

# 水難事故雑感

海技大学校 名誉教授 福地 章

## プロローグ

例年、夏が近づいてくると水の事故が報告されるようになる。当然季節が進むと気持ちの解放感があり、人は海、川、湖と出かける機会がおおくなる。水辺に来れば必然、遊んだり、ボートに乗ったりするものである。そうした中で事故が起こり人の犠牲が出たりする。そうした水難事故について考察してみる。

## 事故例：

どういつ時に、またどういつ場所て事故に会ったか次の表を見てみよう。

表・行為別の事故と発生場所 (2022 年)

行為	人数	場所	全年齢	子ども
水泳	40 人	海	363 人	4 人
水遊び	41 人	河川	245 人	14 人
魚とり・釣り	186 人	湖沼	39 人	3 人
ボート遊び	12 人	用水路	68 人	4 人
シュノーケリング	29 人	プール	3 人	—
スキューバダイビング	13 人	その他	9 人	1 人
サーフィン	13 人			

表から見えてくるのは、魚とり・釣りでの事故が断然多い。これは非常に一般的な趣味で関わる人数も多いと思われる。また、釣りは早朝や夜であったり、岸壁の突端や岩場に行ったりする。単独で行動すれば、事故に合っても他人に気づかれにくくなる。

場所ていえば、海と河川が断然多い。しかし、海は日本列島の周囲が海であるのでその広さは他とくらべものにならないくらい広い、そのため海と接する機会て多い。しかし、意外にも河川の事故て多いのに気が付く。特に子ども (中学生以下) では河川での事故ておおい。

私が小3の夏休みのときに、担任の先生が水戸に海水浴に行きたい者を募集した。それに希望して、その日バスに乗ると皆は他校を含めた寄せ集めの者たちであった。特に大人の引率はない。水戸に着いて海の家て2階で着替えていると声をかけられた。同じクラスの者

が1人いたのである。彼は父親と一緒にいた。顔を合わせたのはこれが最初で最後である。後はバラバラで、1人で浜辺に出ていくと、空は快晴で風もないのに波が高く、波が砂浜にドンドンと打ち付けている。太平洋に面する水戸は沖の風向きによって波が高くなる。怖くなって海には入らずもっぱら砂浜で遊んで1日過ごした。しかし、一人ぼっちでもうこりごりだとは思わなかった。

ここで何が言いたいのかといえば、これはバス会社が募集したもののようだ。しかし、会社と学校は現地での世話人のこととか父兄の付き添いのあるなしを気にしていない。そして我が家では1人で出かけることに何も心配していない。会社、学校、父兄いずれも子供の安全ということにあまり神経を使っていないことに、時代といえば時代だが、今振り返ると驚くのである。「自分の身は自分で守れ！」ということか。

### 河川事故：

子供の河川事故が多いことは先に述べたが、夏の2022年7月22日の新聞に「福岡 川で溺れ女児3人死亡」の記事が飛び込んできた。記事は、昼・犬鳴川に男女8人が遊びに行った。最初は浅い場所で遊んでいたが、4人が急に川の深いところにはまり、1人は近くにいた友人2人が引っ張り上げたが、3人の女子(11才)が深みにはまった。3人は溺れた場所の水深2.5～3メートルの川底で見つかった。他の生徒が言うには「手をつないで川の中の浅瀬を歩いているときに溺れた」とのこと。この日は夏休み初日だった。

皆で手をつなぐのも善し悪しで、つなぐことで安心感を持てるが、1人がすべると皆を道ずれにしてしまうことがある。

川は子供にとって身近な存在であり、夏の暑い日、涼を求めて川に行くのは自然なことである。しかし気を付けなければいけないのは、川では流れの速さと向きの変化があるうえ、深さの急な変化である。ここ犬鳴川の場合「くるぶし程度の水深から、1歩でひざ、次の1歩で股下、もう1歩で胸、もう1歩で大人の背丈」という具合である。

河川財団(東京)の集計によると、2022年までの20年間の川や水辺の水難事故(海やプールをのぞく)は3491件もあり、7月:730件、8月:1068件、9月:353件と多いのに驚く。

### プールの事故：

表を見ると、子供のプールでの事故が載っていない。これはゼロということではなく、本来付き添いの者がおり監視が十分の中では事故があってはならないことのようなのである。

そう思っているところにプールで溺れたとのニュースが入った。2023年7月26日午後1時15分頃、滋賀県長浜市「あざいカルチャー&スポーツビレッジ」の屋外プールで「おぼれている男の子がいる」との119番通報があった。

新聞記事「学童小1溺れ死亡—滋賀 プール 子45人、引率4人」。  
男子小1年・T(6才)は救助され病院に運ばれたが死亡が確認された。この日子供45人を職員4人で引率し25メートルプールに入った。職員2人がプールサイドで監視し、残り2人

は水中で子供と遊んでいた。やがて T がうつぶせで浮いているのを別の子供が見つけ、引率者が救助した。T は身長 120 センチで発見場所は約 120 センチだった。T が泳げるかどうかは確認していなかった。ベテランの指導員がいて、また大勢の友人と一緒にいてどうしたことかと思うだろう。

