

海の安全ジャーナル




vol.2 
会 報
2021年
新年号



特集 各界における
新型コロナウイルス
感染予防対策の現状

海の安全ジャーナル
UW 
www.toukaibou.or.jp

海の安全ジャーナルUW 新年号 vol.2 
公益社団法人 東京湾海難防止協会
〒231-0013 横浜市中区住吉町4-45-1 関内トーセイビルII 2F 202[※]
TEL 045-212-1817 FAX 045-212-5591
E-mail : yokohama@toukaibou.or.jp

2021年1月1日発行

※昨年9月19日事務所を移転し新事務所にて業務を開始しました。

公益社団法人 東京湾海難防止協会

新年の ごあいさつ P2

海の安全ジャーナル
UW
www.toukaibou.or.jp

- (公社)東京湾海難防止協会 会長 福永昭一
- 第三管区海上保安本部 本部長 遠山純司
- 東京海洋大学名誉教授 矢吹英雄

官庁紹介 P5

- 東京湾海上交通センター
- 横浜地方気象台

東海防メンバー紹介 P11

- (一社)日本港湾タグ事業協会
- 東京ガス(株)

特集

各界における 新型コロナウイルス 感染予防対策の現状

P15

- 東京出入国在留管理局 横浜支局
- 横浜税関
- 横浜検疫所 検疫衛生課
- 関東運輸局
- 第三管区海上保安本部
- 東京湾水先区水先人会
- 外航船舶代理店業協会
- 関東旅客船協会/商船三井フェリー(株)

官公庁だより P23

- 海洋状況表示システム「海しる」
(海上保安庁海洋情報部 情報利用推進課海洋空間情報室)

トピックス

TOPICS P26

- 東京湾等における荒天時の走錨等に起因する事故防止対策について(報告書)
- サイバーセキュリティの関連情報((公社)日本海難防止協会LROニュース)

東海防だより P27

- 就任挨拶 (公社)東京湾海難防止協会 副会長 中井英樹
(公社)東京湾海難防止協会 専務理事 長澤安純
- 海上保安庁長官表彰・第三管区海上保安本部長表彰
海上保安庁長官感謝状 上野 善(上野マリン・サービス(株))
第三管区海上保安本部長感謝状 齊藤宏之(東京汽船(株))
- 令和2年度定時社員総会・通常理事会及び令和2年度第1回地域連絡会
- 令和2年度海の安全運動

声安全メッセージ P30

(一社)日本船長協会顧問 小島茂

編集後記 P30

表紙写真は、本州最東端の犬吠埼からの日の出
(犬吠埼灯台は、2020年に現役灯台としては初めて国の重要文化財に指定されている。)

新年の ごあいさつ

公益社団法人 東京湾海難防止協会

会長 福永昭一

(ふくなが あきかず)



皆様明けましておめでとうございます。

各地の航行安全情報管理室等で新年を迎えられた方もおられるかと思いますが、本当にご苦労様です。

コロナ禍の中での当協会の事業運営に当りましては何かと課題も多く、皆様にもご不便をお掛けすることも多々あるかと思いますが、役職員一同事業達成に邁進致す所存でありますので、本年もご支援ご指導のほど宜しくお願い申し上げます。

さて世の中、デジタルイノベーションやIT技術はめまぐるしい速さで進展しており、その動きの早さになかなかついていけずため息の連続ですが、今年は更に政府の方針によりデジタル革命が一層進むようで、アナログ世代にとっては厳しい年になりそうです。

只そのような流れの中で、「印鑑文化」が見直され始めていることは喜ばしい限りです。

翻って、新しい日本のリーダーの舵取りにより日本はどのようになるのか、新しい米国のリーダーの登場により世界はどのように変わるのか、目が離せない年でもありそうです。

一方、昨年を振り返ってみますと、コロナ騒ぎに始まりコロナ対応に終わった一年でした。そして今年も未だすぐには収束する見込みは無さそうで、ワクチンの早い登場が切に望まれるところです。

今年の干支である「丑年」をウェブで見ると、“始める”とか“繋がる”“芽が出る”といった前向きの意味があると同時に“耐え忍ぶ”というイメージも強いようです。さしずめ「まだまだ厳しい状況が続くがそれを耐え忍び、“ウィズ・コロナ”を前提とした新しい生活様式を始める”年ということでしょうか。

当会の本年の事業の中に「台風」に係る項目があり、昨年取り組みましたが、昨年は幸いなことに関東地方を直撃する台風はありませんでした。しかしながら、台風対策は当会にとって常に大きな課題です。今年は錨地を始めいろんな角度から調査研究を続けていきたいと思っていますので、皆様方のご協力を切にお願い申し上げます。

最後になりましたが、本年が会員の皆様方及び関係される各方面の方々、並びに職員の皆様方とご家族にとりまして、佳き年となりますよう心より祈念致し、新年のご挨拶とさせていただきます。

【プロフィール】

1942年生 福岡県出身 東京商船大学卒
2017年 日本水先人会連合会会長から現職に

新年の ごあいさつ

第三管区海上保安本部
本部長 遠山 純司
(とよま あつし)



公益社団法人東京湾海難防止協会及び会員の皆さま、令和3年の年頭にあたり慎んで新年のご挨拶を申し上げます。

日本の周辺海域をめぐる情勢は、複雑且つ困難な状況が続いております。具体的には、沖縄県尖閣諸島周辺海域において繰り返される中国公船の領海侵入のほか、東京都沖ノ島周辺海域等での外国海洋調査船による我が国の事前の同意を得ない調査活動、大和堆周辺海域における外国漁船の違法操業、激甚化する自然災害への対応等、これら事案に我が国としての確に対応するため、海上保安庁の役割が益々重要となっております。

かかる情勢下、第三管区海上保安本部では、全職員が高い士気と使命感を持ち一丸となって、日夜、管轄海域の治安と安全を守っております。また、東京湾を含む我が国で最も船舶交通の輻輳する首都圏の海域では、一度海難事故が発生すれば、我が国の経済活動のみでなく、国民生活に大きな影響を及ぼすことから、海上交通の安全の確保に鋭意取り組んでおります。

しかしながら、当管区の管轄する海域は広大であり、東京湾をはじめとする海上交通の安全確保は、公的機関の勢力のみでは十分とは言えないことから、当管区としましては、専門的な知見を有し地理的環境を熟知する貴協会及び会員の皆さまとのこれまで以上の連携が必要不可欠であると考えております。

一方、新型コロナウイルス感染症の拡大は、まさに未曾有の事態であり、この様な中、当管区は、大型クルーズ船「ダイヤモンド・プリンセス号」からの患者搬送、神奈川県をはじめとする多くの海水浴場が閉鎖され監視体制が例年に比べ整わない中での事故防止活動など、いずれも関係機関と事前に密接な連絡調整を図り連携して対応した結果、無事に完遂することができました。今後も激動する時代の要請に的確に対応し、国家・国民の負託に応えるため、当管区職員が一丸となり、全力で業務に邁進していく所存でありますので、引き続きご理解とご協力を賜りますよう、よろしく願いいたします。

いよいよ、本年は、昨年延期されました2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会が開催されます。日本全国が活気で満ち溢れる年になることを祈念するとともに、会員の皆さまの御健勝と公益社団法人東京湾海難防止協会の益々のご発展を祈念いたしまして、新年の挨拶とさせていただきます。

【プロフィール】
1960年生 熊本県出身 海上保安大学校卒
2018年 第十管区海上保安本部長 2020年4月 現職

新年の ごあいさつ

東京海洋大学
名誉教授 矢吹 英雄
(やぶき ひでお)



新年明けましておめでとうございます。

新春に当たり、会員の皆様、本誌の読者の皆様にご挨拶申し上げます。

さて、東京湾には首都圏の物流の拠点として多数の港湾が存在していますが、これらと国内外の港湾とを結ぶ船舶交通は常に輻輳している状態にあり、加えて港内では船舶の航行に影響するような大規模な港湾工事が継続して実施されています。このような状況下、ひとたび海難が発生すれば国民生活と経済活動に大きな影響を及ぼすおそれがあり、東京湾及び周辺海域における海上交通の安全確保は重要な課題となっております。

東京湾海難防止協会では、これら課題を解決し海上交通の安全に寄与することを目的とし、海上工事の施工に伴う船舶航行安全対策の提案等を行う調査研究事業、海上交通安全対策の検討、海難防止活動等を行う安全事業、工事施工海域を航行する一般船舶と工事関係船舶に必要な情報提供を行う航行安全情報管理事業を実施し、毎年多くの成果をあげておられます。

最近の実績として、東京湾口海域における海上交通整流方策の検討が挙げられます。これは本邦有数の輻輳海域であり、伊豆半島沖及び房総半島沖から東京湾を出入りする船舶の交通流が交錯するため、常に緊張した航行を強いられていた浦賀水道南方海域の交通流を整流することにより海難の防止を図るもので、得られた成果は海事団体及び漁業団体から海上保安庁へ提出された要望書に反映され、平成31年に海上交通安全法に基づく経路指定による交通流の整流が行われ、バーチャルAIS航路ブイが設置されたことにより、当該海域をより安全に航行することが可能になりました。

また、昨年、国土交通省のLNGバンカリング拠点形成事業として採択された東京湾におけるShip to Ship (STS)方式によるLNG燃料供給事業に係る船舶航行安全対策の調査検討を行い、報告書を取りまとめられます。STS方式によるLNG燃料供給船からLNG燃料船への燃料供給については、国土交通省が標準的なオペレーションガイドラインを示しておりますが、本燃料供給事業ではLNG燃料に加え適合油の供給も行う

特殊な船舶が使用されること等から、この燃料供給船によるオペレーションを東京湾で実施する上での課題の抽出と対応策を検討し、同燃料供給事業の特性を考慮した新たな安全対策を提案しています。

ところで、東京湾内では、横浜港新本牧埠頭建設工事、川崎港臨港道路東扇島水江町線建設工事等の物流及び防災等港湾の機能と安全の強化を目指したインフラ整備事業として大規模な港湾工事が継続実施されており、いずれも船舶の安全な航行への影響の評価と航行安全対策の策定が不可欠となっております。

また、船舶の更なる運航効率の向上と環境負荷の軽減は喫緊の課題となっており、積載量2万TEUクラスのコンテナ船に見られるようなこれまでにない大型船や新しい船種船型の入港、近い将来には自律航行等の新しい技術を用いて運航される船舶の入港も考えられます。

このような船舶の受け入れによって想定される海上交通の安全に係る諸問題を解決するため、協会には、的確な情報収集により課題を抽出し、データに基づく科学的な考察を加えて船舶の運航の実態に即した効果的な航行安全対策を策定することが求められています。折からの新型コロナウイルス感染症に対応しながら事業を実施するにはご苦勞も多いかと思いますが、海上交通の安全への寄与という目的の達成に向けて積極的に事業を展開いただくよう希望いたします。

また、昨年リニューアルされてから2年目を迎える「海の安全ジャーナルUW」が、海上交通の安全、海難の防止に資する有効な情報を提供できるようブラッシュアップを重ね、会員の皆様及び読者の皆様に活用されることを願っております。

最後に、会員の皆様、読者の皆様のご健康、ご多幸と東京湾海難防止協会の益々のご発展をお祈り申し上げます、新年の挨拶とさせていただきます。

【プロフィール】
1947年生 岡山県出身 神戸商船大学卒
1976年 運輸省入省(航海訓練所)
2002年 東京商船大学商船学部教授
2012年 定年退職

～VTSの先駆け～

東京湾海上交通センター

官庁紹介

官庁紹介 case 1

東京湾海上交通センター所長の安尾でございます。
海上交通センターでの勤務は今回が初めてですが、これまで関門海峡海上交通センターや名古屋港海上交通センター、伊勢湾海上交通センターに係わる実務的な検討や海上交通の法制度の改正などに携わってきました。

これら業務の中で、海域を利用する様々な方々の御意見を直接伺う機会に恵まれ、またお互いの本意を理解し合うことの難しさも実感してきました。その様なこともあり、まずは当センターの業務を多くの方に知って頂くことが重要であると考えていますが、COVID-19の影響もあり、残念ながら十分な対応が出来ているとは言えません。この様なことから、業務紹介の場を頂きましたことは、非常に有難く感謝しております。

