

# TOSHIN STUDY New69

東神油槽船株式会社 平成27年7月25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

## 【東京湾海上交通センター見学会に参加して】

先日、鶴見サンマリン船舶安全協力会京浜支部の主催により、横須賀の観音崎にある東京湾海上交通センターの見学会があり、参加してきましたのでその報告をします。なお、海上交通センターについては、64号、68号でも触れていますので、重複しない内容を中心に述べたいと思います。

東京湾海上交通センターは、現在7箇所にある海上交通センターの第1号として、昭和52年（1977年）に運用を開始しました。設立に関しては、昭和49年に施行された海上交通安全法や、その翌年に発生した第十雄洋丸とパシフィック・アレス号の衝突・火災事故等が背景にあります（参考までですが、この海難事故が海上交通センターの設立のほか、東京湾の強制水先（それまでは港内水先のみ）や、海上保安庁の防災能力の強化、特殊救難隊の発足等の契機となっています）。



### 【海上交通センターの業務～航行管制】

東京湾海上交通センターに事前通報が必要な船舶としては、

1. 前日の正午までに通報が必要な船舶は

- ① 巨大船
- ② 長さ160m以上の船舶
- ③ 2万5千GT以上の液化ガス積載船
- ④ 曳船の船首から曳航物件の最後尾までの長さが200m以上の船舶

となっていて、通報対象船同士15分以上の間隔（速力12ノットの場合、約3海里の船間距離）を開けて航路に入るように事前調整をしています。（時間変更については入航の3時間前まで）

2. 入航の3時間前までに通報が必要な船舶は

- ① 火薬類を一定数量以上積載する300GT以上の船舶
- ② ばら積みの引火性高压ガスを積載する1,000GT以上の船舶
- ③ ばら積みの引火性液体類を搭載する1,000GT以上の船舶



- ④ 200 t以上の有機過酸化物を積載する300GT以上の船舶となっていて、通報対象船同士5分以上の間隔（速力12ノットの場合約1海里の船間距離）を開けて入航するように事前調整をしています（時間変更については、判明次第直ちに）。

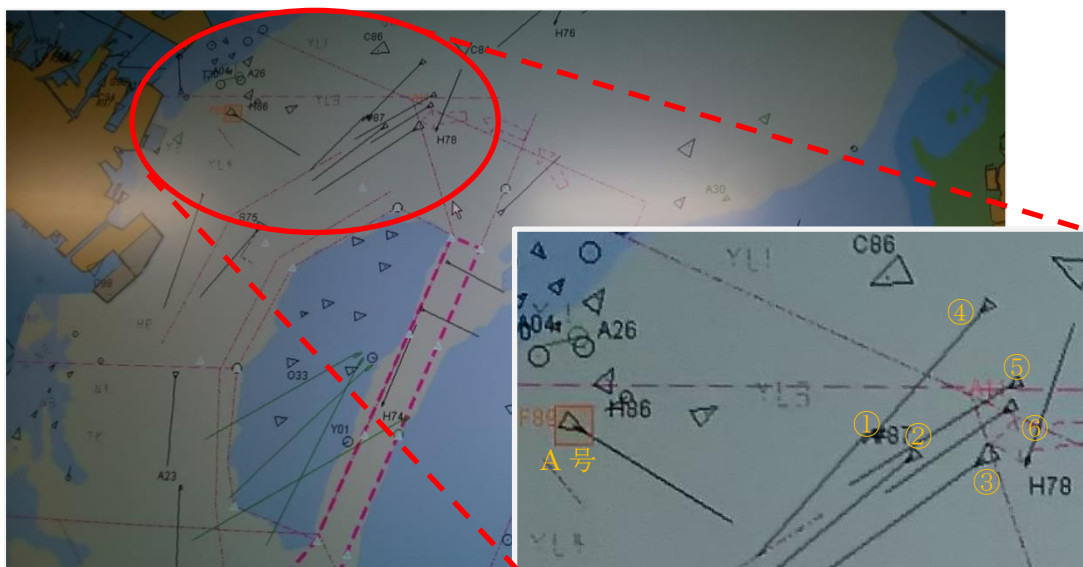
### 【通航実績】

最近の通航実態としては

1. 1日平均で554隻が通航している。
2. 巨大船等が80隻程度通航し、そのうち外国籍船は50隻程度
3. 通航隻数は、減少傾向にある（船舶の大型化等の傾向については触れず）

### 【事例紹介～実際に起きたニアミス】

最近、東京湾で発生したニアミス事案について、当時のデータを元に解説がありました。その1例を紹介します。



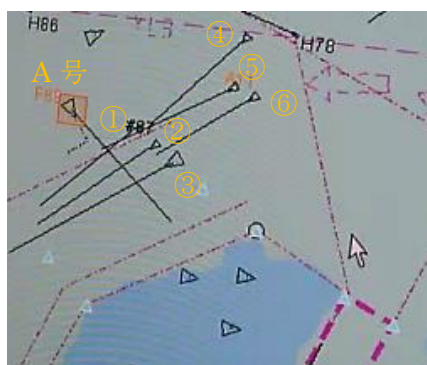
これは、昨年11月某日の18時前後、出港ラッシュの時間帯における事案です。横浜航路を出て、木更津方面にシフトする長さ140mの外国貨物船と南下して浦賀水道航路に向かう複数の一般船舶との関係です。

