

海の安全ジャーナル

UW  

vol.5 
会報
2022年
夏号



海の安全ジャーナル

UW  

www.toukaibou.or.jp

海の安全ジャーナルUW 夏号 vol.5 

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

2022年7月発行

公益社団法人 東京湾海難防止協会

就任の ごあいさつ P2

(公社)東京湾海難防止協会 理事長 長澤 安純



就任の ごあいさつ

公益社団法人 東京湾海難防止協会

理事長 長澤 安純

(ながさわ やすずみ)



退任の御挨拶 P3

(公社)東京湾海難防止協会 前理事長 向田 昌幸

就任の御挨拶 P4

(公社)東京湾海難防止協会 副会長 足立 和也

(公社)東京湾海難防止協会 専務理事 大根 潔

新任理事の紹介

東海防メンバー紹介 P5

■株式会社 日本海洋科学

■MOLマリン&エンジニアリング株式会社

CONTENTS 2022.JAN

特集

海の今を海を知るために「海する」 P9

海洋状況表示システム
MDA Situational Indication Linkages

内閣府総合海洋政策推進事務局 参事官 吉田 剛
(前海上保安庁海洋情報部情報利用推進課海洋空間情報室長)

官公庁紹介

■組織の紹介 P15

- ・横浜市消防局 水上消防救助部隊
- ・東京消防庁 装備部装備課
- ・千葉市中央消防署 臨港出張所

■幹部の紹介 P21

- ・第三管区海上保安本部長 黒石 積
- ・川崎市港湾局長 磯田 博和
- ・千葉県県土整備部長 池口 正晃

■官公庁だより P24

- 東京港中央防波堤外側地区国際海上コンテナターミナル整備事業(Y3)の船舶航行安全対策と進捗状況 関東地方整備局東京港湾事務所
- 令和3年の海難発生状況 第三管区海上保安本部
- 民間による灯台活用の新制度スタート! 第三管区海上保安本部

■東海防だより P26

- 令和4年度の事業計画と予算 / 令和3年度事業報告と決算
- 令和3年度第2回地域連絡会(神奈川・東京合同、千葉)
- 令和4年度海の安全運動
- 京浜港(横浜・川崎)における錨地管理のあり方検討会(令和3年度中間報告)

声安全メッセージ P30

横須賀海上保安部巡視艇はたくも船長 中田 早恵

編集後記 P30

本年7月1日付けで理事長に就任しました長澤安純でございます。

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・ご協力を賜り厚く御礼申し上げます。

理事長就任前は、2年間当協会の専務理事を仰せつかっておりました。専務理事は業務執行理事であり、当協会の人事、会計及び各事業の運営に携わって参りました。これまで、海上保安庁に40年間及び鹿島建設株式会社に6年間勤務し、それぞれの組織での貴重な経験と当協会の専務理事の2年間で培った協会運営の経験を活かし、代表理事である理事長の職責を果たして参りたいと存じます。

当協会の事業は、主なものとして調査研究事業、海難防止活動事業、航行安全情報管理事業及び地域連絡会議の開催があり、海難防止活動事業には、海の安全運動の推進と当協会の自主事業があります。調査研究事業及び航行安全情報管理事業はいずれも国、地方公共団体又は民間企業からの受託事業であります。海の安全運動は、第三管区海上保安本部と緊密な連携のもとに推進しており、また、自主事業は、当協会の主体的な調査研究事業として船舶の航行安全に係る課題に取り組み、安全対策等について行政への提言を行っています。一方、地域連絡会は、神奈川、東京及び千葉の各地域で開催し、当協会の会員の皆様のお役に立てるような情報を発信する大事な機会であると認識しております。

これらの事業は当協会の根幹を成すものであり、スピード感をもって、丁寧にかつ正確に遂行し、中立・公正の立場で海上交通の安全に寄与して参りたいと思っております。このためには、海事産業におけるカーボンニュートラル、船舶の自動運航、再生可能エネルギー、海上工事・作業、サイバーセキュリティ等世の中の動向にアンテナを張り、海上交通の安全との関連を意識しながら業務に取り組むことが大事であると認識しております。

また、海難の防止について考えるとき、大切にしている言葉があります。それは、「だろう、よかろう、けがのもと」という言葉です。昭和53年12月に初任の稚内海上保安部で巡視船勤務をしているとき、当時の船長に叩き込まれた言葉です。「だろう」「よかろう」で物事を行うことは事故のもとであり禁物であると「確認」や「裏取り」を怠ることを戒めた言葉であり、事故防止、引いては危機管理、仕事においても一つの要諦と思っております。

新型コロナウイルスはなかなか収束に向かう兆しを見せず、また、ロシアのウクライナ侵攻、気候変動などの影響で先行きを見通すことが大変難しい世の中になっておりますが、協会内のコミュニケーションを図り、知恵を出し合って、一つ一つの事業を着実に進めていく所存です。今後とも変わらぬご指導・ご鞭撻のほどをよろしくお願いいたします。

結びに、皆様のご健勝とますますのご発展をお祈りし、就任のあいさつといたします。

【略歴】

- 1954年生 山形県出身
海上保安大学校卒
- 2014年 第七管区海上保安本部長を最後に退官
鹿島建設(株)顧問
- 2020年 (公社)東京湾海難防止協会 専務理事
- 2022年 現職

退任の御挨拶

公益社団法人 東京湾海難防止協会
前理事長 向田 昌幸
(むかいだ まさゆき)



本年6月末日をもって任期途中ですが、誠に勝手ながら自己都合により理事長職を退任させて頂くことになりました。

2020年東京オリンピック・パラリンピック競技会(オリパラ東京大会)を1年後に控えた2019(令和元)年7月に理事長に就任してからの3年間を振り返ってみますと、異常気象への対応や新型コロナウイルス感染症に振り回されたように思います。

当時は、猛烈に発達した台風が相次いで来襲して関東・東海一円に甚大な被害をもたらし、東京湾でも走錨船によって横浜港南本牧はま道路をはじめ臨海施設の損壊が続発したほか、東扇島沖に錨泊していた外国貨物船が沈没して8名の乗組員が死亡・行方不明になる海難等が発生しました。また、東京湾は台風等の接近する荒天時にはいつも錨泊船で大混雑となりますが、丁度台風シーズンと重なるオリパラ東京大会の開催期間には国の内外から観戦観光目的の大小様々な船舶が来航して混雑に一層拍車がかかることが予想されたことから、走錨等に起因する事故防止対策はまさに喫緊の最重要課題でした。しかも、宿泊施設の不足を補完するために大型クルーズ客船を“ホテルシップ”として誘致する動きが浮上し、その安全対策の検討も併せて求められました。しかし、2020(令和2)年2月初めにダイヤモンド・プリンセス号の船内でコロナ感染が発覚した頃からコロナ禍の世界的な蔓延が深刻化し、“ホテルシップ”の問題は立ち消えになり、オリパラ東京大会も1年延期されました。

そうした混沌とした状況下でも当協会では、京浜港各港区における様々な港湾整備事業等に伴う船舶航行安全対策をはじめ、LNG燃料と適合油(重油)燃料の両方の供給可能なバンカリング船による船舶向けLNG燃料供給事業の開始に向けた安全防災対策、南本牧の水深18メートル岸壁を擁するコンテナターミナルの一体的な効率運用に向けた安全対策、京浜

港(横浜区・川崎区)における錨地管理のあり方などに関する調査検討、そして第三管区海上保安本部管内での「海の安全運動」の対象・季節・海域に応じた効果的な展開や抜本的にリニューアルした会報誌『UW』の年2回発行などの幅広い事業を着実に進めていくことができました。

それも日頃から当協会の運営に惜しみないご理解ご協力を賜っている会員及び役員の方々の皆さまをはじめ、各種委員会等の審議に参画しご指導ご支援を賜った委員及び関係官公庁の方々の皆さまのお陰であり、ここに衷心より感謝申し上げる次第です。

ところで昨今では、船舶の安全航行はもとより、船舶交通の動静監視、航路や港への出入管制、大型船等の離着岸操船などは、いずれもGPS等の衛星測位システムを利用した航行援助装置や船舶動静識別装置(AIS)にほぼ完全に依存しています。しかし、元々このシステムは微弱な電波を使用しているだけに、人為的な妨害だけでなく太陽フレアなどの自然現象による障害にも極めて脆弱ですから、異常気象や予測の困難な大規模な地震津波に備えるだけでなく、このシステムの変調に備えた所要の訓練や補完システムと関連法制の整備等を急ぐことも重要な課題です。

このように課題がまだまだ山積している中での退任は甚だ心苦しいのですが、長澤安純新理事長と大根潔新専務理事は温厚かつ誠実な人柄と豊富な国際経験に裏付けられた確かな知見を備えており、お二人に当協会の運営を託すことこそ最善の選択だと確信しています。

今後とも当協会の新運営体制に対し、倍旧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コロナ禍が収束し一日も早く平穏な日常が戻ってくることを祈念申し上げ、私の退任あいさつとさせていただきます。

(2022年7月1日付けで公益社団法人東京湾海難防止協会の顧問に就任)

就任の御挨拶

副会長 足立 和也
(あだち かずや)

1952年生 神奈川県出身
2022年 東京湾水先区水先人協会会長

皆様、本年6月に副会長に就任いたしました足立です。

昨今はコロナも一段落の兆しが見えてまいりましたが、まだまだ



予断を許さない状況であります。東京湾水先区水先人会においては、水先人並びに職員一同の感染防止に対する取り組みにより業務に由来する感染事例は1件もなく水先業務を支障なく提供させて頂いております。

東京湾海難防止協会の活動は海難防止活動事業として全国で展開されている海の事故ゼロキャンペーンの一環として7月から8月にかけて夏の事故ゼロキャンペーンを関係者と協力して行います。航行安全対策事業としては昨年度から引き続き錨地管理の在り方を整理して関係方面に周知を図ります。調査研究事業としては京浜港の諸工事に伴う船舶交通の安全対策や航行安全対策などについて調査検討を行っています。

これら、当協会の諸活動に副会長として微力ながら尽力させて頂きたいと思っております。

最後に皆様のご健勝と益々のご発展を祈念いたしまして就任の挨拶とさせていただきます。

専務理事 大根 潔
(おおね きよし)

1957年生 広島県出身
2022年7月 現職
(元第三管区海上保安本部長)

7月に専務理事を拝命した大根です。昨年度一年間安全事業部長を務めました。この機会に若干経歴をご紹介します。



初の陸上は運輸省海上技術安全局船員部(当時)で、IMOでも数年間過ごしました。また、義父、伯父とも外航船乗組員で、伯父は海員学校所在の町議会議員を務めていたことから、私より先に船員部に知人がいました。私自身は近代化船関係で海運ビルや海事センタービルに頻りに伺い、船員法改正作業時には運輸省のカビ臭い地下書庫で戦後すぐの藁半紙の綴じを捲ることもありました。そこには船員の方々の人知れないご苦労がありました。島国たる日本が今日あるのは、戦後から現在まで、海運、水産、造船、港湾業に携わってこられた多くの方々のこの様な献身的な努力の賜物に他なりません。

今年度、引き続き皆様と東京湾等の安全性・利便性の向上に携われることは、海上保安官ながら上記経歴を持つ私にとって至上の喜びとするところです。微力ながら更に尽力する所存であり、引き続き皆様の当協会へのご支援を賜りますようお願い申し上げます。

新任理事の紹介 令和4年度定時社員総会において、次の理事が新規に選任されました。



赤津 洋一 理事
(あかつ よういち)

■ 防災特殊曳船株式会社 代表取締役社長
■ 1956年7月生
■ 東京都出身
■ 2022年5月現職
■ 微力ながら東京湾の海上交通の安全確保の一助となるよう尽力させていただきます。



鈴木 崇広 理事
(すずき たかひろ)

