

## 船舶海難の発生状況

2026.02 ~ 2026.04 速報値 (単位: 隻・人) 海上保安庁提供

	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・舵障害)	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	16	10	5	0	0	2	0	5	0	0	0	1	0	39	0
タンカー	5	0	6	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	12	0
旅客船	4	4	3	0	0	1	0	4	2	0	0	0	0	18	0
漁船	30	2	12	7	9	9	0	6	8	7	8	0	0	98	12
遊漁船	3	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	6	2
プレジャーボート	11	2	13	11	5	4	0	37	10	9	29	3	0	134	7
その他	6	9	6	2	1	1	0	0	3	3	1	0	0	32	0
不明	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
合計	75	27	45	20	15	17	0	52	26	19	39	4	0	339	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。

## 海上保安庁からのお知らせ

### ウォーターセーフティガイド

ウォーターアクティビティを誰もが安全に安心して楽しめるように、事故防止のための情報を発信する総合安全情報サイトです。海に関する知識、利用する乗り物の特性や装備、習得すべき技術、交通ルールなどについて、十分理解し、準備した上で海に出ることが大切です。ぜひ活用いただき、安全にお楽しみください。



ウォーターアクティビティ（海辺でのレジャー活動）を安全に無事故で楽しむための総合情報サイト



<https://www6.kaiho.mlit.go.jp/watersafety/>

### 海の安全情報

プレジャーボートや遊漁船などの船舶運航者やマリンレジャー愛好家の方々に対して、港内における避難勧告等に関する緊急情報、海上の工事や行事等に関する海上安全情報、気象庁が発表する気象警報・注意報、全国各地の灯台などで観測した気象現況、海上模様が把握できるライブカメラ映像等を提供しています。

パソコンやスマートフォンから簡単にアクセスできます。
 海の安全情報
で
検索

<div style="background-color: #00a0e3; color: white; padding: 2px; font-weight: bold;">パソコン用サイト</div>  <p><a href="https://www6.kaiho.mlit.go.jp/">https://www6.kaiho.mlit.go.jp/</a></p> 	<div style="background-color: #00a0e3; color: white; padding: 2px; font-weight: bold;">スマートフォン用サイト</div>  <p><a href="https://www6.kaiho.mlit.go.jp/sp/index.html">https://www6.kaiho.mlit.go.jp/sp/index.html</a></p> 	<div style="background-color: #00a0e3; color: white; padding: 2px; font-weight: bold;">緊急情報配信サービス</div>  <p><a href="https://www7.kaiho.mlit.go.jp/micsmail/reg/broadband.html">https://www7.kaiho.mlit.go.jp/micsmail/reg/broadband.html</a></p> 
--	---	--

## 貨客船「氷川丸」訪船記

「海と安全」編集部 星衛 円香

横浜の山下公園に停泊している氷川丸をご存知ですか？ 公園の中華街寄りに沖を向いて停泊している、船体が黒く塗装された船です。1930年に竣工しましたので間もなく100歳を迎えます。戦時中には3回触雷しましたが沈没を免れ、「奇跡の船」とも呼ばれています。船内は一般に公開されています。今回はこの氷川丸を訪ねてみました。今まで、測量船「拓洋」、南極観測船「宗谷」、燈台巡廻船「明治丸」と訪船記を書いてきましたが、今までよりはるかに大きな船で、とても迫力がありました。

### ○ 氷川丸とは

氷川丸は、戦前にシアトル航路の豪華貨客船として活躍した後、病院船、引揚船、そして戦後再びシアトル航路に復帰、1961年5月に横浜市の山下公園前に係留されました。



総トン数：11,622トン  
全長：163.3メートル  
最高速力：18.38ノット  
船客定員：286名

<山下公園から見た氷川丸>

### ○ 船内の様子

**一等食堂：**一等客専用のダイニングサロンで、タキシードとイブニングドレスの紳士淑女が豪華なディナーを堪能した場所です。船幅いっぱいスペースをとった広い部屋、アー・デコの装飾、中央の高い天井などにより、メインダイニングとしての豪華なしつらえが、

限られた空間の中で実現しています。船の中とは思えないほどの豪華な装飾や家具がとても魅力的に感じました。



<一等食堂>

**一等社交室**：氷川丸のメインホールで、船内の公式レセプション会場として使用されていました。夜になると椅子やじゅうたんを片付け、華やかなダンスパーティーの会場へと姿を変え、一等船客たちの社交の場としても親しまれていました。喫煙室に比べて女性の利用が多かったことから、室内には一段と優雅で華麗な装飾が施されており、上品で落ち着いた雰囲気があります。特に、鮮やかな赤色のソファと美しい壁画が印象的で、当時の豪華客船ならではの優雅さを感じることができました。



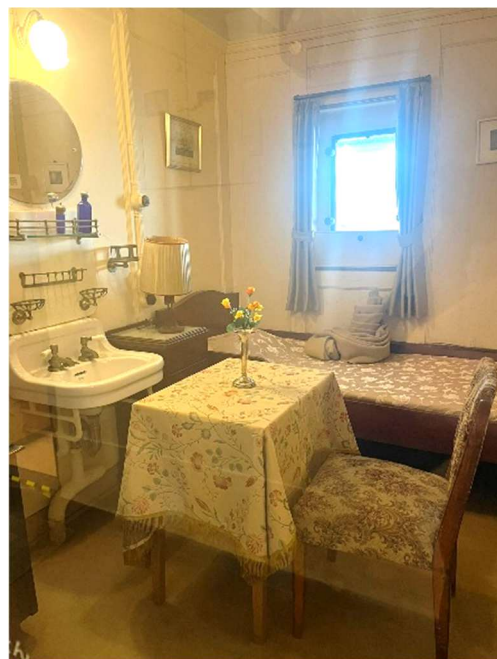
<一等社交室>



<船内郵便局>

**船内郵便局**：一等から三等まで、すべての船客が利用できる一般設備として郵便局が設けられていました。船内郵便局は航行中のみ営業しており、港に到着すると閉鎖される仕組みになっていました。ここで扱われる郵便には「船内印」と呼ばれる特別な消印が押され、それぞれの船名が入った消印は、船旅の思い出を彩る記念として多くの乗客に親しまれていたようです。当時の長い船旅の中で、遠く離れた家族や友人へ手紙を書く時間は、乗客にとって特別なひとときでもあったのでしょう。

**一等客室**：客室には、冷水と温水の両方が使える洗面台が備え付けられており、当時としては非常に快適な設備が整えられていました。ベッドにはアメリカ製のスプリング付きベッドが採用され、長い船旅でも快適に休めるよう工夫されていました。また、換気や空調設備は客室ごとに自由に調節できる仕組みになっており、室内を好みの環境に保つことができました。こうした最新式の設備の導入から、乗客に快適で上質な船旅を提供しようとした当時のこだわりを感じます。



〈一等客室〉

## ○ 機械室

船体そのものが非常に大きいため、内部に設置されている機械類も迫力があり、見応えがありました。巨大なエンジンや配管設備からは、大型客船を動かしていた当時の高い技術力を感じることができ、実際に目の前にするとそのスケールの大きさに圧倒されました。豪華な客室や社交場だけでなく、船を支える機関部分にも見どころが多く、氷川丸が多くの人々を乗せて航海していた様子を想像することができました。



氷川丸は、本号に投稿していただきました（日本郵船グループの安全対策／P.4）日本郵船株式会社が所有しています。

氷川丸のファンネルマーク（煙突※に描かれたシンボルデザイン）は「二引き」と呼ばれる白地に引かれた二本の赤いラインです。ファンネルマークは所属会社を代表するもの、飛行機の垂直尾翼に描かれているデザインと同じですね。皆さんも港に行つて船を見る機会がありましたらファンネルマークにも注目してみてください。

※ 煙突： エンジンやボイラーの排気管の集合体で、通常はこれら複数の排気管の外側を囲った鋼板のことを指し、「化粧煙突」とも呼ばれる。高温になる排気管と化粧煙突の間の空気によって断熱され、化粧煙突自体は熱くならないため、耐熱でない普通のペンキで船社のシンボルなどを描くことができる。



今まで訪船記を書いてきた編集部 星衛さんですが、残念なことに当協会を離れることになり、訪船記も本号で終了となります。

今までお読みいただいた方々に感謝申し上げますとともに、彼女の今後の活躍をお祈りする次第です。（編集部 鏡 信春）

## 安全と安心

海上保安大学校 海上安全学講座 准教授 重松 吾郎

「むずかしいことをやさしく、やさしいことをふかく、ふかいことをおもしろく、そしていつも人間を愛しつつ」を念頭に、安全についての話題を提供してまいります第二回です。

前回、Safety-I と Safety-II の概要をご紹介し、今回は Safety-I を少し丁寧に紹介しようと思っていたのですが、その導入として安全と安心の話を書いておりましたら、思いの外膨らんでしまい、今回は予定を変更してコラム的にその話をしようと思います。直接安全確保につながる話はあまりありません。やや禅問答のようでもあります。安全への入口としては大事な話だとは思っています。

### ■ 安全と安心は同じ？別物？

本連載では、安全のあれこれについて執筆していくわけですが、安全という言葉に似た言葉として安心があります。ここで、少し考えてみていただきたいのですが、安全と安心は同じでしょうか、別物でしょうか。異なるならばそれぞれ何者で、どのように違うのでしょうか。今回は、安全と安心が別物で異なり、目指すべきは安全だということをテーマにします。

結論からいいますと**安全と安心は別物です**。そして、安心という概念はどれも日本人独特のもの、欧米人にはあまり馴染みのない概念のようで、それが証拠に、それぞれを英訳しようと思ったときに安全はいろいろ出てきますが（すぐにいくつか思いつくと思います。）、安心を和英辞典で私がざっと調べた限りでは、なかなかしっくりくる単語、言い回しがありません。中国語には「心安」という言葉があるようですが。

さてでは、安全と安心について考えていくとして、両者をどのように捉えたらよいか考えます。ヒントとして、

**「安全だったら安心か」、**

**「安心なとき安全か」**

ということを考えてみます。少し考えてみると安全であっても安心するかどうかは別なように思います。また、安心しているときに常に安全かというところではない場合があります。

一つの捉え方として、

**安全は 客観的**

**安心は 主観的**

ということが出来ます。これがどういうことか、ここから先で考えてみます。

## ■ 安全

前回、以下のようにリスクと安全の定義をしました（これは私が勝手に言っているのではなく、**ISO/IEC Guide 51**、**JIS Z8051** で定義されています。）。

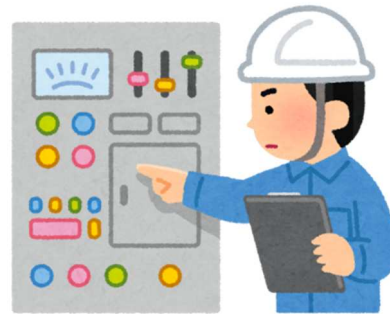
リスク 危害の発生確率とその程度の組み合わせ

安全 許容できないリスクのないこと

危害がどの程度の頻度で発生するかは、（感覚的な場合もありますが）確率で表すことができ、そしてその危害が発生したときにどの程度の被害（損害）が生じるかも休業日数や修理などに要する金額で算出することが可能です。これらは条件を整えば誰が算出しても同じです。**リスクは定量的に数字で、客観的に表すことができる**ということです。そしてその上で**リスクの（言い換えれば数字の）どこで許容できるかできないかの線引きを行い、安全・不安全を決められます**。安全は範囲を明確に決められるということです。「リスクを定量的に評価して～」と小難しいことをいわなくても、「これが安全であるとする」と決めることもできます。いずれにせよこれが安全は客観的だという所以です。その決まった範囲で作業ができていれば安全ですし、事象がその範囲内に入っているかどうか、確認することも安全確保のための具体的な行動の一つになります。