この記事を見てひどく気になることがある。私の子供が娘 6 才と息子 3 才のとき、初めて郷里の横須賀に里帰りをして近くの馬堀海岸へ海水浴に行ったときのこと。子供達にとって初めての海である。妻は着替えのため海の家に入っていった。そこで私は子供達に今から浮袋を膨らませるからと浮袋を手にとって下を見ると子供達もにこにこして私を下から見ている。それから一緒懸命に頬をふくらませながら浮袋に空気を入れていた。そしてふっと下を見ると子供達がいらない。あっと、海岸を見ると息子がうつぶせで浮いている。それを娘がどうしたのだろうかと前かがみで見ていた。私は息子が泳げないのは知っているので飛んでいって抱き上げた。側には大人の女性が一人いたけれど息子のことは眼に入っていないようでよそを見ていた。ざっと、こういう体験である。しかし、私はとても貴重な経験をしたなとおもったのである。こどもが溺れるときは静かにうつぶせに浮いているのである。そばの者は異変が起きていとはなかなか気が付かない。ベテランの指導員は泳ぎが達者であるから、まさかこんな状態で溺れているとは思わないだろう。

この後、怖い思いをした息子は風呂のとき 1 年ほどは湯舟に入らず外で体を洗うだけであった。

### 飛び込み：

これは私の長い間のおもいだだが、プールに飛び込むときに胸を打ったり腹を打ったりしてどうも私は上手ではない。プールで水泳の選手が恰好良く飛び込むのを見てうらやましかった。胸を打つのは水面に対し水平に飛ぶからにはほかならないと思った。40 代のある日、一人で市内のプールに行ったとき周りには人もいないしこれは飛び込みをためすチャンスであった。今までの考えを証明するには水面に対し垂直に飛び込むことである。一応ここは慎重を期して、水面の高さのプールサイドから念の為、ゆっくりとズボンと飛び込んだ。するとスルスルと頭が底にむかっていきわずかだが頭が底にコツンと触れたので驚いた。こんなに安全の積りでゆっくり飛び込んだにも拘わらず頭が触れるほど体が沈んでいくのだ。なにか直感的に危なさを感じ飛び込みは何も胸を打ってもよいではないかと思った。

それから、しばらくして神戸商船大の夏季水練で学生がプールで飛び込みのとき事故を起こしたという話が聞こえてきたときは仰天した。これだと思った。

2024 年 (R.6)4 月 27 日夜、三重県桑名市を流れる揖斐川で友人 3 人と堤防沿いの階段から飛び込んで遊んでいた 17 才の男子高校生が溺れて死亡した。

119 番通報で消防が駆けつけると、水深約 2m の川底に沈んでいた N さんを見つけ、病院へ搬送したが 1 時間半後に死亡した。

## たこ八郎：

少し古くなるが、私と同じ年生まれのプロボクシング・日本フライ級王者のたこ八郎の話をしてしよう。ボクシングを止めた後はコメディアン、俳優という道を進んだ。左目に障害を持ちながらチャンピオンになった伝説的な男で、髪型をカッパのように刈り込んだ前髪がトレードマークであった。「たっこでーす」という台詞で茶の間の人気者になった。素朴で温厚な人柄であったという。漫画「あしたのジョー」の主人公、矢吹丈のモデルともいわれる。

1985年7月24日、神奈川県足柄下郡、真鶴の海水浴場で仲間と飲酒した。その後一人で海水浴をした。やがて沖で浮き沈みしているのを仲間が見つかる。異変に気付いた仲間が八郎を引き上げたが間もなく死亡した。44才、心臓麻痺であった。

## 魚とり・釣り：

水難事故では最も多い。この記事に注目していると次の事故が飛び込んできた。

2024年1月30日、滋賀県長浜市南浜町の沖合800メートルの琵琶湖で小型ボート(L:3.3m,B:1.4m,定員3名)が転覆しているのを漁師が見つけた。そしてMさん(55)、Yさん(49)、Oさん(51)の死亡が確認された。ビワマスの釣りをしていたと思われる。ライフジャケットは着用していた。29日夜午後11時ころ、友人から「朝から釣りに出たが帰らない」との届けが同署にあり30日朝から捜索していたのである。

釣り日(29日)の天気を見ると高気圧に覆われ天気は晴れ、風はなく0.8m/sから日中でも2.7m/sで南寄りの風で穏やか。気温は朝7時で(-)2.5℃、日中は7.9℃であった。ではどうして事故に遭ってしまったのか。あまりの好天気で油断したとしかいえない。1人、2人落水しただけなら拾い上げることができただろう。それが3人とも落水してボートが転覆とあればボートを起き上がらせることはまず無理である。海が穏やかなため、3人共立って釣りをしていたに違いない。一人がよろける、ボートが傾く、2人が同じ方向によろける、ますますボートが傾き舷側をあわてて掴もうとする、これが悪く遂に転覆となる。皆投げ出される。水温が9℃であったというから4～6時間で低体温症で亡くなることになる。これが怖い。折角の楽しい趣味の釣りをしていて、ちょっとした不注意で亡くなったのだ、何ということか。