■ 出光興産株式会社 千葉事業所副所長
■ 1973年5月生
■ 愛媛県出身
■ 2021年10月現職
■ 「安全、健康、コンプライアンス」常に最優先で取り組みます。皆さま、どうぞよろしくお願いたします。



小山 仁明 理事
(こやま まさあき)

■ 株式会社商船三井 海上安全部 部長代理(横浜駐在船長)
■ 1968年4月生
■ 東京都出身
■ 2022年2月現職
■ 自身の船長経験を活かし、海上交通の安全維持へ貢献していきたい。



中村 紳也 理事
(なかむら しんや)

■ 一般社団法人日本船長協会会長
■ 1955年10月生
■ 愛知県出身
■ 2022年5月現職
■ 海技者からの視点にて協会業務に貢献していく所存です。



篠崎 尚史 理事
(しのざき たかし)

■ 株式会社タイトーコーポレーション 取締役千葉支店長
■ 1964年2月生
■ 群馬県出身
■ 2021年6月現職
■ 東京湾の海難防止及び海の安全に寄与出来れば幸いです。宜しくお願い致します。



生田目 嘉洋 理事
(なまため よしひろ)

■ JFEエンジニアリング株式会社 総務部長
■ 1967年5月生
■ 福島県出身
■ 2022年4月現職
■ 東京湾に面する企業の一員として、海上交通安全のお役に立てればとの思いです。

TOUKAIBOU MEMBER

～現場の知見と先端技術でお客様と共に未来を創る～ 株式会社 日本海洋科学

株式会社日本海洋科学の川瀬でございます。
貴協会及び会員の皆様には、日頃より弊社の事業活動に多大なるご理解、ご支援を頂き有難うございます。
この度、寄稿の機会を頂きましたので、当社についてご紹介させていただきます。

■当社の沿革

現在の株式会社日本海洋科学の前身であるランドマリタイム株式会社が1985年9月に設立され、以来37年間にわたり海運、造船、港湾土木、エネルギー等の分野を業務対象とし、関連する業界の皆様方のご協力ご支援を賜りながら歩んで参りました。

2019年7月、日本郵船グループ内の技術系会社である郵船ナブテック株式会社と郵船エンジニアリング株式会社と当社の3社が合併し、新たな株式会社日本海洋科学として再出発しました。

■当社の事業内容

弊社の主な事業内容は以下の通りです。

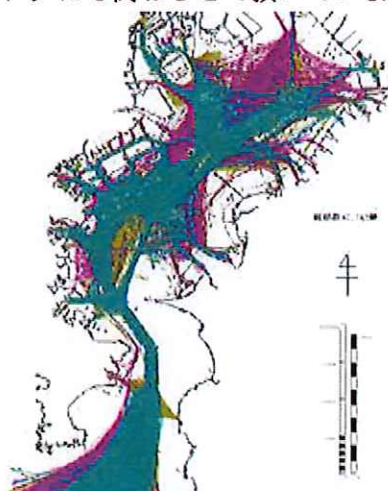
- ①海事コンサルティング
- ②新造船建造コンサルティング
- ③保船コンサルティング
- ④船舶運航コンサルティング
- ⑤海事教育訓練
- ⑥潜水事業
- ⑦船員サポート

①海事コンサルティング

我々海事コンサルタントは、海を利用する者の立場から船、港、海に係わる問題を科学的に分析し、解決策を提言していくのが仕事です。海上輸送の舞台である海や船、港を取りまく環境が年々変化し、これに伴いコンサルティングのテーマも変わり新たな課題に取り組ん

でいます。海上空港や巨大連絡橋などのインフラ整備、LNGタンカーやクルーズ船の大型化に伴う港湾整備、地震による津波来襲時の安全対策など数々のプロジェクトに参画し、シミュレーションによって船舶交通への影響を評価・検討し安全対策を提言してきました。また、船員問題や水先制度など法律改正に伴う政策分野へのコンサルティングにも関わらせて頂いています。

さらにアジア各国の海外プロジェクトへの参画やシブプリサイクル条約に基づく船舶解体時の廃船地域の現地調査・改善指導等、海外の海運・造船・港湾業界の発展に貢献させて頂いています。



▲交通実態調査の状況

②新造船建造コンサルティング

お客様が新造船を建造する際に、豊富な経験と専門知識を活かし、新造船契約前の船舶仕様確認から当該船舶の就航まで、様々な角度からサポートします。また、お客様が求める品質+αの船舶となるよう、新造船建造に関する作業全体を、安全・品質・工程(納期)の観点から単一的・総合的に厳しく管理することが可能です。

③保船コンサルティング

船体の安全と機能維持・機関の安定した運転継続を目的として実施される定期検査工事や修繕工事において、本船から挙げられた修繕要望事項に関し、お客様の要望に従って実態調査を行い、その結果を踏まえた修繕工事計画(工事項目、工事内容)のご提案を行っています。

④船舶運航コンサルティング

船舶運航における多様な業務に対し、専門技術者(建造・修繕監督、荷役監督、バースマスター等)を派遣し、安全・効率運航を支援しています。

⑤海事教育訓練

若手航海士の習熟訓練、船級承認のBRM訓練、経験豊富な水先人の操船技術習熟のための訓練など、ビジュアル操船シミュレータを用いた操船訓練を提供しています。



▲操船シミュレータ訓練

⑥潜水事業

当社は、世界の主な船級(LR・ABS・NK・DNV・GL・BV)から水中船底検査事業所としての承認を受け、経験豊富な潜水士による船舶修繕及び港湾施設のメンテナンス等、ご要望に合わせ最適な提案と高品質なサービスを提供しています。

株式会社 日本海洋科学

取締役常務執行役員 川瀬 雅勇己

(かわせ まさゆき)

1959年生 大阪府出身
1981年 神戸商船大学航海科卒
日本郵船(株)入社
2014年 日本海洋科学 現職



▲潜水士による保船メンテナンス

⑦船員サポート

国際航海に従事する船舶及び船員に対して国際条約に定められた法令に従い、船舶就航前の官庁手続きから就航後の船員の乗下船ごとに発生する申請や届出など、様々な手続きを支援しています。



▲船員手帳

■最後に

今後も社内の様々な事業とのシナジーを活かしながら、エネルギーの脱炭素化、船の次世代燃料等のあらたな課題にチャレンジし、コンサルティングを通じて地球環境の保全に貢献させて頂きたいと考えています。

 **日本海洋科学**
Japan Marine Science Inc.

<https://www.jms-inc.jp/general/top/jp>



TOUKAIBOU MEMBER

TOUKAIBOU MEMBER

～海技力をベースに安全運航と海洋・地球環境保全に貢献～ MOLマリン&エンジニアリング株式会社

■沿革

当社は1988年に商船三井の子会社として㈱マーデックの社名で設立されてから30年あまり、海技者の訓練と技術コンサルティングサービスの提供や特殊船の運航・管理を実施して参りましたが、2021年4月にMOLエンジニアリング㈱と合併して現社名に変更、同年6月には本社を東京都港区虎ノ門に移転、業容を大きく拡大して現在に至っています。

■海事コンサルティング事業

商船三井の船舶運航のノウハウを活かしながら、操船シミュレータをはじめとする様々なツールを駆使し、広く客観的な視点により、船型の大型化や海上工事に伴う制約の中での操船や係留における安全性の検討などをはじめとし、多様なニーズに応じたコンサルティングサービスを提供しています。



▲操船シミュレータを用いた入出港の安全性の検討

■海技訓練事業

各種荷役シミュレータを使用しての荷役関連訓練、操船シミュレータを使用しての操船訓練、BRM(Bridge Resource Management)訓練、PEC(強制水先免除制度)操船シミュレータ講習、タービン/ディーゼル機関シミュレータを使用してのERM(Engine Room Resource Management)訓練など、多彩な訓練を提供しています。



▲ERM 訓練風景

2022年6月からは、本社事務所に併設したDPS(Dynamic Positioning System)を有するDPシミュレータを使用しての訓練の提供を開始しました。The Nautical Institute(本部:イギリス)の認証を得た日本初のトレーニングセンターとしてDPオペレーター資格取得に必須である訓練修了証書を発行可能となっています。

また、海技免状の更新講習実施機関としての登録を目指して手続を進めています。



海事に関わる今日と未来を
MOLマリン&エンジニアリング株式会社
https://www.molmec.com/
今後拡大が見込める様々な海洋事業の展開を見据え、MOLグループとして海洋技術を結集し、安全面や技術面での更なる差別化に向け発展してまいります。



MOLマリン&エンジニアリング株式会社

代表取締役社長 中島 孝
(なかしま たかし)

1959年生 島根県出身
京都大学法学部卒
1982年 大阪商船三井船舶株式会社(当時)入社
2021年 現職



▲ダイナミックポジショニング(自動船位保持)シミュレータ

■特殊船運航・管理

最新設備を備えた2隻の海底ケーブル敷設船「KDDIオーシャンリンク」及び「KDDIケーブルインフィニティ」の運航管理を行い、インターネット時代を支える海底ケーブルの敷設・保守を安全かつ迅速にサポートしています。

また、国立研究開発法人海洋研究開発機構(JAMSTEC)が所有する学術研究船「白鳳丸」の運航支援業務を受託し、安全かつ確かな調査航海が実現できるようにサポートしています。

今後もこうした特殊船の運航/管理に関する事業を拡大していく予定です。



▲海底ケーブル敷設船KDDIケーブルインフィニティ

■オンサイト事業

船舶の安全運航と海洋・地球環境保全に寄与するため機器/設備の国際ルールに対応した設置・点検検査・整備を実施しています。

また、各種船舶(LNGタンカー、原油タンカー、プロダクト・ケミカルタンカー、各種バルカー、PCC等)に経験豊富な海技員(検船員、安全監督、荷役監督、パースマスター等)を派遣し、安全で効率的なオペレーション遂行を支援しています。



▲救命艇の点検検査・整備

■今後の注力分野

従来の業務経験で培われた技術力をベースに、洋上風力発電関連業務をはじめとした環境・エミッションフリー関連業務を重点的に展開していく方針です。

また、船舶の自律運航技術や次世代型航行支援技術の開発・実用化の支援にも積極的に取り組んでいきます。

当社は発足以来、海技力をベースとした多様な技術サービスを提供することで、船と港を取り巻く様々な問題に熱意を持って取り組んで参りました。

今後も、「青い海から人々の毎日を支える商船三井グループ」の一員として、船舶の安全運航や海洋・地球環境の課題解決に貢献して参ります。

TOUKAIBOU MEMBER

特集

海の今を海しる 知るために



マスコット「うみしる」

海洋状況表示システム「海しる」
MDA Situational Indication Linkages

<https://www.msil.go.jp>



2022年2月(公社)東京湾海難防止協会の神奈川支部と東京支部の合同地域連絡会及び千葉支部の地域連絡会において、吉田 剛氏(当時海上保安庁海洋情報部情報利用推進課海洋空間情報室長、現在内閣府総合海洋政策推進事務局参事官)による「海の今を知るために」と題する講演が行われました。

その中で、吉田氏は、政府による海のデータの情報提供アプリ「海しる」について、デモンストレーションを行うとともに、「海しる」を通じた海のデータ連携の今後の取組の方向性について紹介されました。「海しる」は政府全体で推進している海洋状況把握(Maritime Domain Awareness:MDA)の能力強化に基づく情報システムであり、政府関係機関が保有する海のデータを一元的にとりまとめ地図上に表示することで、海上保安業務のみならず、環境保全、海洋教育、海洋産業など、あらゆる目的に資するシステムであると述べられました。