安全の範囲を決め（定義し）



決まった範囲で作業をする、確認する

## ■ 安心

**一方で安心は心の問題**です。完全に主観の話で、安全とは別次元のものです。安心または不安の背後に安全か不安全がある場合もありますが無関係なこともあり、主観的である安心・不安と客観的な安全・不安全の両者の関わりは不明瞭ですし、安心と不安の境界も曖昧で、定量的に表すことができません。

さて、安全・不安全と安心・不安の関係のパターンは、以下の4パターンになろうかと思えます。

- ① 安全であることによって安心している場合
- ② 安全であっても不安な場合
- ③ 不安全であることによって不安な場合
- ④ 不安全であっても安心している場合

これら4つの中で①と③のように、根拠と結果が一致し、ポジティブな安全と安心、ネガティブな不安全と不安の組合せで二つの方向性が一致している場合はよく、①は問題なし、③では、不安が警告・警報になり、不安全を解消しようと行動することが期待できます。問題は②と④で、安全と安心が一致していない状態が非常にやっかいです。



安心（安全かどうかは別）

一番問題なのは④で、言うまでもなく、**不安全なのに安心し、危険を回避できなかつたり自ら危険に飛び込んでいったりということができてしまいます。**私は以前練習船の教官をしていたことがあるのですが、甲板作業などで実習生が危険な場所に立っていたり、危険なところに手を出そうとしたりして教官にしこたま叱られる、という場面がよくありました。実習生は、不安全なのに安心しきって、危険回避をしなかつたり積極的に危険に飛び込んでいったりしたから教官に叱られた（そして安全を確保できた。）、というわけです。一方、②の安全なのに不安な場合は、まずは直接的な危険が及ばないという点ではよいのですが、<sup>むやみやたら</sup>無闇矢鱈に不安を抱えるということなので、精神面への悪影響が生じたり、たとえば思いきりの悪さで動作を失敗したりといったようなこともあるでしょう。

**不安は人間に自然に備わった能力で、警告・警報として役立つ部分はありますが、安心は、心を壊さないという部分、あるいは物事に落ち着いて対処できるということにはなるかもしれませんが、安全確保にはあまり役立ちません。**

**安全と安心は別物であり、安全を確保するために見るべき、考えるべき、目指すべきは安心ではなく安全であるとはこういうことです。**

#### ■ 安全と安心、日本人と欧米人

やっかいなことに、日本人は、安全は自ら追求するものというより与えられるものという文化にあるといわれます（そして安全よりも安心が好き）。象徴的な例が、同じような海辺にある二つの看板です。

**遊泳禁止**

**SWIM AT  
YOUR OWN RISK**

多くの場合、日本では「遊泳禁止」と表現しますが、欧米では「SWIM AT YOUR OWN RISK」と表現するのを見かけます（公園であれば「PLAY AT YOUR OWN RISK」）。

日本の「遊泳禁止」では、泳いでよいかどうかは他者が決めてそれが与えられます。そして、わかる人が考えているので安全について自分では考える必要はなく、それに従ってさえ

いれば安全で安心だという構図になってしまっています。

欧米の「SWIM AT YOUR OWN RISK」では、泳ぐかどうかは自由であり、それに伴うリスクを背負うのは自由を享受する側です。当然、何がどの程度危ないか、その線引きをするのは自らが行わなければなりません。

ここでお示したのは海辺での危険の表し方の例だけですが、こういったことも背景に、**日本人はリスク感覚がなかなか育たず**、一方、欧米人は子どもの頃から、あるいは日常的にリスク感覚と安全迫及のマインドが要求され、磨かれているといえる部分があります。

なぜこのような違いがあるかということについて、長い年月をかけてつくられた文化の違いが影響している、すなわち狩猟民族の欧米と農耕民族の日本の違いもあるようです。

狩猟民族の場合、食料は生き物から得るということですので、まず、自分から出かけていかないと獲物は獲れません。そして狩りの場面は獲物に依存してダイナミックに変化します。危険な地形のところに行かなければならないこともあったでしょう。あるいは獲物自体が危険である場合もあります。ここで、獲物を獲ることによって得られる利益（ベネフィット）とそのときの危険（リスク）を秤にかける必要が生じます。危険を冒してまで（リスクを背負ってまで）獲るも獲らな



狩りは様々なリスクがつきまとう

いも自由です。しかし、どこまでのリスクを背負うかというのは個人の自由に委ねられつつも、積極的に出ていかなければ飢えます。必要に迫られるという面がありながらも自由で、ただしリスクは自分で背負う、これが長い時間をかけて文化として、欧米の基本的な思考パターンとして根付いたということのようです。



農耕では身の危険はほぼない

一方、農耕民族の場合は、身の危険という観点では積極的にリスクを背負う場面はほぼありません。重労働ですが、天変地異などがなく、一定の作業を正しくこなせば、そして天変地異などがなければ収穫が期待でき、まとめて大量の食料が得られます。

畑を耕して作物を育てる作業は新たなことを始めようとする場合以外は、知恵のあるリーダーやそれまでに培ったノウハウに従っていればよく、同時に作物の生育にマイナスになるとされることをやらないことも大事になります。つまり、やるべきこととやってはならないことが決まっているということで、狩猟と比べれば瞬間瞬間でリスクを背負って出ていくかどうか判断を迫られるということは基本的になく、確実に収穫を得るためには決まりに従うことが大事だということになります。こちら長い時間をかけて文化として、基本的な思考パタ

ーンとして根付いたということです。

こういったことも背景に、一概に言い切れないところもありますが、日本人にとって安全は与えられるものであり、**日本人は、**

**「安全だと言ってくれ、安心するから」**

**というメンタリティの中**にいる面があります。安全よりも安心を求め、安心をもたらす安全についてはあまり自分で考えない傾向があるということです。という言い過ぎかもしれませんが、考慮はしておいた方がよさそうです。もちろんそうでない方もたくさんいらっしゃいます（本誌の読者の多くもきっと）。ただ、多くの日本人の感覚のスタート地点がそのようなことなので、たとえば、新卒者に対してであるとか、海と船の世界に初めて足を踏み入れる人には、**安全と安心を区別し、より重要なのは安全で、自らリスクを捉えて判断し、安全を確保していく、心がけるマインドを身につけてもらう、少なくともそのことを認識しているかどうかの確認が必要**と考えます。

蛇足かもしれませんが、親があまり先回りをして子どもからリスクを排除しすぎることについて、あれは危ないこれは危ない、これをやっちゃだめ、あそこで遊んじゃダメが過ぎると、子どもはリスク感覚を磨き、安全確保の術を習得する機会を逸してしまいます。「最近の若（わけ）えもんは」というのは、親の、あるいは社会全体の（ときとして行き過ぎた）取組みの裏返しでもあるかと思います。

「教育は実体験をするのがよい」という趣旨のことをあちこちで目にします。この概念自体はよく見聞きすると思うのですが、ある海上自衛隊と米海軍の教官パイロットは、共通してその後「そのときに恐怖が加わるとなおよい」と続けていました。体験をする際にヒヤリとすると、それは強烈な体験として記憶に残り、また、何がまずかったのか、どうすればよかったのかと考える機会になることもあるということです。ただし教官側としては、どこまでやらせておいて、どこまでなら自分が安全側に戻せるかについて技量と判断力がなければぎりぎりのところまで体験させるということができないので、教官には高いスキルが求められます。別な見方をすれば、その判断が難しかったり困難度が高い場合、あるいはそれらとは関係なくそこまでできる機会に遭遇する機会に限られ、たいていは叱ることが「恐怖」の代用として使われ、叱られるとはそういう面もあるということでもあります。教育の内容・質、その際のリスクと安全確保ということについて、なるほどと思った話です。

今回は結構なページ数を使って延々と安全と安心について考えてきました。こういったことは考えていそうで意外と考える機会がないものではないでしょうか。たまにはこういったこと切り口のことを考えるのもよいかもしれません。

MASS (自動運航船) に関し、お二人の方から投稿を頂きました。(編集部)

### 海難防止の観点から見た MASS 法制度調査の意義

日本海難防止協会 ロンドン連絡事務所 所長 立石 良介

#### 1. はじめに

近年、自動化技術や通信技術、AI の発展を背景として、MASS (Maritime Autonomous Surface Ships : 自動運航船) に関する技術開発や実証が世界的に進んでいます。

日本では、日本財団が推進する MEGURI 2040[1]において、世界的にも先進的な取り組みが進められています。また、各国においても、それぞれの事情に応じて、試験運航、制度整備、ガイドライン策定などが進められています。さらに、IMO においては、MASS Code の策定に向けた議論が進められており、各国の取組みとこうした国際的な議論は、今後の制度形成に重要な影響を及ぼすものと考えられます。

MASS の実用化を考えるに当たっては、技術の進展と海上安全の確保との関係を踏まえつつ、法が果たしてきた役割を前提に、必要な制度の見直しを検討することが欠かせません。MASS は、これまで人が担ってきた見張り、操船、判断、指揮監督といった機能の一部又は全部を、機械システムや遠隔操作、自動化技術へ移していくものです。そのため、既存の海事法制、安全規制、事故責任制度との関係を改めて整理する必要が生じます。このため、当事務所では、欧州各国の法制度について、特に事故発生時の刑事責任に着目した調査事業[2]を行っております。

[1] <https://www.nippon-foundation.or.jp/what/projects/meguri2040>

[2] [https://www.nikkaibo.or.jp/london\\_pdf/2026-09\\_oushu%20anzen%20report\\_tokushu\\_jpn.pdf](https://www.nikkaibo.or.jp/london_pdf/2026-09_oushu%20anzen%20report_tokushu_jpn.pdf)

#### 2. 海難防止のために法が果たしてきた役割

海上交通の安全は、船舶の設備基準、資格要件、運航方法、衝突予防ルール、事故後の責任追及などに関する共通ルールを定め、その遵守を求めることで維持されてきました。これらに違反して事故を生じさせた場合には、民事上、刑事上、又は行政上の責任が問われることがあります。このように、法は、海難防止のための予防的な機能と、事故発生後の責任整理や原因究明という事後的な機能の双方を担っています。

MASSの登場は、この既存の枠組みにさまざまな問いを投げかけています。例えば、従来の法制度が前提としてきた「船長」「乗組員」「見張り」「船内での指揮監督」といった概念は、自律化又は無人化を伴う船舶にもそのまま適用できるのかという論点があります。航行中の安全確保義務を誰がどのように担うのか、事故が発生した際に船舶所有者、運航者、遠隔操作従事者、システムの設計者・開発者などのいずれが、どのような法的責任を負い得るのかといった点も大きな論点です。こうした論点の解決のあり方は、各国の法体系や政策判断によって異なり得ます。

