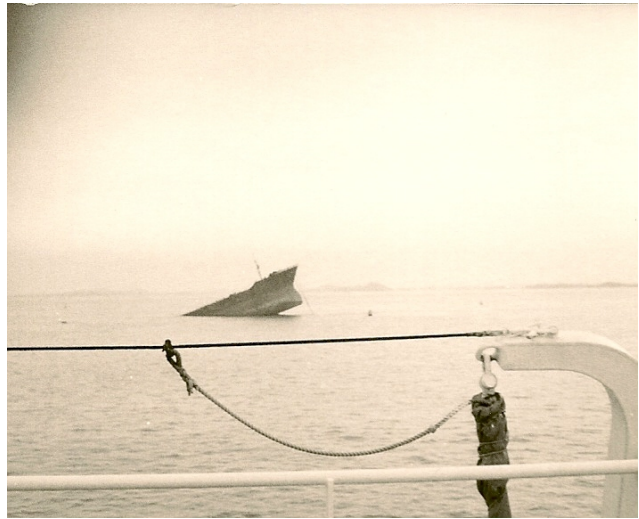


## 25. マラッカ海峡

マラッカ海峡は「日本の生命線」だと常に言われておりますが、日本が輸入する原油の八割はここを通過し、欧州との往航、復航のコンテナ船、貨物船やその他の各種船舶が通過する最重要航路で南シナ海とインド洋を結んでいます。位置はマレー半島とインドネシアのスマトラ島に挟まれた細長い海峡で、全長約 900km、幅 70km～250km、平均水深 25m、最浅 23m、岩礁、浅瀬が数多く、大型船舶が航行できる航行



区域幅は僅か 2.8km しかなく、その狭い海域を大型船舶が年間約 7 万隻以上、1 日あたりは約 200 隻以上通過しますからまさに大型船舶の大名行列が通過するようです。

日本を出航（船舶が航海する場合は出港ではなく出航と言います。）した船舶は沖縄を航過しバシー海峡から南シナ海に入りベトナム沖を指向し、この沖合を南下します。これは南シナ海の中央にナンシャー群島があり、広く珊瑚礁が広がり大型船はこれを避けてベトナム沖を航過するのです。このナンシャー群島は第二次大戦までは我が国の信託統治領だったのですが、終戦後は未だ明確に決まっているわけではなかったのですが、最近海底油田のあることが判明し、領有権を巡って国際間の悶着が起きています。

更に南下しナツナ諸島のアナンバスを迂回しシンガポール海峡に入ります。海峡といっても実際はシンガポール港を掠めるような感じで航過します。これは左舷側にはビンタン島（インドネシア領）があり、珊瑚礁の浅瀬が多いためシンガポール海峡航路は狭いのです。目の前には沢山の船舶が仮泊していて、小さな都市国家であるシンガポールの活気には圧倒されます。シンガポール港におけるコンテナ運送のハブ港としては 30 年も前から世界的な存在でし、韓国の釜山港もハブ港として大きく成長しています。何処でボタンの掛け違いがあったのか、海運国日本の衰退は甚だしく大きく遅れをとってしまったことが残念でたまりません。国家戦略のない国の悲哀でしょうか。

もう一つ空港も考えてみましょう。前原国土交通大臣が羽田のハブ空港化をやっと口にしました。シンガポールのチャンギ国際空港は 4 千 m 級の滑走路が 2 本、3 千 m 級が 1 本、24 時間開港の第 1 級の国際空港で世界一人気の高い空港、更にシンガポール航空は好感度世界一、南アジアのハブ空港として不動の地位にあります。ついでに悪口を言いますと世界最低と評判なのがロンドンのヒースロー空港、ターミナルが離れていて 4 ヶ所あり私も迷子になりブリュッセル行きの乗り換えに遅れてしまったことがあります。