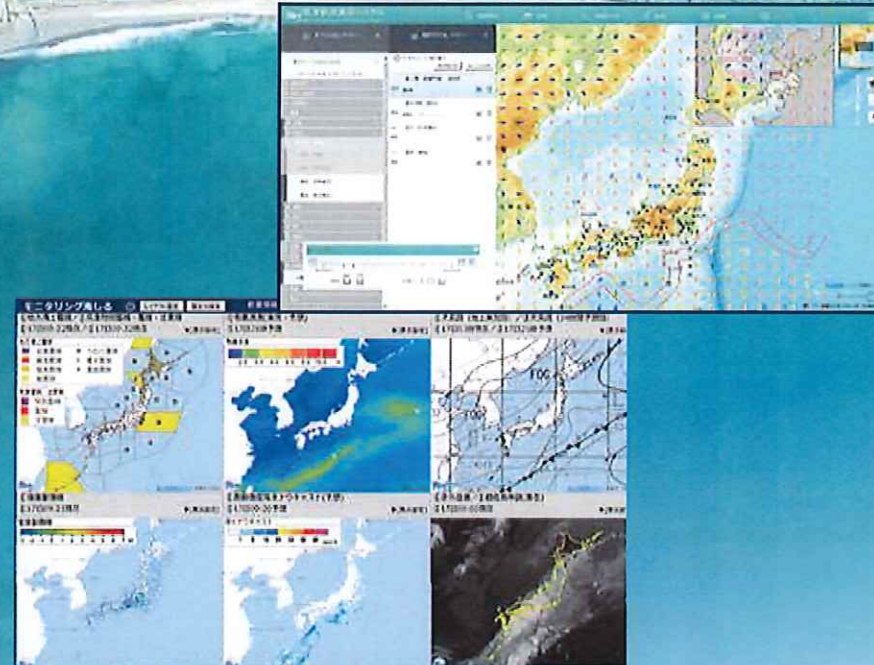
講演の概要は次の通りです。なお、講演で使用された資料は(公社)東京湾海難防止協会ホームページに掲載しています。

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



内閣府
Cabinet Office
総合海洋政策推進事務局
参事官 吉田 剛
(よしだ つよし)

前海上保安庁海洋情報部情報利用推進課海洋空間情報室長
【経歴】
1972年生 愛知県出身
1999年 東京大学大学院理学系研究科
博士課程修了(理学博士)
同年 海上保安庁入庁
2019年 海上保安庁海洋情報部海洋空間情報室長
2022年 現職



▲海しるの表示例 出典:海しる
情報提供元:海上保安庁、国土地理院、気象庁、防災科学技術研究所

「海しる」の概要

海洋状況表示システム「海しる」は「海の今を知るために」というコンセプトのもと、様々な海洋情報を集約し、地図上で重ね合わせて表示できるようにした情報サービスであり、全世界の海洋に関する情報を対象とした「グローバル情報」や、天気図・海面水温などの「リアルタイムの情報」を扱うのが特徴である。掲載されている情報は、政府機関等との連携により、雲の衛星画像、天気図、降水情報、海面水温、流れ、波の高さ、地震関連情報、地理院地図、海底地質図などで、項目数は200項目以上になっている。これらの情報を自由に選択し、透過の機能等を用いて見やすく重ね合わせることができ、利用者が目的に応じて必要な情報を組み合わせた地図を作成することが可能である。

海における活動には、海に関連する情報の集約は必要不可欠であり、例えば油流出事故においては、藻場、海水浴場、人工海岸などの海岸の特性や漁業権区域などの社会情報に基づき優先的な配慮が必要な海域の特定や、港湾、保安部署等の

位置、沿岸部の倉庫における油防除資機材の在庫などから、必要な対応を行うこととなる。海上保安庁では従前からこのような海域における活動に資する海洋空間情報の一体的かつ効率的な提供業務を実施しており、必要に応じて政府内関係機関と地図情報の共有を行ってきた。このような地図情報は海の安全に関する業務のみならず、環境保全、産業振興等、政府内の多様な施策に利用できることから、内閣府総合海洋政策推進事務局の総合調整のもと政府関係機関が保有する情報を海上保安庁に集約する体制が整えられ、平成31年4月から開始されたサービスが「海しる」である。

■ 海域保全のための情報提供の取組

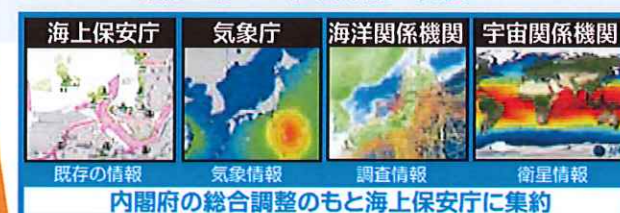
海洋空間情報の一体的かつ効果的提供業務



油流出事故等対応のため、優先的な配慮が必要な海域(藻場、海水浴場、漁業権区域等)、関連情報(港湾、資機材倉庫、航路等)等の海洋空間情報を一体的効果的に提供

海域保全のための活動への貢献

政府全体での提供業務へ発展



「海しる」で情報を一体的に収集することにより、効率的にユーザーに情報を提供
・航海安全
・海洋安全保障
・自然災害対応
・産業振興
・環境保全
等への貢献

政府全体の海洋政策へ貢献

海域保全に資する情報のさらなる充実



海洋状況把握(MDA)の能力強化の取組 海しる

「海しる」は、政府全体で推進している海洋状況把握(Maritime Domain Awareness: MDA)の能力強化に基づく情報システムと位置付けられている。

MDAとは、2001年の米国同時多発テロを契機に、安全保障政策として米国で誕生した概念であり、国の防衛、安全、経済、環境に影響を与える可能性のある海洋に関する事象を効果的に把握し、迅速・適切な対処に繋げる取り組みである。現在は米国・欧州ともに安全保障のほか海洋環境保全など多目的な取組として推進されている。

我が国におけるMDAとは、海洋の安全保障、海洋環境保全、海洋産業振興、科学技術の発展等に資する海洋に関連する多様な情報を、取扱等に留意しつつ効果的な収集・集約・共有を図り、海洋に関連する状況を効率的に把握することとされ、政府全体でその取り組みを進めている。

新たな海洋立国日本の実現を目指して海洋に関する諸施策を総合的かつ計画的に推進することを目的として制定された「海洋基本法(平成19年)」のもと策定された

第3期海洋基本計画(平成30年5月閣議決定)及び同時に策定された「我が国における海洋状況把握(MDA)の能力強化に向けた今後の取組方針(平成30年5月総合海洋政策本部決定)」では、MDAの能力強化に係る主要な施策を、「情報収集体制」「情報の集約・共有体制」「国際連携・国際協力」の観点から整理している。

海洋状況表示システム「海しる」は、「情報の集約・共有～情報をつなぐ『神経』の強化」に必要な情報システムとして位置づけられ、政府関係機関等が運用する各種海洋データサービスやシステムと連携して情報の充実を図るとともに、提供する情報の広域性・リアルタイム性の向上を図ることで、海洋の安全保障のニーズを取り込みつつ海洋の安全保障を含む多様な海洋政策に活用される重要な情報システム基盤として構築・活用されることを目指している。加えて、民間企業等の活動における海洋情報に対するニーズの高まりを踏まえ、民間企業等や学界とも海洋情報が共有可能な体制の構築を図ることとしている。

海洋状況把握(MDA)能力強化の全体像 海洋の「可視化」を一層向上させる3つのポイント

目と神経とネットワークの強化

POINT1 情報収集の体制 海洋を見る「目」の強化

無人化・省人化技術等、最新の技術革新の潮流を踏まえ、海洋監視・海洋観測アセットの能力向上や整備・活用を推進。

- 海洋**
 - 艦艇・巡視船・航空機等の運用・増強
 - 測量船の整備
 - 海底地質・津波観測網の充実
 - 漁業取締船の整備
 - 海洋調査・観測システムの整備・運用

- 陸上**
 - AIS等による船舶動静情報の収集
 - 気象レーダーによる気象・水象観測

- 宇宙**
 - 情報収集衛星の運用・増強
 - 準天頂衛星システムの運用・増強
 - 先進光学・先進レーダー衛星の活用
 - ひまわり8-9号の活用

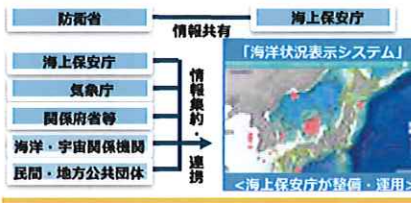
- 研究・開発**
 - AUV・UUV等の開発・研究
 - 衛星AISの活用検討
 - マイクロ波放射計の高度化
 - OTHレーダーの研究
 - 無人航空機(UAV)等の開発推進
 - 北極域の観測・研究体制の強化

POINT2 情報の集約と共有体制 情報をつなぐ「神経」の強化

情報の機密性等に応じた適切な取扱いを確保しつつ、関係情報システムの充実・連携強化を通じて、広域性・リアルタイム性の高い情報共有を実現。

情報システム

- 防衛省と海上保安庁の情報共有システムの拡充
- 海洋状況表示システムの構築・活用
- 機密性に応じた情報の適切な管理
- 関係府省庁の情報システムとの連携
- 民間企業・地方公共団体との連携
- 海洋予測技術や予測結果の可視化手法の高度化
- 大容量データの解析手法の高度化



POINT3 国際連携と国際協力 国際的な「ネットワーク」の強化

同盟国・友好国等との連携や国際的な枠組みの活用等により更なる情報を収集。こうした取組等を通じて「自由で開かれたインド太平洋」を推進。



- 米国及び同盟国・友好国とのMDAに関する連携の強化
- 外務省、防衛省、海上保安庁による、シーレーン沿岸国への能力構築支援、装備・技術協力等
- 海洋観測や基礎情報整備等に関する国際協力の推進



※ 我が国における海洋状況把握(MDA)の能力強化に向けた今後の取組方針(平成30年5月総合海洋政策本部決定)

「海しる」運用開始までの経緯 海しる

海上保安庁海洋情報部では、戦前の海軍水路部を引き継ぎ、海図等の航海の安全に関する情報の提供を実施してきた。昭和40年には「日本海洋データセンター」を開設し、海洋のさまざまな情報提供を開始、平成7年にはいち早くインターネットに対応し、ネットによる情報提供を開始した。平成15年には、油等流出事故の対応のための沿岸海域環境保全情報を集約したWebGISサービス「CeisNet」の運用を始めた。平成24年には、政府が有する様々な海洋情報を集約した「海洋台帳」の運用を開始しており、「海しる」はこの「海洋台帳」の後継サービスである。

「海洋台帳」は、政府関係機関等有する、海底地形、航路、海流などのさまざまな情報を、ユーザーが自由

に取捨選択し、地図上に重ね合わせて表示することができる当時としては先進的なWebGISサービスであった。各機関に分散している情報を、簡単にわかりやすく表示することが可能となったことで、航海の安全だけでなく、海洋産業の発展や、科学的知見の充実に貢献してきたところである。

「海洋台帳」の運用開始以降、インターネット環境は大幅に変化し、大量のリアルタイム情報も扱えるようになってきたことから、「海洋台帳」で扱っている日本周辺の非リアルタイム情報だけでなく、世界全体のリアルタイム情報を扱えるシステムに発展させた新たなWebGISサービスとして、平成31年4月に海洋状況表示システム「海しる」は運用を開始した。

「海しる」の掲載情報 海しる

「海しる」は、全世界の海洋に関する情報を対象とした「グローバル情報」や、衛星画像・海面水温などの「リアルタイム情報」を扱うのが特徴であり、掲載されている情報項目は「海洋台帳」の約2倍の200項目以上となっている。「海しる」のトップページには、日本語版と英語版の入口と、テーマ別マップのリンクを用意している。掲載情報の項目数が多いことから、利用者の利便性のため、油防除、洋上風力発電、マリレジャー等、各テーマで利用される情報をワンクリックで表示可能な

海域名称

島名、海底地形名

地形・地質

海底質、海底地質図、等深線

地理境界

直線基線、領海外縁線

海象

水温、海流、潮流、潮汐、波、塩分、海水(日本周辺・北極域)