## 海上保安庁の救助・救急体制について

～救急員・海面救助員～

海難救助には、海上という特殊な環境の中で、常に冷静な判断力と「絶対に助ける」という熱い思いが必要とされます。海上保安庁では、巡視船艇・航空機を全国に配備するとともに、救助・救急体制の充実のため、潜水土や機動救難士、特殊救難隊といった海難救助のプロフェッショナルを配置しており、実際に海難が発生した場合には、昼夜を問わず、現場第一線へ早期に救助勢力を投入し、迅速な救助活動にあたります。また、傷病者に対し、容態に応じた適切な処置を行えるよう、専門の資格を有する救急救命士や救急員制度に基づく「救急員」を配置するなど、救急能力の充実強化を図っています。更に、より迅速な救助活動を目的とし、潜水土等以外の一般海上保安官であっても状況に応じて海面での救助活動が実施可能な「海面救助員」を配置しております。今回は海上保安庁における「救急員」及び「海面救助員」についてご紹介します。

### ● 海上保安庁の「救急員」

海上保安庁では、海難等により生じた傷病者に対し、容態に応じた適切な処置を行えるよう、専門の資格を有する救急救命士を配置するとともに、平成 31 年 4 月 1 日から、救急員制度を創設し、所定の講習等を修了した特殊救難隊員及び機動救難士等を「救急員」として指名することで、消防機関の救急隊員と同じ応急処置の範囲内で救急救命士を補助する体制を構築するなど、救急能力の充実強化を図っています。



＜「救急員」の事案対応状況＞

救急員制度の創設以来、海上保安庁における「救急員」は、随伴する救急救命士がいることを前提に、救急救命士を補助する形でしか応急処置を行うことができませんでした。その後、限られた処置しか認められなかった中でも着実に「救急員」の実績を積み重ねたことにより、令和 3 年 8 月から、「救急員」単独による応急処置が認められました。これを踏まえ、令和 6 年 3 月 1 日時点においては全国の航空基地や巡視船艇等に 135 名の「救急員」を配置しており、そのうち 48 名が全国 19 隻の巡視船艇の潜水土の中から指名されています。巡視船艇への「救急員」配置を拡大することで、救急対応が必要な事案に対してより迅速かつ的確に対応することが可能となります。

巡視船艇の「救急員」による応急処置の事例として、令和6年2月に香川県男木島周辺海域で発生した貨物船での負傷者情報に対応したのがあります。本件は、船内で乗員が約1.5メートルの高さから転落し、自力で動くことができなくなった旨通報があり、「救急員」として指名された潜水士が巡視船で直ちに現場に急行し、傷病者の容態を確認、応急処置を実施した後救急隊へと引継いだものです。当該事案対応にあたり、「救急員」は、研修や今までの現場における経験を活かし、適切な応急処置を実施しました。上記事例のほかにも、全国各地で救急救命士の補助としてではなく「救急員」単独で傷病者に対する応急処置を実施しており、着実に実績を積み重ねております。

### ●海上保安庁の「海面救助員」

海面作業を伴う救助活動は、従来潜水士や機動救難士、特殊救難隊といった海難救助のプロフェッショナルが対応することを基本としてきましたが、一定の条件下においては潜水士等以外の一般海上保安官であっても状況に応じて救助活動が実施できるように、令和3年に庁内で統一した制度を整備しました。本制度は、一般海上保安官による海面作業を伴う救助活動に係る基本的な考え方を整理し、安全確保に十分留意の上、組織的な安全管理下において救助活動を実施することができるように定めております。これにより潜水士等以外の一般海上保安官のうち、適性を満たす職員を「海面救助員」として指名し、海面作業を伴う救助活動ができるようになったことで、潜水士等の到着を待つことなく救助活動を始められる場合もあり、より迅速な救助活動につながることとなりました。



< 「海面救助員」の訓練状況 >

実際に令和5年11月に北海道網走港で発生した機関故障事案においては、帰還困難となっている一人乗りのゴムボートの救助活動中、現場に臨場していた「海面救助員」が消防ダイバーと協力して横波を受け海に転落した乗組員を確保し、救急隊に引継ぎました。

海上保安庁では一人でも多くの命を救うため、「救急員」・「海面救助員」をはじめとする救助・救急体制の更なる強化や、関係機関及び民間救助組織等との連携・強化等を図ってまいります。

また、本記事を読んでいただいている皆様におかれましては、海での思わぬ事故から命を守るために必要な自己救命策3つの基本である、①ライフジャケットの常時着用、②防水パック入り携帯電話等の連絡手段の確保、③118番、NET118の活用に加え、家族や友人・関係者へ目的地や帰宅時間を伝え、現在位置等を定期的に連絡するよう徹底していただき、海での痛ましい事故を起こさないよう、引き続きご理解とご協力をお願いいたします。

## 自己救命策の確保

～ 思わぬ事故から 命を守るために 必要なこと ～

### 自己救命策3つの基本



< 自己救命策3つの基本 >



## 第2回日海防ロンドン国際セミナー

## 「無人船と海上保安活動」(前編)

当事務所では、本年2月29日(木)および3月1日(金)の両日、日本財団のご支援により「無人船と海上保安活動」と題した第2回日海防ロンドン国際セミナーを開催しました。本セミナーでは、海上保安業務と無人船との関係について活発な議論が交わされ、世界45か国から対面61人、オンライン415人、合計476人(いずれも延べ数)の方々にご参加いただきました。