### 3. 欧州各国における法制度調査

各国の法制度は一律ではありません。法体系は、それぞれの国の地理的、歴史的、経済的、産業的な事情の影響を受けて形成されてきました。海域の特性、航行船舶の量や種類、海上輸送の重要性、海事行政を担う組織の構成などの違いは、安全規制の重点や制度発展の方向に影響し得ます。例えば、内海や沿岸航行が中心となる国と、外洋航行や国際商船の比重が大きい国とでは、求められる制度設計も同じにはなりません。さらに、技術開発や産業振興を重視する政策判断が強ければ、既存規制の柔軟な運用や実証のための特例制度が先行することもあります。一方で、安全確保を最優先に考える場合には、新技術の導入に慎重な制度運用が採られることもあります。したがって、MASSに関する各国の法整備を比較する際には、各国の背景の違いがその内容に反映されている点にも留意する必要があります。

この意味で、欧州各国の検討状況を調査研究することは、日本の制度を検討する上でも有益です。第一に、各国がMASSに対して既存法をどのように適用しているのか、また新たな法整備をどの範囲で進めているのかを把握することは、日本における制度検討の比較材料となります。第二に、試験運航や実証プロジェクトの進め方、規制当局の関与のあり方などについて、運用実態を理解する手掛かりが得られます。第三に、事故発生時の責任の考え方、原因究明の手法、刑事・民事・行政責任の整理に関する海外の議論を参照することで、将来的な制度設計の選択肢を広げることができます。

これまでの当事務所の調査事業では、欧州諸国の多くにおいて、MASSだけを対象とする包括的な専用法を全面的に整備するというより、既存の海事法制を基礎としつつ、個別の免除、行政判断、実証のためのガイドライン、業界の実務指針などを組み合わせて対応している例が多く見られます。他方で、一部の国では、MASSの存在を法的に位置付ける制度整備や、遠隔運航、試験区域、責任分担などに関する明確化も進められています。つまり、「既存法の適用」が基本である一方、実用化の進展に伴って、既存法だけでは対処しきれない課題が表面化しており、その補完又は再構成としての法整備が模索されている段階にあると

いえます[3][4]。

[3] [https://www.nikkaibo.or.jp/london\\_pdf/2025-06\\_oushu%20anzen%20report\\_tokushu\\_Jpn.pdf](https://www.nikkaibo.or.jp/london_pdf/2025-06_oushu%20anzen%20report_tokushu_Jpn.pdf)

[4] [https://www.nikkaibo.or.jp/london\\_pdf/2026-06\\_oushu%20anzen%20report\\_tokushu\\_Jpn.pdf](https://www.nikkaibo.or.jp/london_pdf/2026-06_oushu%20anzen%20report_tokushu_Jpn.pdf)

#### 4. 今後の調査事業

今後の海外調査においては、次の点が重要と考えています。第一は、一般船舶に対する既存法の適用関係です。MASS に対する既存法の適用を検討する前提として、まず既存の海事法制が一般船舶にどのように適用されているのかを整理し、その上で MASS に関する検討の基礎とする必要があります。具体的には、船員法制、船舶安全法制、航法ルール、船長責任、海難審判・事故調査制度などが、一般船舶に対してどのように適用され、解釈されているのかを把握する必要があります。第二は、事故発生時における責任の所在のうち、特に刑事責任のあり方です。事故が発生した場合に、船舶所有者、運航者、遠隔操作従事者、システムの設計者・開発者などのいずれが、どのような場合に刑事責任を問われ得るのか、また既存の犯罪構成要件や責任原則が MASS にどのように適用されるのかを整理する必要があります。第三は、事故調査及び原因究明の視点です。事故調査の過程で、人的要因、システム要因、組織的要因のいずれに重点が置かれるのかを把握する必要があります。

これらの視点を検討するに当たっては、技術の進展と海上安全の確保との関係にも留意する必要があります。MASS に関する制度のあり方を検討する際には、実証の進展、既存規制の適用、安全確保の要請等を含めて整理することが求められます。また、安全規制と技術開発との関係は、各国における制度設計上の論点の一つとなっています。このような点も踏まえ、これまでの海外調査を基礎としつつ、昨年度実施した英国調査[2]を起点として、欧州大陸各国へと対象を広げていきたいと考えております。

#### 5. さいごに

MASS は、海上輸送や海上活動の新たな可能性を広げる技術であり、今後の発展が大いに期待される分野です。その実用化を安全かつ持続的に進めていくためには、海難防止の観点を踏まえた制度面の検討も重要となります。日本においても制度検討と実証が進められているところであり、欧州各国の調査研究は、そのための比較材料となるとともに、法が海上安全の確保と技術革新の両立にどのように寄与し得るのかを考える上でも有益です。こうした観点から、引き続き調査事業を進めていきたいと考えております。

## 自動運航船の法的責任

きょうどう法律事務所 弁護士・海事補佐人 三好 登志行

本稿では、筆者が日本海難防止協会ロンドン連絡事務所の委託を受けて実施した英国<sup>1</sup>の自動運航船に関する刑事責任の調査を基に、衝突事故発生時の責任に焦点を当て、①英国における衝突予防法の適用、②既存船の衝突事故における刑事責任、③自動運航船に対する刑事責任について紹介します。

### 1. 英国における COLREGs<sup>2</sup> の適用

#### (1) COLREGs の適用について

英国では、衝突予防に関する法規範は、法律ではなく規則という法形式で、また、COLREGs を直接引用する形で、定められています。

具体的には、The Merchant Shipping Act 1995 (以下、「MSA1995」という) 第 85 条 1 項は、国務大臣 (Secretary of State) に、「安全規則 (safety regulations)」と呼ばれる規則制定権を付与し、同条 3 項(k)は、船舶が関与する衝突を防止するため、また、船舶が関与した衝突の結果に対処するために講ずべき措置を制定することができることを明示しています (これらを受ける形で、The Merchant Shipping (Distress Signals and Prevention of Collisions) Regulations 1996 (以下、「Regulations 1996」という) が制定され、同規則の Introductory Text においても、同規則が MSA1995 第 85 条に基づいて規定されたことが明示されています)。そして、同規則 4 条は、原則として、規則の適用を受ける船舶は、国際規則 (International Regulations) の第 1 条から第 36 条までの規定および附属書 I~III の規定を遵守しなければならない旨を定めています。

#### (2) 操船資格について

英国の操船資格に関する分類は、我が国と比べてやや複雑です。

英国では、まず、大きな分類として、①商業利用目的か否か、②船舶の長さが 24 メートル以上か否か、という 2 つの軸によって区別しています。その上で、①商業利

<sup>1</sup> 本稿では、英国と呼ぶ場合、主に、イングランドとウェールズを指すものとします。

<sup>2</sup> COLREGs とは、Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 の略称であり、我が国では、千九百七十二年の海上における衝突の予防のための国際規則に関する条約と訳され、海上衝突予防法により、国内法化されています。自動車における道路交通法に対置されるものであり、海の交通ルールを定めたものです。

用目的の船舶については、総トン数 500 トン未満かそれ以上かによって区別されています（MSA1995 第 47 条等参照）。日本の船舶職員及び小型船舶操縦士法の 1 級海技士（航海）から 3 級海技士（航海）に対応するものとして、Master (Unlimited)、Chief Mate (Unlimited)、OOW (Officer of the Watch) などが存在します（The Merchant Shipping (Standards of Training, Certification and Watchkeeping) Regulations 2022、3 条、4 条、6 条及び 7 条、MSN 1856 (M+F) Amendment 1）。

前記②に関し、長さ 24 メートル未満の船舶のうち、レジャー及びスポーツ目的以外の非商業利用については、操船資格が不要となっている点が我が国とは大きく異なる点です。もっとも、港湾の利用や保険加入の要件として、RYA (Royal Yacht Association) の資格が求められることがあるようです。

## 2. 英国において既存船が衝突した際の刑事責任

### (1) 衝突事故発生時に関与する機関について

英国においては、海難事故が発生した場合、第一義的には、Maritime and Coastguard Agency（以下、「MCA」という）が対応することとなります。MCA は、MSA1995 第 258 条に基づき、船舶とその装備について検査する権限を有しており、船舶の安全性や MSA1995 の各規定の遵守状況などを確認することができます。

他方で、事故調査の観点からは、Maritime Accident Investigation Branch（以下、「MAIB」という）が対応することとなります。MAIB は、日本の運輸安全委員会に相当するもので、MAIB による事故調査は、MSA1995 第 267 条及び The Merchant Shipping (Accident Reporting and Investigation) Regulations 2012 に基づく調査として実施されます（その目的は、当該事故の原因および状況を明らかにすることを通じて、将来の事故の防止を図ることであり、責任の有無を判断することではなく、またその目的を達成するために必要な範囲を除き、非難の所在を明らかにすることでもない（同規則 5 条 1 項、2 項）とされています）。

また、海上における船員に労働が関係する事故が発生した場合、Health and Safety Executive（以下、「HSE」という）の管轄が重複することになります。HSE は、Health and Safety at Work etc. Act 1974（以下、「HSAW」という）第 10 条に基づいて設立された機関で、HSE の検査官には、立入調査、質問・検査、証拠の収集などの権限が付与されている（同法 20 条）点が特徴的です。

上記各機関の役割は、Operational Working Agreement（以下、「OWA」という）によって整理されています。詳しい説明は割愛しますが、OWA の 4 項では、基本原則（Overarching Principle）が示され、船長の管理下にある通常の船内活動（HSAW の

適用の有無を問わない)、または、HSWA の適用対象外の活動 (船長の管理下にあるか否かを問わない) の場合、執行 (enforcement) については MCA または旗国 (Flag State) が主導し、事故調査については MAIB が主導する、という基準が示されています。

また、HSWA の他、英国では、homicide offences (殺人関連罪) の場合に、警察も捜査を行うこととなります。警察と他機関との役割分担については、Work-related Deaths: A protocol for liaison (England and Wales) <sup>3</sup> に詳しく定められています <sup>4</sup>。例えば、船舶の衝突事故による死亡事案で操船者の過失が疑われ、MSA1995 第 58 条違反に該当し得る可能性があり、他方で、重過失致死 (gross negligence manslaughter) の嫌疑がある場合には、MCA と警察の両機関が捜査を行うこととなります。

## (2) MCA による捜査について

MCA は、MSA1995 及び関連法令の執行を担う法定機関で、MSA1995 違反に対して法執行を行います。

MCA が調査の対象とすることが多い犯罪類型は、ア、汚染、イ、衝突違反 (IRPCS)、安全ではない運航 (船舶所有者・オペレーター・使用者による)、ウ、危険を及ぼす行為 (船長および乗組員による)、エ、危険物の輸送、オ、詐欺行為 (船員資格証明書に関する) となっています。

MCA は、単なる行政機関であるにとどまらず、違反に対する各種の制裁に関して証拠等を収集します。語弊を恐れずに別の言い方をすれば、行政機関としての調査 (日本法でいう、いわゆる監査に近いものと思われます) と司法機関としての捜査とが重なる役割を果たしていることとなります。

## (3) 海事犯罪発生時の訴追について

英国においては、コモンロー上、私人による訴追が認められてきました。このため、Crown Prosecution Service (以下、「CPS」という) <sup>5</sup> 以外の主体であっても、訴追が可能です。

---

<sup>3</sup> <https://www.orr.gov.uk/sites/default/files/om/Work-related-Death-Protocol.pdf>