気象

天気図、風、雲(気象衛星画像)、船舶気象通報、高解像度ナウキャスト、気象・海象観測情報、熱帯低気圧、落雷

海洋教育

海洋教育関連団体、水族館、自然体験施設、博物館等

安全

海上分布予報、航行警報、水路通報(小改正を除く)、地方海上警報、地方海上予報、気象特別警報・警報・注意報、津波警報・津波注意報・津波注意報、米軍演習区域、海賊・武装強盗(ReCAAP)

海事

港則法適用港、港湾、漁港、灯、海交法航路、港則法航路、海上保安部署等、沈船、海底障害物、指定錨地、換設錨地、水路測量特級区域、船舶通航量(月別)

防災

排出油等防除計画資料、津波シミュレーション、海底地殻変動情報、海域火山DB、強震動情報、海岸線種類(環境脆弱性指標)、ESIマップエリア、海岸アクセス道、津波防災情報図、指定緊急避難場所

テーマ別マップを別途用意している。

「海しる」は情報を自由に選択し、透過の機能等を用いて見やすく重ね合わせることができるなど、利用者が目的に応じて必要な情報を組み合わせた地図を作成することができる。これまで、海象情報、水路情報、気象情報、水産情報、産業情報、環境情報、科学情報など、政府内の各機関がそれぞれの目的で海のデータを取得し利用してきたが、「海しる」を通じて当該情報が多目的に有効活用されることが可能となった。

インフラ・エネルギー

海底ケーブル、洋上風力ソーニング基礎情報、海洋エネルギー・ポテンシャルの把握に係る業務報告書画像、海底輸送管、海上構造物、取水施設(取水口)、火力発電所、洋上風力発電(実施・計画)、風況情報

海洋生物・生態系

生物多様性の観点から重要度の高い海域、ラムサール条約登録湿地、ウミガメ産卵地、海獣類生息地、哺乳類生息地、鳥類生息地、マングローブ、湿地、藻場、干潟、珊瑚礁、閉鎖性海域、生物等の脆弱性評価、クロロフィルa濃度

水産

漁業権区域、保護水面、主要漁港別上場水揚量

海域利用

海水浴場、潮干狩り場、マリーナ

海域保全

史跡、名勝、天然記念物、国立公園、国立公園、海域公園、自然環境保全地域、鳥獣保護区(国指定)、投棄区域、海岸保全区域、低潮線保全区域、海ゴミ

航空写真等

航空写真、港湾写真、海岸写真

経緯度・グリッド

経緯度線、経緯度メッシュ、標準地域メッシュ、東京湾グリッド、UTMグリッド

背景図

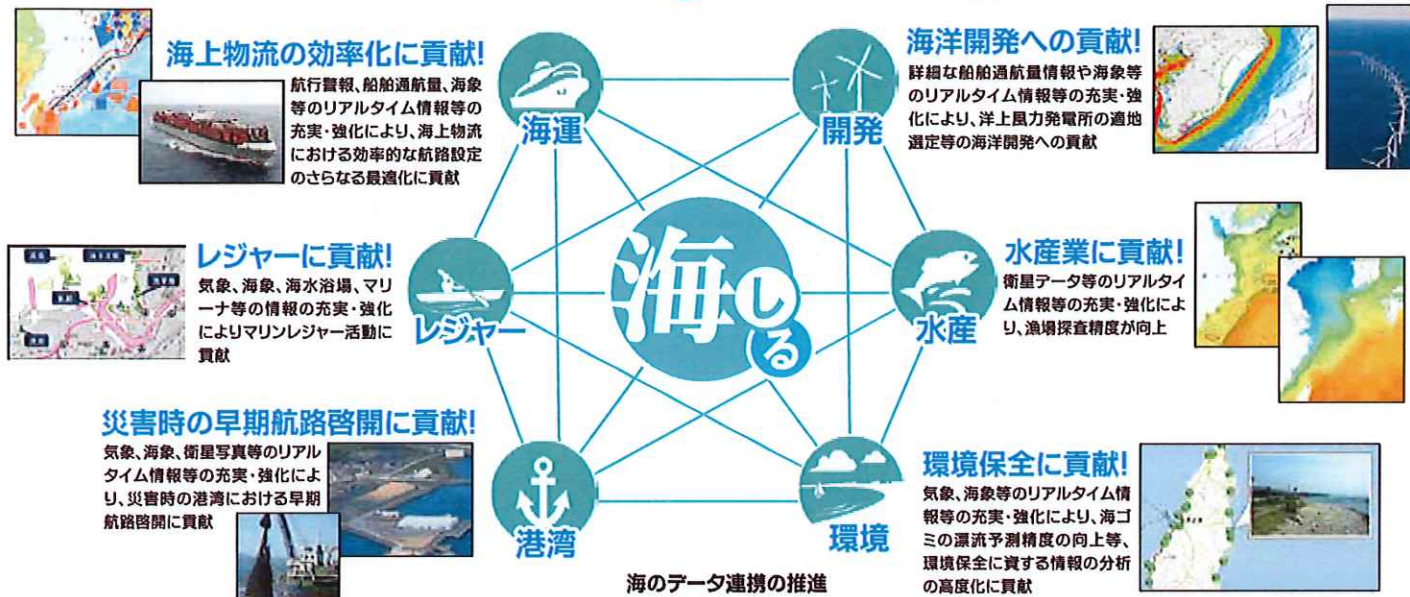
地理院地図、白地図(日本周辺)、公共地図(日本周辺)、海底地形図

掲載情報は200項目以上!





「海しる」を通じた海データの連携



海データの連携の推進

「海しる」は、海洋関係の各分野で取得されている海データの、分野間での流通を促す仕組みであるといえる。各分野が有する海データを「海しる」に登録することで、他分野へデータの存在を周知することができる。「海しる」による海データの連携を通じて各種問題の解決を推進することで、さまざまな海に関連する施策に資することを可能とする仕組みである。さらに、データ取得時の目的とは違った新しいデータの利用が生まれ、各分野の発展につなげていくことができる。

このような「海しる」の取組みを踏まえ、令和2年7月に閣議決定された成長戦略フォローアップでは以下の通りとされた。

成長戦略フォローアップ

- 「海しる」において、海運・水産・資源開発の民間事業者等の海データの利用者からデータの要望を受け付ける機能を設けるとともに、海水温や海流等のリアルタイム情報等の充実を図る。
- 海のデータに関するAPI連携やデータの標準化に関するルールを策定し、関係者間でのデータ活用を促す。
- 海のデータやニーズを有する民間団体・自治体とのネットワークの構築、官民関係者が参加するフォーラムの開催、「海しる」へのデータ登録の働きかけ、「海しる」のAPIの公開等を行う。

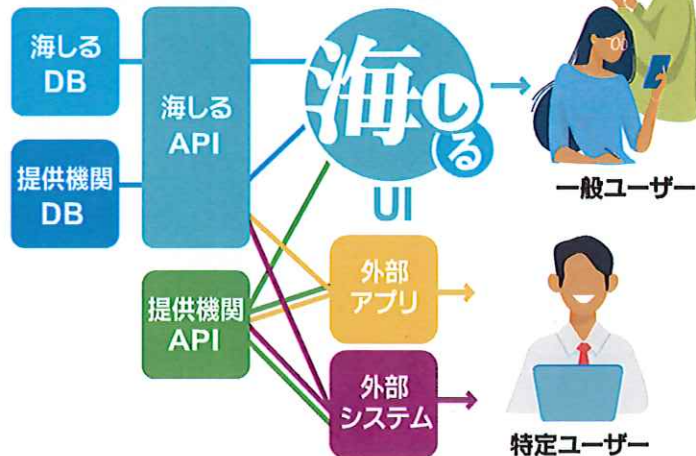
※ API(アプリケーションプログラミングインターフェイス)プログラムの機能を他のプログラムでも利用できるようにするための規約であり、特定の機能を利用することができる。(平成30年版情報通信白書)

「海しる」は政府関係機関の連携により開始されたサービスであり、沖合域の情報は比較的充実しているが、沿岸域の情報は必ずしも十分ではない。一方、利用者のニーズの多くは、沿岸域の詳細情報にあり、そのような情報は、関係する地方公共団体等との連携が不可欠となる。沿岸部の海象などの詳細な情報を収集し共有する情報共有基盤として「海しる」が活用されることで、利用者のニーズに沿った情報の充実が図られる。

「海しる」は海洋関係の各分野で取得されている海データの、いわば「電子図書館」である。電子図書館として地図データを「見せる」ことは可能であるが、今後はデータを直接利用する仕組みを作ることで、データ

データ連携の標準規格

「海しる」のデータ提供規格を一般に公開することを含め、データ相互利用の促進・連携の標準化を図る



APIの公開

の相互利用を推進し、海の各分野の成長産業化等に貢献していく必要がある。データを直接利用する枠組みとして、通信規格であるAPI規格や、「海しる」データサーバのAPI自身を公開することで、民間も含めた各分野におけるシステムやアプリで、データを直接利用することができるようにしていく必要がある。



2022年2月
一般公開開始
どなたでも無償で
ご利用できます



「海しる」の今後の方向性

今後は、海に関する各団体への説明会や、関連するフォーラム等を通じて地方公共団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、掲載情報の充実やAPI公開等機能の改善を適切に進めることが重要である。

海洋環境教育への貢献についても進める必要があり、具体的には、内閣府総合海洋政策推進事務局が進める海洋教育情報プラットフォームの取組の一環として、教育現場のニーズ等を踏まえ、教職員や小中学生等が海洋に関する学習をする際に「海しる」を活用できるよう、教育向けコンテンツを整備することとしている。

また、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おり、特に、SDG14「海洋・海の資源の保全・持続可能な利用」のための基盤となる情報システムとして活用されることで、SDGs実現に貢献していくこととしている。

引き続きわが国のさまざまな海に関連する施策に資するため、「海しる」の取組を進めることで、海データの連携に努めていくことが期待されている。



海洋教育向けコンテンツの整備

現在の「海しる」トップページ・テーマ別マップ



教育向けコンテンツのイメージ



現在公開に向けた
準備を進めています



官公庁紹介

～横浜港の安全・安心を実現するために365日活動します!～

横浜市消防局 YOKOHAMA FIRE BUREAU 水上消防救助部隊

官公庁紹介|組織の紹介: case 7

横浜市消防局警防部警防課長の大家でございます。東京湾海難防止協会及び関係者の皆様には、平素より消防行政に対するご理解、ご協力を賜りまして御礼申し上げます。

鶴見消防署鶴見水上消防出張所の弦巻と申します。この度、当署の海上及び船舶に関連する業務の紹介をさせていただき機会を頂きまして、ありがとうございます。

横浜港は、国際コンテナ戦略港湾に指定される国際貿易港であり、また、多くのクルーズ客船の寄港地でもあります。当部隊の活動範囲は、鶴見区沖合より金沢区八景島周辺までの海上及び河川を担っています。

■組織紹介

横浜市消防局は、神奈川県横浜市を管轄し、高層ビルが立ち並ぶみなとみらい地区、日本有数の飲食店が集まる横浜中華街、日本のライフラインの重要拠点・京浜コンビナート地区、住宅密集地域など多種多様なエリアを守るため、18消防署78消防出張所、消防訓練センター、横浜ヘリポート、横浜市民防災センターを配置し、消防職員3,869名で横浜市民の安全・安心を守るため日夜活動しています。



▲消防艇まもりの放水



横浜市
消防局警防部警防課
警防課長 大塚 和利
(おおつか かずとし)

略歴
1963年生 神奈川県出身
1982年 入局
2020年 現職



横浜市鶴見消防署
鶴見水上消防出張所
所長 弦巻 一男
(つるまき かずお)

