ3および4参照）。また、先に記載のとおり、シンガポール港では2021年、コンテナ取扱量が過去最高を記録しましたが、その一方でコンテナ船の寄港隻数は前年と比べ減少しました（<https://www.mpa.gov.sg/web/portal/home/media-centre/news-releases/detail/bee90c95-edb6-4746-aa66-bc9220cab05>）。これらはマラッカ海峡を通航する船舶の大型化を示す証左の一つと言えるでしょう。他方、2021年、海運・物流分野では、景気回復や

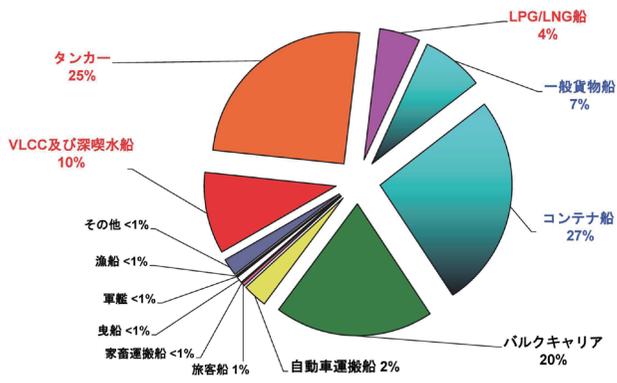
グラフ2

VLCC及び深喫水船通航隻数（2000-2021年）



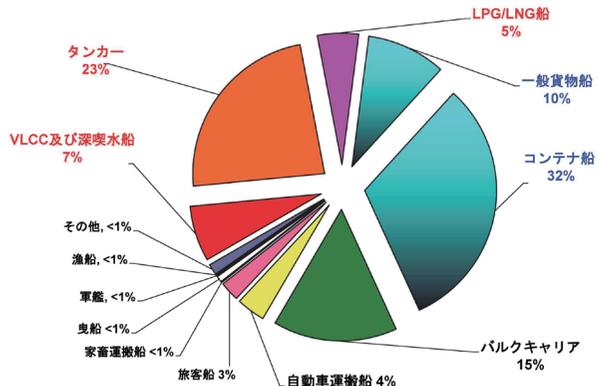
グラフ3

マラッカ海峡通航船種（2021年）



グラフ4

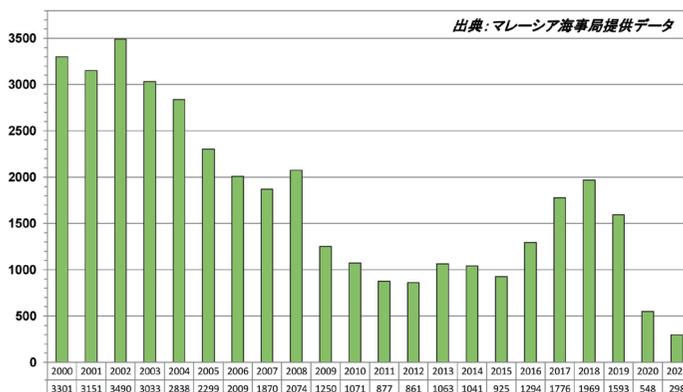
マラッカ海峡通航船種（2000-2021年）



巣ごもり需要などから需要が伸びる一方、港湾・物流部門の労働者不足など処理能力が落ちていることを背景に、北米とアジアのコンテナ航路を中心に世界的な港湾混雑・物流遅延と海運運賃の高騰といった現象が発生しました。このため、貨物の需要が伸びている

グラフ5

旅客船通航隻数(2000-2021年)

