

# TUMSAT-OACIS Repository - Tokyo

University of Marine Science and Technology

(東京海洋大学)

第一部 海鷹丸航海調査報告 平成17年度(2005年度)  
第18次航海報告

メタデータ	言語: jpn 出版者: 公開日: 2008-04-15 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: メールアドレス: 所属:
URL	<a href="https://oacis.repo.nii.ac.jp/records/287">https://oacis.repo.nii.ac.jp/records/287</a>

#### 4.5.1.2 マラッカ海峡通航報告寄港地事情 (Report of Malacca Strait)

##### 1. シンガポール海峡

シンガポール海峡 (Photo. 1) は長さが 60 海里におよび、水路は相対的に深いが、航路の所々が狭くなっている。

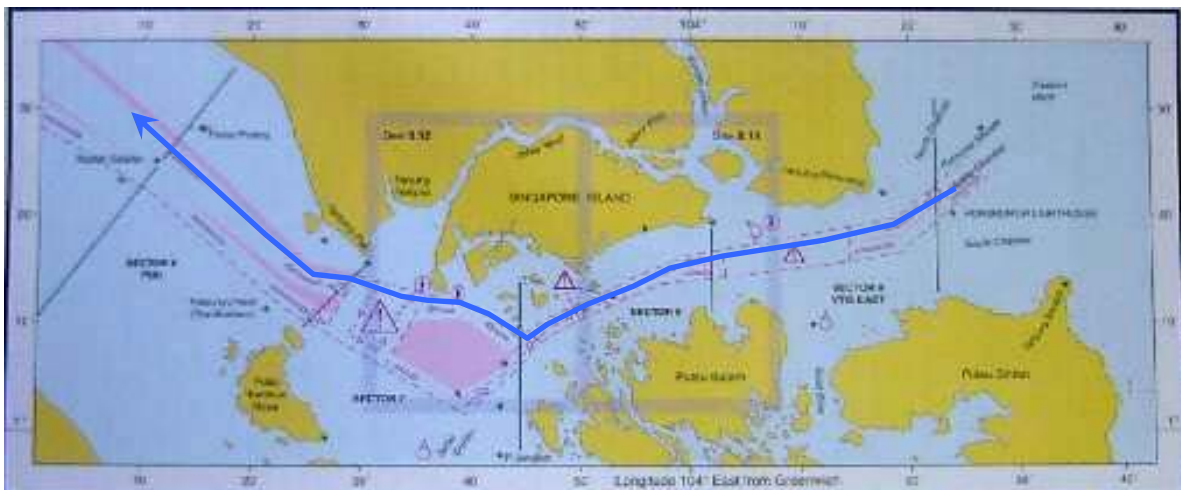


Photo. 1 シンガポール海峡

海峡内は一部、分離通航方式がとられている。シンガポール海峡における分離通航方式は、国際海事機構 (IMO) で採用されていて、1972 年の国際海上衝突予防法第 10 条に規定されている。分離通航になっている部分は以下の部分である。

- St John' s の沖
- Horsburgh 灯台付近の海域 (Photo. 2)



Photo. 2 Horsburgh Light

この海峡は交通量が多く、常に衝突の危険が存在するが、特に通航路の狭い場所が危険である。シンガポールの西側の出口においては、Johor 海峡の西側から南に航行する船舶や、Selat Durian を出て北へ航行する船舶と遭遇する危険がある。また、シンガポール島の中央では Selat Riau を出てシンガポールまたは vice-sea へ向かう船舶と遭遇する恐れがある。その他に、Selat Durian、Selat Riau の両水域ではシンガポールとインドネシアを連結するフェリーが海峡を横切るように

多数航行している。

水深については、本船が航行するにあたっては、特に注意しなければならない浅い部分はなく、シンガポール海峡とマラッカ海峡の中央の浅瀬も

通過することが可能である。（この部分は喫水 15m以上の船舶は航行不可である。）しかし、浅瀬に関しては、分離交通帯も含めたくさんの浅瀬が存在するので、把握しておく必要がある。多数ある浅瀬の1つ、西行通航路の北東上、Raffles Light (Photo. 3)の西南西に位置する Raffles Shoal は4海里に渡って浅瀬が存在する。



Photo. 3 Raffles Light

## 2. マラッカ海峡

マラッカ海峡 (Photo. 4) はシンガポール海峡と同じく船舶交通の多い海峡であり、航路を横切る海域がある為、十分注意して航行するべきである。

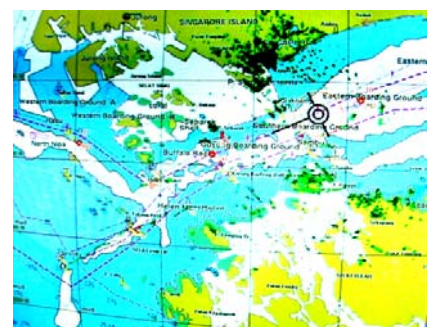


Photo. 4 マラッカ海峡 シンガポール海峡の変身点

海峡内の水深は不規則で、サンドウェーブを形成している場所が多数存在する。この為、航路内の水深は大体 20m～70m以内で変化している。底質が砂である為、水深が時間により変化する

事も考慮しなければならず、海図による情報をよく把握しておくのがよい。サンドウエーブの甚大な海域および形状は以下のとおりである。(Fig.2)