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



東京湾海上交通センター
所長 安尾 博志
(やすお ひろし)

略歴
1964年生 東京都出身 海上保安大学校卒
2019年4月 現職

東京湾海上交通センターの成り立ち

東京湾海上交通センター(以下「センター」という。)は、東京湾において海上交通に関する情報提供と海上交通安全法に基づく航行管制を一体的に実施するため、1977年に日本で初めてのVTS(Vessel Traffic Service center)として海上交通安全法に基づく浦賀水道航路を直接目視することが出来る観音崎において業務を開始しました。

VTSの施設は、灯台と同様に航路標識として位置づけられており、古くは、船舶所有者と通信連絡していた「船舶通報業務」、船舶の行合い状況を知らせていた

「通航信号所」、船舶からの電波の方位を知らせた「無線方位信号所」及び海象の状況を知らせた「潮流信号所」や「霧信号所」等の業務の発展型であると考えられます。

現在のセンターは、東京湾内の港則法に基づく水路及び海上交通安全法に基づく航路の管制並びに情報提供を一体的に実施することで船舶の運航を更に安全・効率的に支援するとともに、非常災害発生時の安全を確保するため、2018年1月運用場所を横浜市に移し、業務の手法・内容とともに新たな運用管制へと変わってきています。



▲運用室の状況

運用管制官による業務

センターでは、船舶等の海域利用者に対してVHF無線電話等で直接対応する職員を運用管制官と称し、運用管制官が行う業務を「通航編成業務」、「航行支援業務」、「災害発生時の業務」の3業務に大別して実施しています。

海上交通安全法・港則法	通航編成	管制(指示)	計画、入航時刻指示、信号切替え	命令
		航路外待機指示	視界制限時の安全確保等	
	航行支援		勧告	危険回避等の行動を促す
		情報	情報聴取義務海域	
その他		情報	その他のVHF等による情報	
		一般情報	中短波放送、インターネット等	

▲運用管制官が行う業務の概要

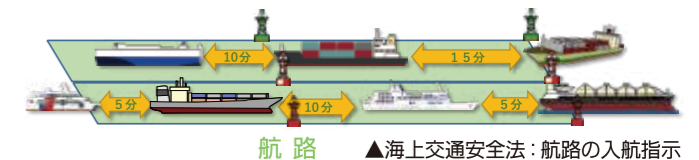
1 通航編成業務

船舶からの通報に基づき管制計画を作成し、浦賀水道航路又は中ノ瀬航路の通報入航時刻を遵守させて大型船同士の安全な距離を確保し、必要に応じて航路入航予定時刻の変更や進路警戒船の配備等を指示します。

また、湾内の港の管制水路では、狭い水域での行合い防止のため、信号により一時的に一方通行とするなどして安全を確保するとともに、複数の大型船が一斉に航路に入航してくる場合など船舶交通の危険を防止するために必要があると認めるときは、入航予定時刻の変更等を指示します。また、視界制限時等において、航路内の安全を確保するために、大型船に対して航路外での待機を指示します。

航路に入る時刻を指示

(管制船相互の安全な船間距離を確保)



▲海上交通安全法：航路の入航指示

管制信号により水路(航路等)を一方通行化

(管制船の狭い航路内での他の船舶と行き合いを防止)



▲港則法：信号による管制

2 航行支援業務

船舶同士の危険な接近、乗揚げの危険がある浅瀬への接近、或いは、海域に不慣れで航法に関する情報が必要な船舶など船舶の航行の状況や条件に応じて、「情報」、「警告」、「勧告」として直接船舶との無線交信等を行い、船舶の安全な航行を支援しています。「情報」は観測に基づく事実を、「警告」は危険に接近している状況を、「勧告」は危険を回避するために一定の行動を執るべきことを伝えるもので、操船者の安全な航行をサポートすることが目的です。

なお、航空機の管制とは異なり、船舶の管制においては、把握できない小型船の存在や船舶毎に影響の異なる海底地形や漂流物の存在などの理由から、舵やエンジンの使用方法など操船にかかる具体的な動作を促すことは国際的にも認められていないため、「支援業務」とされています。

また、無線交信により情報等を伝達する際は、通信の意図を明確にするため、通信の冒頭に「情報」、「警告」、「勧告」、「指示」という言葉(通信符号)を付して伝達します。右図は、それぞれの伝達のイメージです。

①勧告

船首方位
航路
A丸

A丸は、このままの進路で進むと破線で示す航路の端を越えそうです。

- 「A丸、こちらはとうきょうマーチス。」
- 「情報 _ レーダー観測によると貴船の針路で航行すると、航路の外に出ます。」
- 「勧告 _ 浦賀水道航路をこれに沿って航行してください。」

②警告

浅瀬
A丸

A丸は、浅瀬に接近しています。

- 「A丸、こちらはとうきょうマーチス。」
- 「警告 _ レーダー観測によると貴船は浅瀬に接近しています。」

③情報

B丸
A丸

A丸に接近する大型船が航行しています。

- 「A丸、こちらはとうきょうマーチス。」
- 「情報 _ 貴船の右前方B丸は、10分後に貴船と接近する虞があります。」

業務

3 非常災害時の業務

津波の発生その他の非常災害が発生した際には、湾内の混雑度が高まり、湾内の船舶隻数を制限したり、停泊する場所を限定するなどの対応が必要になります。非常災害が発生した場合には、関係の船舶に非常災害による法的な制限がかけられることを周知するための非常災害発生周知措置が執られ、非常

■運用管制官に求められる能力

運用管制官は、レーダー等の観測機器による状況を把握・判断し、適切な管制を行うとともに、操船者が必要とする情報等を適時に提供し続けなければならない。そのため、複数の機器を適切に操作し、得た情報を素早く判断したうえで、航行船舶に対して正確に伝達する能力が求められます。このため、国際航路標識協会(IALA)の勧告に基づく「運用管制官資格認定制度」を導入し、法令等の知識、国際標

■海上交通情報機構処理システム

運用管制官は、業務を実施するため、レーダーの映像、AIS情報の表示、テレビカメラの映像、管制計画などを表示する運用卓を活用して、船舶の動静を把握し、VHF無線電話や船舶電話により船舶と通信を行っています。

このため、湾口部を含め8基のレーダー及びAISの送受信施設、28台のテレビカメラ、22箇所の管制信号所並びに各機器を集中管理・制御する機器を各所に配置し、機器の点検・保守・整備・管理をセンターの技術官が行っており、これら機器を総称して海上交通情報機構処理システムとしています。

■業務遂行上の困難とお願い

センターは、船舶の航行安全を第一義としつつ、可能な限り皆様の利便性向上を含め対応して参りたいと考えていますが、皆様の様々な実情を把握して、業務に反映させるには、困難が伴うものであるとも感じています。

災害解除周知措置が執られるまでの間は、東京湾内のほぼ全ての海域における船舶に対して、非常災害にかかる情報の提供を行うほか、必要に応じて停泊場所の指定や方法、海域の移動などの命令・措置を実施することとなります。

準に則った高い技能、必要な英語能力等を確保しています。また、必要な人材を適切に確保するため、平成30年4月に海上保安学校(舞鶴市)に「管制課程」を設置し、更に安全性が高く効率的な運用を図るべく改善を進めています。現在、センターでは、令和2年3月末に着任した8名の海上保安学校管制課程第1期卒業生が資格審査に合格し、運用管制官として日々研鑽しながら業務に当たっています。



▲運用管制卓での業務執行の状況

その様なことから、皆様にセンターの業務・実情を理解して頂くとともに、皆様が求めておられる事について御意見を忌憚なく頂戴できればと考えております。御協力、御支援の程宜しく願います。

**～124年の歴史～
横浜地方気象台**

官庁紹介 case 2

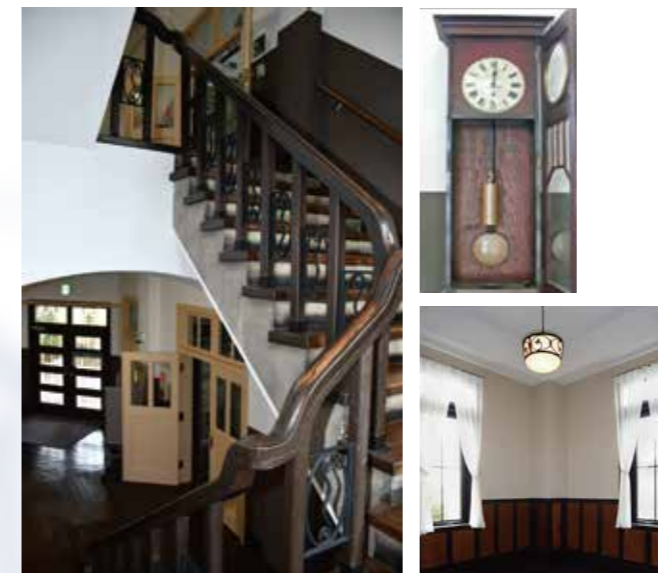
令和3年という新しい年を迎え、謹んで新年のご挨拶を申し上げます。

東京湾海難防止協会及び関係者の皆さまには、平素より横浜地方気象台の行う気象業務にご理解とご協力をいただき、この場をお借りして御礼申し上げます。このたび、寄稿の機会をいただきましたので、気象台の組織や業務等について紹介いたします。

<https://www.jma-net.go.jp/yokohama/>

■横浜地方気象台について

横浜地方気象台(以下、当台)は、国土交通省の外局である気象庁の地方組織の一つです。気象庁では札幌、仙台、東京、大阪、福岡に管区気象台、那覇に沖縄気象台を置き、広域的な気象、地震、海洋などの観測・監視、予報・警報や情報提供などを行っています。また、各道府県に地方気象台を置き、きめ細かな情報発表・提供、解説などを行っています。当台は、神奈川県内を所管しており、天気予報、大雨警報等の防災気象情報発表のほか、気象や地震の観測網(観測施設)の維持管理、部外観測施設への技術指導、港湾の船舶における測器点検や気象技術指導等を行い、災害の予防、交通の安全に寄与すべく努めています。



▲庁舎の内部の状況

官庁紹介

横浜地方気象台
台長 上野 康弘
(うえの やすひろ)

略歴
1962年生 神奈川県出身 茨城大学卒
1987年 気象庁入庁
2020年 現職



▲庁舎の外観

■当台の歴史

当台は、明治29年8月に大棧橋付近で神奈川県測候所として業務を開始しました。大正12年の関東大震災で庁舎が焼失したため昭和2年に移転し、それ以降、港の見える丘公園近くのこの場所(横浜市中区山手町)で業務を行っています。当初は県の機関でしたが、昭和14年に国へ移管され、昭和32年に横浜地方気象台に改称され現在に至ります。

現在の庁舎は、平成18年から平成21年にかけて増改築されたもので、安藤忠雄建築研究所が手掛けました。庁舎の一部には旧庁舎がそのまま残されており、内部は当時の設計図等を元に復元されています。また、横浜市の歴史的建造物として登録され、有形文化財に指定されています。

■気象台の業務

気象台の主な業務として、気象観測、警報・注意報等の防災気象情報の発表、そして県や市町村、関係機関が行う気象防災対応への支援などがあります。

業務 1 気象観測

気象観測には、衛星による観測(静止気象衛星「ひまわり」)、高層気象観測、レーダー観測、船舶や航空機からの観測通報など各種ありますが、古くからおこなわれているものは地上気象観測です。当台の敷地では気圧、気温、湿度、風向風速、日照時間、雨量、積雪・降雪、視程といった気象要素を観測しています。このほかに、地域気象観測システム(アメダス)を県内に10ヶ所設置し風向風速、気温、日照時間、雨量などを観測しています。箱根のアメダスでは昨年台風第19号により、1日の降水量が全国で観測史上1位の922.5mmを記録しました。人の手に頼ることが多かったこれらの観測は大部分が自動化され

