

26 災害対応業務を優先したフネブネ

災害現場の救援に駆けつける海保の船舶や航空機。東日本大震災でも、孤立者の吊上げから海上に取り残された犬の救助まで、幅広く活躍したのは記憶に新しい。もちろん、歴史を紐解けば、伊豆諸島の大島噴火による島民避難をはじめ、数多くの災害現場で救援活動にあたってきた。

●災害対応型巡視船

汎用性を重視する巡視船だが、過去の経験を生かし、防災機能を強化した船も存在する。その先駆けとなったのが、「救難業務を優先したフネブネ」で触れた特殊巡視船「たかとり」型（特350トン型、1978、79年に各1隻竣工）である。ただし同型は防災機能を強化した汎用型というよりも防災に特化した巡視船で、装備する特殊機材は優秀だが、速力は15ノットと遅く、放水槽を兼ねた背の高いマストを備えるなど、外洋での行動はあまり考慮されていない。

その点、1995年（平成7年）の阪神・淡路大震災を契機に建造された災害対応型巡視船“いず”（1997年竣工）は、まさに「防災機能を強化した汎用型の巡視船」である。

阪神・淡路大震災では、被災者救助の現地指揮所となるはずだった管区本部をはじめ、陸上の海保事務所もダメージを受けたことから、“いず”には発災時、現地対策本部として機能することが求められている。このため通信機能が充実し、本部要員の乗船にも配慮してOIC関連のスペースは大幅に広げられた。また医療スタッフや被災者の乗船・収容、救援物資の搭載を考慮して、「定員」

は通常業務に必要な乗員数以上を想定し、通路や居住区画などにも余裕を持たせたほか、医療・給食・給水能力もアップしている。

もうひとつ、震災後重視された設備が「クレーン」だ。発災直後から救援物資を満載した多数の巡視船が神戸港に到着したものの、港湾設備も被害を受けていたため、せつかくの救援物資を素早く陸揚げできなかったのだ。船はトラックや航空機より大型の資機材や大量の物資を安価に運べる反面、大量ゆえに人力で運び出すには非効率だったのである。

東日本大震災では、拠点機能強化型の巡視船も派遣されたが、複合型搭載艇を緊急発進させるためのクレーンが救援物資の揚陸に重宝したといわれ、大震災後に計画された建造中の新型巡視船では救援物資の搭載量アップとともにクレーンの能力も強化されている。

ちなみに物資を陸揚げしたものの、道路が寸断され車両での搬送が困難な事態も考えられることから、“いず”には大量の折畳式リアカーも積まれている。

“いず”は第3管区所属の巡視船だが、災害対応のフラッグシップとして、地震や台風、火山の噴火など、災害が発生するやただちに現地へ派遣される。海保幹部は「巡視船が沖合にいて、住民が安全に避難するルートが確保されたことを実感して安堵する。支援物資を運んだりするだけでなく、安心を与えることができる意味は大きい」と、巡視船が災害現場に赴く意味合いをこう語る。

「災害対応型」と呼ばれる巡視船には、もう1隻、“みうら”（1998年竣工）がある。当初は“いず”の同型船

として建造しようとしたが、予算の関係で一回り小さくなったといわれる。普段は海上保安学校の練習船として使用されるため、海保大の練習船“こじま”に準じた艤装が施されており、さらに“こじま”での運用実績をもとに減揺タンクやフィン・スタビライザーを備えるなどの改良も加えられている。

一方“いず”は3管の特救船に指定されているため、潜水士を常駐させ、その支援設備やROV、遺失物捜索用のソ



災害対応型巡視船“いず”。〈編集部〉

ナーなども装備する。

●消防船

災害対応業務には、震災や噴火だけでなく、船舶や沿岸部の工場火災、流出油処理なども挙げられる。流出油処理のために建造された専用船艇は別稿にまとめるとして、ここでは火災への対応を念頭に置いた船艇について触れてみたい。

周囲を水に囲まれているにもかかわらず、船乗りにとって船火事は昔からの重大事であった。消火のために海水を際限なくかけていたら、船は燃え尽きる前に浸水で沈んでしまうからだ。だが昔の船は木造で、鋼船の時代になっても塗料に燃料、潤滑油、場合によっては積み荷と可燃物がたくさんあるため、船火事は今も昔も後を絶たない。また危険物を満載した貨物船が集まる港湾、沿岸の工場などにも、火災の危険は常に存在する。

このため海上保安庁は創設期から消防艇を整備するとともに、巡視船艇にも大なり小なり放水銃と放水ポンプを搭載している。というのも、放水ポンプのホースの接続を逆にすれば排水ポンプになるから、浸水した船舶の救助にも使えるからだ。

海上保安庁が初めて建造した消防専用船は、1951～52年に7隻建造された“おとわ”型消防艇である。米コースト・ガードの36フィート型消防艇をベースに設計されたもので、4基の消防ポンプにより毎分7,600リットルの放水能力を有していた。

次いで1965年の室蘭港における大型タンカー炎上事故を契機に整備されたのが、“ひりゅう”型消防船（1969～78年に5隻竣工）である。背の高い放水槽を設けるため、波の静かな海面なら横方向の安定性に優れる双胴船型を採用し、放水銃は7基も搭載する。最大のものは毎分6,000リットル、見た目も銃というよりは巨砲である。新造時は槽の上に放水銃を2基載せていたが、その後伸縮式1基に改装された。

“おとわ”型の代替として整備されたのが“ぬのびき”型で、1974～81年に10隻が建造された。船型に比べて大型のマストは放水槽を兼ねており、頂部に放水銃を2基備える。また大小3基のディーゼル主機のうち、1番大きな中央機が消防ポンプを駆動する。



1隻のみ建造された消防船新“ひりゅう”。〈編集部〉

“ひりゅう”型の代替として計画されたのが、観閲式で見事な放水を披露する、横浜海上保安部の消防船新“ひりゅう”だ。双胴船体に大型の放水槽、7基の放水銃というスタイルは踏襲するも、放水量は約2倍となり、吸い込む海水の量が増えたため浅い海域ではその能力をフルに発揮できないという。

竣工当時（1997年）は、老朽化著しい旧“ひりゅう”型などの代替として数隻が建造されるかと思われたが、10年以上が経過した現在に至るも同型船は建造されていない。

その代わりというわけでもないだろうが、“ぬのびき”型の後継として登場したのが、“はまぐも”型（1999～2000年に4隻竣工）と、その性能向上型の“よど”型（2002年に1番艇が竣工、現在6隻就役し、4隻が建造中）である。両型とも公式には「巡視艇」だが、“よど”型に至っては“ぬのびき”型を凌駕する放水能力を有することから、「消防巡視艇」とも呼ばれている。

これら強力な消防機能を有する船艇は、放水銃だけでなく泡消火剤も搭載し、有毒ガスに備えて船内の気圧が高められているほか、ガス検知器や防火服、自衛用の放水ノズルや陸上への放水栓も備えている。

災害に対応する船舶は、大災害や事故の教訓から、警備救難業務用の船艇以上に試行錯誤を繰り返して改良が続けられている。しかし、限られた人員と予算のやりくりの中では専用船の建造が難しくなっているのも事実で、このため「災害対応型巡視船」「消防巡視艇」のように通常業務との親和性の高い船艇や、一般的な巡視船艇でも運用可能な資機材の導入も図られている。

Q 26 旧“ひりゅう”型消防船の最終船の船齢は約何年？

1 25年

2 30年

3 35年

4 40年