略歴
1973年生 山形県出身
1991年 入局
2021年 現職

■部隊紹介

昭和23年(1948年)、水上消防業務が神奈川県から横浜市に移管されて以降、横浜市港湾区域及び河川における港湾消防体制の充実に向けて参りました。昭和60年(1985年)4月に鶴見消防署鶴見水上消防出張所を開庁し、消防艇を配置して船舶火災、油等の流出災害、水難救助活動を行って参りました。平成31年(2019年)4月に港湾消防体制のさらなる充実強化を目指して、消防艇を運用する水上消防隊と水難



▲平成31年4月1日水上消防救助部隊発足

救助活動を行う水難救助隊を統合して「水上消防救助部隊」を発足させました。現在、消防艇よこはま、消防艇まもり、救助艇ゆめはま、水難救助車を配置して消防出張所長以下43名の職員が海上、河川等における各種災害活動を行っています。



▲水上消防救助隊隊章

当部隊に配置されている職員は、消防局に入局後、横浜市戸塚区にある横浜市消防訓練センター(消防学校)で、消防職員としての基礎的な教育を受けたのち市内の各消防署等で経験を積み、配置されています。海技士(航海・機関)としての資格を有して入局する職員他に、鶴見水上消防出張所に配置されてから一定の経験年数を積んで、海技士の資格を取得する職員も数多くいます。水難救助隊に配置されている16名の隊員は、潜水士の国家資格と潜水活動に必要な専門的教育を修了した隊員で構成されています。多くの隊員は、特別救助隊の中から選抜された隊員です。



▲水難救助隊の潜水訓練



▲水上消防隊と航空消防隊との連携訓練

配置されている現行の消防艇等は、平成13年度建造の総トン数120トンの「よこはま」、令和3年度建造の総トン数49トンの「まもり」、平成22年度建造の救助艇「ゆめはま」と平成26年度建造の水難救助装備を積載した水難救助車を配置しています。



消防艇 よこはま

型式	鋼船、V型
全長	32.2m
船幅	7.3m
総トン数	120.0t
最高速度	15.5ノット(約28.7km/h)
放水砲	毎分5,000L×2基、 毎分15,000L×2基、 毎分5,000L(伸縮式放水塔上)×2基

コンテナ搭載を考慮し、単胴構造の平甲板船型が採択された。没水部船型はV型、船質は高強度鋼である。なお伸縮式放水塔などのために一般船舶と比して重心位置が高く、また長さに対して過大な積載重量となることから、船速よりも復原性能を重視した設計が行われた。



▲消防艇まもり



▲救助艇ゆめはま

災害の状況に応じて、部隊を選定して横浜市内で発生する災害はもちろんのこと、大規模災害発生時の広域応援派遣等に備え、迅速かつ効果的な活動を行うため日々訓練を重ね万全を期して参ります。



TOKYO FIRE DEPARTMENT
東京消防庁

官庁紹介

～東京の河川・港を守る消防舟艇を支えています！～ 東京消防庁装備部装備課

官庁紹介|組織の紹介: case 8

東京消防庁装備部装備課 参事 兼 装備課長の西原
でございます。

装備課は、ポンプ車、救急車、はしご車などの消防用
自動車、消防隊員が着用する防火衣、活動時に活用する
資器材など消防活動に不可欠な、機械器具、被服、乗り
物のほぼ全てについて、企画立案、技術的観点に立った
仕様の作成、調達、配置などを行う部署で、当庁が保有
する消防舟艇9艇についても同様に手掛けております。

また、これらの仕事に加え、消防舟艇や消防自動車な
どをより安全に運航(行)できるよう、職員への技術指
導や資格者の育成も行っております。

この度は、貴重な機会を頂戴いたしましたので、消防
舟艇に関する業務の紹介と、日頃の水上消防の活動に
ついて、ご紹介をさせて頂きたいと思っております。



東京消防庁
装備部装備課
参事 兼 装備課長 西原 良徳
(にしはら よしのり)

略歴
1964年生 千葉県出身
1988年 入庁
2021年 現職

■消防舟艇のはじまり

昭和11年に、東京港の施設拡充
と、海上輸送量の増加に伴い、東
京市連合防護団より1隻の消防舟
艇が寄贈されました。これが東京
の消防舟艇の第1号となり、「みや
こどり」と命名されました。

この「みやこどり」という船名は
昭和の時代に入って以降、当庁
消防舟艇のフラッグシップの船名
として受け継がれています。



▲初代 みやこどり



▲2代目 みやこどり



▲3代目 みやこどり



▲4代目 みやこどり

大型化学消防艇 みやこどり

「みやこどり」は、当庁消防艇の中で最も大き
く、有事には沿海区域を航行するために必要な
機軸類を装備している大型化学消防艇です。
タンカー火災や沿岸危険物施設等の火災に対
応するため、放水砲を6基と、毎分70,000L
放水可能な消防ポンプを装備しました。

型 式	鋼船、V型
全 長	43.2m
船 幅	7.5m
総トン数	195.0t
最高速度	20ノット以上(約36km/h)
放 水 砲	毎分15,000L×2基、 毎分10,000L×2基、 毎分5,000L(伸縮式放水塔上)×2基

■常に最高の能力を発揮できるように

現在、当庁の消防舟艇は、
3つの消防署に配置されてい
ます。装備課では、これら
消防舟艇の建造、法定検査、
上架整備に係る業務を担っ
ています。消防舟艇は、そ
の性能を常に維持するため
に、毎年整備のために上架
(入渠)をする必要があり、水
上の消防力が落ちないよう、
各艇の整備時期をずらして
対応しています。



▲おおよと 整備



▲消防艇 しぶき建造

建造は、限られた予算の中
で、運用する職員の意見も取
り入れながら20年以上の使用
に耐える良質な船を如何に
造るか、装備課担当者の腕の
見せ所でもあります。

東京消防庁の装備

<https://www.tfd.metro.tokyo.lg.jp/ts/soubi/index.html>



■安全・確実な運航のために

当庁では、河川の氾濫
や都市型水害等に備えて、
救命ボート等も約250艇ほ
ど保有しています。



▲舟艇技能確認

船を運航している乗組
員は全員が消防官です。

そのため、船舶火災をはじめ、各種災害に対応でき
る消防活動技術と、災害等の非常時でも安全かつ迅
速に船を操れる運航技量の両方を兼ね備えていな
ければなりません。そのため、装備課では消防舟艇に
定期的に同乗し、乗組員の操船技術を確認したり、
救命ボートの運航技術教養を開催し、庁内での教育
に努めているほか、株式会社新日本海洋社、株式
会社日本海洋科学の両社にご協力いただき大型消防
舟艇の乗組員向け委託研修なども行い、乗組員の技
量向上と安全運航の啓発に努めています。



▲委託研修の実施

■東京の水辺を守るために

東京消防庁の管内には、東京港や隅田川の一級河
川の他、舟運が盛んな多くの運河があります。さら
に近年では国際クルーズターミナルや港湾施設や海
浜公園の発展も著しく、水の事故、船の事故の潜在
的なリスクも上がりつつあります。これらの災害に
万全の態勢で備えるべく、舟艇隊員、水難救助隊員
は日夜訓練に励んでいます。

今後も、東京海上保安部、東京湾岸警察、東京都
港湾局、隣接都市の消防本部の皆様とも合同の訓練
などを通じて力を合わせ、東京の海、河川の安全に
寄与していく所存です。



▲旅客船での救助活動想定した連携訓練

主な消防舟艇



化学消防艇「ありあけ」



化学消防艇「かちどき」



指揮艇「はやて」



水難救助艇「はまかせ」



水難救助艇「きやす」



水難救助艇「はるみ」



▲流出油への対応訓練



▲消防ヘリとの合同訓練



▲船舶火災での消火活動

消防舟艇を配置している消防署



官庁紹介

～市民の生命・身体・財産を災害から守る～ 千葉市中央消防署 臨港出張所

官庁紹介 | 組織の紹介 : case 9

千葉市中央消防署臨港出張所は、千葉市中央区中央港1丁目の官公庁、船たまり場の至近に位置し、昭和43年に消防艇「はごろも」を配備、水上出張所として開所し、昭和59年から平成16年3月まで「初代まつかぜ」平成16年3月から「二代目まつかぜ」を運航開所以来、消防局唯一の「水上隊」として海上防災の任務にあたっています。



昭和43年 就役
消防艇 はごろも
全 長 17.5m
船 幅 4.4m
総トン数 36t(旧トン数)
最高速度 17.11ノット(約31km/h)
放 水 量 12,000L/分



昭和59年 就役
消防艇 初代まつかぜ
全 長 21.5m
船 幅 5.2m
総トン数 35t
エンジン 450PS×3基
最高速度 18.29ノット(約34km/h)
放 水 量 20,000L/分



平成16年 就役
消防艇 二代目まつかぜ
全 長 31m
船 幅 7m
深 さ 3.5m
総トン数 104.0t
最高速度 18.7ノット以上(約35km/h)
放 水 量 毎分15,000L×2基、
毎分5,000L×2基、
毎分7,000L(伸縮式放水塔上)×1基

システム概要
 ■指揮作戦室(大画面高精細表示装置装備)
 ■大規模災害時専用関係機関連絡通信装置
 ■沿海航行用通信装置
 ■赤外線監視装置
 ■ヘリコプター映像受信装置
 ■電子海図表示システム
 ■多目的クレーン
 ■専用コンテナ×4セット
 ■消出油対策、大規模災害時陸上支援、救急救助対策、予備
 ■高度救命処置室兼活動準備室
 ■ヘリコプターとのホイススペース
 ■ジェット救難艇×1
 ■海面自動昇降式救助ラダー
 ■海底探知ソナー



千葉市中央消防署
署長 吉田利也
(よしだ としや)

略歴
1965年生 千葉県出身
1988年 入局
2022年 現職

■業務概要

この水上隊には25名が配置され、このうち21名が航海士・機関士の有資格者で海上災害に対応しており、本市沿岸等における災害はもとより、東日本大震災では、市原市で発生したLNGタンク火災に出動するなど、広域消防応援体制にも備えています。

また、通常の消防業務にも対応しており、水槽付ポンプ車・ポンプ車・高発泡排煙車・はしご車・救急車の6台、更に高度救助隊が運用する救助工作車1台の計7台の消防車両が配置されています。



▲東日本大震災・LPGタンク火災(市原市)

■艇の仕様

消防艇の船検上の許可水域は平水区域となっておりますが、広域消防応援に対応するため沿海航行可能な仕様となっており、沿海航行に際しては臨時検査を受け被災地へ向け災害出動します。



▲油防除訓練

排出油事故に対応するため、油処理剤散布装置、オイルフェンス、吸着マットを配備しています。

船体は、船橋上部まで防爆構造で、有毒ガス検知資器材を積載、排出油で発生した可燃性ガスにも対応可能な仕様となっています。

油処理資材の備蓄数

オイルフェンス	400m
千葉県備蓄分	200m
吸着マット	200m
消防艇積載分	42m
油処理剤	2,548L
消防艇積載分	1,000L

消防艇には、ジェット救難艇が搭載され市内を流れる河川、港湾においての要救助者に対して、救助活動を行うためにジェット救難艇を平成28年4月に導入しました。

このジェット救難艇は浅瀬や荒れた水面等のラフコンディションの現場においても、水難救助活動が可能となり、6名が乗船できる為、一度に複数名の救助が可能です。

FIRE BUREAU CHIBA 千葉市消防局



▲ジェット救難艇

海難事故の発生が憂慮される中、水難救助に対応すべく、人命救助最優先の円滑な活動を行うために、千葉市消防局航空隊に配備されている2機の消防ヘリコプター及び高度救助隊と連携した海上溺者救出訓練を実施しています。



▲航空隊連携訓練

■おわりに

「市民の生命・身体・財産を災害から守る。」というのが私たち消防の使命であります。

日夜職員一丸となって、たゆまぬ努力を続けて参ります。

公益社団法人東京湾海難防止協会のますますのご発展を祈念いたします。

幹部の紹介

官公庁紹介|幹部の紹介

第三管区海上保安本部

本部長 黒石 積
(くろいし つもる)