次いで韓国の仁川国際空港。滑走路は現在3本、まもなくもう1本の運用開始になります。更にもう1本建設を計画し土地の買収は済んでおります。24時間運用、首都ソウルは直近、各地への交通網は完備、我が国では各県に地方空港を建設し運用を始めましたが、なんと全てが仁川空港と結ばれていますから、成田で国際ラインに乗るよりは仁川空港を利用した方が遙かに便利という珍現象が起きていますが、これこそがハブ空港の意味合いです。東アジアの航空貨物も仁川に集中しており、西日本各地の航空貨物さえも中部や関空を利用するより仁川国際空港を利用した方が安くて早いと言っておりましたから我が国運輸システムはどこかおかしくJALをはじめとして暗い話題ばかりです。

しかし潜在的には旅客や貨物は十分に存在するのですから羽田と成田を一元化するハブ構想に期待しましょう。

さて、シンガポール港の沖合で西行き東行きの航路が交差する水域があり、最大の難所で多くの海難事故が起きています。1975年4月日本郵船所属のタンカー土佐丸（7万トン）が空船で西行き、東行きで満載のタンカー便宜置籍船（13万トン）が土佐丸の舷側にT字衝突、乗組員は全員救助されましたが土佐丸は沈没、海が浅いですから船首部分が海面から突き出ていました。海難事故の2日後この航路を航過し撮影しました。

そのほかにもこの100年間で千トン以上の大型船舶の沈没は36隻、沈没は免れても大きく破損した船舶は数知れずという難所です。更に難所たるゆえんは小さな船が無数と云っていい位いおり、漁船、海峡を横断する小舟、そして夜間になると海賊船が現れます。

近年ソマリア沖が有名ですが、ここマラッカ海峡の海賊は有名でその出没は変化自在、何処からともなく現れ、消えますから取り締まりもあまり効果がありません。海上保安庁から派遣されている巡視船、シンガポール、マレーシアの警察艇や海軍がパトロールしていますが、海賊船は高速艇で喫水が浅く、熟知した水域ですから珊瑚礁の浅瀬を利用して逃走し素早く島陰に消えてしまいます。更に海峡の航路は公海ですが、航路の外側はインドネシアの領海ですから逃げ込まれると追跡できません。ただ追い払うだけのイタチごっこであまり効果がないのが悩みの種です。航過する我々としては喫水の関係で航路を外れて逃げることは出来ませんし、列をなして航行している関係で増速して逃れることも出来ないのです。出来得る対策は、船尾から上がってきますから、船尾を探照灯で照らし、かつ消火ホースのノズルを狭くして遠くまで届くようにし、いつでも放水出来るようにポンプはフル回転、暗がりには見張りの乗組員を配置しておきます。そしてVHF16ch（保安機関や船間連絡用の無線電話）で常に連絡をとりあい情報を交換することです。コントロールセンターからの情報は英語ですが、船間連絡となると全ての船員が英語を喋れる訳はなく、緊急時になると英語混じりの自国語で連絡されても全然判らないことが多々あり情報の交換は難しいのです。

一方、海賊達の装備は40ノット程度の高速艇、自動小銃、ロケットランチャーも所持していて、こちらは消火用放水の水鉄砲程度ですから勝負になりません。悔しいですが遭遇しな

いことを祈るだけです。

さて航路を進みますとシンガポール沖で交差してマラッカ海峡に入ります。マラッカの由来はマレーシアの一地方都市の名ですが、かつては中継貿易港として栄えた港町です。私も PCC で一度だけ寄港したことがあります。寂れた港といった風情で荷役している外航船は本船だけでした。街は一寸離れておりましたが、中継貿易港でしたから中国、インド、ボルトガル、英国等に支配され、これらの国々の名残があり、多様な文化が混ざり合って豊かな建築文化、食文化が混沌とした一種の魅力溢れた街を形成しております。また歴史を物語る海洋博物館や鄭和博物館があり、鄭和の存在やあの船団が本当に航行したのか、あの巨船が果たして建造できたのか、謎だらけですから大いに興味を持っており、どちらかといえば否定的な見解をもっておりましたが、異国の地に鄭和船団関連の物が展示されているのを見ると矢張り本当だったんだと信じたくなりました。それにしても中国本土にはその記録が全くないというのも不思議な話で、兵馬俑の様にある日突然発見されるのかもしれない。