プレゼン資料や動画は特設ホームページに掲載しています。

<https://london.nikkaibo.or.jp/2024/speakers-2024>



初日は、日本財団、国際海事機関(IMO)、プリマス大学からの基調講演に続き、「航行安全」と「海難救助」をテーマに、また、2日目は、「海上法執行」と「海上保安機関による活用」をテーマにパネルディスカッションを行いました。

本稿では、基調講演および初日のパネルディスカッションの様子をお伝えします。

## ◆開会挨拶・基調講演

## 1. 日本財団 木田悟史氏

開会挨拶で同氏は、将来の日本の社会問題として人口動態の変化による船員不足の可能性に触れつつ、無人運航船「MEGURI2040」プロジェクトが果たす社会的役割について紹介しました。

また、事故防止、安全運航、作業負荷軽減など自動運航技術が海上保安業務にもたらすメリットについて提案されました。



## 2. 国際海事機関(IMO) 山田浩之氏

同氏は、IMOにおける自動運航船への取組について講演しました。2024年に採択予定の(筆者注:その後開催された海上安全委員会(MSC108)において、2025年に延期となった。)任意のMSS-Codeについては、SOLASを補完するものであること、自動化やサイバーセキュリティ、遠隔操船などの要件を追加するものであることなどを紹介しました。



また、自動運航船の増加により、海上保安業務が変化する可能性について指摘しました。

### 3. プリマス大学 ケヴィン・ジョーンズ教授

同氏は、「サイバーセキュリティと無人オペレーション」について講演しました。海事分野のサイバー攻撃の深刻さと考えられる攻撃手法の多様性について触れ、クルーズ船を例に、古典的なサイバー脅迫の手口を紹介しつつ、IT が物理デバイスを制御し現実世界に被害をもたらすこと、IT の問題であると同時に運用上の問題であることを強調しました。



海事分野のサイバーセキュリティは、現実かつ世界的な課題であり、サイバー物理攻撃の影響が極めて甚大であることを指摘しました。

#### ◆パネルディスカッション1「航行安全」

##### 1. 東京海洋大学 清水悦朗教授 (モデレーター)

同氏は、「自動運航船社会における安全運航確保」に関わる課題や東京海洋大学における自動運航船関連研究の概要を紹介しました。

自動運航船は、国際海上衝突予防規則（COLREG）に準拠する必要があり、特に、自動運航船が在来船と同等の操船性能を有することが重要であると指摘しました。



人工知能（AI）による物標の検出・識別について説明後、現在の技術では、物標の検出に基づく対応について、船員と同レベルの適切な物標・事象検出対応（OEDR）の実施に困難があることも指摘しました。

##### 2. 欧州委員会（EC）アレキサンダー・ホフマン氏

同氏は、「海上保安活動のための無人船舶と人間の相互作用に関する EU の考察」について発表しました。自動運航船の目標は、拡張性があり安全で持続可能なソリューションに貢献することであり、混在交通下での相互運用性とサイバーセキュリティが重要な役割を果たすと述べました。



自動運航船の試験に関するガイドラインの策定や、自動化への移行の社会的側面に関する調査など、進行中または完了した自動運航船に関する EU の取組みを紹介し、自動運航船の文脈においても、技術開発、試験、プログラミングなど、人間が多くの役割を担うことが期待されていることを強調しました。



### 3. 株式会社 MTI 中村純氏

同氏は、「自律型船舶による安全航行の実現と MEGURI2040 ステージ 2 に向けた取組み」について発表しました。2022 年 10 月に開始された MEGURI2040 ステージ 2 の概要と開発システム、評価・検証環境、課題について触れ、自律型船舶の重要性は、安全性や乗組員不足、物流の安定性への貢献にあると強調しました。自律型船舶の社会実装に向けた技術と社会インフラの開発を進めており、日本国内で様々な自律型船舶が試験運航中であることを紹介しました。



自動運航船の安全運航を実現するためには、オープンなコラボレーションにより新しい知見を取り入れ、社会実装を促進する必要があると指摘しました。

#### ◆パネルディスカッション 2「海難救助」

##### 1. UK MASRWG ジェームズ・ファンショー准将 (モデレーター)

同氏は、海上で遭難した者を援助する船長の義務について、国連海洋法条約 (UNCLOS) 第 98 条や海上人命安全条約 (SOLAS) 第 5 章第 33 規則を想起し、遭難者を救助した船長は船舶の能力と制限の範囲内で人道的に扱う必要があると述べました。



そして、自動運航船の現状や捜索救助の実態を評価した上で、自動運航船が様々な形で捜索救助に貢献できること、海事産業界が責任ある態度を示すこと、人の介在が必要不可欠であることなどを強調しました。

※ UK MASRWG : 英国海事自律システム規制作業部会

##### 2. スペイン海事局 エルナン・デル・フラデ氏

同氏は、「MASS と SAR、伝統的任務と新技術」について発表しました。海難救助の法的枠組みについて、遭難者への援助義務は条約のみならず慣習法にも含まれる伝統的な義務であり、当初は船長の義務であったものが、その後、国家の義務に進化したと指摘しました。



また、自動運航船の安全性については、従来の船舶と同等であるべきであり、船舶の安全性のみならず、航行の安全性、人命の安全性、海洋環境の保護も考慮する必要がある旨指摘しました。