略歴
1963年生 愛媛県出身
1986年 海上保安大学校卒
2020年 第二管区海上保安本部長
2022年4月 現職



令和4年4月1日付けで第三管区海上保安本部長に就任いたしました黒石でございます。

東京湾海難防止協会様におかれましては、日頃より当管区が担う海上保安行政において多大なるご理解ご協力をいただき感謝申し上げます。

はじめに、簡単な自己紹介をさせていただきますと、出身は愛媛県、前職は東北6県を管轄する第二管区海上保安本部長でございました。

また、三管区での勤務は、過去、横浜海上保安部所属巡視船で2回、三本部で1回であり、平成26年の警備救難部長以来、7年ぶりとなります。

久々の横浜勤務ということで、心機一転、腰を据えてその重責を着実に果たしていきたいとの決意でございます。

さて、令和4年度における第三管区海上保安本部の重点業務は、以下の3点と考えております。

- 1, 東京湾と周辺海域における船舶交通の安全対策、救難・防災対策の推進
- 2, 遠方海域における海洋権益の確保
- 3, 内陸部、遠方離島を含む自然災害への対応

官公庁紹介

幹部の紹介

官公庁紹介|幹部の紹介

川崎市港湾局

局長 磯田 博和
(いそだ ひろかず)

略歴
1963年生 神奈川県出身
中央大学理工学部卒
川崎市役所入所
1986年 建設線政局長
2020年 現職
2022年



川崎市港湾局長の磯田博和でございます。

東京湾海難防止協会及び会員の皆様におかれましては、日ごろから川崎市の港湾行政への御理解と御協力を賜りこの場をお借りして厚く御礼申し上げます。

この度は、寄稿の機会をいただきありがとうございます。川崎港における川崎市港湾局の主な事業・取組を御紹介させていただきます。

■カーボンニュートラル化に向けた取組

工業港という川崎港の特性もあり、川崎市は政令指定都市の中で最もCO2を排出している都市となっています。この事実を非常に重く受け止めており、今後、カーボンニュートラル化に向けてエネルギー転換を進める必要があります。

そのため、2050年カーボンニュートラルの社会の実現に向けた、臨海部エリアの将来像を示し、日本のコンビナート化を牽引する新たなコンビナート地域を構築するため、川崎カーボンニュートラルコンビナート構想を昨年度末に策定し、まずコンビナートからカーボンニュートラルを目指すことを大方針としています。

今後は、本年5月に設立した新たな官民協議会において議論を加速させ、川崎市のカーボンニュートラル化に関する将来像の実現に向け、川崎港に関する取組について、国の施策と連携しつつ推進していくため、(仮称)川崎港カーボンニュートラルポート形成計画

を令和5年度前半までに策定します。

また、先月には扇島地区のJFE跡地利用に関する検討状況の中間報告を公表しており、跡地はカーボンニュートラルを先導するエリアなどにしていくことを検討しています。川崎港をはじめ川崎臨海部は、首都圏の生活と産業を支えていることから、エネルギー転換にしっかり取り組むとともに、川崎港が全国の港のカーボンニュートラル化を牽引していくという意識を持って、推進してまいります。

■コンテナ貨物取扱機能の強化に向けた取組

川崎港コンテナターミナルでは、積極的なポートセールス活動により中国・東南アジアとの航路が充実し、令和2年まで10年連続で取扱貨物量が増加しました。しかしながら、昨年は、世界的な新型コロナウイルス感染症の蔓延等により貨物量が減少しましたが、関係者の皆様に引き続き川崎港を利用していただけるような様々な施策に取り組んでいるところです。

今後のコンテナ事業につきましては、官民で構成される協議会において令和2年12月に新たな目標を年間貨物量20万TEU達成と設定し、当該貨物量に対応できるよう、コンテナ関連施設の整備や荷役機械の導入など、ソフト・ハード両面で官民一体となってコンテナ取扱機能の強化に向けた取組を推進してまいります。物流活動を支える海上輸送の安全性の確保のため、東京湾海難防止協会及び会員のみなさまの引き続きの御協力を賜りますとともに、益々の御発展を祈念いたしまして結びとさせていただきます。

幹部の紹介

官公庁紹介 | 幹部の紹介

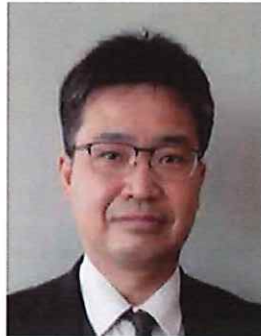
千葉県 県土整備部

部長 池口 正晃

(いけぐち まさあき)

略歴

1968年生 京都府出身
京都大学大学院工学研究科修了
建設省入省
1994年
2020年4月 国土交通省近畿地方整備局企画部長
2021年7月 現職(千葉県出向)



千葉県県土整備部長の池口でございます。

東京湾海難防止協会及び会員の皆様方には、日頃より当県の港湾行政に御理解と御協力をいただき厚く御礼申し上げます。

さて、当県には国際拠点港湾である千葉港、重要港湾である木更津港のほか、浜金谷港、上総湊港、館山港、興津港、名洗港の5つの地方港湾があり、各港の特色に応じた整備・管理を行っています。

この度、寄稿の機会をいただきましたので、当県の港湾・海岸整備の主要な取り組みについて紹介させていただきます。

1. 千葉港千葉中央地区の埠頭再編

千葉港は日本一広い港湾区域を有し、貨物取扱量は20年連続全国第2位となっており、京葉臨海工業地帯を中心として、その発展を支え、日本の物流に重要な役割を果たしています。

千葉港のほぼ中心に位置する千葉中央地区は、コンテナ、完成自動車、RORO貨物などを取り扱う重要な公共埠頭の一つです。

平成30年11月に改訂した千葉港港湾計画では、船舶の大型化や貨物取扱ヤードの不足などの課題に対応するため、千葉中央地区の千葉中央埠頭と出洲埠頭間の海域約27haの土地造成や岸壁増深・延伸などにより埠頭再編を行い港湾機能の強化を図ることとしています。

このうち、大規模で高度な技術を要する大水深岸壁の整備については、国の直轄事業として令和2年度に新規事業化され、埠頭再編の最初の施設整備となる千葉港千葉中央地区複合一貫輸送ターミナル整備事業が進められています。本事業は貨物需要の増大に伴う内航RORO船の大型化に対応するとともに、大規模地震に対する耐震性能を有する岸壁(水深9m)などを整備するものです。

また、埠頭再編における土地造成については、県事業

官公庁紹介

により進めており、第1期として約4haを段階的に整備することとし、埋め立て箇所に係留している船舶の移転先の整備や埋め立てに係る調査設計を進めています。

引き続き、港湾計画の早期実現に向け、関係者との調整を図り、千葉港の埠頭再編に取り組んでまいります。

2. 千葉港海岸船橋地区の海岸保全施設整備

千葉港海岸船橋地区は、背後にゼロメートル地帯を有し、市役所等の行政機関や、人口密集地域を抱えており、防災上非常に重要な地域ですが、海岸保全施設は建設から50年以上が経過し老朽化や耐震性が課題となっています。

このような中、地元では地域住民による促進協議会が設立され、防災・減災についてのシンポジウムが開催されるなど、地域の関心は非常に高くなっています。

当地区の水門や排水機場は大規模な施設であるとともに、漁船等の交通量も多く、水門の年間稼働日数が200日以上となる状況下での整備となり、高度な技術が求められることから、令和4年度より国の直轄事業として採択されました。

引き続き、県事業区間の整備を進めるとともに、直轄事業が円滑に進められるよう、地元や国・市と調整を図り、早期整備に向けて取り組んでまいります。

3. 洋上風力発電の維持管理拠点となる名洗港

令和2年7月に千葉県銚子市沖が「再エネ海域利用法」に基づく促進区域に指定されました。風況面でポテンシャルの高い千葉県太平洋側沖合では、将来的に促進区域が拡大していくことが期待されます。

千葉県銚子市沖の促進区域において選定された発電事業者は、促進区域に隣接する名洗港を洋上風力発電事業の維持管理の拠点として約30年間にわたり継続的に利用することから、名洗港周辺は、維持管理のための人的・物的拠点等の設置が見込まれるなど、後背地への経済波及効果も含め、地域振興の核となることが期待されます。

こうしたことを背景に、港湾施設の規模及び配置を見直す必要があったことから、本年3月に名洗港港湾計画を改訂し、人員輸送船などの小型船に対応した静穏度を確保するための防波堤の新設や延伸、発電事業の維持管理拠点となるヤード確保のための土地造成などを計画に位置付けたところです。

今後は、令和9年1月に予定されている風車の建設着手にあわせて発電事業者が名洗港を利用開始できるよう、防波堤の整備など港湾機能の強化に取り組んでまいります。

官公庁だより

東京港中央防波堤外側地区 国際海上コンテナターミナル整備事業(Y3) の船舶航行安全対策と進捗状況

関東地方整備局東京港湾事務所

■事業概要

本事業は、我が国最大の国際コンテナ取扱量を誇り、首都圏4千万人の生活と経済活動を支える東京港において、貨物需要の増加とコンテナ船の大型化に対応するため、東京港湾事務所では、水深16m、延長400mの岸壁を有するコンテナターミナル(Y3)を新たに整備するものです。

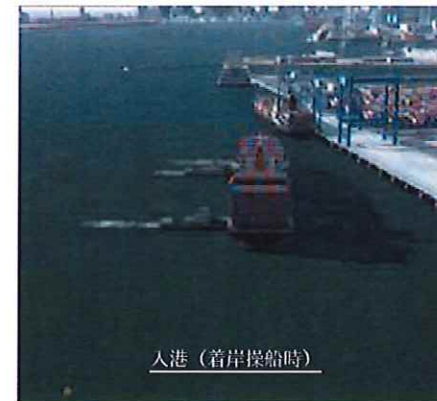
■本事業における船舶航行安全対策と進捗状況

本事業の実施箇所は、羽田空港の航空制限を受け、さらに大型船が多数航行する東京西航路(第一航路)に近接するほか、隣接するY2岸壁への入出港船舶への影響があることから、船舶航行安全対策として海上工事の実施にあたっては、周辺海域全体の工事作業情報及び通航船舶の運航状況に関する情報を収集し、海域利用者及び各工事作業関係者に提供する機能を有した安全管理体制を構築することで事業を進めています。令和3年度に実施した船舶航行安全対策に関する検討では、既設護岸前面にジャケット式栈橋を設置する際の影響を確認するため、工事状況を再現した海域でビジュアル操船シミュレーションを実施し、操船への影響について検討しました。



▲事業位置図

工事については、令和3年度より海上部の浚渫工事を実施しており、令和4年度は陸上部で地盤改良工事、海上部でジャケット基礎杭の支持力を確認するための試験杭工事及び第一航路付近では航路泊地の拡幅として浚渫工事を予定しており、今後は、令和5年度から大型起重機船を用いた海上工事を開始し、工事を本格化させる予定です。



入港(着岸操船時)



出港(回頭操船時)