▼気象台内にある桜の標本木



ており、テレメータにより気象実況の監視や数値予報等に役立てられています。

また、そのほかに生物季節観測を行っています。よく知られているものは、桜(ソメイヨシノ)の開花や満開の観測かと思えます。桜の開花では標本木に5~6輪の花が咲いた日、桜の満開では、標本木が咲きそろったときの8割以上が咲いた状態となった日を観測しています。

業務 2 予報

予報は、気象観測で得られたデータにより実況(現在の気象状況)を把握したうえで、今後の変化を予想することで行います。その基礎となるものが数値予報資料と呼ばれるものです。「数値予報」では、スーパーコンピュータを用いて、「現在」の風や気温などの気象状況をもとに、その時間変化を計算して「将来」の気象状況を予測します。現在、気象庁ではこのような計算を毎時実行しています。こうして得られた資料は直ちに全国の気象官署に配信され、予報官による天気予報や警報・注意報の作成に用いられます。

現在の数値予報では、雲の生成から降水の発生にいたる細かな過程を再現する高分解能モデルを用いることで、水平規模が数10kmスケールで数時間降り続く集中豪雨などのメソスケール現象を予報できるようになりました。しかしながら、短時間で急激に発達する積乱雲に伴う局地的な大雨を、時間と場所を特定してピンポイントで予測することはまだ難しい状況です。予報官は、数値予報による予測結果を基に、実際の気象状況(実況等)の推移や地域の気象特性、予報官のこれまでの経験などを考慮して計算結果を補い、数日先まで天気がどのように変化するかという予想を組み立て、より質の高い天気予報や各種防災気象情報として発表します。



▲朝の会報の様子
毎朝、予報官が数値予報や各種データを基に数日先までの県内の天気予報や防災気象情報を台内に説明しています。



▲予報官による予報作業
『夏場における急な天気変化や冬場における雪になるか雨のままかなどの見極めなどは神経を使います。しかし、組み立てた予報が的中した時には達成感があります』—ある予報官のコメントです。

業務 3 天気予報と防災気象情報

神奈川県は、今日と明日の天気や風、波、気温、そして降水確率を5時と11時、17時の1日3回、東部と西部に分けて発表します。顕著な気象現象などによる注意報や警報は、原則として市町村ごとに発表します。対象となる現象や災害の内容によって、特別警報(大雨[土砂災害・浸水害]、暴風、暴風雪、大雪、波浪、高潮の6種類)、警報(大雨[土砂災害・浸水害]、洪水、暴風、暴風雪、大雪、波浪、高潮の7種類)、注意報(大雨、洪水、強風、風雪、大雪、波浪、高潮、雷、融雪、濃霧、乾燥、なだれ、低温、霜、着氷、着雪の16種類)を発表します。その他に、市町村長の避難勧告や住民の避難開始の判断を支援する土砂災害警戒情報や指定河川洪水予報、警報級の現象が5日先までに予想されている時にお知らせする



▲神奈川県の天気予報の発表区域

早期注意情報など多くの情報を発表しています。警報級の現象が予想されていることを報道等で見聞きした場合は、各種防災気象情報も併せてご利用いただければと思います。

業務 4 海上の予報

予報および警報・注意報の対象とする区域には「沿岸の海域(海岸線からおおむね20海里(約37km)以内の水域)」が含まれます。従って相模湾と東京湾に面する市町村に発表する警報・注意報や天気予報は陸上だけでなく、これら沿岸の海域を含んだ予報となります。当台は、相模湾と東京湾の一部地域の予報を担当しています。なお、東京湾は当台と銚子地方気象台と気象庁本庁が、相模湾は当台と静岡地方気象台と気象庁本庁が、それぞれ予報を分担しています。

業務 5 港湾気象

当台では港湾気象官が配置され、主に横浜港に入港する篤志観測船(VOS:Voluntary Observing Ship)の測器(主に気圧計)の点検を行っています。VOSは、点検によって算出された気圧計の補正值を用いて正しい気圧値(海面気圧)を求め、ほかの気象観測値(気温、風向・風速等)とともに通報しています。通報された気象観測値は、観測点の少ない洋上での重要なデータとして、天気図や予報の作成などに活用されています。

業務 6 地域防災支援

気象庁では、防災気象情報の精度向上に努めるとともに、情報の受け手のニーズや社会状況等に対応して改善を実施しています。あわせて当台では、提供する情報が自治体や関係機関においてより一層効果的に活用されるよう、地域における防災支援に積極的に取り組んでいます。

まとめ

最後に、当台はこれからも地域防災、海の安全に寄与すべく、気象情報の精度向上、きめ細かな情報提供と解説に努めてまいります。東京湾海難防止協会及び関係者の皆さまの益々のご発展を祈念いたしまして、結びとさせていただきます。

官庁紹介

TOUKAIBOU MEMBER

～大型本船を安全にサポートして半世紀～ (一社)日本港湾タグ事業協会

日本港湾タグ事業協会会長の小山でございます。貴協会及び会員の皆様には日頃より大型本船の安全運航、そして港湾タグ事業の安全確保・対策等について多大なるご協力を頂き感謝申し上げます。

この度、貴協会の会報誌の新年号発刊にあたり、寄稿の機会をいただきましたので、事業者を代表して港湾タグ事業の概要について紹介させていただきます。

■日本港湾タグ事業協会の沿革

当協会は、「わが国の港湾タグ事業の健全にして秩序ある発展に寄与する」ことを目的として、1964年(昭和39年)に任意団体として設立されました。1971年(昭和46年)には運輸省の認可を得て社団法人となり、先般の法人制度改革により2012年(平成24年)には一般社団法人に移行しました。現在は正会員 88団体(協会等10団体、会社78社)、及び特別会員10団体(港湾管理者等)の98団体が所属しており、役員総数は23名(理事 20名、監事 3名)、会員所属タグ隻数は393隻(2020年1月現在)、会員所属船員数は2,336名(2020年1月現在)となっています。

また、当協会では上記の目的を達成するため、専門委員会の活用等により次の事業を行っています。

- ① 港湾タグ事業のサービスの向上改善及び企業運営上の諸問題に関する調査研究
- ② 港湾タグ事業に関する啓蒙、指導及び情報の蒐集並びに頒布
- ③ 港湾タグ乗組員の教育・養成に関する支援
- ④ 曳船約款の調査研究
- ⑤ 関係官公庁及び関係団体に対する連絡調整、陳情
- ⑥ 緊急時の応急対策業務に関する連絡調整
- ⑦ 海洋環境の保全又は改善に関する調査研究
- ⑧ その他この法人の目的を達成するため必要な事業

■港湾タグボートってご存じですか

港湾タグボートとは、「港湾法」において港湾役務提供用移動施設として船舶の離着岸を補助するための船舶と定義され、単なる港湾の一施設と位置付けられてはいるものの、入出港船舶の安全性確保のためには必要不可欠な存在であり、港湾運営の効率化にも水先人と同様に重要な役割を果たしています。

また、港湾タグボートは曳船、曳き船などとも呼ばれていますが、小さいながらも馬力が大きく、小回りがきくという特徴があります。その性能を活かし、小回りのきかない大型船舶をロープで引っ張ったり船首部分で押すなどして安全に離着岸できるように補助するのが、港湾タグボートの役目です。

現行の港湾タグボートは、全長30～35m、全幅10m、深さ5m、喫水4m、総トン数200トン前後、機関出力3,000～4,400馬力、最大速力13～15ノットで、大型船舶の離着岸作業に不可欠な50トン超の強大な曳航力を備えています。

また、360度旋回する特殊なプロペラを2基搭載しています。このプロペラは360度全方位に推進力を発揮するため舵が不要で、一般的な船舶とは違い真横への移動、微速での前後進、その場回頭など、繊細かつダイナミックな操縦性能を有しています。



▲特殊なプロペラ(Z-Drive-Propeller)



◀港湾タグボートの360度旋回(その場回頭)

■港湾タグボートの仕事

●入出港支援業務

港湾タグボートの役割は、港内に入出港する大小の作業対象船舶(本船)を安全かつ円滑に離着岸させることです。自由自在に動くことができるタグボートが本船の動静に合わせて出動し、本船を押ししたり曳いたりすることで安全な離着岸を支援しています。



▲大型船舶の着岸作業

●警戒業務

各種の消防設備、流出油処理設備などを装備している港湾タグボートは、東京湾、伊勢湾、瀬戸内海の所定航路を航行する巨大船、危険物積載船などに対する進路警戒業務(エスコート業務)や、港域において危険物荷役中の危険物積載船に対する警戒業務に従事しています。



▲大型船舶の進路警戒

●緊急時サポート・防災業務

港湾タグボートは堪航性が大きく、強力な曳航力と優れた操縦性を持っているので、台風などの荒天において、港湾付近で緊急事態が発生した船舶に対して曳航による支援業務に従事し、必要な場合には海難救助に従事します。また、海難事故の際の消火活動、流出油防除活動などの海上防災業務にも従事しています。



▲港湾タグボートによる放水の状況

■おわりに

世界的に環境保全の必要性が高まっており、自動車の「エコカー」と同様に、海上においても環境にやさしい「エコシップ」の研究開発が盛んになってきていますが、港湾タグボート業界でもすでにハイブリッド推進システムを搭載した「エコタグ」や、LNG燃料タグボートが誕生しています。

新型コロナウイルスの感染拡大が海事産業にも大きな影響を与えていることを痛感した一年でしたが、わが国の海運の重要性はいささかも揺らぐものではありません。その一翼を担う公共性の高い港湾タグ事業もまた同様であります。

今後とも安心安全の港湾タグ事業サービスを提供して参りますので、貴協会および会員の皆さまのご理解とご支援を賜りますようお願い申し上げますとともに、貴協会のますますのご発展と皆さまのご健勝をご祈念申し上げます。



(一社)日本港湾タグ事業協会 会長 小山 孝篤

(こやまたかあつ)

1979年 横浜市役所入庁
2016年 横浜川崎曳船株式会社
代表取締役社長・現職

TOUKAIBOU MEMBER

～LNGのパイオニア～ 東京ガス(株)

東京ガス株式会社エネルギー生産部の榎本でございます。
日頃より「海の安全」についてご協力をいただき、大変感謝申し上げます。

この度、貴協会発行の海の安全ジャーナルUWの新年号へ寄稿の機会を頂きましたので、我が国初となるLNG導入(1969年)とその安全への取り組みについて紹介いたします。

■当社とLNGの歴史

当社は首都圏とその隣接区域を営業区域とする都市ガス事業者です。加えて、昨年発電事業や海外における投資事業、エンジニアリングソリューション事業に向けた取り組みにも力を入れており、エネルギー総合インフラ企業として、お客様の生活を支えています。本稿では、当社の原料としてのLNG導入について紹介します。

1969年11月アラスカから3万トンのLNGを積載したLNGタンカー第1船「ポーラ・アラスカ号」が根岸LNG基地に着岸し、わが国におけるLNG時代の幕を開きました。1973年には日本初のLNG専用基地として、3つのバース設備を保有する袖ヶ浦LNG基地が操業開始しました。その後は、1998年に世界最大の25万kL地下タンクと、国内唯一のLNGシーバースを保有する扇島LNG基地の操業を開始し、2016年には当社初の東京湾外基地として日立LNG基地の操業を開始しました。

現在は、計4カ所のLNG受入基地を保有しており、年間250隻程度のLNG船による荷役を行っています。



▲各LNG基地の概要

■LNG基地の業務紹介

まず、LNG船から約6～7万tのLNGをタンクへ受入、1泊2日のスケジュールで実施し、LNG受入前後の検尺や常時荷役の監視を行っています。

次に、タンクに貯蔵したLNGを気化器に送り、海水と熱交換することで気体に戻します。その後、産地により発熱量の異なるLNGの品質を一定(45MJ/m³N)にするため、少量のプロパンを加えて熱量を調整します。

最後に、LNGは無臭であることから、安全のため、臭いを付け、パイプラインを通じて皆さまのご家庭や工場などにお届けしています。都市ガス送出は24時間体制の監視の下で行い、各設備定期的にメンテナンスを行いながら、保安の確保と安定供給を確保し、日々お客様へガスを供給するための業務に取り組んでいます。