<sup>4</sup> 具体的には、「過失による殺人の疑いがある場合 (または医学的見解により死亡の可能性が高いとされる場合)、警察が調査を行う。」ことや、「調査 (捜査) は『Work-Related Deaths Protocol: Practical Guide』に従って、共同で実施・管理される。」こと、「調査 (捜査) 中は、いずれかの機関が『主導権 (primacy)』を担う」こと、「共同調査に関与するすべての機関は、主導権の有無にかかわらず、それぞれの調査を進めるよう努める」といったことが定められています。

<sup>5</sup> 日本における検察庁に相当する機関です。

これは、我が国が検察官による起訴独占主義<sup>6</sup>を取っている点と比較して、大きな違いです。立法上も、Prosecution of Offences Act 1985 第6条1項において、“nothing in this part shall preclude any person from instituting any criminal proceedings”とされており、「本編のいかなる規定も、いかなる者が刑事訴追を提起することを妨げるものではない」ことが明示されています。なお、実務上も多くの私人訴追が行われており、私人による訴追は、CPS による訴追を補完する位置づけを持つものの、費用の高額化や個人での訴追は困難であることが指摘されています<sup>7</sup>。

そして、CPS 以外による訴追の1つとして、MCA による訴追があります。MSA1995 の違反及び同法違反に基づく犯罪については、MCA が訴追権限を有します。MCA の訴追権限は、次の①②③により基礎づけられています。

- ① MSA1995 第256条第1項により国務大臣が船舶検査官に一定の事項について報告を求めることができるとしていること
- ② 同法により MCA に付与されている法執行（enforcement）には、刑事訴追（proceeding）を含むと解釈されていること
- ③ 同法第58条では、イングランドおよびウェールズにおいては、国務大臣または公益訴追局長（Director of Public Prosecutions）の同意によらない限り訴追できないとされており、この規定は、MCA に訴追権限が与えられていることが前提とされていると解釈できること

MCA も自ら、「商船法および関連法令の執行を担う法定機関で」あり、「英国全域において法令違反の重大性に応じた法的措置を講じ、制裁を科す広範な権限を有している」と述べ、「起訴は MCA が取り得る最も重大な法的措置ですが、起訴に先立ち検討されるべき行政制裁の選択肢も複数存在」<sup>8</sup>する、と述べています。

もっとも、重過失致死罪での立件が可能な場合には、CPS が起訴することとなります。他方で、重過失の立証が難しく、MSA1995 違反が立件される場合には、MCA が起訴することとなります。

#### （4）適用され得る主な犯罪類型について

船舶衝突事故発生時に適用され得る主な犯罪は、次の通りです。

---

<sup>6</sup> 刑事訴訟法第247条は、「公訴は、検察官がこれを行う。」として、起訴権限を検察官が独占することを規定しています。

<sup>7</sup> 近年の英国における私人訴追の現状については、Private prosecutions: safeguards: Government Response to the Committee's Ninth Report, <https://committees.parliament.uk/publications/4916/documents/49317/default/>

<sup>8</sup> <https://www.gov.uk/government/publications/mca-enforcement-policy-statement/mca-enforcement-policy-statement>

### ① Regulations 1996 違反の罪

同規則第 6 条は、

ア、犯行の主体を①当該船舶の所有者、②船長、または、③その時点で船舶の運航に責任を有する者とし、①には、法人が排除されていことから法人を含むものです。また、③は、実質的な操船判断を行う者が含まれます。

イ、行為として、Regulation 1996 への違反の行為であり、具体的には、COLREGs への違反が犯罪の対象となります。

ウ、主観面として、mens rea (犯意)<sup>9</sup> の立証は不要とされており、同法第 6 条 2 項によれば、「本規則に基づいて起訴された者は、当該違反の発生を防ぐために、あらゆる合理的な予防措置を講じていたことを示すことができれば、それを抗弁とすることができる。」とされており、合理的な予防措置 (reasonable precaution) の立証により、犯罪の成立が否定されることとなります。

エ、刑罰は、起訴 (indictment) により有罪となった場合には、2 年を超えない拘禁刑及び罰金です (同条 1 項)。また、略式手続 (summary conviction)<sup>10</sup> による有罪の場合には、COLREGs Rule 10(b)(i) の違反については、5 万ポンドを超えない罰金とされ、その他のすべての場合には、法定最高額 (statutory maximum) を超えない罰金とされています。なお英国においては、Legal Aid, Sentencing and Punishment of Offenders Act 2012 により、罰金刑の上限が撤廃され、無制限に罰金刑を科することが可能です (同法 85 条)。

---

<sup>9</sup> 英国では、主観面について、mens rea と呼ばれる主観的要素が求められてきました。mens rea は心理的要素として説明され、かつては、“malice aforethought”として知られ、我が国においては、犯意などとして翻訳されることが多いものです。意識的な計画や故意だけでなく、それほど意図的ではないものの非難可能な精神状態、たとえば軽率さ (recklessness) や過失 (negligence) といったものも含まれます。mens rea の立証を必要としない犯罪は絶対責任 (absolute liability) と呼ばれ、犯罪行為 (actus reus) の一部 (ただし全部ではない) について mens rea の立証を要しない犯罪、あるいは検察が立証を終えた後に、被告側が犯罪意思の不存在を反証しなければならない犯罪は、厳格責任 (strict liability) と呼ばれるもので、本規則もその 1 つです。

<sup>10</sup> 英国では、全ての犯罪は、治安裁判所 (Magistrates' Courts) から始まる (Magistrates' Courts Act 1980 第 1 条) ことになっています。また、Crime and Disorder Act 1998 第 51 条は、成人が犯罪の嫌疑で治安裁判所に出庭または連行され、以下の第 2 項の条件のいずれかを満たす場合、治安裁判所は直ちにその事件をクラウンコートへ移送し、審理 (起訴審理) を受けさせなければならない、と定めています。具体的な説明は割愛しますが、重罪 (indictable offence) の場合、又は治安裁判所・クラウンコートいずれでも審理可能な場合において一定の要件を満たすときにはクラウンコートに移送されます。いずれの裁判所で審理されるべきかは、通常法律において規定されています。

## ② その他の犯罪

そのほか、MSA1995 第 58 条違反の罪、同第 98 条違反の罪、同第 100 条違反の罪、Gross Negligence Manslaughter の罪、Corporate Manslaughter and Corporate Homicide Act 2007 の罪などの犯罪が関連するものとなりますが、紙面の都合上、その概略を紹介するにとどめます。

MSA1995 第 58 条違反の罪は、船舶、構造物または個人を危険にさらす行為を犯罪として規定され、自船上またはその直近の場所において、人の死亡または重傷を生じる行為をしたとき、または、自船に乗船している者の死亡または重傷、自船が他の船舶または構造物に喪失・破壊・重大損傷を与えること、または乗船していない者の死亡または重傷を引き起こすことについて、防止するために必要な行為を怠ったときに成立します。

また、同第 98 条は、船舶が危険なほど不安全である場合の船長及び所有者の罪を定め、同第 100 条は、船舶の所有者に、当該船舶が安全な方法で運航されることを確保するために、あらゆる合理的措置を講ずる義務を課し、その違反を犯罪としています。

Gross Negligence Manslaughter の罪（以下、「GNM」という）は、重過失致死罪であり、重過失致死罪は、成文法ではなく、判例法に基づく犯罪です。R v Adomako [1995] 1 AC 171 によれば、(a) 被告人が死亡した者に対して注意義務を負っていたこと、(b) 被告人が過失ある作為または不作為によって、その注意義務に違反したこと、(c) その過失ある作為または不作為が死亡の原因となったこと、(d) 死亡の原因となったその過失が重大な過失 (gross negligence) に当たり、したがって犯罪となること、が要件として求められています<sup>11</sup>。注意義務違反によって、衝突事故が発生し、死者が出た場合、MSA 第 58 条違反の罪と GNM の成立範囲が一見重複するように見えますが、通常は、MSA 第 58 条違反の罪で立件されることが多いようです。GNM は、注意義務への違反は、重大かつ明白な死亡の危険を生じさせることが合理的に予見可能であったことが求められ、さらには、注意義務違反は、重大（すなわち犯罪的）であるほど悪質でなければならないとされており、立件へのハードルは、MSA 第 58 条違反の罪に比べて非常に高いものとなっています。

Corporate Manslaughter and Corporate Homicide Act 2007 の罪は、個人ではなく、法人（企業）の過失致死を処罰する新しい法律です。この法律は、1987 年 3 月 6 日に発生した、RORO 船“Herald of Free Enterprise”号が、ベルギー・ゼーブルッヘ

---

<sup>11</sup> <https://www.cps.gov.uk/prosecution-guidance/gross-negligence-manslaughter>

港を出港直後、船首ランプ（ボウドア）が開いたまま航行したため、船首から大量の海水が流れ込んだことにより転覆し、193名が死亡した事故の裁判において、船長、航海士等へのGNMの成否が問題になったところ、全員が無罪となったことを契機に立法化されたものです。個人ではなく法人の責任追及が可能である点、我が国の法人処罰における、いわゆる両罰規定<sup>12</sup>とは異なり法人独自の責任を追及できる点に大きな特徴があります。

#### （5）量刑・執行猶予

上記犯罪のうち、GNMは、コモンロー上の犯罪であり、最高刑は終身刑となっています。量刑の範囲は、ガイドライン<sup>13</sup>によって示され、過失の程度（A～D）によって量刑が大きく変動し、出発点は2～12年の範囲、最終的な範囲は1～18年が基準とされています（もっとも、無期懲役の可能性も制度上は存在することが明示されています）。我が国では、業務上過失致死罪（刑法211条）の法定刑の上限は、5年以下の拘禁刑とされていることと比べると随分と厳罰化されているように思われます。

また、英国においても、執行猶予の制度が存在します。その根拠となるのは、Sentencing Act of 2020です。同法277条は、被告人に対し、14日以上2年以下の拘禁刑（imprisonment）を言い渡す場合に、執行猶予命令（suspended sentence order）を付すことができると定めています（同条1項及び2項）。そして、同法286条1項は、執行猶予命令（suspended sentence order）の定義を定め、同法288条1項は、執行猶予命令には、運用期間（operational period）を明示しなければならないとし、その期間は、少なくとも6月以上2年以下の範囲内でなければならないとしています。刑の執行猶予には、無償労働などが付加できるとされています。このように、おおむね我が国と同種の執行猶予の制度が存在しますが、無償労働の付加といった点は我が国では立法化されていない付加刑であり、大きな特徴です。

### 3. 英国における自動運航船に対する刑事責任の検討

最後に、英国法下での、自動運航船による死亡事故について生じ得る刑事責任を検討します。自動運航船特有の課題として、①通信の遅延による操船への影響、②主電源等の喪失・通信遮断による操船不能、③システムのシャットダウンによる操船不能、④遠

---

<sup>12</sup> 我が国の法制度においても、一部、法人の処罰を定めたものがあります。しかしながら、それらの法制度は、主に、個人を処罰できる場合に、法人も処罰する、といった形式をとっています（このため、個人と法人との「両罰」と呼ばれています）。これらの両罰規定は、個人の責任とは別に法人の責任を追及するものではありません。

<sup>13</sup> <https://sentencingcouncil.org.uk/guidelines/gross-negligence-manslaughter>

隔操船についての未習熟、⑤フォールバックへの不対応、⑥システムの欠陥などがすぐに想起されます。これらの問題は、遠隔操船又は自動運航がない時代には想定されていなかった問題です。以下においては、①及び⑥を取り上げ、①では、人が死傷した場合の Remote Operation Center<sup>14</sup>（以下、「ROC」といいます）のオペレーターの刑事責任の有無、⑥では、システムの設計者等の刑事責任を中心に検討を行います。