▲ビジュアル操船シミュレーション実験結果の一例

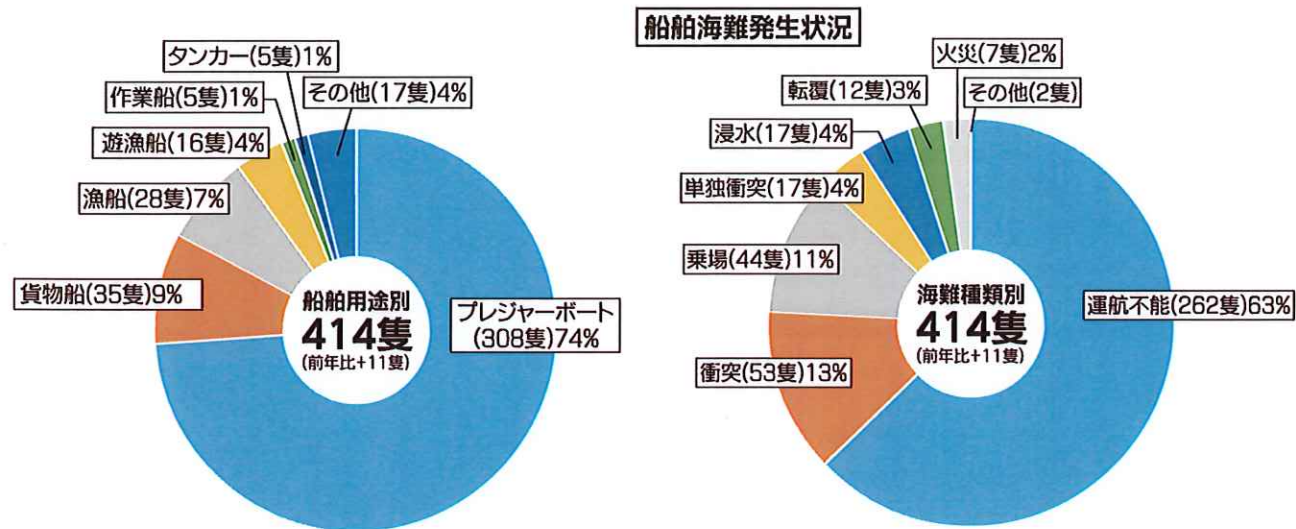
■おわりに

本事業における具体的な航行安全対策については、「東京港中央防波堤外側地区国際海上コンテナターミナル船舶航行安全対策検討調査委員会」にて、学識経験者、海事関係者及び関係官公庁等の皆様のご議論をいただきながら実施していることから、この場を借りて厚く御礼申し上げます。また、今後については、海上工事も本格化させていきますが、航行船舶への安全を最優先に考え、事業の推進を図っていく所存でございますので、引き続きご理解とご協力のほど、よろしくお願い申し上げます。

官公庁だより

令和3年の海難発生状況

第三管区海上保安本部



令和3年に第三管区海上保安本部の管轄海域内で発生した船舶海難隻数は、414隻で、前年に比べ11隻増加しましたが、過去3年で見ると発生隻数はほぼ平均値となっております。

船舶用途別では、貨物船は35隻で前年に比べ6隻減少し、タンカーは5隻で前年に比べ9隻減少しました。船舶海難の7割以上を占めるプレジャーボートは前年に比べ11隻増加しており、特に水上オートバイの事故が24隻で前年に比べ15隻増加しました。これは、長引くコロナ禍の状況において、三密を避けることができる海上部での活動が活発になっていること、それに伴って小型船舶操縦士の免許取得者が増加していることが要因の一つとして考えられます。

民間による灯台活用の新制度スタート! ~4団体を『航路標識協力団体』に初指定~

■制度創設の背景

令和3年通常国会において、航路標識法が改正され「航路標識協力団体制度」が創設されました。同制度は、灯台の維持管理、知識の普及・啓発等を自発的に行う民間団体等を『航路標識協力団体』に指定して、海上保安庁と協力して活動を行う団体として法律上位置付け、航路標識の管理体制の一層の充実を図ることを目的としています。

活動のイメージ



■第三管区海上保安本部の指定状況

第三管区海上保安本部では、令和3年11月1日から同年12月24日までの公募期間を経て、令和4年2月22日、劔埼灯台(三浦市)で除草ボランティア等に精力的に取り組む「劔埼灯台サポーター」、勝浦灯台(勝浦市)を活用して観光振興に取り組む「勝浦市」、太東埼灯台(いすみ市)でのイベント等に精力的に取り組む「NPO太東埼燈台クラブ」、航路標識に関する知識の普及活動などを行う「公益社団法人燈光会」の4団体を初指定しました(全国では23団体)。今後も毎年、募集要項を作成し、募集期間等を定めて公募する予定です。



▲太東埼灯台での草刈り(NPO太東埼燈台クラブ)

東海防だより

令和4年度の事業計画と予算 令和3年度の事業報告と決算

(公社)東京湾海難防止協会は、令和4年3月15日に令和3年度第2回通常理事会をワークピア横浜で開催し、令和4年度の事業計画と収支予算を決議しました。

また、令和4年5月25日に令和4年度の定時社員総会をワークピア横浜で開催し、令和3年度の事業報告と決算報告、役員を選任等を決議するとともに、令和4年度の事業計画及び収支予算について報告を行いました。

詳細は当協会のホームページをご覧ください。 <http://www.toukaibou.or.jp>



▲挨拶をする福永会長

■令和4年度事業計画

例年どおり調査研究事業、海難防止活動事業、航行安全情報管理事業等を計画しています。

▶調査研究事業は、国、地方公共団体等からの委託を受け、海上工事に伴う船舶交通の安全対策等について、学識経験者、海事・漁業関係者及び関係官庁で構成する委員会を設置し、所要の調査・検討を行い、その結果を報告書として取りまとめる事業です。令和4年度は、事業計画策定の時点で3件の受託業務を見込んでいます。

▶海難防止活動事業は、「海の安全運動」を推進するとともに、当協会の自主事業として「京浜港(横浜市・川崎区)における錨地管理のあり方」についての検討を行います。

「海の安全運動」については、令和3年度に引き続き、第三管区海上保安本部と連携して「春、夏、秋の事故ゼロキャンペーン」、「霧海難ゼロキャンペーン」及び「台風海難ゼロキャンペーン」の5つのキャンペーン等を実施します。

「京浜港(横浜市・川崎区)における錨地管理のあり方」についての検討は、令和3年度の検討結果を踏まえ、学識経験者、海事関係者及び関係官庁で構成する検討会で、より安全で効率性かつ利便性が高くなるような錨地の整理・再編を含む錨地管理のあり方について検討を進め、報告書を取りまとめます(本検討の令和3年度の報告の概要については、本誌28ページに掲載)。

「海の安全運動」及び「京浜港(横浜市・川崎区)における錨地管理のあり方」の検討の二つの事業については、令和3年度同様公益財団法人日本海事センターの補助を受けて実施します。

▶航行安全情報管理事業は、令和3年度同様、東京航行安全情報管理室、川崎航行安全情報管理室及び新本牧航行安全情報管理事務所においてそれぞれ業務を実施します。

▶地域連絡会は令和4年7月及び令和5年2月に開催します。

■令和4年度収支予算

経常収益は2億424万9000円で令和3年度に比べ7463万1000円の減少です。これは、事業収益の中で調査研究事業収益が3200万円で、令和3年度に比べ7500万円の減少が見込まれることが大きな要因です。一方、経常費用は2億223万5000円を計上しており、令和3年度に比べ5830万2000円の減少です。経常費用の内、事業費は1億8389万9000円で令和3年度に比べ6061万8000円の減少です。これは、調査研究事業の受託件数の見込みが減ったことが主な要因です。管理費については3841万6000円を計上しており、令和3年度より231万6000円の増加です。以上から、評価損益等調整前当期経常増減額はマイナス1806万6000円となり、評価損益等、経常外増減及び他会計振替がないので、令和4年度の一般正味財産増減額はマイナス1806万6000円で、令和3年度より1632万9000円の減少となります。

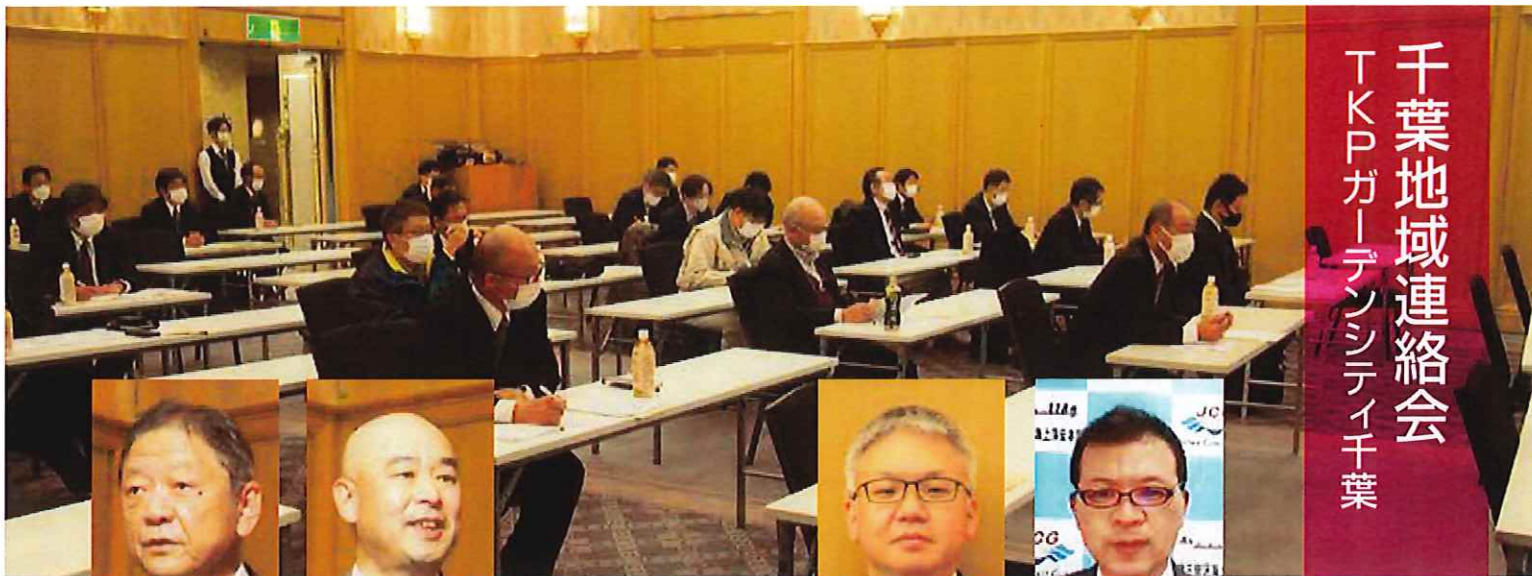
■令和3年度事業報告

調査研究事業は、「東京港中央防波堤外側地区国際海上コンテナターミナル船舶航行安全対策検討業務」をはじめ4件の業務を受託しました。海難防止活動事業は、海の安全運動を推進するとともに、「京浜港(横浜市・川崎区)における錨地管理のあり方」についての検討を行いました。また、航行安全情報管理事業は、東京航行安全情報管理室他2か所において業務を実施しました。さらに、令和2年7月及び令和3年2月に地域連絡会を開催するなどの事業を行いました。

■令和3年度決算報告

貸借対照表から資産は3億8478万8703円、負債は1億992万5816円、正味財産は2億7486万2887円で、前年度より124万1031円減少しました。

正味財産増減計算書から、経常収益は2億9645万1196円、経常費用は2億9769万2227円で、正味財産期末残高は2億7486万2887円でした。



岩男千葉支部長(当時) 安尾千葉部長(当時)



吉田室長(当時)



牧野調整官(当時)

令和3年度第2回地域連絡会(神奈川・東京合同、千葉)

(公社)東京湾海難防止協会は、令和3年度第2回地域連絡会を千葉地域及び神奈川・東京地域合同で開催しました。千葉地域連絡会は、令和4年2月1日にTKPガーデンシティ千葉で、神奈川・東京合同地域連絡会は、令和4年2月7日にワークピア横浜でそれぞれ実施しました。

千葉地域連絡会では、岩男雅之千葉支部長(防災特殊曳船株式会社社長)の開会の挨拶に続き、安尾博志千葉海上保安部長から千葉海保の近況も交えた来賓挨拶があり、その後議題に入り、最後に当協会の向田昌幸理事長の挨拶で閉会しました。また、来賓として北口充木更津海上保安署長のご臨席をいただきました。