▲都市ガスの製造過程

東京湾海難防止協会様には、東京湾におけるLNG船の運航調整に関する調査等により、効率的なLNG受入のオペレーションが可能なようご検討頂きました。また、各基地の受入可能なLNG船の大型化のために、大型船の航行及び係留に係る安全対策並びに海上防災について調査検討をして頂き、弊社各基地のLNG船受入大型化にお力添えを頂きました。



▲袖ヶ浦基地(世界最大級のLNG基地)

■安全荷役への取り組みと非接触荷役

安全荷役への取り組みとして、船陸合同防災訓練と緊急離陸訓練、そして直近のトピックスとして新型コロナウイルスへの感染防止対策として取り組んでいる非接触荷役を紹介します。

●船陸合同防災訓練

LNG船との合同防災訓練では、海上保安部・消防本部・海上災害防止センター・荷役関連会社の参加・協力の下、船陸協力の訓練を定期的に行っています。



●緊急離陸訓練

東日本大震災を契機として津波来襲時の対応を整理し、緊急時の離陸について限定した支援体制による離陸操船の実機検証と、船陸における危機対応能力の向上を図るために定期的に緊急離陸訓練を実施しています。



▲緊急離陸訓練の状況(扇島LNG基地海上バース)

●非接触荷役

新型コロナウイルス(COVID-19)流行を早期にキャッチし、2020年2月末より船・陸関係者の接触を回避した新たな荷役方法「非接触荷役」を開始し、現在も継続実施しています。従来は陸側関係者がLNG船に乗船し、検量や荷揚げ立会いを行っていましたが、無線やメールなどを使用し船陸の接触を回避したオペレーションを実施しています。



▲ローテイングアームの接続状態

■最後に

当社は、2019年11月4日にLNG導入「50周年」という節目を迎え、次なる50年に向けたLNGの更なる活用・発展に向け、引き続き貢献し、エネルギー総合インフラ企業として、これからも安心、安全な都市ガス、電力をお客様に提供し続けてまいりますので、今後とも貴協会のお力添えを賜われますようお願い申し上げます。



▲根岸基地(日本初のLNG基地)



東京ガス(株)

エネルギー生産部 榎本 猶一
海事顧問 (えのもと ゆういち)

1958年生 福岡県出身 海上保安大学校卒
2018年7月 現職

特集 各界における 新型コロナウイルス 感染予防対策の現状

- 東京出入国在留管理局 横浜支局
- 横浜税関
- 横浜検疫所 検疫衛生課
- 関東運輸局
- 第三管区海上保安本部
- 東京湾水先区水先人会
- 外航船舶代理店業協会
- 関東旅客船協会/商船三井フェリー(株)

政府の「新型コロナウイルス感染症対策の基本方針」(令和2年3月28日新型コロナウイルス感染症対策本部決定)において、物流・運送サービスを行う海運事業者や行政サービスを行う機関等は、社会の安定の維持の観点から、緊急事態措置の期間中においても、企業の活動を維持するために不可欠なサービスを提供する

関係事業者として位置づけられ、最低限の事業継続が要請されています。

新型コロナウイルスの猛威が未だ衰える兆しが見えない中、感染リスクと隣り合わせの海の事業現場の第一線で働く海運事業者や行政機関の新型コロナウイルスの予防対策等について紹介します。

東京出入国在留管理局 横浜支局

法務省出入国在留管理庁では、感染が世界的に拡大している新型コロナウイルス感染症に関し、令和2年1月31日以降の累次にわたる閣議了解、新型コロナウイルス感染症対策本部による公表等を踏まえて、当分の間、上陸の申請日前14日以内に指定する152(11月30日現在)の国・地域における滞在歴がある外国人について、特段の事情がない限り、上陸を拒否し新型コロナウイルス感染症の拡大防止を図るとともに、国際的な人の往来の再開に向けて、感染状況が落ち着いている国・地域を対象として、ビジネス上必要な人材等の出入国を、追加的な防疫措置を条件として準備が整い次第、試行的に順次実施している状況にあります。

次に、東京出入国在留管理局横浜支局及び横浜第2港湾合同庁舎に所在する当支局横浜港分室における新型コロナウイルス感染拡大防止対策の現状等については、「入管施設における新型コロナウイルス感染症対策マニュアル」に従い対応しています。これは新型コロナウイルス感染症の感染拡大を受けて、出入国在留管理庁において、有識者による入管施設感染防止タスクフォースを立ち上げ、本年4月30日に策定(本年7月16日改訂済)されたものであり、基本的目標は、入管施設から新型コロナウイルス感染症を絶対に発生させない、すなわち、職員の感染を防止することはもとより、被收容者・申請人等・施設に関わる

のアクリル板を設置し、常時換気するとともに、一日複数回、手に触れるような部分を職員が次亜塩素酸水を用いて消毒をしています。

また、職員各自においては、検温、手指の消毒、マスク・ゴム手袋・ゴーグルを適切に使用するとともに、時差出勤や在宅勤務を推進していますが、日常生活においても出入国管理業務に従事する入管職員であることを強く意識し、密な場所や会食を避けるなど感染予防に努めています。

横浜港分室においては、本年3月以降、クルーズ船の入港キャンセルが相次ぎ、乗客の出入国審査の実績がなかったところ、トライアルクルーズや感染症対策訓練の実施を経て、11月から内航クルーズが再開されましたが、今後、外航クルーズが再開された際には、各ターミナルにおいて感染予防策を講じ、これまでの審査場の態勢を変更する必要があるものと考えております。

出入国審査では、乗客との対面審査が基本であり、乗客の国籍や年齢等が多岐にわたることを念頭に置き、乗員・乗客と入国審査官双方の安全・安心を第一に、厳格かつ円滑な出入国審査との両立を実現するため、前述の感染症対策マニュアルや各種ガイドラインを参考に、引き続きC I Qを始めとする関係機関としっかりと連携を図りながら、審査場の態勢や感染予防策等を講じていきたいと考えております。



▲アクリル板が設置された窓口カウンター

横浜税関

『海の安全ジャーナルUW』の愛読者の皆さまにおかれましては、日頃から税関行政に対するご理解、ご協力を賜り、誠に有難うございます。

さて、税関には「安全・安心な社会の実現」「適正かつ公平な関税等の徴収」「貿易の円滑化」という3つの使命がございます。横浜税関においては、新型コロナウイルス感染症の拡大時であってもこの3つの使命が確実に果たせるよう、感染症対策を最重要課題の一つと定め、昨年2月以降、様々な取り組みを行ってきたところ、今回、その一部をご紹介します。(注：執筆時点(令和2年9月下旬)における取り組みであり、感染症拡大の状況等に応じ適宜適切に対応しております)。

基本的な対応として、庁舎内での3密(密集、密接、密閉)の回避、職員のマスクの着用、まめな手洗い・手指消毒といった「新しい生活様式」に沿った対応を行っています。庁舎入口などに消毒薬を設置、窓口等に飛沫防止のビニールシート等を設置、来庁者用のイスの間隔をあけるなど、輸出入業者などの来庁者の皆さまが安心して訪問していただけるよう努めております。また、税関への問合せ等につきましては、メールや電話などの積極的なご利用をお願いしているところです。職員に対しては、時差出勤やテレワークを活用するとともに、対面での会議を極力減らし、WEB会議システムの利用や内部メールを活用した意見交換・情報交換の推進に努めるなど、職員間での接触機会を減らす取り組みを進めております。また、万が一職員が新型コロナウイルス感染症に罹患したことが判明した場合には、直ちに関係事業者の皆さまにお知らせするとともに、横浜税関ホームページ等を通じ対外発表を行い、保健所等の指示に従って適切な感染症対策を行うこととしております。

次に、個別業務における対応をご紹介します。輸出入通関業務に関しては、マスク、消毒液、防護服等の感染症対策に係る物品については、輸入通関を優先して対応する等の柔軟な対応を行っています。「新型コロナウイルス感染症及びそのまん延防止のための措置の影響」を関税法上の特定災害として指定し、各種申請等の期限延長や税関関係手数料の還付・免除の措置を行っています。

また、各種税関手続きの弾力的対応を行い、例えば、輸出入者等にとって利便の良い税関官署での輸出入申告書の提出、輸出入申告に係る提出書類への押印の省略、原本提出が求められている提出書類について電磁的記録を提出いただいた上で原本の提出を猶予する措置、通関業者の皆様からの在宅勤務のお申し出に対する柔軟な対

応などを行い、適正通関の観点から支障のない範囲で、可能な限り柔軟に対応するよう努めております。その他、保税地域に係る許可手数料の減免還付、国際観光旅客税に係る期限延長などの対応も行っており、関連情報については、随時、税関ホームページに掲載しておりますので、ご確認ください。

税関においては、クルーズ船や航空旅客便からの入出国旅客や乗組員などの方々と対面して行う業務もあり、その際、職員は、マスク、手袋、フェイスシールド又はゴーグル及びガウン又は防護具の着用により対応することとしております。検査場などにおいては、飛沫感染防止設備の設置のほか、足



▼横浜税関業務部通関部門の様子

元に目印を設け、ソーシャルディスタンス確保の観点から一定の対人距離(最低でも1m以上)の保持、定期的な換気や清掃などの感染症対策を行っています。横浜税関では、昨年2月にダイヤモンド・プリンセス号の対応を経験しており、3,711人の乗客・乗員が下船するまでの約1か月間、延べ471名の職員が参加しました。そのような経験を活かしつつ、感染症対応に当たっております。不正薬物等の密輸の取締りについては、現在、クルーズ船や航空旅客便が大幅に減少している中、国際郵便や海上貨物などを通じた密輸のリスクが高まっていると考えられ、そのような環境変化に迅速に対応して取締りを行っています。

最後に、横浜税関・資料展示室は、昨年2月から閉館させていただいておりますが、9月から、ご来場いただくなくても資料展示室の雰囲気や少しでも楽しんでいただき、より多くの皆さまに横浜税関について知って頂くことができるよう、当関ホームページ上に「Web資料展示室・クィーンのひろば」において、映像コンテンツなどを掲載しておりますので、下記QRから一度ご覧頂ければ幸いです。これからも必要な感染症対策を実施しつつ、税関に課された使命を果たすことを通じ、新型コロナウイルス感染症対策に貢献していきたいと考えておりますので、引き続き、皆さまのご理解・ご協力をお願い申し上げます。

税関ホームページ



Web資料展示室
「クィーンのひろば」



●税関ホームページ(<https://www.customs.go.jp/>)

●横浜税関ホームページ・Web資料展示室「クィーンのひろば」(<https://www.customs.go.jp/yokohama/museum/webshiryotenjishitsu/webshiryoutenjishitsu.htm>)

横浜検疫所 検疫衛生課

横浜検疫所では、新型コロナウイルス感染症等の感染症の侵入を水際で阻止するため、日々の業務を行っています。昨年(2020年11月上旬時点)は、外航クルーズ客船の入港はありませんでしたが、コンテナ船等の貨物船は毎日入港していました。当所では、横浜港を始め横須賀港や三崎港に入港する船舶の検疫を実施していますが、入港する船舶で、新型コロナウイルス感染症を始めとする検疫感染症を疑うような乗組員等が乗船している場合には、検疫官が乗船して検査を実施します。乗船する検疫官は、自らの感染予防とともに、国内に新型コロナウイルス感染症がまん延している現状に鑑み、乗船する検疫官が自ら感染源となり船舶に病原体を持ち込むことのないよう、感染予防の徹底に努めています。

具体的には、船舶への乗下船時にはマスクの着用と手指消毒を徹底し、感染が疑われる乗組員等と接触する場合には、手袋、ガウン、フェイスシールド等、適切な防護具を着用することとしています。一方、当所の職場内においても、各種の感染症対策として次のような取組を行っています。まず、全職員に対するマスクの着用、アルコールによる手指消毒の徹底等を図るとともに、各課における来訪者の受付窓口には、飛沫感染防止用のビニールシートを設置しています。