- Permatang Sedepa (Photo.5) の北西と南南西
- Tanjung Tuan の南西
- Muar の南



Photo.5 Permatang Sedepa

また、砂で構成される危険なバンクは以下のとおりである。

- Permatang Sedepa の両通航路
- マラッカ海峡の南東の出入り口付近の北西に向かう通航路内の Permatang Alur Mudah

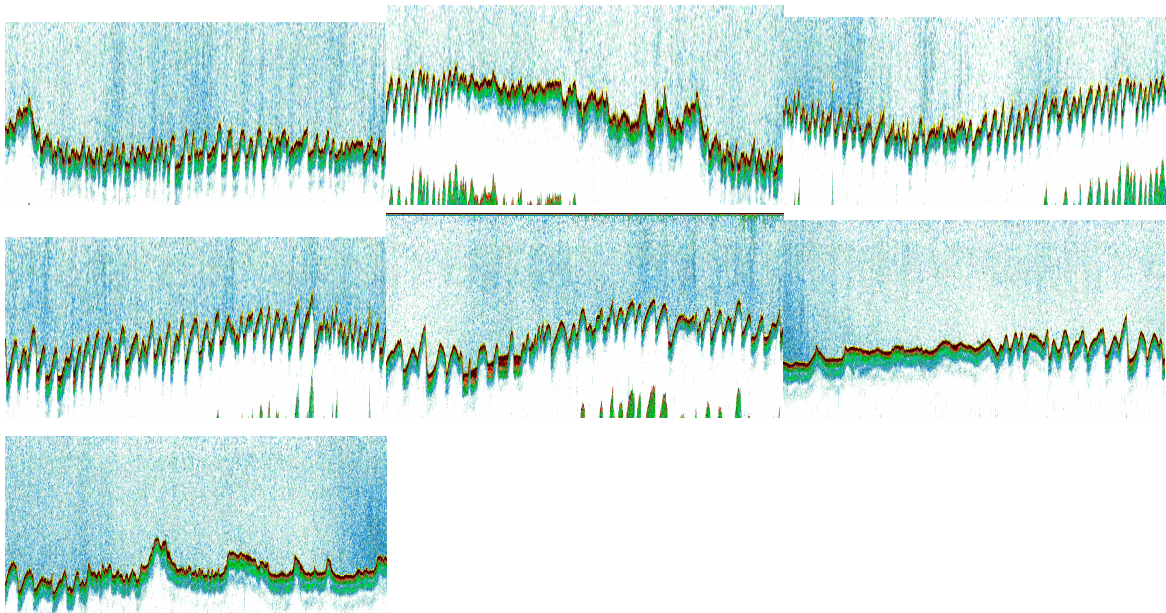


Fig.2 計量魚探によるサウンドウエーブの観測 水深約 25m においてウエーブの高さは約 5m、ウエーブの最大数：27km (1つの画面) に 48 個であった。左上から One Fathom Bank～右下ペナン北西部

喫水制限のある一般的な通航路の区間の水深は 20～23m で変化する。この海峡内では水深の浅い浅瀬や難破船が多数存在し、そのうちいくつかは灯浮標によって示されている。喫水制限区間でサンドウエーブを形成する場所は、海図に記載されている水深より浅い場合がある為、音響測深機等を使用し、水深に注意しながら航行する必要がある。また、マラッカ海峡を航行する船舶の多くは、制限されている喫水に極めて近い喫水を有している為、自船の喫水を変化させる要因

に対しては注意を払う必要がある。

### 3. 船舶通信事情 (STRAITREP)

マラッカ海峡及びシンガポール海峡の  $100^{\circ} 40' \sim 104^{\circ} 23'$  の間の水域は、義務的な船舶通報システム (STRAITREP) が制定されている。この水域を9つの区域に分けられ、区域毎に指定された VHF 周波数で通報を行う。このシステムは船舶に警告を発する為のものであり、交通を操作するためのものではない。対象船舶は総トン数 300 トン以上の船舶又は全長 50m を越える船舶である。(Fig. 3) 通報位置は海峡に入る時、各区域に入る時、区域内の港又は錨地を離れる時などである。通報内容は船名、呼出符号、位置、真針路、速力などである。

以下に本船が海峡通過時の通報内容を記す。なお、時間表示は UTC である。

2005 年 11 月 29

23 : 20 Sector 9 入域通報 (VHF 10ch)

同年 11 月 30 日

00 : 47 Sector 8 入域通報 (VHF 14ch)

04 : 43 Sector 5 入域通報 (VHF 88ch)

07 : 26 Sector 4 入域通報 (VHF 61ch)

09 : 35 Sector 3 入域通報 (VHF 84ch)

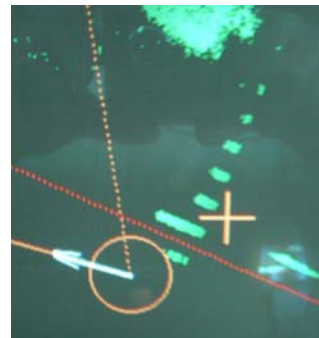


Fig. 3 レーダでの偽象 (多重反射)  
真横を同行する大型船舶による。

### 参考文献

ADMIRALTY SAILING DIRECTIONS

MALACCA STRAIT AND WEST COAST OF SUMATERA PILOT(NP44)

PUBLISHED OF THE UNITED KINGDOM HYDROGRAPHIC OFFICE