

TOSHIN STUDY New 64

東神油槽船株式会社 平成27年7月25日 B.V安全管理室

〒103-0023 東京都中央区日本橋本町 4-5-14 入江ビル7階

TEL03-3270-3033 ・ FAX03-3241-2812

【海上交通センターについて】

現在、海上保安庁が運用している海上交通センターについては、

- ① 東京湾海上交通センター
- ② 伊勢湾海上交通センター
- ③ 名古屋港海上交通センター
- ④ 大阪湾海上交通センター
- ⑤ 備讃瀬戸海上交通センター
- ⑥ 来島海峡海上交通センター
- ⑦ 関門海峡海上交通センター



の7つがあり、大きく分けて2種類に分かれますが、判るでしょうか？正解は①②④⑤⑥と③⑦のグループです。この2種類はそれぞれ根拠となる法律が違います。ここまでお話しすれば皆さんにはお判りになると思いますが、前半のグループが海上交通安全法の海域を中心とした業務、後半のグループが港則法の海域を中心とした業務となっています。今回は、海上交通センターの業務について各センターが発行している手引き等を参考にしながら説明していきたいと思ひます。

1. 事前通報等による航路管制

ご存じのとおり、海上交通センターは、海上交通安全法で規定された航路及び港則法で規定された航路のある一部の港湾に設置されています。広い海域（例えば太平洋沿岸）を通航していた船舶が航路に集中するわけですから、航路が混雑（ふくそう（輻輳）という言葉を使いたがります）し、事故が起きる可能性が非常に高くなります。その危険性を軽減させるため、一定以上の大きさの船舶や一定の数量以上の危険物を積んでいる船舶が航路を通航する間隔を調整する必要があり、そのために事前通報することとなっています。第八新水丸が貨物を積んだ状態や揚荷後ガスフリー前の状態で航路を通航する際に事前通報を行っているのが、これに基づいています。海上交通センターでは、この事前通報に基づき航路に大型船等が集中しないように一定の間隔を設けるほか、例えば関門航路の早鞆瀬戸のように海難が発生する危険性の高い海域で大型の船舶が行き会うことがないように時間調整を行ったりもします。また、異

常気象発生時（濃霧による視界制限状態等）や航路内で海難が発生した場合には航路通航を制限することもあります。これらのために必要な海上保安庁長官又は港長の権限の一部が海上交通センターには認められています。

2. 情報提供業務

次に情報提供ですが、大型船等の通航状況や気象現況などのほか、漁船の操業状況について、通航船への情報提供も重要な業務となっています。情報提供手段としては、以前は FAX や VHF 等での手段しかありませんでしたが、インターネットが普及した現在では船が直接海上交通センターのホームページから最新情報を入手することも可能となっています。

3. AIS の普及に伴った新たな業務

第八新水丸には AIS（船舶自動識別装置 : Automatic Identification System）が設置されていますが、海上交通センターにも AIS 局の端末が設置されています。AIS は船舶の動静把握に非常に効果的であり、AIS 搭載船舶については航路管制業務に必要であった、海上交通センターへの位置通報が省略されたことなどは皆さんも実際の運航でご存じのとおりです。その AIS を活用した海上交通センター等からの情報提供も行われています。海域的には海洋交通安全法や港則法の海域だけではなく、沿岸水域も対象となっています。その海域では主に

- ① 気象海象情報の提供
- ② 錨泊している船舶が、走錨している可能性があるときの注意喚起
- ③ 沿岸に乗り上げそうな、異常な針路で航行している船舶に対する注意喚起等を AIS メッセージや VHF 等を通じて行っています。

（なお、この AIS を活用した情報提供に関しては、海上交通センターだけではなく小樽、塩釜、舞鶴、新潟、鹿児島、那覇にある「船舶通航信号所」においても実施されており日本の沿岸すべてがほぼカバーされています）

4. 通報の種類

手引きによりますと、海上交通センターからの通報の種類は以下の 4 種類に分類されます。（原文をそのまま引用しています）

「情報」・・・センターがレーダー等により観測した事実、海域の状況等航行の参考となる情報を通知することを意味し、当該情報をどのように活用するかは、操船者の判断に委ねられる。

「警告」・・・船舶の安全な航行に支障を及ぼすおそれのある危険事象について通知することを意味し、操船者は当該危険事象に直ちに注意を払

うべきであり、どのように対処するかは操船者の判断に委ねられる。

「勧告」・・・海上交通安全法（又は港則法）の規定に基づき、航路等における交通方法を遵守するため又は船舶の安全な航行に支障を及ぼすおそれのある危険事象を回避するために進路の変更その他必要な措置を講ずべきことを通知することを意味し、操船者は当該勧告を慎重に考慮し操船を行うべきであり、どのように対処するかの最終判断は操船者に委ねられる。（注：例えば定められた航路の通航方法によって通航していない場合や、他船に異常接近している状況等ではセンターに「勧告」されるとのことです）