▼事務室内の感染防護対策



さらに、厚生労働省が省内の職員向けに作成した以下の「感染予防7箇条」に基づき、当所職員への各種感染防護対策の周知徹底を図っています。

しかしながら、このような対策を講じたとしても、国内で新型コロナウイルス感染症の市中感染例が増加している状況下にあっては、職員の感染を100%防ぐことは

難しくなっています。このため、もし職員自身が発熱などの体調不良を訴えた場合、あるいは職員の家庭内で新型コロナウイルス感染症の濃厚接触者に該当する者が発生した場合には、無理して出勤することなく、まずは上司に報告できるような風通しのよい組織作りを取り組んでいます。また、そのような状況が発生した場合には、速やかに関連部署内での情報共有を行い、該当職員の自宅待機等の要否についても検討できるような体制作りを行うことも感染拡大防止を図る上で重要であると考え、実践しているところです。

現在、新型コロナウイルス感染症については、その流行が終息する気配はなく、世界中で猛威を振っている状況にあります。今年(2021年)は、延期されていた東京オリンピック・パラリンピックも開催される予定となっています。

今後、国際的な人の往来再開に向けた段階的措置により渡航者の増加が予想される中、新型コロナウイルス感染症の再拡大の防止との両立は、新たな課題の一つとして挙げられます。また、当所では、今後、外航クルーズ客船の運航が再開することを想定し、検疫対応の方法等に関して、関係機関と各種の調整を進めているところです。

最後に、横浜検疫所においては、引き続き、先述のような対策に取り組んでいくとともに、今後の情勢の変化に対応した水際感染症対策の推進に努めてまいります。



▲検疫感染症対策訓練の様子

関東運輸局

関東運輸局には、船員や船舶に係る運輸行政を掌るため、運航労務監理官と船舶検査官が配置されています。当該職種の新型コロナウイルス感染予防対策等の現状について紹介します。

○運航労務監理官は、船舶の航行の安全確保及び船員の労働保護を図るため、各法令に基づく船員労務監査、運航管理監査や運輸安全マネジメント評価等(以下、「監査等」という。)を船舶や事業場(以下、「会社」という。)で実施していることから、コロナウイルス感染対策のリスクを軽減させるための各種取り組みを行っています。



▲船内での監査状況

具体的な取組内容として、手洗い・手指消毒、マスクの着用、毎朝の検温、テレワーク・時差出勤の導入、ソーシャルディスタンスの確保、また、監査等においては、事前に会社に対してコロナウイルス感染対策の状況を聞き取り、双方合意の上で実施するようにしています。特に、製油所等のプライベートバースにおいて監査等を実施する際には、会社に毎朝確認して対応するようにしています。会社の感染対策の内容は多岐に渡りますが、これまで文書や口頭で求められた内容の例として、過去48時間以内に37.5度以上の熱がないこと、入構時に検温を受けること、咳・頭痛・倦怠感がないこと、過去14日以内に新型コロナウイルス感染者と接触がないこと、人との間隔を1m以上確保すること、構内での食事の禁止、歩行経路の制限、棧橋歩行時のゴーグル・軍手・マスクの着用等です。



▲入構前の手指消毒の状況

今後の課題は、コロナウイルス感染状況の社会情勢を把握し、港・会社毎に異なる最新の状況をその都度確認するとともに、感染対策に運航労務監理官が柔軟に対応できるように、体調管理を含めた日々の対策を怠らないことです。一部の離島においては、来島前の決められた期日に唾液採取等によるPCR検査を求めている状況ですが、今後は、このような厳格な感染対策を実施する地域において緊急性の高い海難監査等を迅速に行わなければならないことも想定されるため、どのような地域におい

ても監査等を常に滞りなく実施できるようにする“日々の体制づくり”が喫緊の課題となっています。

○船舶検査官は、検査のため現場に出ることが多く、公共交通機関及び造船所・メーカー等(以下、「事業所」という。)で感染する或いは感染させてしまう可能性が高いため、マスクの着用及び手洗いを徹底しています。また、時差出勤、現場への直行直帰及び在宅勤務を実施し、職員同士の接触を可能な範囲で回避し、コロナウイルスに感染した場合、船舶検査業務が停滞することのないようにしています。

業務を行う上での具体的な対策として、遠隔検査及び現場写真、関係資料等の確認による検査を増やしています。遠隔検査というのは、船舶検査官を現場に派遣せず、スカイプやiPhone(Face Time)等を使い、事業所の職員から送られてくる映像・音の確認による検査のことです。現状は、造船所の検査については、現場写真、関係資料等の確認による検査、メーカー側の検査については、遠隔検査を実施しています。昨年度より遠隔検査及び現場写真、関係資料等の確認による検査は実施していましたが、3密を防ぐために当該検査を実施する事業所を増やしています。また、毎週水曜日に打合せを実施していますが、3密を防ぐためにZoomや電話での打合せも実施しています。一概に検査と言っても検査内容は多様であり、実際に目で見ないと分からない検査や比較的シンプルな検査まで様々であり、遠隔検査等を活用できる範囲の線引きに苦労しています。更に、遠隔検査は主として工場内で実施されるため、周囲の音が響いたり、電波の不具合によりタイムラグや画質が粗くなり、スムーズに検査が実施できない等の問題もあります。

▼現場映像の送信の状況



▼遠隔検査の状況



今後の課題は、事業所側にタブレットやスマートフォン等の端末の準備及びネット環境を整えて頂く必要があることです。また、遠隔検査を実施する前に、事業所側から関係資料や写真等をメールで送って貰っていることから、事業所側の負担軽減も大きな課題となっています。

感染予防7箇条



第1条

外出は、土日含めて人混みを避けて!



第6条

2m以内で接する時は、お互いにマスク着用!
(マスクがなければ1分で作れる代用品を!)



第2~4条

3つの「密」(密集・密室・密接)を回避すべし!
「よらない」「とじない」「とばさない(飛沫)」



第7条

職場で5回は手洗いを!
①通勤後の着席前に(PCに触る前に)
②コピー機等の共用備品の利用前後に
③昼食などの飲食前に
④トイレ等の共同スペースの利用前後に
⑤帰宅時の公共交通機関の利用前に



第5条

窓際の皆さん、できれば窓は開けっ放しで!
(冷暖房使用時も2時間に1回は換気を!)

第三管区海上保安本部

今年、4月7日にまずは7都府県を対象に緊急事態宣言が発令され、以後、全都道府県に拡大し、5月25日に緊急事態宣言が全て解除になるまで、不要不急の外出自粛要請等の措置が強く求められておりました。

この国難ともいべき事態を乗り越えるため、我が国全体が一丸となって取り組んできたなか、第三管区海上保安本部では、新型コロナウイルス感染症対策として、厚生労働省からの依頼に基づき、ダイヤモンドプリンセス号からの患者の搬送等を行うとともに、海洋レジャーにおける安全指導や密漁の取り締まりにあわせて、市民に対する外出自粛等の呼びかけ、その他、感染防止のための水際対策を積極的に実施しました。

ダイヤモンドプリンセス号の対応

○厚生労働省や自治体からの要請に基づき、同船との間で検査キット、検体及び検疫官等の関係者を搬送するとともに、PCR検査で陽性反応が確認された乗客を、巡視艇により搬送しました。

○陽性患者の搬送にあつては、巡視艇乗組員が検疫官の指示に従い、防護服を着用する等十分な防護措置を施したうえで対応に当たりました。

○また、ダイヤモンドプリンセス号の横浜大黒ふ頭への着岸後は、停泊環境の確保及び不測の事態に備えるため、横浜海上保安部所属の巡視船「いず」をダイヤモンドプリンセス号の近くに着岸させるとともに、巡視船艇による周辺海域の巡回を実施し、3月25日にダイヤモンドプリンセス号が三菱重工業株式会社横浜製作所本牧工場に移動するまでの間、延べ121隻の巡視船艇で対応をいたしました。



▲画像左：ダイヤモンドプリンセス号 右：巡視船いず

引続き事案対応に備え必要な訓練を継続してまいります。



▲巡視艇からの有症者移送訓練の状況

職員の感染対策

○海上保安庁では、コロナ禍においても海上保安業務の継続的な遂行を図ることが重要と考えており、第一線に任務にあたる職員の感染防止対策等に万全を期すこととしております。

○平時における取組としては、手洗いやマスク着用等の一般的な感染防止対策を徹底するほか、防護衣等の感染防止資器材の整備を図っています。

○また、巡視船艇の職員に感染者が発生した場合、狭い船内で感染が広がりクラスターの発生に及んでしまうことが危惧されます。

○このため、巡視船艇では、ビニールシートによる飛沫対策の他、同じ部屋に多数の乗組員が集まらないように交代で食事をとる等の工夫をしています。



▲感染防止対策を施した巡視船内の状況



東京湾水先区水先人会

はじめに

昨年は、東京湾水先区水先人会としては、全世界と同様に新型コロナウイルス対応に翻弄された年でありましたが、感染者を出さず(2020年11月時点)に水先業務を遂行できたことを、関係者の皆様に感謝申し上げます。

また、新年を迎えこの新型コロナウイルスの影響が減少し経済活動が回復することを祈るばかりです。

乗船時の感染防止対策

○昨年初頭から中国や東南アジアで拡大していた新型コロナウイルスが、横浜港に錨泊中のクルーズ船「ダイヤモンド・プリンセス」において感染が拡大したのが2月初旬でした。水先人会としては、「新型コロナウイルス対応本部」を立ち上げ、水先人が本船に乗船する前に、事務所での検温の実施、マスク及び手袋の着用を徹底させることとしました。この頃から、本船からも検温や消毒を求められることが増えました。また、いつもは案内の乗組員がエレベーターに水先人と同乗しますが、「三密」を避けるべく乗組員は階段で船橋まで歩いていき、水先人がエレベーター内に一人となることが多くなり、更に、感染防止の徹底した船舶では、水先人は外階段で船橋まで歩かされることも多々ありました。やむを得ず感染の疑いのある船舶に赴かなければならない事態を想定し、東京、千葉、木更津及び横須賀の各事務所には、防護服、防護ゴーグル、ゴム手袋、靴カバー等の感染防止用具を準備しました。



▲パイロットボート船内の三密対策

リモート方式による誘導

○渦中の「ダイヤモンド・プリンセス」船長から、汚水タンクの清掃処理の目的と思われる出湾に対する水先業務の要請がなされました。

○ご存じの様に、東京湾は、湾内を航行する規定以上の総トン数の船舶は、水先人が乗船し嚮導しなければならない強制水先区です。水先人が、患者が多数乗船する本船に乗船し、船長や他乗組員と一緒に作業することは、水先人本人への感染が危惧されます。そこで、水先人がエスコートボート(警戒船)から無線で指示をして誘導するリモート方式で水先作業を行うことを監督官庁に認めていただき、本船及び関係者の協力の下、無事湾外への水先作業を完遂出来ました。このリモート方式による誘導は、その後の「ダイヤモンド・プリンセス」の複数回の入出湾時に実施した他、船内に感染の疑いがある乗組員等が乗船する船舶を通常検疫の為に錨地まで嚮導する際

に数回実施しました。幸い、現在まで、錨地で検疫を受けた船舶の乗組員がPCR検査等で陽性となった事例は発生しておらず、これらの船舶には検疫終了後、錨地にて水先人が乗船して着岸作業や出港作業を行いました。水先人がリモート方式で錨地まで誘導する際には、事前にFAXやメールで針路、速力及びその他の注意事項等を示した「Pilot Information Card」を送り、現場では無線で詳細な情報伝達と適格な指示に努めます。また、エスコートボートは本船針路の延長線上を一定距離を保ちながら本船前方を航行します。東京湾水域に不慣れた船長でも、水先人の無線指示に従いエスコートボートに追従していれば安全に目的錨地に到達できる様に、水先人は細心の配慮を行っています。なお、リモート方式による誘導は、新型コロナウイルスへの特別対策であり、通常水先業務で実施することはありません。