さらに、自動運航船が海難救助に与える影響について、遭難者への援助義務は条約のみならず慣習法にも含まれる伝統的な義務であり、当初は船長の義務であったものが、その後、国家の義務に進化したと指摘しました。

### 3. 国際海難救助連盟（IMRF） ローランド・マッキー氏

同氏は、「自律・遠隔操作船の捜索・救助への影響」について発表しました。自動運航船が海難救助に従事する場合の具体的な課題として、遭難信号の検知、無線の中継、遭難位置の特定、海上漂流者や漂流物の検知、夜間捜索などを挙げ、そして、遭難者の収容方法に関する可能性を示しました。

そして、自動運航船が海難救助に対応する際、実際にどのように機能するかについては更なる検討が必要であることから、船主と運航者に対して、自動運航船の Global SAR system への参加を呼びかけました。



### 4. SMIT Salvage リチャード・ロバートソン氏

同氏は、「自律型船舶とサルベージ」について発表しました。海難救助者の基本的な目的は、人命と財産を救助することであり、その際には環境保護にも努めていると述べました。

SMIT Salvage が主に、座礁や衝突、火災、爆発、浸水に関する事故を扱っていることを踏まえ、サルバー目線で、通信や船舶へのアクセス、救助員が船にとどまれるのかなどの具体的な課題と対応について示しました。

そして、重要なことは、海上保安機関との緊密な協力関係であり、責任、専門知識、リソースを共有することで、より効果的な緊急対応と海上安全に貢献できることを強調しました。



次号では、「海上法執行」と「海上保安機関による活用」を取り上げます。お楽しみに！

(所長 川合 淳)



## SINGAPORE

JAMS Singapore  
Representative Office

シンガポール事務所

## シンガポール海事週間と同国情勢及びロンボク海峡の動向

## 1. シンガポール海事週間 (Singapore Maritime Week)

“No Shipping, No Shopping.” 海運なしには買い物できない、という言葉がとても分かり易い。海運が世界の物流、ひいては人々の日々の生活を担っているという趣旨の発言が当地で4月中、各国要人のスピーチで多く聞かれました。シンガポール海事港湾庁 (MPA) が開催する「シンガポール海事週間 (Singapore Maritime Week)」が4月中旬に開催されたのです。2年に1回のアジア最大級の海事展 Sea Asia が重ならなかったこともあり、昨年約2万人とまではいかないものの、約80の国から1万人以上が参加しました。

海事週間では、Actions meet Ambitions をテーマに野心的な目標を実現するための実際の行動に焦点を当て、脱炭素、デジタル化が重点分野として議論されました。アジア海賊対策地域協力協定 (ReCAAP)、アジア船主協会 (ASA)、(英国高等弁務官の支援のもと) 英国国立物理化学研究所などが主催するサイドイベントもそれぞれ丸一日ずつ開催されました。

2050年に二酸化炭素排出量実質ゼロに向けて中間目標を設定したばかりの国際海事機関 (IMO) からは、ドミンゲス事務局長が講演し、目標達成のシナリオ分析を進めていると状況説明がありました。1月に就任したばかりの事務局長の表情から活気と意気込みを感じました。なお、IMOは新事務局長就任に伴い組織体制が再編され、関係する海洋安全部長には日本人の山田部長が就任、技術協力担当部が統廃合の結果最大の部となっています。



IMO 新事務局長



ReCAAP 事務局長



ASA 園田事務局長



NPL の CEO

また、ReCAAPのイベントでは、マ・シ海峡での最新状況として1-3月までの海賊案件はなく、情報共有の向上などが功を奏し、武装強盗が11件 (昨年20件) と減ったことが報告されました。



さらに、原子時計の開発でも有名な英国政府機関である国立物理学研究所 (NPL) は、自動運航船を中心に日本企業からの取組発表も織り交ぜて専門的な議論の場を提供しました。NPL 関係者の話では、日本財団を中心とした日本の自動運航船の取組が世界で一番進んでいるとのことでした。なお、昨年9月の日本とASEANのマ・シ海峡水路測量共同事業の報告会で英国の水路部の職員からは、同国が中心となって作っている基準に適合するようにしてもらいたいとの趣旨の発言があったのですが、今回参加していた NPL 関係者からも自動運航船について基準策定に取り組みたいと聞き、基準・認証制度を押さえてグローバルな取り組みに関与しようとする姿勢を感じました。無論、日本も今世紀以降、意識して取り組んでいることではあります。長年の海洋立国は自国が先端を走っていない分野でもしたたかだと思ったところです。

## 2. シンガポール一般情勢所感

シンガポールは、建国 60 周年を迎える 2025 年を前に、本年 5 月 15 日に 20 年ぶりに首相が交代しました。建国の父とされるリー・クアンユー元首相の長男リー・シェンロンに代わり、51 歳のローレンス・ウォン副首相兼財務相が首相に就任。リー一族による指導体制が続いた局面から舵を切り、新たな時代に向けて次世代体制が始まりました。当地では日本では見られないような長めの首相 PR 番組が連日放映され、新首相が公団住宅の一般家庭で育ったことや学校生活の様子などを紹介し、国民感覚への近さを強調していました。