(1) 通信の遅延による操船への影響の結果、人が死傷した場合

ROC と本船との通信の遅延そのものは、直ちに何らかの違法を導くものではありません。しかしながら、通信の遅延も操船影響し、運転不自由船（COLREGs Rule 3 (f)）に該当する場合には、運転不自由船としての法定灯火の表示（COLREGs Rule 27）が必要となります。

ア、Regulations 1996 違反の罪

英国では、前記 2（4）で示したように、COLREGs 違反は、Regulations 1996 への違反となります。本船が遠隔操船により、ROC からの指揮監督のもと操船され、船上には操船に関する責任者がいない場合、本船を指揮監督している ROC の職員は、同規則 6 条の“the master and any person for the time being responsible for the conduct of the vessel”のいずれかに該当しうることとなり、Regulations 1996 違反の罪が成立し得ます。

イ、MSA1995 第 58 条違反の罪

MSA1995 第 58 条違反を検討するに際して、ROC のオペレーターが同条 1 項の英国籍船の船長またはその船に雇用されている船員に該当するか否かが問題となります。船長の概念は、同法 313 条で定義づけられており、ROC のオペレーターを含みうる概念であり、船員の定義からも、含まれる可能性があるように思われます。

そして、法定灯火の表示は、操船を指揮監督している ROC のオペレーターの義務であることから、灯火の表示がない場合には、職務上の義務違反（同条 4 項）を構成するものと思われれます。

よって、同法 58 条違反の罪が成立する可能性があります。

ウ、GNM の罪

本罪の成立には、注意義務違反が、重大かつ明白な死亡の危険を生じさせることが合理的に予見可能であったことが求められます。また、注意義務違反は、重大（すなわち犯罪的）であるほど悪質でなければならないことが必要とされます。具体的には、被告

---

<sup>14</sup> 日本語訳はいくつかありますが、遠隔操船所などと訳されることがあります。もっとも、ROC は移動する場合も想定されており、center は場所のみならず機能としての意味合いを持つものと思われれます。

人の立場にある合理的に慎重な人物であれば、被告人の行為または不作為から「重大かつ明白な死亡の危険」が生じることを予見したであろうという事情が存在したこと、及び注意義務違反が、すべての状況において、被告人の資格・経験・責任を持つ者に期待される基準から著しく逸脱し、非難に値し、犯罪に当たるほどであったことの要件を満たす必要があります。

このため、単に通信が遅延する可能性があったという程度ではこれらの要件を満たさず、同罪の罪は成立しないものと思われます。なお、GNMの罪は、死亡の結果が発生した場合にのみ成立し得るため、人に生じた結果が傷害の場合は、不可罰です<sup>15</sup>。

#### 工、Corporate Manslaughter and Corporate Homicide Act 2007 の罪

本罪の成立には、ROCのオペレーターあるいは通信の健全性ないし冗長性を担保する立場にある者が、上級管理職に該当し、組織の活動の管理または運営の方法が、当該組織が被害者に対して負っていた関連する注意義務の重大な違反に該当する場合に、本罪が成立する可能性があります。もっとも、上級管理職とは、組織の活動全体またはその重要部分について、(i) 管理または運営方法に関する意思決定に重要な役割を果たす者、または、(ii) 実際にその活動全体または重要部分を管理または運営している者をいう（同法1条4項(c)）ため、単にその場において、ROCのオペレーターが操船を指揮監督しているというだけでは不十分です。また、重大な違反とは、当該義務違反を構成するとされる行為が、当該状況において組織に合理的に期待される水準を著しく下回る場合をいう（同法1条4項(b)）、とされていることから、成立範囲はかなり限定されるものと思われます。既存船<sup>16</sup>においても、同罪が成立することは殆どないようです。

#### (2) システムの欠陥により、衝突事故が発生し、死傷結果が生じた場合

ソフトウェアの開発者は、直接、船舶の操船を指揮したり管理したりする者ではないため、Regulations 1996 第6条1項の“any person for the time being responsible for the conduct of the vessel”には該当しない可能性が高いものと思われます。したがって、同法違反の罪は成立しません。また、MSA1995 第58条1項の「英国籍船に雇用されているすべての船員」には該当しないため、同条の成立も難しいように思われます。また同法98条の罪も、犯行の主体を、船長又は船主に限定しているため、成立しません。

---

<sup>15</sup> この点は、我が国が傷害の結果発生の場合も可罰的としている点において大きく異なります。死亡は、実際に死亡する必要があり、重大な後遺障害が残るようなケースであっても、同罪は成立しないとされているようです。

<sup>16</sup> 自動運航船と区別して、従来の船舶を既存船と言います。

さらに、GNMの成立についても、プログラム設計の時点において、①ソフトウェア開発者の立場にある合理的に慎重な人物であれば、自らの行為または不作為から「重大かつ明白な死亡の危険」が生じることを予見したであろうという事情が存在したこと、及び②注意義務違反が、すべての状況において、ソフトウェア開発者の資格・経験・責任を持つ者に期待される基準から著しく逸脱し、非難に値し、犯罪に当たるほどであったことが求められますが、ソフトウェア開発者としては、COLREGsやその他関係法規を遵守するようにソフトウェアを設計するでしょうから、通常、GNMは成立しないものとなると思われます。もっとも、特定のシチュエーションにおいて、衝突のおそれや、他船の緊急の避航措置により避航が行われたこと、実際事故が自動運航により発生したことなどが報告されていたにも関わらず、ソフトウェアの修正などを行わなかったような場合には、その時点をとらえて、GNMの成立が認められるケースは全くないとは言いきれないように思われます。

Corporate Manslaughter and Corporate Homicide Act 2007の罪の成立についても、ソフトウェア（主に避航システム）の設計において避航の安全性を担保する立場にある者が、上級管理職に該当し、組織の活動の管理または運営の方法が、当該組織が被害者に対して負っていた関連する注意義務の重大な違反に該当するような場合には、同罪が成立するものと思われませんが、先にみたように同罪が成立する範囲はかなり限定的です。

#### 4. さいごに

本稿では、英国の衝突事故に関連する法規及び刑事責任の概略を確認した後、自動運航船の刑事責任が生じるいくつかの場面を、英国法の視点から検討してきました。

自動運航船による操船は、操船者の負荷低減、事故の減少などが期待される反面、これまで以上に多様な主体・組織・機器・技術が操船に関係することとなります。

従来、我が国の海技従事者への教育の場面では、海上衝突予防法は、罰則を定めたものではない、といった教えがなされてきました。しかし、英国では、同法違反が犯罪として定められており、また、個人のみならず、船舶所有者といった法人の責任をも規定しています。さらに、“Herald of Free Enterprise”号の事故を契機に、我が国のいわゆる両罰規定と性質の異なる法人（企業）過失致死罪が制定されました。

今後、自動運航船に関する運航・技術が発展・促進されるためには、企業・組織における個人が安心して取り組める環境が必要となります。また組織内における一個人に安全への取り組みを求めることには限界があります。このような観点からみた場合、関与する個人の責任、特に死傷結果に対する過失犯（業務上過失致傷罪）や各種の罰金刑を中心とした法令違

反のみでは、我が国における衝突事故の予防にとって十分ではない場面も出てくるようにも思われます。

自動運航船については、今後、運航面における法整備が我が国及び各国において加速されていることになるものと思われませんが、並行して、安全性を担保するための1つの側面である刑事法制についても、引き続き各国の動向を注視していく必要があるものと思われます。

以上

### 執筆者紹介



きょうどう法律事務所（兵庫県明石市）代表

弁護士・海事補佐人

神戸大学法学部 卒業

神戸大学法学部法科大学院 卒業

神戸大学海事科学研究科博士課程 卒業

海事法規に詳しく、「自動運航船の運航にかかる勉強会」（主催：海上保安庁主催、事務局：当協会）、「自動運航船に対する COLREG 適用の在り方に関する検討委員会」（主催：海上保安庁、事務局：当協会）に参画。また、当協会ロンドン連絡事務所が主催した「日海防ロンドン国際セミナー」にパネリストとして参加。欧州の自動運航船に係る調査も行っている。



# JAMS LONDON REPRESENTATIVE OFFICE

## 英国 Cranston 特別調査報告書の紹介 ～ 小型ボート海難事案対応の教訓 ～

日本海難防止協会 ロンドン連絡事務所 所長 立石 良介

2026年2月5日、英国政府は、2021年11月24日にドーバー海峡で発生した小型ボート海難事案に関する「The Cranston Inquiry Report（以下、特別調査報告書という）※」を公表しました。本特別調査は、当該事案における当局の対応を検証し、得られる教訓を整理したうえで、同様の事象の再発リスクを低減するための提言を示すために設置されたものです。

※ <https://www.gov.uk/government/publications/the-report-of-the-cranston-inquiry>

本稿では、この特別調査報告書の内容を踏まえ、事案の概要、背景、露見した課題、そこから得られる教訓について見ていきたいと思います。なお、本稿は、海難救助機関の対応に焦点を当てるものであり、不適切な小型ボートによる渡航そのものの防止策など、海難事故の発生抑制に関わる論点については取り上げていません。

### 1 事案概要

2021年11月24日未明、フランス側からドーバー海峡を渡航しようとしていた小型ボートが転覆し、30名を超える死者を出すという事案が発生しました。

当夜、英国側の救助機関は、転覆した小型ボートからの通報を受けて捜索救助対応を行いました。結果として乗船者全員を救助することはできませんでした。本特別調査の検証によれば、この対応の経過には、当直体制、情報処理、関係機関との連携、現場への指示など複数の段階で不備が認められ、それらが重なり合って、最終的に未救助の状態が「救助済み」と認識される事態に至っています。以下、これらの状況を順に整理します。

本件の対応に関わった英国側の主要な機関は次のとおりです。海難救助の主管機関は沿岸警備隊（運輸省所管）であり、その下にいくつかの海上救助調整センター（MRCC）が置かれ、各担当海域における救助対応を指揮・調整しています。本件は、ドーバー海峡を担当する MRCC が対応に当たりました。実際海難救助活動には、沿岸警備隊のほか、国境警備隊の海上部門（内務省所管）と、民間の救助ボランティア組織が関与しており、加えてドーバー海峡を挟んで対岸のフランス側の捜索救助機関との連携も行われます。

事案当夜の MRCC の体制について、班長以下 3 名が当直勤務していました。そのうち正規の資格を有していたのは班長 1 名のみで、他の 2 名は研修中の職員（うち 1 名は一部の業務のみ担当できる者、もう 1 名は実務を任せられない段階にあった者）でした。本来推奨される配置人数（実務担当者 3 名）を満たしておらず、当直班長は 12 時間の勤務を通じて休憩を取ることができていませんでした。また、本来であれば MRCC 上席指揮官が当直班長の判断を確認する仕組みになっていましたが、当日はこれが機能していませんでした。

当夜、ドーバー海峡では本件の転覆ボートを含む複数の小型ボートが渡航を試みており、MRCC はそれら一隻ごとに対応を行っていました。通報の受付、位置情報の確認、フランス側機関との連絡、現場の船舶や航空機への指示など、これら複数の対応業務が一度に集中する状況にありました。こうしたなか、事案管理用システムへの記録には遅延が生じ、また海上部門と航空部門が同じシステムの異なるバージョンを使用していたため、部門間で情報を十分に共有することも困難でした。また、通報者との連絡に用いるスマートフォン（メッセージアプリでのやりとり）についても、運用方針、職員への訓練、通信記録の保存方法が定まっておらず、情報整理上の不備が重なる結果となりました。これらが重なった結果、同じ小型ボートに関する情報が別々の事案として扱われ、同一の事案について重複した記録や分散した記録が生じることとなりました。