▲リモート方式で誘導中の警戒船と本船

事務所の対応

○当会には、160余名の水先人の他、約40名の職員がパイロットビル事務所で水先要請の受付、水先人の配乗(各水先人の当直、休暇並びに業務制限等を考慮し乗船船舶を決定する業務)等の作業を24時間体制で行っています。昨年は4月7日の政府の「緊急事態宣言」の発令を受けて、時差出勤、在宅勤務の拡大や電磁式会議の開催など感染防止対策を最大限実施しました。5月25日の「緊急事態宣言」解除後もこれらの対策は継続しています。



▲事務所内での執務状況

最後に

○一般的には、外国を経由してくる船舶に対して感染のリスクを考えがちですが、長期間の航海を経た船舶は無菌の状態に近く、当該船舶の乗組員は本船に乗船してくる日本人からの感染を極端に警戒しています。外国船舶が日本に来航し、最初に向き合う日本人が水先人です。そこで当会では、「濃厚接触者」でなくても感染疑いの場に接した水先人に対しては、任意のPCR検査で陰性が確認されるまでは作業自粛を要請しています。今後とも水先作業を行うにあたり、感染防止対策を励行し、船舶が安心して東京湾の港に安全に入出港出来る様に配慮して参ります。

外航船舶代理店業協会

はじめに

○例えば外航船舶代理店業協会(JAFSA)の飯垣会長が当協会の所属するFONASBA(海運代理店業世界連合)のExecutive Meetingに出席する為にLondonに向ったのが1月28日です。当時の日本は大型クルーズ船ダイヤモンド・プリンセス号の件で新型コロナウイルスは大きく報道されていましたが、何処か対岸の火事と思っていた日本人が自身も含めて多かた様に記憶しています。会議を終えて帰国した会長と話してみると『欧州では誰もコロナの事は深刻に考えていないしマスクを着けている人は全く居なかった』との事でした。

○2月の当協会の理事会でも新型コロナウイルスは議題に上りましたが、やはり未だ此処まで深刻化するとは考えていなかったのが正直なところでした。

○然しながら、段々とマスクが街中から消えて旧正月での中国人観光客から国内での感染が急速に拡大して私たちの日常は変わっていきました。

○急遽、恒例の3月末の総会を书面開催へと変更し総会後の懇親会は中止、国交省からも業界としてのガイドライン作成の話が出てきました。

○そして4月7日の緊急事態宣言発出です。事態は坂道を転がる様に私たちの日常生活を変えていきました。当協会も3月以降の毎月の定例理事会を书面へと切り替えて、5月に行う予定のセミナー・懇親会、春季親睦ゴルフコンペも中止せざるを得ませんでした。会員企業にテレワークが拡がり通勤電車は車両に数名と言う日も珍しくなくなり、繁華街からは灯りも賑わいも消えてしまいました。

○何れにせよ5月14日作成の新型コロナウイルス感染予防対策ガイドラインが業界全体の意識を大きく変えたのは事実だった様に思います。

各社の対応

■会員店社Aの対策

基本的に全社員がテレワークになり、週替わりで出勤者をチーム毎に1名出して、数名のみ郵便宅配便等に対応。これは5月25日に宣言が解除されても変わりません。

■会員店社Bの対策

全チームを2つに分けて、出勤日を完全にずらして対応。万が一に備えて、近隣に貸事務所を契約する。宣言解除で一旦は出勤に戻すも、感染者が増えてきた8月1日から再び2チームに分けて対応中。



▲ビニールシートで遮断された船員送迎車

■会員店社Cの対策

停泊中の船舶への荷物搬出入や船員の交代等でも、自家用車に徹底した感染予防器具を施して対応。マスク/消毒薬/手洗い/嗽/換気を徹底する。

■会員店社Dの対策

緊急事態宣言が終結して以来、当社は全社員が通常勤務に戻っています。その対策として朝晩の手洗い・検温・消毒はもとより定期的な換気と会議室並びに全社員の机にアクリル板を設置して互いの飛沫感染を徹底的に防いでいます。また、早くから会食・出張を禁止しており現在まで一人の感染者も出していません。

▼アクリル板設置の事務所



▲マスクを着けての訪船

外航船舶にとって大きな懸念事項は船員の交代が各国の水際対策の影響を受けて速やかに行えない事です。IMOやBIMCO(ボリック国際海運協議会)更にJAFSAが加盟するFONASBAも総力を挙げて解決の糸口を探っていますが、なかなか有効な道筋を描けないのが現状です。

おわりに

昨年末から今年に掛けて有効なワクチンが開発され併せて治療薬の早期の開発が待たれますが、近未来に於いてはWith Coronaの社会は否定し難く、新しい生活様式に沿った環境に慣れるしかない諦念に似た思いであります。

関東旅客船協会/商船三井フェリー(株)

弊社は、2001年3月12日に設立し、一般旅客定期航路事業等を営んでいます。現在、「さんふらわあ」で有名な旅客船フェリー4隻を保有して、旅行客や車両、農・水産物などの海上輸送に従事し、我が国の物流に大きく貢献しています。また、地震や台風被害等の災害発生時には、災害地復旧に向かう車両や人員、生活物資の輸送も行っています。このように、日常及び災害時における物流という極めて重要な社会経済活動に資するため、弊社の職員は皆、お客様の安全と船舶の安全運航に加え、どんな時でも「船の運航を止めない」という強い使命感を持って業務に当たっています。

新型コロナウイルス感染症にもかかる観点から以下のような取り組みを行い、お客様、乗務員の安全を守り、旅客船フェリーの運航を継続しています。

乗客へのコロナ感染症対策

○現在、弊社ではお客様に安心して、また、スムーズに乗船して頂くため、乗船港・船内では、スタッフを増員し、以下の各種感染防止対策を実施しています。

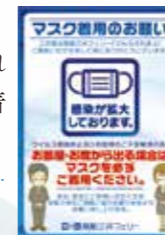
【体温検査の実施】乗船される全てのお客様を対象に体温検査を実施し、当日37.5度以上の発熱や咳込み、ふらつき等感染症の症状がみられるお客様はご乗船をお断りしています。



▲体温検査の状況

【ソーシャルディスタンスの確保】検温所や乗船手続きカウンターの足元に、間隔を空けて並ぶように、印を付けています(左図)。また、夕方便のツーリストではお客様同士の間隔を確保する為、座席数を制限しています。

○お客様には乗船中にお部屋から出られる際は、右図のポスター等でマスクの着用をお願いしています。



乗務員の感染症対策

○乗務員には全員手洗い、うがい、マスク着用などの予防対策や健康チェックを徹底させています。

○乗船手続きカウンターや船内案内所、ショップカウン

ターでは、アクリル板、ビニールカーテンを設置しています。



▲アクリル板、ビニールカーテンの状況

施設等における感染症対策

○船内各所には、消毒液や希望者に配布するマスク、ビニールカーテンの設置を行うなど、飛沫感染を防ぐ為の対策を講じています。

○航海中も複数回にわたりお客様の手が触れる部分の消毒作業を行い、お客様が下船した後はこれまで以上に換気、消毒、清掃などを徹底するため、清掃員を増やして対応しています。

○船内大浴場では混雑を防止するため、下駄箱の収納可能数に制限を設けています。

○大部屋のツーリストルームでは、定員を半数程度に絞り、間隔が空くように案内しています。

○レストランでは、入場時の手指の消毒のほか、お席の間隔を空け、パイキングスタイルを取りやめ、定食メニューを提供するなど一部運用を変更して対応しています。



▼レストランの状況

船内換気について

○船内では、外気を取り入れて換気を行うと共に、パブリックスペース(夕方便のみ)に紫外線殺菌照射装置の「エアロシールド」を設置し、上等級の客室には空気清浄機を常備しています。

○また、夕方便スーペリアインサイドでは「プラズマクラスターイオン発生器(右図)」の貸し出しを行っています。



今後の課題や取り組み

○今後も安全対策への取り組みを引き続き行い、更なる感染防止対策に努め、定期運航を行ってまいります。

海のデータの総合図書館 海洋状況表示システム

MDA Situational Indication Linkages

海上保安庁海洋情報部 情報利用推進課 海洋空間情報室



▲海しるの表示例 出典：海しる (https://www.msil.go.jp) 情報提供元：海上保安庁、国土地理院、気象庁



海の事なら
「海しる」に
おまかせ!!

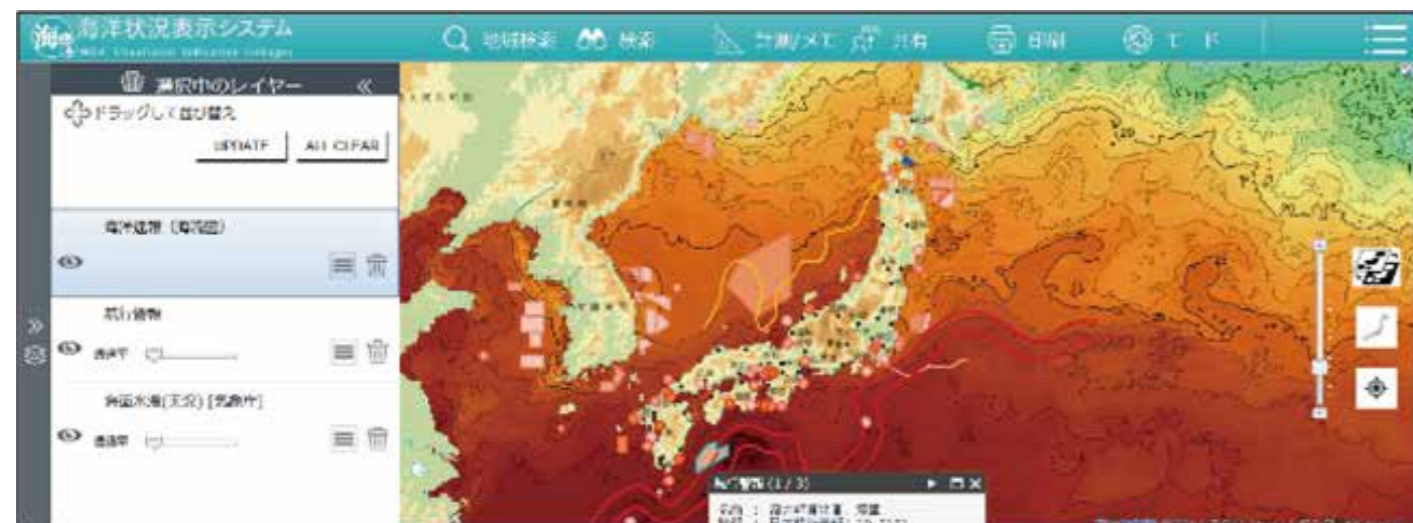


マスコット
「うみしる」

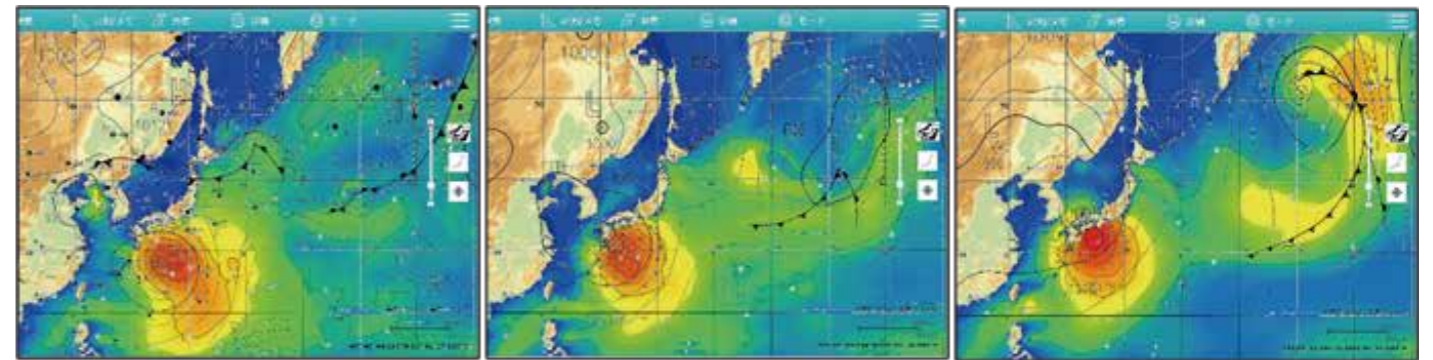
■「海しる」とは?