2007 年には 1 人当たり GDP で日本を抜き、2023 年秋には世帯月収の中央値が 100 万円を超えている 600 万人都市国家シンガポールは、円安下で日本のほぼ 2 倍の物価水準で世界一の生活費水準となりました。この 6 月にも計画締めくくりの地下鉄路線が完成するコンパクトな国での日々の生活はとても便利で、国内旅行のように日本旅行に向かう国民は豊かに見えます。

一方、最近の週末には私の空手稽古仲間である現地 IT 企業の会長から、日本は高齢化にどのように対策しているのかを真剣に聞かれました。新しい課題も出てきているようです。日本の高い税率と社会保障・年金運用に始まりモビリティ政策、サービス付き高齢者向け住宅、コンパクトシティ政策（シンガポールには不要か）まで自分の知る範囲で説明しましたが、今後シンガポールがその大きな魅力である低税率を維持できなければ、外国企業の誘引力の源を別に求めていかねばならないのではと思った次第です。

昨年、世界初の船舶間のメタノール燃料補給にマースク社と成功し、サイバーセキュリティ面では Maritime Cyber Assurance and Operations Centre の設立に取組中であるなど、同国は国内が小さいことがかえって世界の先進パートナー企業と組んで新しい取り組みを進めるインセンティブにもなっているような気がします。ノルウェーの認証機関・船級協会 DNV などによる海事都市ランキング 2024 でシンガポールは技術革新とグリーン技術が評価され 1 位でしたが（東京は 7 位）、今後もロケーションの強みだけではなく、先取の気風を吹かせてアジアの海運ハブとして栄え続けていくのでしょうか。



海事週間中、2026年のクリーン船舶燃料の取り扱い訓練機関の設立に向け、内外22の提携先と覚書を締結

## 2. ロンボク海峡の特別敏感海域 (PSSA) 指定に向けた動向

グローバルシーレーンの確保という観点から、当事務所は日本財団のマ・シ海峡の安全航行支援事業を担当していますが、同海峡が使用できない事態になれば、インドネシアのバリ島東側にあるロンボク海峡やより東方の海峡経路からこれらミクロネシア地域の海域内を日本へ北上するルートになります。

このロンボク海峡について、IMOの承認が必要な環境保護のための指定海域である、特別敏感海域 (Particularly Sensitive Sea Areas: PSSA) に指定することを提案する動きがあり、インドネシアは5月上旬に Focus Group Discussion を開催、6月上旬に各国政府を招いて説明を行っています。

PSSAは生態学的、社会・文化・経済的又は科学・教育的に重要性が認められる一方で、国際海運事業による影響に対して脆弱になっている海域について、無害通航の特例として、IMOの承認を経て、海上人命安全条約 (SOLAS条約)、海洋汚染防止条約 (MARPOL条約) 等に基づき、国際海運事業によるリスク低減のための航行規制が可能な海域です。

環境保護は重要ですし、経済活動との両立が重要ですが、一旦指定されれば航行禁止エリアや事前通報などの規制内容について、規制国の判断が大きく影響しますし、ロンボク海峡がマ・シ海峡の代替として使われるようないざという時に混乱の原因となるようでは良くありません。このため、グローバルシーレーン全体を捉える中では注目すべき動きであり、当事務所としても注視してまいりたいと思います。

(所長 石河 正哉)



## 主な船舶海難

2024.02～2024.04 発生の主要海難 海上保安庁 HP より抜粋

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
40	漁船・5トン	2月23日09:00頃 和歌山県 串本町沖	衝突	天候：雨 風：北東15m/s	1人
	（乗船者1人）				
	漁船同士が衝突したものの。				

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
59	漁船・5トン	2月29日19:22頃 青森県 横浜町沖	沈没	天候：曇り 風：東南東5m/s	4人
	（乗船者4人）				
	沈没状態で発見されたものの。				

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
20	漁船・4.8トン	4月11日07:16頃 山口県 山口市沖	衝突・転覆	天候：晴れ 風：東7m/s 波高0.5m	1人
	（乗船者2人）				
	漁船と貨物船が衝突し、漁船が転覆したものの。				

抜粋元 URL : <https://www6.kaiho.mlit.go.jp/info/marinesafety/jikojouhou>

## 船舶事故の発生状況

2024.02～2024.04 速報値（単位：隻・人） 海上保安庁提供

用途	海難種類	衝突	単 独 衝突	乗 揚	転 覆	浸 水	火 災	爆 発	運 航 不 能 （ 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 ）	そ の 他	不 明	合 計	死 者 ・ 行 方 不 明 者
		貨物船	24	12	13	0	0	1	0	5	0	0	3	0	0	58
タンカー	5	1	7	1	0	0	0	3	0	0	1	0	0	18	11	
旅客船	2	3	3	0	1	0	0	1	1	0	1	0	0	12	0	
漁船	32	2	11	7	8	4	0	8	7	25	9	3	0	116	9	
遊漁船	7	1	4	0	1	1	0	5	0	1	1	0	0	21	0	
プレジャーボート	15	0	22	11	15	1	0	33	14	7	28	1	0	147	1	
その他	7	1	7	4	5	1	0	2	2	1	4	0	0	34	0	
不明	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
計	92	20	67	23	30	8	0	57	24	34	47	4	0	406	21	