また、当夜の対応では、関係機関への対応指示も十分に行われませんでした。沿岸警備隊と国境警備隊（海上部門）との間で役割分担を定めた取決めが存在せず、これらの機関と民間救助ボランティア組織との三者による合同訓練も実施されていない状況のもとで、当該海難事案に対する正式な捜索計画は策定されず、現場に向かったヘリコプターに対しても、沈没しかけたボートや海面の人を捜索する事案である旨が伝えられませんでした。捜索対象、捜索範囲や捜索間隔といった具体的な指示も与えられないまま、ヘリは現場に向かうこととなりました。

こうした状況のもとで、当直班長は、巡視船が別事案で救助した小型ボートを当該海難事案のものと誤って同定しました。これにより、実際にはまだ救助されていない当該海難

事案のボートが「救助済み」であると認識される事態が生じ、結果として当該転覆小型ボート及び海面の要救助者は救助されないまま死亡しました。

その後の対応としては、当該の海難事案は当夜のうちに「解決済み」として扱われ、24日昼の12時57分に付近航行船舶が周辺の海域で複数の遺体を発見したとの通報を受けるまで、要救助者の捜索は行われませんでした。

---

本件は、ドーバー海峡における特殊な状況のもとで発生した事案であり、事故当夜の対応だけを切り取って評価することはできません。当時、ドーバー海峡では小型ボートによる越境渡航が連日大量に発生しており、英国側の救助機関は事故当夜の前後を含めて、長期間にわたる極めて高い負荷の下で活動を続けていました。本件は、こうした状況のなかで発生した事案として捉える必要があります。

2021年11月中旬以降、ドーバー海峡では小型ボートによる越境が非常に活発化していました。当時の記録によれば、11月16日には約1,200人、11月20日には827人が対応の対象となっており、22日には大量越境への対応を協議する会議まで開かれていました。さらに、本特別調査の報告によれば、11月23日午後6時22分の時点で、翌24日にかけて数百人規模が英国の捜索救助担当海域に到達するおそれがあるとの情報が、関係機関の間で共有されていたとされています。つまり、本件は静穏な状況下で突然起きた単発の事故ではなく、長期間にわたって続いていた大量救助事案のなかで発生した複合的な事案であったといえます。

## 2 課題

### (1) 資源不足

第一の課題は、構造的な資源不足です。本件で問題となったのは、当夜の人員配置の不足という個別の出来事にとどまりません。特別調査は、MRCCにおける人員不足が2021年11月以前から存在しており、そのリスクが繰り返し認識されていたにもかかわらず、有効な是正措置が取られていなかったと指摘しています。慢性的な不足が放置されたまま、特定の夜に高負荷の事案が集中することで対応力が限界を超える、という構造的な脆弱性があったといえます。

また、現場で活動する船舶や航空機の投入判断にも、構造的な制約がありました。当夜は、翌24日の日勤帯にも多数の小型ボート事案が見込まれていたため、限られた資源をどこま

で投入するかという判断を迫られる状況にありました。報告書では、「翌日の重い当直への備えとしての資源温存」が、より適した救助資産（特に民間救助ボランティア組織が運用する救命艇）の追加投入に慎重になる背景の一つであったと説明されています。これは、長期にわたって高負荷が続く状況下で、現場の判断が常に「明日のための温存」と「今夜の対応」とのいずれを優先するかという選択を迫られることを意味しており、本件で露見したのは、単発の事案への対応力不足ではなく、長期高負荷事案に対する備えの不足であったといえます。

## (2) 情報錯綜と複数機関との調整

第二の課題は、情報を統合する仕組みの不在と、複数機関の連携枠組みの未整備です。本件で問題となったのは、情報量が多かったことそのものではなく、それらを一元的に整理・統合する仕組みが組織に備わっていなかったことです。事案管理用システムの記録手順、海上部門と航空部門の使用システムのバージョンの統一、通報者との連絡に用いるスマートフォンの運用方針、いずれも事前に整備されていませんでした。その結果、同じ事案に関する情報が別々に処理され、誰がどの情報を持っているのかが組織として把握できない状態が生じていました。これが最終的に、当直班長による誤同定と「救助済み」誤認の温床となりました。

加えて、本件には沿岸警備隊、国境警備隊、民間救助ボランティア組織、フランス側の捜索救助機関など、複数の機関が関与していたにもかかわらず、これらの機関の間で役割分担を定めた取決めや合同訓練が整備されていないという根本的な問題がありました。誰がどこまでの情報を共有し、誰がどの段階で判断責任を持つのが、平時から明確化されていなかったということです。本件は、単なる現場の混乱ではなく、複数機関が関与する複合事案に対する組織横断的な連携枠組みが、平時から整備されていなかったことを示したものでいえます。

## (3) 事象に対する現場救助技術の不足

第三の課題は、想定を超える事象に対する救助技術の備えの不足です。ここでいう「技術」とは、単なる操船技量や発見能力にとどまりません。沈没しかけた小型ボートや海面の要救助者を前提とした捜索計画の策定、多数の要救助者への対応、優先順位付け、冷水域における生存可能性の評価、小型ボートからの遭難通報の扱いなどを含む、より広い意味での救助技術です。これらは、通常の捜索救助対応の延長で対応できるものではなく、夜間・低温海域・多言語・多数同時案件といった複合条件のもとで機能する、別個に強化された能力として整備されている必要があります。本件は、こうした能力が組織として確立されていなかった

たことを露呈させた事案でした。

さらに、組織内部の認知の問題も、対応の遅れに影響しました。報告書は、沿岸警備隊内に「小型ボートからの通報者は遭難の状況を誇張しがちだ」という認識が広く存在しており、それが最悪の事態を前提にした対応を遅らせたと指摘しています。これは個別の判断ミスではなく、組織内に定着した先入観が、危険度評価そのものを歪めていたことを意味しています。本件で必要とされたのは、技術的な能力の強化に加えて、最悪の事態を前提に行動するという救助文化の確立であったといえます。

### 3 教訓

以上の課題から得られる教訓は、いくつかの点に整理できます。

第一に、長期にわたって続く大量事案に対しては、現場の努力や臨時の対応だけでは限界があるということです。人員不足が慢性的に認識されていたにもかかわらず、十分な是正がなされていなかったことは、本件の重大な背景でした。したがって、将来の同種事案に備えるためには、平時から需要を予測し、必要な人員・資産・予算を制度的に確保する仕組みが必要です。特別調査が、不足が予見される場合には所管省庁に速やかに報告し対応を求めるべきと提言しているのも、この点を踏まえたものです。

第二に、情報が多いことよりも、情報を統合できないことの方が危険であるということです。本件では、情報不足ではなく、むしろ多すぎる情報が複数の経路から流入し、それを整理・統合する仕組みが追いつきませんでした。そのため、同一事案の重複した記録や誤認が生じました。今後は、重複した事案を照合・統合するための技術投資、関係者全体で共有できる単一の状況図の整備、記録の即時性、複数の機関の間での共有手順の明確化（沿岸警備隊と国境警備隊との間の役割分担を定めた取決めの整備を含む）が不可欠です。

第三に、通常の救助技量だけでは対応できない複合事案が存在するということです。多数の要救助者への対応、海中の要救助者への対応、低温水域における生存可能性の評価、遠隔地からの位置情報の処理、多言語による通報への対応などは、通常の搜索救助対応の延長ではなく、別個に強化すべき能力です。特別調査が、海中における多数の要救助者の優先順位付け手順の正式な導入、関係機関による合同訓練の継続、国際機関に対する同様の手順の国際的な導入の働きかけ、小型ボート事案に対応するための訓練の強化を提言していることは、この点を裏づけています。

#### 4 まとめ

本件で特に強調したいのは、これが単一の要因による失敗ではなく、複合的な事案であったという点です。人員不足、情報の輻輳、複数の関係機関との調整の難しさ、そして救助技術上の不足というそれぞれの問題が重なり合い、最終的に「未解決の海難事案」が「解決済み」と認識されてしまいました。この意味で、本件は単なる一件の海難ではなく、制度、運用、人的資源、資格体制が同時に試された事案であったといえます。

また、本件を通じて、雇用要件や資格要件の重要性も改めて浮かび上がります。人数が足りていても、有資格者が不足していれば実効的な対応力は確保できません。逆に、少数の有資格者に過度な判断負担が集中すれば、全体として脆弱になります。当夜、当直班長が12時間の勤務中に休憩を取ることができず、疲労困憊の状態にあったとされていることは、これを象徴的に示しています。したがって、今後同種事案への備えを考える際には、単なる増員ではなく、資格保有者の確保、継続的な訓練、引継ぎ可能性、上席指揮官による判断確認体制の整備といった質的な側面まで含めて考える必要があります。

最後に、本件は、「起こってほしくない事象」が一度きりの例外として起きたのではなく、繰り返され得る条件の中で発生したことを示しています。だからこそ、このような事案については、単に結果を悼み、関係者を非難して終えるのではなく、何が制度上の限界であり、何が運用上の限界であり、何が組織文化の問題であったのかを丁寧に振り返ることが大切です。本特別調査の意義は、悲惨な結果を記録したことだけではなく、回避可能であったかもしれない失敗を構造として言語化したことにあります。

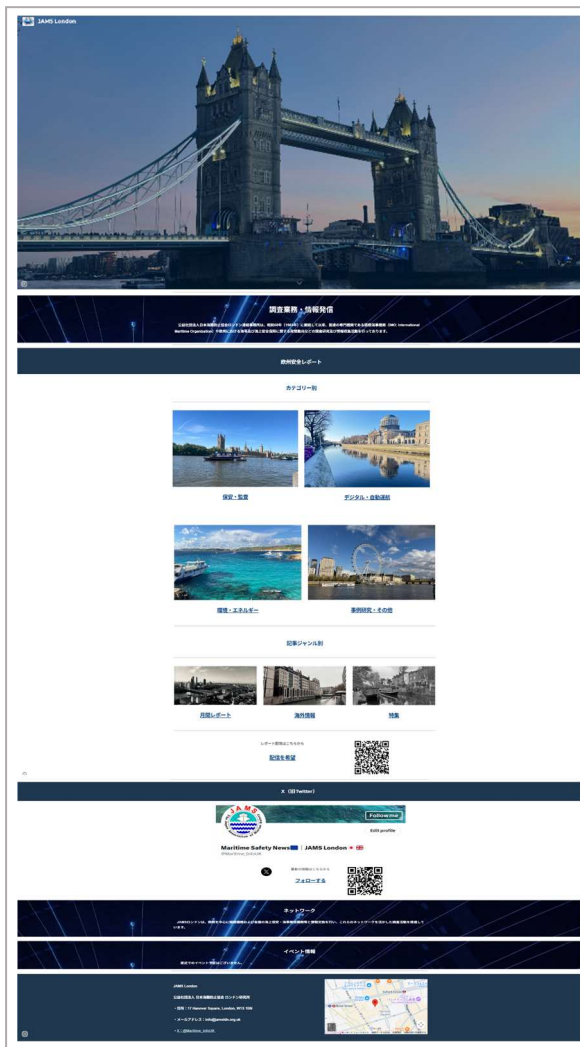
重大事故は、単一の原因によってではなく、複数のエラーが重なって発生するものです。本件もまた、そのような典型的な経過をたどった事案として位置づけられます。今後、同様の事象を繰り返さないためには、複合事案への備え、雇用・資格体制の見直し、情報統合能力の強化、そして最悪事態を前提に行動する救助文化を、平時から不断に点検し続けることが重要であることを、特別調査報告書が示しています。