「指示」・・・海上交通安全法（又は港則法）の規定に基づき、船舶に対し行動を求めることを意味し、操船者は安全上の問題がない限り当該指示に従わなければならない。（注：視界不良時等における航路外待機や航路インの時間の変更等が「指示」に該当します。）

海上交通センターといえば、2009年に関門海峡で護衛艦と韓国船籍のコンテナ船が衝突し、その際に関門海峡交通センターからの通報に問題があったのではないかということが話題になったのは、みなさんの記憶に新しいと思います。最終的には、韓国籍コンテナ船の船長が交通センターからの情報を強制力のある指示と勘違いしたことにより強引に追い越しをしようとした操船（韓国籍コンテナ船の船長が検挙時に虚偽の供述を述べていたことも後日判明しています）が直接的な原因で、間接的な要因としては護衛艦が減速しなかったことや交通センターが状況を的確に把握できていなかったことが考えられるという結果が運輸安全委員会の報告書で出ています。

海上交通センターから通報があった場合には内容がどれに当たるか判断又は確認する必要があります。そのうえで最終的に船の安全を確保するのは船長です。状況を的確に把握し、引き続き安全運航に努めてください。

【編集後記】

台風11号の通過後、天候が回復するとともに各地の気温が一気に上がり、今月の後半に入ってから沖縄（及び北海道）を除く各地域で梅雨明けが順次始まっています。当初の予報では今年の夏は冷夏と言われていましたが、そのような気配は一向に感じさせない天候です。気温が高い日が続いていますので、熱中症には十分注意をお願いいたします。

ところで、先日民放のニュースを見ていたところ、熱中症対策の中で「こまめに水分を補給すること」とよく言われるが、どのくらいの頻度でどの程度水分を補給すればよいのか、という内容について専門医師の意見を交えながら放

送されていたので、参考までに紹介します。

1. 運動などを行う場合

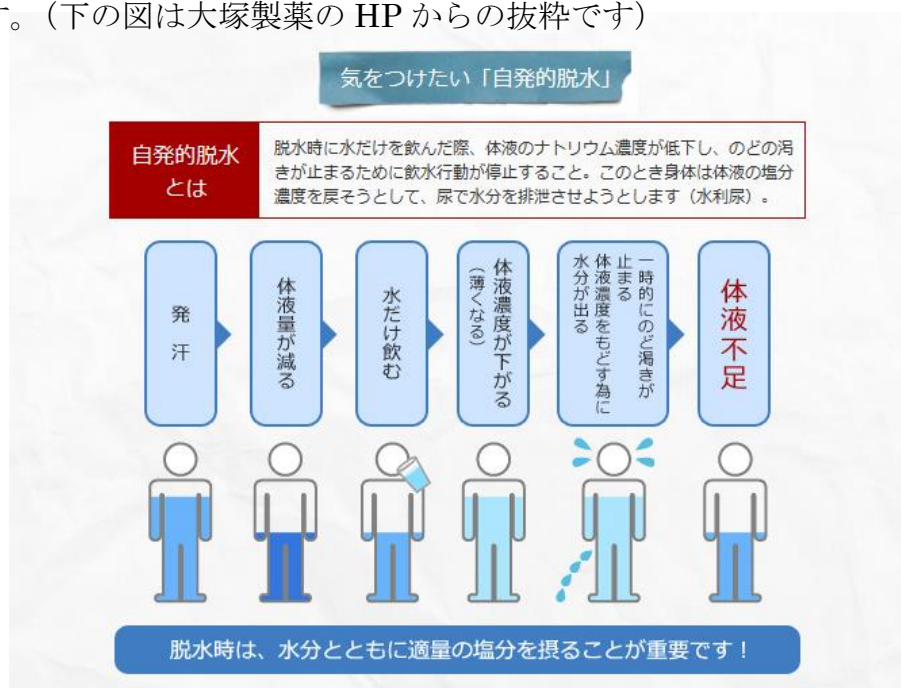
運動を始める前にコップ 1 杯 (約 150ml) のスポーツ飲料を飲み、その後については20分毎にコップ 1 杯のスポーツ飲料を飲むことが理想

2. 熱中症が予想される時の外出時や空調が効いていない屋内の場合

30分に1回程度、コップ 1 杯程度のスポーツ飲料等による水分補給を行うのが理想。

なお、人間の体の組織として、摂取した水分は約 30 分で体内に取り込まれるそうです。また摂取に際しては以下の内容に注意してください。

- ① 水分のみの摂取の場合には、「自発的脱水」という症状に陥ることがあります。(下の図は大塚製薬の HP からの抜粋です)



- ② スポーツドリンクには、ミネラルのほか糖質が含まれています。糖質が含まれている主な理由は、飲みやすくなる、糖分により水分の吸収が早くなる、という効果があるからですが、糖尿病等の疾患で糖分コントロールする必要がある方は、注意が必要です。

荷役中や整備作業中は「こまめに」水分を補給することはなかなか難しいとは思いますが、交代で休憩したり一定時間ごとに休憩する等、積極的に熱中症対策を実施するようにしてください。

【完】