海のデータを集約し共有するサービス「海洋状況表示システム」(愛称:海しる)は、内閣府総合海洋政策推進事務局の総合調整のもと、海上保安庁が運用を担当している多目的のWebGISサービスです。政府関係機関などが有する200項目以上の海のデータを、地図上に重ねて、世界中だれでも見ることができる情報サービスとなっています。

海運や水産など、海での活動には、海に関連する情報の集約は必要不可欠で、例えば、油流出事故が発生した場合は、沿岸部のどの倉庫にどれだけの油防除資機材があるかとか、沿岸部が海水浴場か漁場か港湾かとか、あらゆる情報を地図上で確認しながら対応にあたる必要があります。海上保安庁ではこのような海での活動に不可欠な情報を従前から収集しており、2003年には一般向けに沿岸域環境保全情報サービス「CeisNet」の運用を開始、2012年にはより包括的に情報を集約した「海洋台帳」の運用を開始し、「海洋台帳」を発展させ、リアルタイム情報を充実させ項目数も倍増させたサービスとして、2019年に「海しる」の運用を開始しました。



▲海水温の表示例 出典：海しる (https://www.msil.go.jp) 情報提供元：海上保安庁、国土地理院、気象庁



▲天気図と波高の表示例 出典：海しる (https://www.msil.go.jp) 情報提供元：国土地理院、気象庁

■「海しる」は海のデータの総合図書館

「海しる」では、透過機能などを用いて見やすく重ね合わせ、独自の地図を作製することができます。例えば「海水温」の項目では、気象庁の各種シミュレーションデータや、JAXAの衛星による観測データなど、様々なものがあります。ユーザは、利用目的に応じて、必要な「海水温」を選び、自由に地図を作製することができます。海での活動には、海上安全、海洋開発、環境保全、水産等の様々な分野があり、それぞれの目的で様々な情報の取得を行ってきましたが、「海しる」を通じて、分野横断でデータの共有が可能となったことで、データの利用シーンの拡大が見込まれ、データの有効活用につながることを期待しています。

また、「海しる」は国連の持続可能な開発目標SDGsに資する基盤情報の提供も目指しています。特に、SDG14「海洋・海の資源の保全・持続可能な利用」のための基盤情報システムとして活用されることで、SDGsの実現に貢献していきます。



▲環境情報の表示例(ラムサール条約登録湿地帯、マングローブ、藻場、サンゴ礁など) 出典：海しる (https://www.msil.go.jp) 情報提供元：国土地理院、環境省





▲航行警報と水路通報を表示させた例 出典：海しる (https://www.msil.go.jp) 情報提供元：海上保安庁、国土地理院

■「海しる」のこれから

2019年に運用を開始した「海しる」のこれからの課題としては、利用者のニーズに沿ったコンテンツの充実と機能の改善、地方自治体等との連携による「すそ野」の拡大があります。

「海しる」は、現状では、主として政府関係機関の連携によるものとなっていて、沖合域の情報は比較的充実しているものの、沿岸域の情報は必ずしも十分ではありません。ニーズの多くは沿岸域の詳細情報にあり、そのような情報は関係する地方自治体等との連携が不可欠です。「海しる」を通じて、沿岸域の海象などの詳細な情報を収集し共有することで、ニーズに応えることができ、海の各分野の発展に貢献することが期待できます。

このため、海に関係する各団体への説明会や、関連するフォーラムなどを通じて、地方自治体等との連携を深め、ニーズを細かく吸い上げるとともに、情報の充実や機能の改善を進めます。引き続き、わが国の様々な海に関する施策に資するため、海のパワー連携を進めていくこととしています。



▲2019.6.18 山形県沖地震の震度の表示例 出典：海しる (www.msil.go.jp) 情報提供元：防災科学技術研究所、気象庁

海しるについてのお問い合わせ

海上保安庁海洋情報部
〒100-8932 東京都千代田区霞が関3-1-1
中央合同庁舎第4号館
https://www.msil.go.jp



我が国における海洋状況把握(MDA)についてのお問い合わせ

内閣府総合海洋政策推進事務局
〒100-0013 東京都千代田区霞が関3-7-1
霞ヶ関東急ビル16階
TEL03-6257-1767
https://www8.cao.go.jp/ocean/policies/mda/mda.html



TOPICS

トピックス

TOPICS

1 東京湾等における荒天時の走錨等に関する事故防止対策について(報告書)

2020年6月、第三管区海上保安本部及び(公社)東京湾海難防止協会が設置した官学民による「東京湾等における荒天時の走錨等に関する事故防止対策検討委員会(委員長:庄司 司 東京海洋大学副学長)」は、2019年の5月から検討してきた「東京湾等における荒天時の走錨等に関する事故防止対策について」の報告書を取りまとめました。

報告書は、①走錨事故防止対策の基本事項、②優先検討対象施設・海域毎の走錨事故防止対策、③令和元年の台風シーズンにおける走錨事故防止対策の検証、④オリパラ東京大会期間中における走錨事故防止対策、⑤内航船及び内航船以外の船舶における荒天時東京湾避泊の手引き、⑥内航船及び内航船以外の船舶における荒天時東京湾避泊の手引きの周知方法からなっています。

同報告書では、本検討委員会の議論の中で、海事関係者、オペレーター、施設管理者、関係官公庁等の関係者が当事者意識を持って、安全運航の最終的な責任者である船長をサポートしていくという基本理念について、幅広い賛同が得られたとし、また、基本的な走錨事故防止対策については、これまでの取り組みを発展させ、船上対応に関する課題や運航

管理の課題に対し、官民一体となって取り組むべき具体的な事項を提言しています。

さらに、優先検討対象施設・海域毎の走錨事故防止対策については、「走錨は起こりうる」ことを前提としつつも、現実的かつ実効性のある走錨事故防止対策を検討し、東京国際空港周辺海域にあっては法的な規制により錨泊を制限し、海上LNGシーバース(J-E-R-A扇島・東京ガス扇島LNGバース)及び東京湾アクアラインや南本牧はま道路周辺海域等にあっては、法的な規制又は行政指導により走錨事故防止対策を強化する対策等を講ずることとしています。

そして、近年の想定を超える異常気象等を踏まえ、東京湾における走錨事故防止対策は継続的な課題であるとし、引き続き船舶交通の安全を確保していくため、本検討委員会で合意された走錨事故防止対策が、基本理念に基づいて、実効性のある取り組みとして着実に進められることを強く求めています。なお、詳細は第三管区海上保安本部ホームページに掲載されています。



TOPICS

2 サイバーセキュリティの関連情報 (公社)日本海難防止協会 LRO ニュースより転載

■2021年1月1日からサイバーセキュリティが安全管理制度の対象に

IMOはMSC98で「安全管理制度における海事サイバーリスク管理」に関する決議(MSC.428(98))を採択し、2021年1月1日以降、認定代行機関(RO)による最初の適合証書(DOC)審査の際に、安全管理制度(SMS)の重要な部分としてサイバーリスク管理が行われているか審査される。IMOは「海事サイバーリスク管理に関するガイドライン」を作成・公表しているため、DOC保有者は、自社のSMSが効率的にサイバーリスクを管理し、必要な措置をとっているか評価を行う必要がある。DOC保有者は、サイバーセキュリティに関し、以下のようなPDCAサイクルを構築することが望まれる。①サイバーセキュリティ管理の目標を明確化し、管理対象のシステムとソフトウェアの目録を作成し、サイバーリスク評価を行って、優先順位を付けた改善点を決定する。

②サイバーセキュリティに関する方針と手順を

SMSの中に統合し、サイバーセキュリティに関する役割と責任を明確化し、サイバーセキュリティ訓練を実施し、ネットワークの個別隔離(segregation)とシステムの強化を実施する。③サイバーセキュリティの目的が効率的に達成されているか評価し、サイバーセキュリティに関する事故に関する報告書や情報を分析し、内部監査を実施する。④前記評価に基づいた改正点や更なる防御措置を実施し、サイバーセキュリティに関する規則が船内で遵守されることを確認し、継続的な改善を目指す。

原文 June 2, 2020, DNV GL (長谷部正道)



東海防だより

就任挨拶



(公社)東京湾海難防止協会
副会長 **中井 英樹**
(なかい ひでき)

1967年生 ベネズエラ出身
横浜国立大学卒
2020年 日本郵船横浜支店長

新年あけましておめでとうございます。

昨年5月に副会長を拝命致しました中井です。

昨年は一年を通して全世界がコロナウイルスに翻弄された年でした。経済的な打撃は勿論ですが、家族、友人、同僚等、人々の交流も極端に制約されました。精神的影響を考えると、人間社会の根幹が揺さぶられている感じが致します。

本年は少しずつでも状況が収束に向かう事で、以前の様に人々が集い、経済も回り始める事を心より祈り、自らも努力しようと気持ちを新たにす次第です。

私の前任地はメキシコのモンテレイで5年間駐在しておりました。トランプで有名になった国境の壁まで車で二時間半、シエラマドレ山脈の麓にある産業都市です。人々は、勤勉で活気に満ちており、家族の絆を重んじ、仲間への義理人情を大切にす、ひと昔前の日本に似た環境は心地よいものでした。もう暫く住んでいたいと思っているところで、横浜支店に転勤となり昨年4月に戻ってきました。



(公社)東京湾海難防止協会
専務理事 **長澤 安純**
(ながさわ やすずみ)

1954年生 山形県出身
海上保安大学校卒
2020年 鹿島建設退職 現職

謹んで新春のお慶びを申し上げます。

昨年、7月に専務理事に就任致しました長澤です。

皆様には、当協会の運営と事業活動に対し、日頃から深いご理解とご支援・ご協力を賜わり厚く御礼申し上げます。

私は、昭和49年4月に海上保安大学校に入校以来、40年間海上保安庁に勤務し、平成26年4月1日に退職いたしました。在職中はどちらかといえば警備救難関係の仕事に多く携わりましたが、航行安全業務につきましても、巡視船勤務、海上保安部長、管区海上保安本部長等の職務経験を通じて、海に関わる皆様の利害を如何に理解・調整し、海の安全を確保していくかについて考えさせられるところがありました。

退職後は、鹿島建設株式会社に顧問として6年間勤務する中、海上保安庁とは、港則法や海上交通安全法上の工

5年ぶりの日本は、僅かの間に周囲の風景、高層ビル、道路、鉄道など、ものすごい勢いの変貌をとげ、ただただ驚くばかりです。半面、我々の守備範囲である港の貿易量など、世界のみならずアジアにおいてもシェアが下がり続けており、進む開発との大きな隔たりにいささかショックを禁じ得ません。

その様な状況で拝命致しました当協会の活動は、海難防止や安全対策を、様々な調査や広報を通して幅広く推進する事であります。本年はオリンピック・パラリンピックの開催はもとより、並行して災害対策や港湾開発などの大型プロジェクトがあります。更にはコロナ禍からの復興に向けた施策など優先案件もあり、関連する様々な場面で協会に課せられた役割も例年になく重要です。

大切な事はチームワークであり、関係官庁や関係者の皆様と力を合わせて一つずつ対応してまいります。事故の無い安全な港湾を日本・世界にアピールできる様、若輩ながら精一杯努めますので、何卒宜しくお願い申し上げます。

最後になりましたが、本年の皆様とご家族の先ずはご健康を、そしてご活躍を心より祈念申し上げます。

事・作業の許可申請の手続き等で関わりを持ち、民間の立場から航行安全を考える機会になりました。

当協会は、公益社団法人として、「海上における船舶に係る事故及び災害の防止に関する事業を行い、海上交通の安全に寄与すること」を目的とし、海難防止に関する事項の調査研究をはじめ様々な事業に取り組んでおります。時代の変化やニーズを的確に捉え、中立・公正の立場から、また、官と民で仕事をした経験を生かし、海上交通の安全に少しでもお役に立つことができれば幸いです。