※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。

- R06.03.08 第2回日海防ロンドン国際セミナー「無人船と海上保安活動」開催  
(02.29-) (当協会 HP 関連ページ : <https://london.nikkaibo.or.jp/2024>)
- R06.03.01 第3回海事の国際動向に関する調査研究委員会 (海洋汚染)  
(国際海事機関 MEPC81 対処方針案検討等)
- R06.03.08 第2回 LNG 燃料の夜間・錨泊中のバンカリング実施に向けた検討委員会
- R06.03.11 海運・水産関係団体連絡協議会
- R06.03.14 第2回通常理事会・第2回社員総会
- R06.03.15 第3回 LNG 燃料の夜間・錨泊中のバンカリング実施に向けた検討委員会
- R06.03.15 情報誌「海と安全」春号No. 600 特集〈「航海の難所」を振り返る〉発刊  
(当協会 HP 関連ページ <https://www.nikkaibo.or.jp/umitoanzen> )
- R06.03.21 第2回洋上風力発電事業に係る航行安全対策のガイドブック作成勉強会
- R06.03.29 「マラッカ・シンガポール海峡レポート 2024」発刊  
(当協会 HP 関連ページ [https://www.nikkaibo.or.jp/pdf/R05\\_01.pdf](https://www.nikkaibo.or.jp/pdf/R05_01.pdf) )
- R06.03.29 「ミクロネシア3国の海上保安能力強化支援事業報告書」発刊  
(当協会 HP 関連ページ [https://www.nikkaibo.or.jp/pdf/R05\\_04.pdf](https://www.nikkaibo.or.jp/pdf/R05_04.pdf) )
- R06.03.29 「海運・水産関係団体連絡協議会報告書」発刊  
(当協会 HP 関連ページ [https://www.nikkaibo.or.jp/pdf/R05\\_05.pdf](https://www.nikkaibo.or.jp/pdf/R05_05.pdf) )
- R06.04.01 情報誌「船舶のカーボンニュートラルを巡る現状について (第2版)」発刊  
(当協会 HP 関連ページ [https://www.nikkaibo.or.jp/aground\\_5](https://www.nikkaibo.or.jp/aground_5) )
- R06.04.26 第1回海事の国際動向に関する調査研究委員会 (海上安全)  
(国際海事機関 MSC108 対処方針案検討等)
- R06.05.28 第1回通常理事会
- R06.05.29 第2回海事の国際動向に関する調査研究委員会 (海上安全)  
(国際海事機関 NCSR11 対処方針案検討等)



## 編集後記

編集担当：日本海難防止協会 企画国際部

夏至も近づき、これから本格的な夏に向かう時候となりました。夏の家族旅行で伊東の海に連れて行ってもらえることを励みにして小学校に登校していた記憶がよみがえります。この夏も海を楽しむ予定を立てられている読者の皆様も多いことと思います。近年は酷暑が続いておりますので熱中症対策をしっかりと行っていただくとともに、「安全」の確保にも心掛けていただき、夏の海を楽しんでいただけましたらと存じ上げます。

本年も7月16日（火）から31日（水）までの16日間、「海の事故ゼロキャンペーン」と称して、全国で、官民一体となった全国海難防止強調運動が展開されます。日本海難防止協会でも、周知活動等を通じて広く国民の皆様に向けて「海難ゼロへの願い」をお伝えし社会全体の海難防止の意識の高揚に資するよう努めてまいります。

これから盛夏を迎え、海上での様々な活動が活発化し、小型の船舶の出航も増えます。これにあわせ、本号の特集では、最も危険な海難事故の一つである大型船舶と小型船舶の衝突海難の防止に着目して、学識経験者や専門家の皆様にご執筆を頂戴しました。ご寄稿いただきました皆様にこの場を借りて厚く御礼申し上げますとともに、「海難ゼロへの願い」の思いを込めて、「海と安全」2024年夏号を発刊させていただきます。



## アーカイブのご案内

「海と安全」2004年夏号以降のアーカイブをご案内します。発刊から約10年間は当協会ホームページ (<https://www.nikkaibo.or.jp>) で公開しておりダウンロードできます。ホームページでの公開が終了したものでも、ご連絡をいただければPDFファイルをお送りできます。

(2024年6月現在)