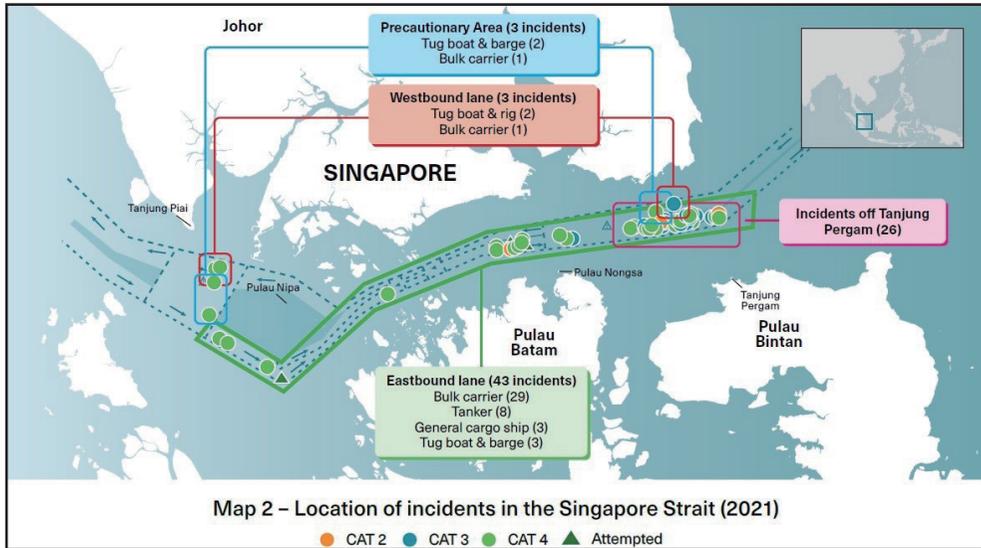


にもかかわらず、それに応じて船を手配することができなかつたため、マラッカ・シンガポール海峡の通航隻数全体の減少にも影響を与えたものと考えています。このほか、コロナ禍による直接の影響を大きく受けたものとして、旅客船の通航隻数が、昨年に引き続き大きく減少し、対前年比 250 隻 (45.6%) 減少の 298 隻となりました (グラフ5 参照)。2019 年の 1593 隻と比べ、81.3% の減少であり、影響の大きさを確認できます。パンデミックによる影響は、海運に対する需要の減少から回復といった単純な形ではない影響を与えており、引き続き動向を調査してまいります。

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 (2021 年)

アジア海賊対策地域協力協定情報共有センター (ReCAAP ISC) が発表した 2021 年の年次報告書によると、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、前年より 15 件増加して 49 件となりました。アジア全体の発生件数が前年より 15% 減少して 82 件となる中、シンガポール海峡はその 6 割を占める状況となっています。2021 年の同海域に関連したインシデントアラートは 7 回に上りました。

その特徴として、49 件中 43 件が分離通航帯の東航レーンで発生し、また、インドネシアのビンタン島 Tanjung Pergam 沖 (26 件) とバタム島 Nongsa 沖 (12 件) で集中しています。44 件が夜間に発生し、14 件で犯人は凶器を所持しており、乗組員が暴行を受けた事件が 2 件ありました。ReCAAP ISC は、犯人が逮捕されていないため、今後も事件が発生する可能性があるとしています。



2021年 シンガポール海峡 事件発生状況

ReCAAP ISC は、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・調整を強化し、犯人を逮捕・訴追するため巡視や事件に関与する犯罪組織の情報の共有を促進するよう求めています。ReCAAP ISC はまた、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、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と旗国に通報するよう強く勧告しています。

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

2021.11～2022.01 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 1989 トン（乗船者 11 人）	11 月 3 日 05 : 47 頃 （情報入手時刻） 高知県室戸市沖	衝突	天気 晴れ 風 NE 3m/s	1 人
	漁船 4.9 トン（乗船者 2 人）				
貨物船と漁船が衝突し、漁船の乗船者 1 人が死亡したものを。					
②	遊漁船 7.3 トン（乗船者 11 人）	11 月 14 日 14 : 00 頃 和歌山県みなべ町沖	乗揚	天気 晴れ 風 NW 5m/s 波浪 1 m	0 人
遊漁を行った後、帰港中に乗揚げ、乗船者 8 人が負傷したものを。					
③	漁船 19 トン（乗船者 9 人）	11 月 26 日 05 : 18 頃 （情報入手時刻） 福島県いわき市沖	火災	—	0 人
漁船から火災が発生し、消火活動中に沈没したものを。乗船者 9 人は、全員救助された。					

船舶事故の発生状況

2021.11～2022.01 速報値（単位：隻・人）

用途	海難種類	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	19	15	15	0	1	5	0	4	0	0	0	0	59	0
	タンカー	5	2	6	0	0	0	0	6	0	0	0	0	19	0
	旅客船	1	2	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	5	0
	漁 船	32	3	12	2	4	12	0	4	4	12	11	0	96	2
	遊漁船	10	2	5	1	1	1	0	0	1	0	0	0	21	0
	プレジャーボート	21	2	24	12	7	0	0	75	15	13	40	2	211	7
	その他	3	4	6	1	0	4	0	1	2	2	3	0	26	0
	計	91	30	68	16	13	22	0	92	22	27	54	2	437	9

※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
12.1	第2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第1回委員会議事概要 ②第1回委員会などの主な指摘と対応 ③海上交通流シミュレーションの実施結果 ④船舶航行安全対策(案) ⑤報告書(案)
12.3	第1回海運・水産関係団体打合せ	①令和3年度事業計画 ②伊勢湾商船航行情報図(仮称)の作成
12.20	第1回LNGバンカリング事業に係る安全対策に関する調査検討会	①事業計画(案) ②LNGバンカリングの現状およびLNGバンカリング事業の推進に係る課題などの整理
1.31	港則法上の危険物の選定に関する調査検討会	①IBCコード関連危険物の選定 ②報告書(骨子案)
2.9	第2回LNGバンカリング事業に係る安全対策に関する調査検討会	①第1回委員会議事概要(案) ②安全対策(案)