

TOSHIN STUDY New 68

東神油槽船株式会社 平成28年6月23日 ㊦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

【東京湾の現状について】

先月の5月25日に、鶴見サンマリン船舶安全協力会の関東支部主催の船員安全講習会が開催されました。その際に横浜海上保安部の航行安全課長が講師で来られ、東京湾の海上交通事情についての講演がありましたので、今回はその内容をご紹介します。

1. 海上交通センターと港内信号所の統合

現在、東京湾内で入出港及び通航する際には

- ① 海上交通安全法に基づく航路航行義務船の場合には、東京湾海上交通センター（東京マーチス）
- ② 港則法に基づく航路の管制対象船の場合には、各港内管制室（〇〇港内ほあん）
- ③ 各港のポートルラジオ（〇〇ポートルラジオ）

に航路入航予定時間や着岸予定時刻等について、それぞれ個別に通報していますが、平成30年度には海上交通センターと港内管制室が統合される予定です。これにより、事前通報の一元化が検討されていて、実現すれば直航着棧の場合には着棧までの時間短縮につながるようになります。

また、港内管制室が行っている「交通整理」は港内航路（及び付近海域）の交通整理ですが、港内全域に広げることも視野に入っているようです。

2. 水先人の規制緩和の結果

横浜港における強制水先の対象が一部緩和され、昨年8月以降水先人が乗船しない（注：「ノンパイ」という単語を使う場合もあります）外国籍の船舶が増えました。今のところ、それが原因での事故は起きてないようですが、様々な事象が起きているようです。

(1) 先日、外国船籍の9,000GTクラスの船舶同士が約40mのニアミスを航路入り口で起こしています。

- ① 状況的には、Aという船舶が先行船として、Bが後船として順番に航路に

入るように指示しているにも関わらず、B が時間調整せずに航路インしようとしたためです。

- ② 港内信号所からは、B に対し A の後から航路インするように指示し、B からは OK という返事（注：海上保安庁では、基本的に無線通話内容は録音しているようです）が帰ってきていますが、中国人乗組員で、英語をよく理解できていないまま返事をしたことが原因と後程判明しました。
- (2) この例からもわかる通り、中国人は英語に不慣れな面もありますが、とにかくルールを守らない傾向にあります。
- (3) 横浜航路では、ラッシュ時を除き 30 分ごとに入港・出港信号を切り替えています。去年の 8 月以前まではこの 30 分間に 12 隻程度が入出港できていましたが、8 月以降は 8 隻程度しか入出港できていません。これは、以前は水先人がうまく調整してくれていたおかげだったと思われます。
- (4) 横浜航路の場合は、1 日 26 隻程度の外国船が通航しているそうですが、そのうち 14 隻がノンパイの船になっているそうです。

3. プレジャーボートの現状について

- (1) 海難の船種別件数では、プレジャーボートが群を抜いて多く、原因としては「見張り不十分」「操船不適切」だけで半分以上を占めています。
- (2) 免許事情が変わってから（注：小型船舶操縦士が 1～4 級になっていたものが 1～2 級に変更されたうえに講習期間も短期化された）、短時間で資格を取得できるようになり、船乗りの常識では考えられない事故が発生しています。例を挙げますと



- ① 昼間のうちに出港して、夜になってしまったら港の場所がわからない、と 118 番通報してきた船長がいます。保安庁から船長に、GPS 受信装置を積んでいるかどうか確認したところ、「どの機械が GPS か判らない」との回答だったそうです。「GPS という文字が書いてある機械があると思うので探してみてください」と伝えたところ今度は「ありましたけど、電源の入れ方がわかりません」との回答で、そんなやり取りを繰り返しているうちに筏に乗り上げてしまったそうです。

ちなみにこの船長は、レーダーの電源の入れ方はかろうじて知っていたようですが、輝度調整のことを知らず、昼夜関係なしで常に最大輝度で使用していたようです。

- ② 海上保安庁の船がパトロール中にプレジャーボートに呼び止められたこ

ともありました。事情を聴くと船の中に水が入ってきてるとのことでした。慌てて海上保安官が乗り移り状況を確認したところ、底栓を締めていなかったため船長にそのことを説明すると、「底栓って何ですか？」と質問が帰ってきてびっくりしたそうです。

- ③ これらの事例からも想像できる通り、プレジャーボートのオーナーは船乗りの常識を知らない人が増えています。知識も経験もない人が気軽に楽しんでいたりするので、十分注意して通航してほしいと思います。

4. その他

(1) 海上交通センターの限界

① 海上交通センターでは、レーダー映像と AIS 情報を併用していますが、小型船は AIS を搭載していない船も多く、その場合にはレーダー映像に頼るしかないわけですが、レーダーの性能に限界もあり、映像が途中で消えたり跳んだりすることがよくあるそうです。

② 例えば、昨年川崎の風の塔付近で発生した、錨泊中の小型タンカーと貨物船との衝突海難の際も、小型タンカーの映像がとぎれとぎれであったため、船舶だとの確認がとれる前に衝突事故が発生しました（参考ですが、貨物船のほうは、タブレットを見るのに夢中で錨泊船に気づかなかったとの情報もあります）。

(2) 東京湾の交通ラッシュの時間帯

東京湾の入域のピークは5～6時で、出域のピークは17～18時となっています。

以上が横浜海上保安部航行安全課長の講話概要です。これから、夏に向けてプレジャーボートの数が増える傾向にあります。「君子危うきに近寄らず」の精神で、プレジャーボートを発見した場合には、汽笛等による注意喚起や早目の避航を積極的に実施して、引き続き事故のないよう安全運航を心がけてください。



【編集後記】

奄美大島以南については、すでに梅雨明けしたようですが、それ以外の地域（北海道は当然除かれます）では、まだまだ雨の多い日が続くと思います。雨の日の入出港作業や荷役作業は大変ですが、滑って怪我をする等のないように普段以上に気を遣って作業を行うようにしてください。また、合羽を着た状態での作業や、雨のため締め切った機関室内での作業は、熱中症になる危険性も高くなります。水分をこまめに摂る等、熱中症対策にも配慮をお願いします。