年度	発行年月	季	号数	特集名	HP公開
2004	2004 5	夏	521	海の利用者たちの環境への取り組み	終了
	2004 8	秋	522	パラスト水への取り組み	終了
	2005 11	冬	523	津波がくる！その時あなたは	終了
	2005 2	春	524	東京湾における船舶の航行安全	終了
2005	2005 5	夏	525	台風による船舶海難を避け！	終了
	2005 8	秋	526	地球温暖化・大気汚染と海	終了
	2005 11	冬	527	海の難所	終了
	2006 2	春	528	海に関する日本海難防止協会の国際支援	終了
2006	2006 5	夏	529	小型船舶の海難とライフジャケット	終了
	2006 8	秋	530	海を学ぶ子供たち	終了
	2006 11	冬	531	ヒューマンエラーによる海難を避け	終了
	2007 2	春	532	あれから10年ナ号海難の教訓は	終了
2007	2007 5	夏	533	伊勢湾における船舶の航行安全	終了
	2007 8	秋	534	内航海運の船舶問題を考える	終了
	2007 11	冬	535	フェリー・旅客船の安全対策を追う	終了
	2008 2	春	536	漁船の操業と航行の安全	終了
2008	2008 5	夏	537	海上の安全と環境保全をめざして	終了
	2008 8	秋	538	主な海難を振り返って(50周年)	終了
	2008 11	冬	539	次世代内航船スーパーエコシップ	終了
	2009 2	春	540	目指そう船員の確保・育成	終了
2009	2009 5	夏	541	漁船の近代化と操業の安全	終了
	2009 8	秋	542	プレジャーボートなどの安全対策	終了
	2009 11	冬	543	船員の健康管理を疾病予防対策	終了
	2010 2	春	544	船舶の安全航行を支える支援体制	終了
2010	2010 5	夏	545	AISと船舶の安全運航	終了
	2010 8	秋	546	漁船の海中転落とライフジャケット	終了
	2010 11	冬	547	21世紀を見すえた外交船員の確保育成	終了
	2011 2	春	548	船陸間情報通信の現状と将来	終了
2011	2011 5	夏	549	海洋ゴミと船舶航行	終了
	2011 8	秋	550	省エネに取り組む国内就航船の現状と展望	終了
	2011 11	冬	551	継続して多彩に取り組む海難防止策	終了
	2012 3	春	552	3.11巨大地震と大津波の教訓を伝える	終了
2012	2012 6	夏	553	膨張式救命胴衣のメンテナンス	終了
	2012 9	秋	554	内航海運における船員の後継者	終了
	2012 12	冬	555	海に関わるわが国の国際支援	終了
	2013 3	春	556	3.11から2年 復旧・復興状況	終了
2013	2013 6	夏	557	わが国における海洋・海事教育の現状	公開
	2013 9	秋	558	漁業無線局の安全に果たす役割	公開
	2013 12	冬	559	大型クルーズ客船時代の到来と課題	公開
	2014 3	春	560	大災害時における船舶の役割	公開
2014	2014 6	夏	557	わが国における海洋・海事教育の現状	公開
	2014 9	秋	558	漁業無線局の安全に果たす役割	公開
	2014 12	冬	559	大型クルーズ客船時代の到来と課題	公開
	2015 3	春	560	大災害時における船舶の役割	公開
2015	2015 6	夏	533	小型船・プレジャーボートの海難防止対策	公開
	2015 9	秋	534	大型台風に備えよ！	公開
	2015 12	冬	535	出入港支援船とのコミュニケーション	公開
	2016 3	春	536	船舶火災における対処と対策	公開

年度	発行年月	季	号数	特集名	HP 公開
2016	2016 6	夏	569	マリナーを安全に楽しもう！	公開
	2016 9	秋	570	漁船の操業安全と海難防止	公開
	2016 12	冬	571	パラソク水管理条約の発効に備えて	公開
	2017 3	春	572	油濁海難事故への対応	公開
2017	2017 6	夏	573	海に行き遊んでみよう！	公開
	2017 9	秋	574	最新のクルーズ船事情と課題	公開
	2017 12	冬	575	東京湾海上交通管制の一元化運用開始	公開
	2018 3	春	576	人と海に未来を 協会創立 60 周年	公開
2018	2018 6	夏	577	活用しよう 海の安全情報	公開
	2018 9	秋	578	日本海難防止協会における国際活動	公開
	2018 12	冬	579	走錨海難の防止対策	公開
	2019 3	春	580	海上安全と海洋環境保全に関する国際動向	公開
2019	2019 6	夏	581	海ごみをみんなでなくそう	公開
	2019 9	秋	582	安全航行のために	公開
	2019 12	冬	583	気象と海難	公開
	2020 3	春	584	海ごみの現状と船舶への影響	公開
2020	2020 6	夏	585	海の事故ゼロキャンペーン	公開
	2020 9	秋	586	座礁船の放置を避け	公開
	2020 12	冬	587	漁船の安全対策と海難防止の取り組み	公開
	2021 3	春	588	小型船の海難防止の取り組み	公開
2021	2021 6	夏	589	台風に備える	公開
	2021 9	秋	590	地球温暖化の影響と環境汚染への対策	公開
	2021 12	冬	591	入出港支援体制について	公開
	2022 3	春	592	洋上風力発電と航行環境	公開
2022	2022 6	夏	593	内航船の省エネ・省 CO2 対策の課題と取り組み	公開
	2022 9	秋	594	新しい海洋教育について	公開
	2022 12	冬	595	海に関わる国際支援	公開
	2023 3	春	596	船舶交通の安全を守る海上交通センター	公開
2023	2023 6	夏	597	海の事故防止の取り組み	公開
	2023 9	秋	598	港湾整備の重要性と安全確保を重視した海上工事	公開
	2023 12	冬	599	首都圏における震災に対する海の備え	公開
	2024 3	春	600	「航海の難所」を振り返る	公開

ホームページでの公開が終了した版の PDF ファイルの送付をご希望の場合は、次のアドレスに電子メールでご連絡をお願いします。

e-mail: [kikakukokusai01@nikkaibo.or.jp](mailto:kikakukokusai01@nikkaibo.or.jp)

問い合わせ先：日本海難防止協会 企画国際部 山田・渡邊

TEL03-5761-6080



公益社団法人 日本海難防止協会では、様々な調査・研究を行っております。詳しくは、ホームページをご覧ください。

<https://www.nikkaibo.or.jp>