この状況で、南下する船としてどのような状況を想定しなければならないでしょうか？この海域は東京湾ですから、海上交通安全法のほか、一般航法である海上衝突予防法が適用になります。この先どうなるかの予測も含めて考えてから次のページに進んでください。（縮尺はありませんが、すぐ近くにある「中ノ瀬航路」の幅が700mなので距離感は把握できると思います。）

まず、横浜航路を出港した船舶（仮に A 号とします）からの視点で考えていきたいと思います。ここで重要なのは、海上交通安全法に基づく各種特別航法が適用になるかどうかですが、お互いに相手船が巨大船（全長 200 m 以上）等ではなく、航路内でもないのので、この状況では海上衝突予防における見合い関係（横切り）の関係となり、A 号は進路保持船となります。しかしながら、団子状に南下してくる複数の船舶の前を強引に横切るより、変針または減速して横切り船舶をやり過ごすほうが、より安全な航海だといえると思います。しかし、そのような航法を選択する場合は、早い時期での意思表示がポイントとなってきます。

ここで、南下船の視点に戻ってみましょう。南下船としては、避航義務船舶ですが、周囲に同航船がいることから A 号が避航してくれることを期待しつつ、自分が避航義務船であることを意識し、周囲の同航船の状況を把握しながら、避航する際にとりうる手段を想定しながらの操船になります。現実的には、周囲に船舶が多数いますので、大幅な減速の後の変針になるかもしれません。ただ、いちばん A 号に近い船舶でも、写真の状況で 1.5 海里以上ありますから、しばらく様子を見る状況だと思います。

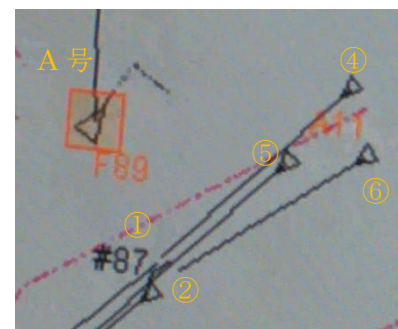
次の段階の写真が右の写真です。南下船のうち、先行の 3 隻は、このまま行きあえると判断し、針路も速力も大きく変更しないままです。これはこのまま A 号の船首を横切ろうという判断だと思われれます。また A 号も針路保持船なので、まだ変針はしていません。



次の段階で南下船のうち一番 A 号に近い①が A 号の船首を安全に横切るために、針路を左寄りに変えているのが判ります。その前後に A 号が危険を感じて右回頭による避航動作を行っています。



結局 A 号は右回りでそのまま一回りし、後追いの 3 隻（④～⑥）の船尾側を航行して木更津方面に向かいしました。



海上交通センターでは、このよう状況が発生した場合には、他船の動静を含めた情報提供や注意喚起を行っていることは、良くご存知だと思います。このような危険な状況は、東京湾ではときどき発生しており、場合によっては十分な避航水域を確保できない状況になってしまうかもしれないので、十分に注意して航行をお願いします。

### 【海難防止指導～一般的な事項として】

関東地方を管轄する第三管区海上保安本部が作成した最近の海難の傾向についての説明があり、その中でも重要だったと思われる事項は、「**海上濃霧警報が出ている状況での海難が増加傾向にある**」ということです。特に、タンカーについては年間の海難発生件数の中で関東地区では約5パーセントの割合ですが、海上濃霧警報発令中の事故に関しては、タンカーの割合が約24パーセントもあるそうです（ちなみに貨物船は約28パーセント）。まだ、しばらく霧の発生する可能性の高い時期が続きますので、十分注意して安全航行をよろしく願います。

### 【編集後記】

昨年と違い、台風の発生件数が非常に少ない（今年は今月になってようやく2個の台風が発生したのみです。去年は7月末までに12個の台風が発生しました）状況が続いています。天気予報の解説によると、エルニーニョ現象が収まったため、ということです（過去65年間の台風発生の最少記録は2010年の14個で、その際の7月末までの台風の発生数は3個でした）。その分、暑い日々が続いていると思います。6月末に発表されている向こう3か月間の長期予報では、8月は例年の平均気温の日と、平均以上の日の割合がそれぞれ40%になるとの予報も出ています。熱中症にはじゅうぶん注意して、引き続き安全荷役・安全運航をお願いいたします。

また、台風についてはこれからが本格シーズンですので、発生した場合には、早目に避難する等安全運航をお願いします。

(完)