神奈川・東京合同地域連絡会では、竹中五雄神奈川支部長(東京湾水先区水先人会会長)の開会の挨拶に続き、柏木秀美横浜海上保安部次長、千葉弘毅横須賀海上保安部次長及び山田昌弘東京海上保安部長から各保安部の近況を交えた来賓挨拶があり、その後議題に入り、最後に当協会の向田昌幸理事長の挨拶で閉会しました。

また、合同連絡会議には足立和也東京支部長(東京湾水先区水先人会副会長)と来賓として境祥光川崎海上保安署長にご臨席をいただきました。

講演は、海上保安庁海洋情報部情報利用推進課海洋空間情報室長吉田剛氏に「海の今を知るために」というテーマで、また、連絡事項として第三管区海上保安本部交通部安全対策課安全対策調整官牧野真也氏から令和3年の海難発生状況(速報値)についてビデオ動画でお話しをいただきました。

この度の地域連絡会は、新型コロナのまん延防止等重点措置が発令されている中で、感染防止対策を十分に講じて実施しました。参加会員は、千葉地域連絡会が29名、神奈川・東京合同地域連絡会が74名でした。吉田氏の講演内容については「特集」で、牧野氏の連絡事項については「官公庁だより」で掲載していますのでご覧ください。また、地域連絡会で配布された資料については、当協会のホームページに掲載しています。

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



竹中神奈川支部長(当時)



山田東京部長(当時)



柏木横浜次長(当時)



千葉横須賀次長(当時)



令和4年度 海の安全運動

海の事故を未然に防止するためには、海事・漁業関係者や各種ウォーターアクティビティを愛好する方々はもとより、広く一般市民の皆様を対象とした海難防止思想の普及と安全意識の高揚を図ることが極めて重要です。

第三管区海上保安本部、(公社)東京湾海難防止協会は、「海の安全運動推進連絡会議」を主催することにより、官民の連携協力の下、これら活動を推進しており、令和3年度の第2回連絡会議において、令和4年度の「海の安全運動実施計画」を決定しました(同会議はコロナウイルス感染防止のため、書面にて開催)。

昨年度に引き続き、以下の5つのキャンペーンをそれぞれ対象ごとに、実施事項、実施期間を設けて集中的に実施します。また、地区において、自治体、警察、消防等関係機関やウォーターアクティビティ団体に対し、地区推進連絡会議への参画を求めるとして、効率的かつ効果的に推進していきます。なお、コロナウイルス感染防止のため、三密を避けた屋外でのレジャーが



▲第三管区海上保安本部と(公社)東京湾海難防止協会の打合せの様子

注目され、ウォーターアクティビティが活性化することも予想されることから、より柔軟な対応を行うこととしています。

第三管区海上保安本部管内では、4月17日からの「春の事故ゼロキャンペーン」を皮切りに、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す。

令和4年度 海の安全運動キャンペーンの実施事項と実施期間



春の事故ゼロキャンペーン

4月17日～5月6日

- プレジャーボート等の海難防止
- 専門業者による定期整備の推奨
- 発航前点検の徹底や自己救命策の確保
- 適切な見張りの徹底、船舶間コミュニケーションの促進、気象・海象情報の入手
- 航海計画の策定と連絡や故障時の備えと救助支援者等の確保
- 各種マリトレジャーの海難防止
- カヌー、SUP、ミニボート、水上オートバイ、釣りや遊泳等マリトレジャー愛好者に対するあらゆる機会を通じての「ウォーターセーフティガイド」の周知・啓発

霧海難ゼロキャンペーン

5月11日～5月31日

- 一般船舶(漁船・遊漁船を含む)に対する視界制限時における海難防止
- 適切な見張りの徹底、船舶間コミュニケーションの促進、気象・海象情報の入手
- 霧中信号の励行
- 安全な速力での航行



台風海難ゼロキャンペーン

6月10日～6月30日

- 一般船舶(漁船・遊漁船を含む)に対する台風等荒天時の海難防止
- 気象・海象情報の入手
- 錨泊時の適切な錨鎖の伸出と常時アンカーワッチの励行
- VHFの聴取

夏の事故ゼロキャンペーン

7月16日～8月31日*

- 全ての海事関係者
- 海難防止思想の普及、高揚を図る
- 一般船舶・プレジャーボートの海難防止
- 適切な見張りの徹底、船舶間コミュニケーションの促進、気象・海象情報の入手
- 専門業者による定期整備の推奨(小型船舶)
- 発航前点検の徹底や自己救命策の確保(小型船舶)
- 航海計画の策定と連絡や故障時の備えと救助支援者等の確保(小型船舶)
- 各種マリトレジャーの海難防止
- 春のキャンペーン運動の内容と同じ

*7月16日～7月31日は全国一斉に行われる「海の事故ゼロキャンペーン」として展開する。



秋の事故ゼロキャンペーン

10月1日～10月10日

- プレジャーボート・遊漁船の海難防止
- 適切な見張りの徹底、船舶間コミュニケーションの促進、気象・海象情報の入手
- ミニボート・釣り人の海難防止
- あらゆる機会を通じての「ウォーターセーフティガイド」の周知・啓発

東海防だより

令和3年度報告

京浜港(横浜区・川崎区)における錨地管理のあり方検討会

I 検討の目的

京浜港(横浜区・川崎区)には、多くの錨地が設定されています(下図参照)。これら錨地及び周辺海域では、船舶の大型化、工事等による錨泊可能海域の減少等の海上交通環境の変化とともに、最近の異常気象の影響もあり、走錨や、走錨に起因し社会的反響の大きな事故も発生しているところと見られます。

このような状況に鑑み、令和3年度に、(公社)東京湾海難防止協会は、公益財団法人日本海事センターの補助を受け、船舶交通の環境等の変化に応じた京浜港(横浜区・川崎区)における錨地管理のあり方を検討すべく、海上保安大学校長澤明名誉教授を委員長とし、学識経験者、海事関係者及び関係行政機関で構成される検討会を立ち上げ、一年間、検討を重ねてきました。

II 検討結果：現状及び課題

令和3年度、本検討会は、i) 輸出入・港湾関連情報処理センター株式会社(NACCS)に登録された錨地指定情報(令和2年分)の分析による利用実態把握、ii) 錨地利用者へのアンケート調査、及び、iii) 錨地運営管理者へのヒアリング調査の3形態の調査を行いました。これらの結果、以下の現状及び具体的課題が明らかになりました。

①大型船用錨地

大型船用錨地においては、安全かつ効率的な錨泊に関する仕組みが水先人により実践されていることなどから、現状の錨地面積や配置の見直しに関する強い要望はありませんでした。

②中小型船用錨地

中小型船用錨地(Y1、KK1等)においては錨地の水域面積拡大に関する要望が多く、また、先船がいることにより、錨地指定を受けた船舶が錨泊出来ないとの意見が散見されました。

特にY1に関しては、横浜航路、鶴見航路へのアクセスが良いため利用頻度が高く、錨地指定の必要ない500GT未満船も多数利用するため、混雑する頻度が高く、中小型船から改善を望む多くの要望が寄せられました。

③その他

その他の要望等は、i) 荒天時、錨泊船が走錨対策強化海域から避航のため抜錨し、鶴見航路等を横切の際に他の船舶と危険な見合い関係となる場合がある、ii) 大型船用錨地(KL、YL3等)、中小型船用錨地(Y1等)などに捨錨がある、iii) 荷役目的以外での錨地が利用出来るよう同許可条件の柔軟化へのニーズがある、などでした。

III 令和4年度の検討の方向性

令和4年度にあつては、令和3年度における検討結果を踏まえ、引き続き検討会の方々のご支援ご協力を賜りながら、IIに掲げる課題が少しでも改善され、より安全で効率性かつ利便性の高い京浜港(横浜区・川崎区)となるよう、検討を推進していくこととしています。



▲図 現状の京浜港(横浜区・川崎区)における錨地及び船種等



私は、海上保安庁に入庁して12年目になりますが、海上保安大学校を卒業後、陸上勤務を4年、船艇勤務を約3年半経験し、現職は2年目となります。現在の主な業務内容は、東京湾の航路しょう戒(パトロール)や海難救助、取締りなどです。

航路しょう戒では、巨大船が航路を通航する場合や、漁船などが航路を閉塞し航路航行船が航路を通航できない場合などに、船舶交通の整理や指導を実施しています。漁船やプレジャーボートは、VHFを搭載していないため、船外マイクの届く距離まで本船で接近して指導していますが、船外マイクの届く距離は約10～20メートルと短いため、接近する際は細心の注意を払って操船しています。また、航路しょう戒業務以外にも、やむを得ず浅瀬や漁具に接近しての操船となる場合には、船首に見張りを配置することに加え、船橋の見張りを増員し操船するようにしています。

船長は、船を安全に運航することは勿論のこと、乗組員の安全も常に考えなくてはなりません。また、操船だけではなく、事案対応時や荒天時の出入港の可否など、船としての意思決定も最終的には船長が行わな

ければなりません。そのため、常に心に余裕を持ち、どのような状況においても冷静な判断が出来るように心がけています。

本船において、安全運航を実施する上で大切にしていることは、目視による見張りの徹底、号令詞の復唱、ダブルチェックの励行、電子海図やレーダー等航海計器の適切な使用、また、慣れない海域を航行する場合の紙海図による浅瀬の確認などです。現在は、電子海図といった便利な機器が沢山ありますが、最終的に自分で判断する際に信用できるものは、紙海図と自らの五感だと感じています。

例えば、本船が漂泊する際、私が操舵号令を出した後、乗組員が復唱し機関を停止としますが、確実に減速しているのか、レーダーや速力計、軸回転計などの数値を目視で確認するとともに、海面や周囲の状況、機関音などからも減速、停船したことを確認するようにしています。

安全運航を意識するあまり萎縮し、本来の目的を達成できなくては意味がありませんが、念には念を入れて安全の確認をすることが無駄になることは一つもないと思います。これからも安全運航を徹底し、積極的に業務に取り組むとともに、船に乗る全ての人が安全意識を高く持ち、少しでも海難事故が減少することを切に願っています。

横須賀海上保安部
巡視艇はたぐも船長 中田 早恵
(なかにさきえ)



編集後記

▶7月18日は海の日です。海の日は、「海の恩恵に感謝するとともに、海洋国家日本の繁栄を願う(国民の祝日に関する法律)」ことを趣旨としています。この趣旨をよく理解するためには、海のことを良く知ることが大変大事です。本号の特集においては、内閣府総合海洋政策推進事務局の吉田剛参事官に「海の今を知るために」というテーマで執筆していただきました。政府による海データの提供アプリ「海しる」について紹介されています。より多くの方々が「海しる」を利用し、海に対する理解が深まれば幸いです。

▶官公庁紹介の組織の紹介では、当協会の特別会員である神奈川、東京、千葉の各地域の消防機関に寄稿していただきました。これから夏本番を迎え、海でのレジャーも盛んになります。海の事故ゼロを願い、各消防機関の皆様とも連携して海の安全運動を推進していきたいと思っております。

▶5月25日に当協会の定時社員総会と第1回通常理事会が開催され、理事長、専務理事及び6名の理事の方々が交代されました。前任の理事の皆様には、当協会の運営にご尽力いただきましてありがとうございました。また、今後とも当協会の活動に対しましてご支援の程よろしくお願いいたします。

▶本号でもたくさんの皆様からご寄稿をいただきました。官公庁紹介では、黒石積第三管区海上保安本部長、磯田博和川崎市港湾局長、池口正晃千葉県土整備部長、横浜市消防局、東京消防庁装備部装備課、千葉市中央消防署、東海防メンバー紹介では、(株)日本海洋科学、MOLマリン&エンジニアリング(株)、また、官公庁だよりでは、関東地方整備局東京港湾事務所、第三管区海上保安本部交通部、そして声・安全メッセージでは中田早恵横須賀海上保安部巡視艇はたぐも船長です。皆様にご心より感謝申し上げます。ありがとうございました。

(編集長 長澤安純)