日本海難防止協会 ロンドン連絡事務所 所長 立石 良介

## ロンドン連絡事務所のウェブサイトが新しくなりました

公益社団法人日本海難防止協会ロンドン連絡事務所は、昭和 58 年（1983 年）に開設して以来、国連の専門機関である国際海事機関（IMO）や欧州における海事及び海上安全保障に関する政策動向などの調査研究及び情報収集活動を行っております。

<https://sites.google.com/view/jams-london-jp/home>



欧州安全レポートの配信を  
希望される方はこちらから



X（旧 Twitter）による  
最新の情報はこちらから





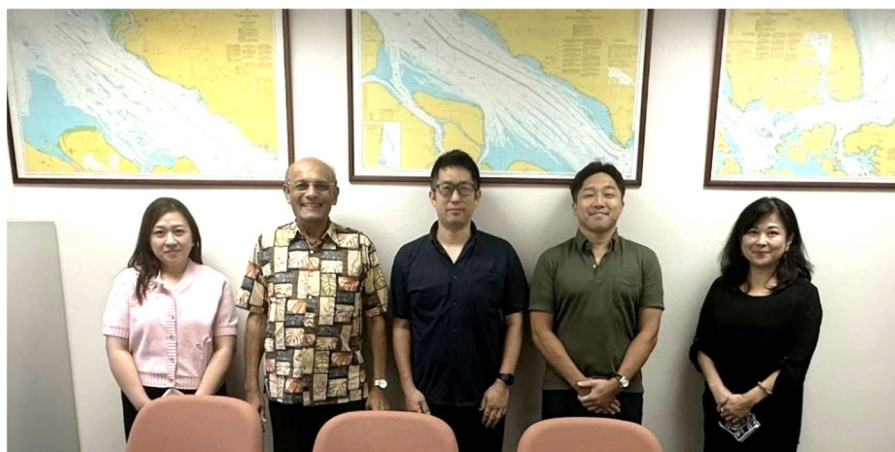
# JAMS SINGAPORE REPRESENTATIVE OFFICE

## ミクロネシア 3 国の海上保安能力向上

日本海難防止協会 シンガポール連絡事務所 所長 澤田 斉司

### 1. 太平洋に浮かぶ島々への訪問

2026 年度になりました。シンガポール連絡事務所では所長代理が交替し、新たに関吉(せきよし) 佑亮所長代理をメンバーに迎えたところです。海上保安庁からの出向で、渡星前は広島県呉市にある海上保安大学校に勤務し、これからの日本の海の安全を担う若者たちを育てる立場にありました。なんと、一昨年に同大学校の練習船「こじま」に乗船してシンガポールにも寄港し、その際に当事務所の存在を知ってから赴任を熱望していたそうです。念願叶ったの海外勤務ということで、モチベーションも高く、4 月から早速バリバリ業務に励んでもらっています。この新体制で改めて業務に邁進してまいります。



< 関吉新所長代理(中央)を迎えて 1 枚 (※事務所内会議室にて) >

さて今回はタイトルのとおり、当事務所の業務の二本柱の一つである「②ミクロネシア 3 国の海上保安能力向上」について、これまで約 1 年間、私自身がマーシャル諸島共和国、ミクロネシア連邦及びパラオ共和国を訪問し、見聞きしてきた内容をご紹介します。

す。昨年の秋号（No.606）で着任後初めてのミクロネシア連邦出張のお話をしてから、随分間が空いてしまいましたが、自分自身でも振り返ってみるにはちょうどいいタイミングかなと思い、長くなりますが時系列にご報告します。

### （1）マーシャル諸島出張（2025年9月）

マーシャル諸島共和国は、ミクロネシア 3 国の中でも最も東に位置し、シンガポールから到達するにはかなりの時間を要します。グアム経由のアイランド・ホッパーで行くことも可能ですが、乗継・機内待機など負担も大きいので、ホノルル経由のルートを使って渡航しています。ということで、アメリカに近く（と言っても日本列島一つ分くらいの距離はありますが）、地政学的にも重要な位置にある国と言えるでしょう。

同国には、小型艇を 2 隻供与しています。1 隻が首都マジュロにある LOMOR II、もう 1 隻が米軍基地のあるクワジェリン環礁のイバイ島にある TARLAN04 です。今回の出張はその 2 隻の定期整備のタイミングでマジュロを訪れ、現況確認と政府関係者との意見交換を行うことが目的でした。

マジュロに着いた時期は、ちょうど LOMOR II の整備がほぼ終わり、作業のための架台から海へ降ろして TARLAN04 と入れ替えるタイミングでした。元々は両方同時に上架してまとめて作業をする予定だったのですが、トラブルはどこでも付き物で、一部のクレーンの故障により 1 台ずつやることに。。作業自体は順調に進捗し、TARLAN04 も 1 週間ほどで整備が終わり、無事 2 隻とも任務に戻ることができました。ちなみにマーシャルでは服役中の囚人が作業を手伝っていました（かなり活躍していました）。

またこの機会に司法大臣や警察長官との意見交換も行い、ミクロネシア連邦と同様に人材確保に苦慮している話などを伺ったほか、日本政府の支援により建設が進められていた新たな海上警察庁舎の現状視察も行いました（その後 12 月に完成・引渡し）。空いた時間には島内の散策も行いましたが、その際に訪れた博物館では民俗展示に加えビキニ環礁での水爆実験に関する展示もあり、冷戦の影響が今も強く残っていることを実感しました。



<LOMOR II と TARLAN04>

<Zackhras 大臣と Jack 長官(中央)>

## (2) パラオ出張 (2025 年 10 月)

パラオ共和国は、ミクロネシア 3 国の中でも最も西に位置し、フィリピン南部のミンダナオ島から約 1,100 キロメートル（東京・大阪間の 2 倍ほど）の距離にあります。一番大きなバベルダオブ島と経済の中心であるコロール島、またペリリュー島などが連なる環礁が中心ですが、遙か南西に離島も抱えています。

同国には、元々は小型艇 KABEKEL M'TAL の 1 隻のみでしたが、その後小型艇を追加で 2 隻 (BUL、EUATEL)、更に 40 メートル級の巡視船 KEDAM と係留用の岸壁、また海上警察庁舎も供与し、3 国の中でも最も手厚い支援を行っています。今回の出張は定期整備等と合わせたものではなく、成田・パラオ間でユナイテッド航空の直行便が就航することを受け、その最初のフライト（ただし折り返して成田に帰る便の方）に乗ることを前提にスケジュールを組んだものでした。

そのお陰？で、大統領以下要人に面会のアポ入れをするも皆さん就航記念イベントのため東京に行っていて不在という回答が続き、唯一会えたのが海上警察を所管する公安局長。米軍に従事した後、引退して余生を送っていたそうですが、前任の局長がいろいろあって辞めたことを受けて、祖国のために戻ってきたとのこと。陸上も含め警察全体として人手不足で、そのために案件対応が不十分になっており、国民からの評価も低い現状を何とかしたい、という意気込みを聞かせてくれました。

パラオに到着したちょうどその日、KEDAM がソンソロール島という離島での急患対応のため出航する様子を見ることができ、また港に来ていた急患の親戚だという女性から供与艇があって助かっているという声を直接聞くこともでき、就役から約 10 年が経ち、しっかり現地で活躍している様子を確認することができました。

また、さすがは第二次大戦中の激戦地だったパラオ、海軍省の建物の遺構や海軍墓地など、当時に思いを馳せることができる場所が至る所がありました。



<Elobt 局長>



<出航前の KEDAM>



<WW2 の面影が今も各所に残るパラオ>

### (3) シンガポールでのエンジンメンテナンス研修 (2026 年 1 月)

シンガポールから太平洋へ出張ではなく、太平洋からシンガポールに呼び寄せるパターンもあります。パラオに供与した巡視船 KEDAM は、ロールスロイス社傘下の MTU 社製のエンジンを搭載しており、年に 1 回、シンガポールにある同社の研修施設において乗組員に対するメンテナンス研修を行っています。

今年は 3 名の職員が受講、うち 1 名は一昨年も受け、その内容を実務で活かした上で、更に定着を図るために再度来ると意識の高さ。2 週間かけて MTU の講師からみっちり点検箇所や分解・修復方法などについて教えてもらっており、これが日常の運航における不具合などへの即応性の向上に結び付けてくれれば、と期待します。

ちなみに石炭 (前) 所長代理に聞いたところ、海上保安庁の巡視船でも同様のエンジンを使用しているそうですが、ここまでしっかり丁寧に研修を受けることはないとのこと、うらやましがっていました。



<MTU エンジンメンテナンス研修の様子>

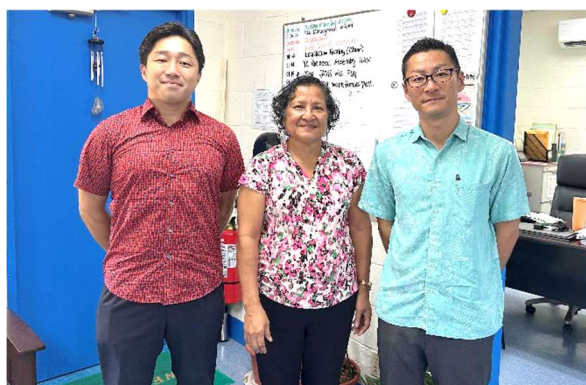
### (4) ミクロネシア連邦出張 (2026 年 1 月)

ミクロネシア連邦はマーシャル諸島とパラオの間にあり、4 つの州で構成され、約 300 万平方キロメートルもの広大な EEZ を有する国です。前回、昨年 7 月には首都のあるポンペイ (東から 2 番目) を訪問しましたが、今回の出張は最も西側でパラオに近いヤップ州

に向かいました。ポンペイと残る 2 州のチューク、コスラエはアイランド・ホッパーで行けませんが、ヤップだけはグアムから逆方向になるため単発のフライトになります。

ヤップを訪れた目的は、船ではなく、この島にあるミクロネシア短期大学 (COM) 漁業・海事専門学校 (FMI) という船乗り養成機関に 2015 年に供与した操船シミュレータの状況を確認することでした。同校では海技士資格 5 級及び 6 級を取得するためのコースを有しており、これまで自国のみならず近隣島嶼国からの学生を受け入れ、教育してきましたが、本年からは JICA の支援も受けて 4 級のコースを開設し、新たにレーダーシミュレータ等を備えた研修棟の整備も行っているところでした。操船シミュレータは、電源ユニットや CPU の故障等により 2 年ほど動かない状態が続いていましたが、この夏にも完全修復する方針で動いています。

ヤップはダイビングで有名ということもあり、とにかく海が綺麗な島でした。ミクロネシア連邦の中でも特に伝統的生活様式を残していて、空港では伝統的衣装での出迎えがあったほか、今でも使われているという石貨があちこちで見られました。昔パラオのロックアイランドから切り出され、荒波を乗り越えて運ばれてきたもので、大きければ大きいほど価値が高いとのこと。また戦争当時の日本軍の空港跡や、その周辺にはゼロ戦や対空砲、米軍機等の残骸も多く残されていました。個人的には、宿泊したホテルで自家醸造していたビールが最高でした。



