

## 巻頭エッセイ

### 作業船と挑んだ思い出！



宮崎一巳  
五洋建設株式会社  
土木部門 顧問

改めて（一社）日本作業船協会のHPを拝見し、「作業船には色々とお世話になったなあ〜」と、共に海難等の危機に挑んだことを思い出しています。

平成9年夏の油送船DIAMOND GRACE乗揚事件もその一つですが、平成30年夏には、東京湾至近の野島埼沖で、油送船FRONT HAKATA（16万GT・原油25万kl満載、以下F号）が機関室火災を起こし、海上保安庁（JCG）の特殊救難隊等も加わって鎮火されたものの、航行不能となって漂流するという事件が発生しました。

台風が東京湾を直撃する進路で接近するなか、座礁・原油流出の防止を至上命題とし、頼みとするオーシャンタグが手配できるまでの間、ハーバータグの使命感あふれる果敢な加勢を得て、何とかしのぐしかない…という作戦を続けていました。タグラインが切れて万事休すか…というときに、オーシャンタグから現場に向かうとの連絡が入ります。

F号は、三重県大王埼沖まで曳航されて台風を避け、折り返して東京湾口からはオーシャンタグ等14隻による曳航・支援体制の下、当初の目的地で荷卸しを終え、修理予定の中国の造船所に向けて再び曳航されて行きました。

こと巨大船の海難等については、曳航などの物理的な対応・解決能力がJCGには備わっておらず、各種作業船の存在と利用可能性が、危機管理の戦略と戦術の決定要素ともなっています。（ご興味のある方は、世界の艦船2023年11月号128ページ「②大型船の漂流事案への対応」をご参照下さい。）

普段は、国策工事から民間企業の岸壁補修工事まで、色々な作業船が活躍している訳ですが、美しく豊かな海を守り、海上交通の安全を推進するため、ひいては健全なる社会の発展と国民の安寧や繁栄を確保するためにも、作業船は欠かせない存在です。

平成28年春には、新造巡視船10隻と専用岸壁の整備を柱とするJCGの“尖閣諸島領海警備専従体制”が完成しましたが、これは、日本が世界に誇る造船と港湾土木に係る技術・能力が、国家安全保障の要であり、また、国力の構成要素であることを示すものです。

さて、F号火災・漂流事件の顛末は、翌年1月放送のNHK「シブ5時」（当時）の中で、“知られざる危機”と題して詳細に取り上げられます。

25万klもの原油を満載したデッドシップ状態のVLCCが東京湾内に入るのは初めてのことであったと思います。日本のために、はるばるサウジアラビアから原油を運んでくれた船と乗組員（全員インド人）にどのような対応を為すべきなのか、海難救助とは別の観点からも考えました。

海の恩恵に浴し、石油・天然ガスと海運に頼る海洋立国として、また、インド太平洋構想の下で海洋安全保障政策と価値観外交を展開する国、そしてその国民として、何の支援もしないという選択肢はあり得なかったと思います。外航船社の方々も、固唾を飲んで一連のオペレーションをご覧になっていたそうです。

「関係者すべての強い意志と能力が結集した成果です。仕事を越えていたと思います」とのコメントが、シブ5時の現場リポートを締めくくります。大袈裟かも知れませんが、作業船のお陰で、日本の国としての在り様、国民の覚悟を示すこと、日印の友好を維持することができたのではないかともしました。

繰り返しになりますが、作業船は我が国にとってなくてはならない存在です。

表題も「作業船に助けられた思い出！」とすべきであったのかも知れませんが、これからは安全第一でお願いいたします。