全長 900km にも及ぶ海峡に航路が設定されているのですが、航路幅は狭く 2.8km、これは航路の両側に細長く珊瑚礁が存在し、掘削もできず、さらに水深 23m ですから喫水 20m 位が限度になり VLCC (超大型タンカー) は 15 万トン迄、それ以上はインドネシアのロンボック海峡廻りになります。そうすると 3 日程度余分に航海日数がかかり、あの巨船を動かすので燃料代 1 日約 1000 万円かかりますので 3000 万円の余分な出費になります。

自動車が CO<sub>2</sub> や燃料効率で開発競争が激化していますが、船舶のエンジン開発にはあまり力が入りません。しかし燃料ガブ呑みし CO<sub>2</sub> を大量排出するエンジンをなんとか改良できないでしょうか。10 万トンの大型撤積貨物船の CO<sub>2</sub> 排出量は年間約 4 万トン、この削減は絶対的命題です。そしてこれは造船の問題ですから、造船国にこの省エネ規制を課すことです。造船国は韓国、日本、中国ですから開発競争をさせるべきでしょう。自動車は厳しい規制を課しながら、船舶には今まで規制してこなかったのは片手落ちと言わなければなりません。

ディーゼルエンジンばかりでなく、風力、太陽電池、揺れの動力源化等動力の多様化、スクリューの改良、船底塗料の開発、船体形状の流線型化、開発しなければならない分野は幾らでもあります。かつて世界一の造船王国であった我が国は造船不況以来全く元気がありません。しかし今がチャンス、省エネ、超自動化された船舶を少数精鋭の日本人クルーが運航する新時代の船舶を開発してくれることを切に願っております。

もう一つマラッカ海峡混雑緩和の方策が提案されています。マレー半島は細長い半島で、その全土がマレーシアではなく、半島の間付近から上の方はタイとミャンマーの国土になっております。半島が幅が急に狭くなる部分をクラ地峡と言いますが、ここにスエズ運河のような運河を建設することを我が国が中心になって提案し基礎調査をしたことがあります。しかしこの付近はタイとミャンマーの国境線が複雑であり、また明確でない部分もあって紛争の種になっています。更にこの地峡付近は共産ゲリラが跋扈する地帯で、住民も地域が分

断されること恐れ反対運動が起こって計画は中断せざるを得なかったのです

それに代わってパイプラインの設置が浮上したのです。これはインド洋側とシヤム湾側のタンカーをパイプで繋いで原油を積み替える方式です。ですから運河航行のように全ての船舶が適用されるわけではなく、タンカーのみの利用です。それでもマラッカ海峡を通過するタンカーの1日平均は60隻、さらにロンボック海峡廻りのVLCCも利用できますから海峡航行も緩和されますし経済効果も大きいでしょう。この計画を推進しているのは我が国が中心で民間団体の日本国際協力機構（JAIDO）が軸となって我が国の海運会社、石油会社、商社等の大手民間企業と、マレーシア、タイの国営石油会社、州政府が参加して計画推進を企っておりますが、未だ具体的な進行はありません。

### 写真解説

シンガポール沖で西行きと東行きが交差する危険海域がありますが、昭和50年4月、日本郵船の土佐丸と便宜置籍船が衝突、土佐丸は沈没、同じ水路を2日後航行したので船首を出して沈没した土佐丸を撮影しました。丁度スコールの最中だったのであまり鮮明ではありません。この後、1時間位航行すると海賊船出没海域になります。