仕事は誠意をもってやるのが大切です。誠意は、具体的に、「仕事のスピード」、「丁寧さ」、そして「正確さ」に現れると思っています。このことをいつも念頭において業務執行役員としての役割を果たして参りたいと思います。ご指導・ご鞭撻のほどをどうぞよろしくお願い致します。

結びに、皆様のご健勝と益々のご発展をお祈り申し上げます。就任の挨拶と致します。

海上保安庁長官表彰 及び 第三管区海上保安本部長表彰

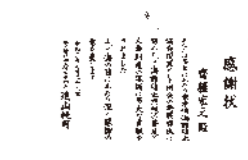
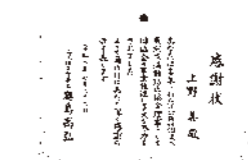
令和2年「海の日」表彰式典が、令和2年7月30日、横浜第二合同庁舎において行われ、遠山純司第三管区海上保安本部長より、上野善上野マリン・サービス株式会社代表取締役社長に海上保安庁長官感謝状が伝達されるとともに、齋藤宏之東京汽船株式会社代表取締役社長に第三管区海上保安本部長感謝状が贈呈されました。上野善氏は15年にわたり公益社団法人東京湾海難防止協会の理事として同協会の事業の推進に多大な尽力をされたことが評価されたもので、齋藤宏之氏は10年にわたり公益社団法人東京湾海難防止協会の理事として人命財産の保護に多大な貢献をされたことが評価されたものです。



理事 **上野 善**
(うえの ぜん)



理事 **齋藤 宏之**
(さいとうひろゆき)



令和2年度定時社員総会・通常理事会 及び 令和2年度第1回地域連絡会

5月21日に開催が予定されていた令和2年度定時社員総会及び5月29日に開催が予定されていた通常理事会は、新型コロナウイルス感染症の感染予防のため、いずれも書面を以て行われました。

また、7月に開催が予定されていた令和2年度第1回目の神奈川、東京及び千葉の各地域連絡会も、開催を見合わせ、関係資料の送付を以て行われています。各会合の概要は次のとおりです。なお、詳細は(公社)東京湾海難防止協会のホームページに掲載されています。

<http://www.toukaibou.or.jp>

令和2年度定時社員総会

第一号議案(令和元年度事業報告及び計算書類等の承認について)及び第二号議案(長期借入金の承認について)が承認されたほか、第三号議案(役員を選任について)について決議されました。

第一号議案では、令和元年度に実施された事業として、8件の調査研究事業と2件の海難防止活動事業の他、地域連絡会の開催、安全講習会の開催、航行安全管理事業の実施、会報誌の発行が報告され、計算書類等として貸借対照表(令和2年3月31日現在)、正味財産増減計算書(平成31年4月1日から令和2年3月31日まで)等が報告され承認されました。

●8件の調査研究事業は、①新本牧地区船舶航行安全検討2件(国土交通省)、②東京港臨港道路(南北線)船舶航行安全対策検討(国土交通省)、③令和元年度13号地新客船ふ頭整備に係る船舶航行安全対策調査検討(東京都)、④令和元年度新海面処分場建設工事船舶航行安全対策検討調査(東京都)、⑤横浜港新本牧ふ頭整備に係る船舶航行安全調査2件(横浜市)、⑥東京湾LNGバンカリング事

業に係る船舶航行安全対策調査検討(民間企業)です。また、2件の海難防止活動事業は①海の安全運動の推進、②東京湾等における荒天時の走錨等に起因する事故防止対策についてです。

●資産合計は327,246,998円、負債合計は63,506,339円、正味財産合計は263,740,659円で、当期計上増減額は2,631,912円でした。

第三号議案では、任期満了に伴う役員改選で福永昭一(東京湾海難防止協会)等9名の理事が再任されたほか、所属企業の人事異動により中井英樹(日本郵船株式会社横浜支店)、澤田和志(株式会社新日本海洋社)、高麗伊知郎(JFEスチール株式会社東日本製鉄所(千葉地区)、菅澤義孝(JFEエンジニアリング株式会社)の各氏が新理事に選任されました。また、任期満了を期に退任される理事に代わり長澤安純(鹿島建設株式会社)、泉川登(株式会社商船三井)、河原勇人(出光興産株式会社千葉事業所)の各氏が新理事に選任されました。

東海防だより

令和2年度通常理事会

議案として「令和2年度会長等の選定について」が提案され、会長には引き続き福永昭一理事が、副会長には中井英樹新理事が、専務理事には長澤安純新理事が選定されました。

このほか書面による臨時理事会が6月24日及び8月21日に行われ、「令和2年度神奈川地域連絡会支部長の

令和2年度第1回地域連絡会

各地域連絡会で予定されていた議題(講演者)は次のとおりです。

●神奈川地域連絡会議

- ①令和2年度東京湾口航路事務所事業実施概要(東京湾口航路事務所)
- ②令和2年度京浜港湾事務所工事实施計画(京浜港湾事務所)
- ③令和2年度横浜港港湾工事实施計画(横浜市港湾局)
- ④令和2年度川崎港港湾工事实施計画(川崎市港湾局)
- ⑤令和2年度横須賀港港湾工事实施計画(横須賀市港湾部)
- ⑥第三管区海上保安本部からの連絡事項(交通部)
- ⑦海上保安部からの連絡事項(横浜・横須賀海上保安部)

令和2年度海の安全運動

第三管区海上保安本部管内では、新型コロナウイルスの猛威が未だ衰える兆しが見えない中、令和2年4月17日からの「春の事故ゼロキャンペーン」を皮切りに、同年10月10日の「秋の事故ゼロキャンペーン」が終了するまで、各地区において、官民一体となった海の安全運動が展開されました。

重点項目は「小型船舶の海難防止」、「マリレジャーにおける海難防止」、「視界制限時における海難防止」、「台風等荒天時における海難防止」の四本で、この期間中における海難は331件でした。

また、館山市経済観光部観光みなの課(千葉地区海の安全運動推進連絡会議)は、令和元年における海の安全運動において、海水浴場の海の家等に事故防止のための注意書きを掲示するほか、官民一体となった合同海浜パトロールを積極的に実施し、大型浮き具にかかる事故防止に大きく寄与したことが評価され、令和2年10月27日館山市経済観光部観光みなの課において、海の安全運動推進連絡会議議長((公社)東京湾海難防止協会 向田昌幸理事長)の表彰状と記念品が伝達されました。

委嘱について」及び「事務所移転に伴う提案」が決議されました。

神奈川地域連絡会支部長には、東京湾水先区水先人会会長の竹中五雄氏が選任されました。また、事務所は令和2年9月1日に神奈川県横浜市中区住吉町4丁目45番1 関内トーセイビルII 2階 202号室に移転しました。

●東京地域連絡会議

- ①令和2年度東京港湾事務所事業実施概要(東京港湾事務所)
- ②令和2年度東京港湾整備事業概要(東京都港湾局)
- ③第三管区海上保安本部からの連絡事項(交通部)
- ④海上保安部からの連絡事項(東京海上保安部)

●千葉地域連絡会議

- ①令和2年度東京湾口航路事務所事業実施概要(東京湾口航路事務所)
- ②令和2年度千葉港湾事務所事業実施概要(千葉港湾事務所)
- ③千葉港港湾計画改訂について(千葉県県土整備部)
- ④第三管区海上保安本部からの連絡事項(交通部)
- ⑤海上保安部からの連絡事項(千葉海上保安部)



▲伝達式の様子 左側:今井幹雄みなと課長



▲大型浮き具の注意書きチラシ



若手航海士へ

明けましておめでとうございます。

本年の御健康と御多幸、またコロナ禍の終熄、海難事故ゼロをお祈りいたします。私は2009年に船舶管理会社から日本船長協会へ移り、海難防止関連委員会等に出席して参りました。また海事補佐人として仲裁も経験しました。この間に、注意をすれば避けられたと思われる、いくつかの海難事故を見てきました。

1990年後半よりECDIS(電子海図情報表示装置)の開発が進み、2012年より段階的に搭載が義務化され、AIS(船舶自動識別装置)は2008年に義務付けられました。

当時、何人かの船長から「若手航海士が見張りより、ECDISの画面に頼りすぎる傾向がある」と聞き、若手航海士と操船について話をしたことを思い出します。

「目視での見張りが、何故大切なのか。他船の動き、位置関係、船種、大きさ、気象、海面状況等が容易に3Dで頭にインプットされ、相手船の変針は船首の小さな動き、航海灯のわずかな変化で、計器からの情報より早く捉えられる。視界がわるくなった場合でも、普段、目視見張

編集後記

▶新年あけましておめでとうございます。

昨年は、六十干支では庚子(かのえね)の年、「今まで続けてきた物事に対しての判断、変化が起こり、新しいスタートとなる年」と言われていました。実際コロナ禍で様々なものが変化を余儀なくされ、新しい試みをスタートさせています。今年は、辛丑(かのとうし)の年、「堅実な努力を重ねる年」だそうです。

▶今年も新型コロナウイルスは社会に存続します。利便性、機能性、快適性に優れた豊かさの暮らしに慣れてしまった我々にとって容易なことではありませんが、我々は共存することが求められています。

▶国難を経験すると、往々にして社会の規範や価値観が変わり、生活様式や働き方などが大きく変化すると言われています。所謂パラダイムシフトです。三密の回避、手洗いや外出時のマスク着用の励行、不要不急な外出自粛、リモートワークやオンライン会議等々はその兆しでしょうか。

▶今回の特集では海で仕事をする海運事業者や行政機関の新型コロナウイルス感染症への対応を取り上げました。事業者や行政機関がきちんと機能してこそその国民生活であり経済です。それぞれが工夫しながら社会・経済

りをしていることで、ECDISの画像から状況をイメージしやすい」と。航海計画は「念には念を」。コースラインを引く時は浅瀬やエアドラフトを確認すること。橋げたにぶつけた船もありましたが。

2018年1月、伊豆大島と伊豆半島の間(準輻輳海域)に仮想ブイを使った右側通行の為の「センターライン」が設けられました。肉眼で見えない仮想ブイは安全航行に有効に使われています。また、AISで船名を確認し、VHFで「貴船の後方に針路をとります」等、交信することで安全避航につながります。危険を察知し、必要な回避行動を早めに判断することが大切です。一旦決めたら迷わない。それでも迷った時、私は胸のポケットに入れた、熊野神社の『熊野さん』に出てきてもらいました。「よし、スターボード」「ストップエンジン、フルアスターン」。また「台風からの避航は大きく、早く」「風が強くなるぞ、ホーサーを増し取りしておけ」「港を出て、増速していく時、他船との関係に注意せよ。思った以上に早く接近する」「入港時もスピードに注意、十分に落とし、潮流にも気を付けよ」と、これらも『熊野さん』の言葉であったかも。

自動化船の実現に向かっていくこの頃ですが、若手航海士に参考になればと、記しました。

皆様の御安航をお祈り申し上げます。

(日本船長協会顧問 小島茂)



を支えるために奮闘努力されていることが良く伺えました。改めて、日夜、新型コロナウイルスと闘っておられる全ての方々に心から敬意を表し、感謝申し上げます。

▶新しい年、辛丑の年を迎え、人間が有する逞しい生存力と知恵に期待し、そして堅実な努力を重ねて、新型コロナウイルスと共存できる新しい社会・経済が確立され、安全で安心できる平穏な世の中になって欲しいと祈った元旦でした。

読者の皆様のご健勝とご多幸をお祈り申し上げ、本年も海の安全ジャーナルUWを宜しくお願い致します。

▶新年号の発行にあたり、多くの方々にご協力を頂きました。特に、寄稿を快く引き受けて頂きました遠山純司第三管区海上保安本部長、矢吹英雄東京海洋大学名誉教授、東京湾海上交通センター、横浜地方気象台、日本港湾タグ事業協会、東京ガス(株)エネルギー生産本部、出入国管理局横浜支局、横浜税関、横浜検疫所、関東運輸局、第三管区海上保安本部、東京湾水先区水先人会、外国船舶代理店業協会、関東旅客船協会、商船三井フェリー(株)の皆様には紙面をお借りして厚く御礼申し上げます。

(編集長 小川泰治)