<FMI の Roboman 学長>



<操船シミュレータ>



<道端の石貨>



<ゼロ戦と対空砲>



## (5) パラオ出張 (2026年3月)

昨年10月の出張ではなかなか会えなかった要人に会うべく、またパラオへ。今回は事前に大統領、国務大臣（日本でいうところの外務大臣）、司法大臣、そして国家安全保障調整官のアポを確保し、満を持して渡航！・・・のはずが、1週間前になって急遽大統領と国務大臣との面会がキャンセルに。それぞれ別の海外出張に行くことになったとのこと。

今回の出張で会えたのは、法執行と安全保障を担う2人の女性。いずれもとてもパワフルで、業務的に重複する部分も多い中、連携して海上での犯罪撲滅に取り組んでいました。制度面でも、最近国家安全保障調整官に警察権限を付与し、特にマネーロンダリングなど国際犯罪に関する情報共有がスムーズに行えるようになったようで、人員がすぐには増えない中、より効率的な組織運営がなされることを期待します。

ところで、今回港を訪れると、供与した船艇のほかに緑色の少し大きな船が。なんと直前に実施された太平洋地域の合同哨戒作戦において拿捕したインドネシア籍の漁船でした。しっかり違法操業を取り締まることができていて素晴らしい！と思ったものの、ちょうどインドネシアとの間で管轄権が確定していないEEZ海域だったようで、外交上揉めることになってしまったようです（執筆時点=5月末でも結論出ず）。



<Olegeriil 大臣>



<Anson 調整官>



<インドネシア漁船>  
(左奥 ※手前の3隻は供与艇)

## (6) パラオ出張 (2026年4月)

直近の太平洋出張は、本年4月、またまたパラオでした。今回はまた別件で大統領との面会が予定され、三度目の正直の今度こそ！・・・と思っていたら、これまた直前に現地からの情報で大統領の父で元上院議長も務めたスランゲル・ウィップス Sr.氏が逝去されたとの訃報が入り、大統領のすべての予定が延期又はキャンセルに。仕方がないので、今回は初ミクロネシア3国出張だった関吉所長代理と共に、先にパラオ入りしていた日海防・伊藤アドバイザーの案内で、KEDAMや小型艇、庁舎など海上警察の視察、米豪などの現地関係者とのランチミーティング、バベルダオブ島最北端にある旧日本軍の灯台跡の見学と、それはそれで時間を有効に使いました。



<ランチミーティングの様子>



<灯台跡とそこからの眺望>

## 2. プロジェクトの来し方・行く末

以上のように、1~2ヶ月に一度のペースでミクロネシア地域へ飛び続けているわけですが、過去、特にこのプロジェクトの立ち上げ期である15年前~10年前頃の所長の皆さんは更にハイペースだったと聞いており、とにかく頭が下がります。

一方で気になるのは、15年近く経過して、この取組はいつまで続けるのか？ゴールは何か？という点です。様々な場面で聞かれますし、私自身もこの赴任が決まった際に調べたり考えたりして、今でも常に自問自答している課題ではあるものの、何が正解かはなかなか難しい。。

船艇(や庁舎など)を供与するだけであれば、引渡しをした時点で目的は達成しているはずで、政府によるODA等の支援は基本的にこの考え方に依りますが、そうではなく、現在も毎年燃料費等を支援しているほか、定期整備等による修繕を行い、ミクロネシア3国の海上警察組織を縁の下の力持ちとして支え続けています(詳細については、少し古いですが2022年冬号(No.595)特集をご参照ください)。

これは取りも直さず、マ・シ海峡ほどの交通量があるわけではないものの、我が国にとって物資の輸送、漁業、また安全保障の観点から非常に重要な海域であるこの地域に「コミットし続けること」そのものが重要である、ということかと自分なりに考えています。

日本としては、日本財団グループが先陣を切って顔を出し続けていますが、日本政府も「自由で開かれたインド太平洋（FOIP）」の下、太平洋島嶼国に目を向け、支援を行っています。2024 年秋号（No.602）に各主体の取組が詳しくまとめられていますが、昨年も海上自衛隊のインド太平洋方面派遣（IPD25）や海上保安庁のモバイルコーポレーションチーム（MCT）が各国との共同訓練等を行っています。

また今年に入ってから、防衛省が2月に「第3回日・太平洋島嶼国国防大臣会合（JPIDD）」開催、4月には「太平洋防衛構想室」新設、また日豪防衛大臣会談で豪海軍に日本の汎用フリゲートを導入するための協力覚書を締結したほか、5月には財務省もウズベキスタンで「第3回日・太平洋島嶼国財務大臣会議」を開催するなど、多様な側面から太平洋島嶼国をサポートする動きが続いています。

このように、国内関係者はもちろん、他の支援国とも、連携・協調・分担してうまく支援していくことが重要です。

6月には、日本財団が主催し、ユネスコ政府間海洋学委員会（UNESCO/IOC）と外務省が共催する「世界島嶼国海洋会議」が、東京で開催されます。太平洋に限らず、世界中の島嶼国・島を有する国が参加するイベントですが、気候変動を背景とした“島嶼国の持続可能な海洋計画・管理（SOPM）”が議論の中心となる予定で、海水面の上昇という甚大なリスクを抱える太平洋の国々にとって非常にタイムリーなテーマです。昨年来、国連総会での積極的な主張や、国連気候変動枠組条約第31回締約国会議（COP31）の誘致の動きなど、パラオのウィップス大統領を筆頭に強い問題意識を持って行動してきた延長線上にあり、どのような議論が繰り広げられるか注目されます。

これら一連の動きと並行して、ミクロネシア3国の海上保安能力向上プロジェクトがどのように変わっていくのか、全く異なる方向に進むのか、私自身も当事者の一人として、引き続き注視していきたいと思います。

### 3. Any Other Business

4月はシンガポール海事港湾庁(MPA)主催のSingapore Maritime Week 2026という、1週間続く展示会とそれに合わせたシンポジウムからなるイベントがあり、少し顔を出してきましたが、様々な国からの多くの人が集まって交流していました。

例年 MPA が今後力を入れていく分野がテーマとなり、各種プロジェクトが発表されるようで、今年のテーマは「AI」。ということで、シンポジウムはもちろん、展示フロアでも MPA が大学などと共同で進めている港湾・海運における AI 活用プロジェクトの紹介がありました。ただ今年は 2 月から始まったイラン戦争もあり、シンポジウムに登壇した副首相や国際海事機関 (IMO) 事務局長にも多くの関連質問が投げかけられていました。



<Singapore Maritime Week 2026の様子>

また、日本大使館のご厚意で、シンガポールの一部区域で運行されている自動運転バス実証事業の体験乗車に参加してきました。ライドシェア大手の Grab が、中国・広州の WeRide の自動運転システムを用いて運行し、運転席には緊急対応兼説明要員として 1 名いるものの、完全に自動で交差点や合流地点、狭い道にハンプも含め、難なく走行していました。地図に搭載のライダーやカメラから得られる生の情報を組み合わせ、路面を這うトカゲなども検知できるほどの精密さ。歩行者や自転車とぶつかる心配も全くありません。技術はここまで進んでいるのかと改めて感心しました。

もちろん、技術のみに頼るのではなく、別の場所にある Grab のオペレーションルームにベテラン優良ドライバーが遠隔監視員として常駐しており、常に状況をウォッチしながら、何かあった時には介入する体制になっています。現在は監視員 1 名につき車両 1 台ですが、今後数を増やしていくことで実証→実装段階へと進めたいと話していました。

さて、毎度気候の話で恐縮ですが、3月下旬以降シンガポールは一気に真夏に突入しています。いやもちろん常夏なのでいつも暑いのですが、ここ最近は特に日差しが強い！今年も強力なエルニーニョ現象(ゴジラ・エルニーニョ)で東太平洋の海水温が高温となるため、東南アジアは雨が少なく(といってもスコールはあるし降雨量はすごい)、いつも以上に気

温が高い日が多くなるようです。そう言えば 4 月に行ったパラオも雨がほぼ降らずかなり暑かったですし、日本も 5 月頃からかなり気温が上がっているようです。

そんな中、我が家は学校のイースター休暇を利用して、オーストラリアの西海岸にあるパースに行ってきました。シンガポールから 5 時間のフライトと近く、そして時差がゼロのため、人気の旅行地です。秋に差し掛かった時期で、日中は暖かいものの、朝晩の寒さは赤道直下に住む人間には応えました。カンガルーやコアラ、ウォンバットとの触れ合いはもちろん、荒れる海をフェリーでバウンドしまくりながら辿り着いた島では“世界一幸せな動物”クオッカ（カンガルーの仲間）にも遭遇（触ってはダメらしい）。島ではちゃんと（？）灯台点検もしてきました。英国留学時代を思い出しながらフィッシュ&チップスを堪能したり、ワイナリーツアーで多国籍な参加者と交流したり、満喫してきました。

<カンガルー>



<クオッカ>



<フィッシュ&チップス>



<島の灯台>

これで赴任してから 1 年。これから少しずつギアを上げていこうと（心の中では）思っています。引き続きよろしくお願いします。



# JAMS TOKYO HEADQUARTERS

## 日海防だより / 編集後記

日本海難防止協会 東京本部 / 「海と安全」編集部

### ◆ 日海防の動き（2026年3月～5月）

- 3/4～26 海上保安アドバイザー派遣（パラオ共和国）※R7年度第8回目
- 3/12 日本海難防止協会 通常理事会・臨時社員総会（於 海運クラブ）
- 3/24 第2回 洋上風力発電事業に係る航行安全対策検討会
- 4/20～5/3 海上保安アドバイザー派遣（パラオ共和国）※R8年度第1回目
- 4/20～24 小型パトロール艇 FSS Unity 修理及び乗組員に対する機関整備研修（ミクロネシア連邦）
- 4/22 第1回 海事の国際動向に関する調査研究委員会
- 4/27～5/2 巡視船 PSS KEDAM 発電機定期整備及び発電機整備研修（パラオ共和国）  
小型パトロール艇 KABEKEL M'TAL 不具合調査（パラオ共和国）
- 5/25～28 小型パトロール艇 RMIS LOMOR II 現状確認（マーシャル諸島共和国）
- 6/28 日本海難防止協会 理事会（於 海運クラブ）

### ◆ 編集後記

今回も多くの方々から投稿を頂きました。ありがとうございます。

各社とも方法は異なりますが、社としての安全に係る方針を社員、船長、船員に知らしめ共有する、という観点では同じ方向を目指していると感じ取れました。このことは船に限らず、交通に携わる関係者として極めて重要なことであると確信するところです。

事故が発生すると会社を代表する方が記者会見で記者の質問に応えるのを目にしますが、社としての安全に関する方針・対策・教育等について聞かれ、要領を得ない回答がなされることがあり、海や安全のことがまったく分かっていないと思われる場面を目にするに、海の安全の一端を担う身として忸怩たる思いをすることがあります。

本号で寄稿された方々の尽力が、こういった人々に届くことを切に願う次第です。

ご寄稿された方々に改めまして深い感謝を申し上げます。

「海と安全」編集部 日本海難防止協会 企画国際部 鏡 信春