

海の安全ジャーナル

UW  

vol.9 
会報
2024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.9 

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

2024年7月発行

特集 第5次交通ビジョン

新たな時代における船舶交通をはじめとする海上の安全のための取組



公益社団法人 東京湾海難防止協会

UW2024 夏号の発行に 当たって P2

(公社)東京湾海難防止協会 理事長 秋本 茂雄



東海防だより P3

- 令和6年度の事業計画と予算 令和5年度の事業報告と決算
- 新任理事の紹介
- 令和5年度第2回地域連絡会(神奈川・東京合同、千葉)
- 令和6年度 海の安全運動
- 海の安全運動推進連絡会議議長表彰
- ホームページ刷新のお知らせ
- 春の事故ゼロキャンペーンの活動状況について[茨城地区][千葉地区]

東海防メンバー紹介 P8

■株式会社 小島組

CONTENTS 2024.JUL

海防知新 P11

海難を振り返る

重大海難と海難防止対策の歴史

(1) ~第一宗像丸、タラド・プロビグ号衝突事故~

特集 第5次交通ビジョン

新たな時代における船舶交通をはじめとする海上の安全のための取組

P13

海を舞台に活躍する皆様 P19

公益社団法人
関東小型船安全協会

一般財団法人
日本海洋レジャー安全・振興協会

全日本海員組合 関東地方支部

官公庁紹介

■幹部の紹介 P25

- ・第三管区海上保安本部 本部長 宮本 伸二
- ・横浜市港湾局 局長 新保 康裕
- ・川崎市 港湾局 局長 森 賢一
- ・横須賀市港湾部 部長 河野 真典

官公庁だより P27

- 横浜技調の取り組み
- 洋上風力発電事業など国家プロジェクトへの対応等

声安全メッセージ P30

港の安全を守る日々の努力の積み重ね
株式会社 東洋信号通信社 横浜・川崎港グループ
チーフ 船水 尋瑞

編集後記 P30

表紙の写真は大瀬崎(静岡県)の海を泳ぐ「ネジリンボウ」のペア

UW2024 夏号の発行に 当たって

公益社団法人 東京湾海難防止協会

理事長 秋本 茂雄

(あきもと しげお)



皆様方には日頃より(公社)東京湾海難防止協会への多大なるご支援を賜り厚く御礼申し上げます。令和6年度も早や3か月が過ぎておりますが、当協会では事業計画に基づき今年度の事業を順調にスタートいたしております。

この度の夏号の特集においては「第5次交通ビジョン」を取り上げております。これは昨年3月28日に国土交通省の交通政策審議会において答申されたもので、以後の5年間に海上保安庁がとるべき海上安全行政の方向性及び具体的な施策について提示したものです。あくまでも海上保安庁に対する答申ではありますが、海難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する当協会にとって、その事業を推進していく上での重要な指針になるものと考えております。

すなわち、第5次交通ビジョンに掲げられた3大目標である「ふくそう海域(当協会に当てはめると東京湾)における大規模な船舶事故の防止」、「ふくそう海域における衝突、乗揚げ事故隻数の減少」、「船舶事故隻数の減少」を常に意識しながら調査研究事業及び海難防止活動事業を推進していくことが必要です。船舶事故は東京湾内及び各港湾における海上交通の障害にとどまらず、物流や海上・沿岸部における各種経済活

動の阻害につながる可能性もあることから、海難防止の重要性を認識しつつ当協会の事業によりこれらの目標の達成に寄与できればと考えております。

また、同ビジョンにおいて重点的に取り組む施策として掲げられたもののうち、「次世代エネルギー燃料船への燃料供給、洋上風力発電設備の設置に対する安全対策」については調査研究事業と、「マリンレジャーの事故の要因分析を踏まえた安全対策」については海難防止活動事業と、それぞれ密接に関わります。前者については、今年度以降調査研究の委託を受けた場合に適切な対応をとることができるよう情報収集等の準備を行うとともに、後者については、当協会の事業である海の安全運動によってマリンレジャー事故対策の推進を図って参ります。

当協会安全事業部では、「チームで取り組む安全管理」と題する資料を作成いたしました。これは、海上、陸上を問わず様々な組織における安全管理について理解の向上を目的としたものであり、依頼に応じて講師を派遣することとしており、様々な分野において事故防止のお役に立つものと考えております。

最後に、当協会では令和6年度も海上交通の安全確保のため事業を進めて参りますので、重ねて皆様方のご支援ご協力をお願い申し上げます。

【略歴】
1957年生 山口県出身
1980年 海上保安大学校卒
2017年 海上保安庁海上保安監を最後に退官(公財)海上保安協会理事長
2022年 同理事長退任
2023年 現職

東海防だより



令和6年度の事業計画と予算

令和5年度の事業報告と決算

(公社)東京湾海難防止協会は、令和6年3月19日に令和5年度第2回通常理事会をワークピア横浜で開催し、令和6年度の事業計画と収支予算を決議しました。

また、令和6年5月21日に令和6年度の定時社員総会をワークピア横浜で開催し、令和5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6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。

www.toukaibou.or.jp



■令和6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、港湾を含む臨海部や航路筋等における工事作業に伴う船舶交通の安全対策、大型船舶の出入港にかかる航行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て所要の調査・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6年度は、既に6件の委託を受け、所要の調査及び検討を開始しており、また、他にも数件の受託業務を見込んでいます。

▶海難防止活動事業は、(公財)日本海事センターの補助を受けて、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、京浜港錨地(横浜市・川崎区)の利用実態に関する検討を行います。

▶航行安全情報管理事業は、令和5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6年7月及び令和7年2月に開催することとしています。

■令和6年度収支予算

経常収益は、約4億6,483万円と令和5年度と比較し、約1億5,798万円の増益が見込まれます。これは、事業収益が前年度よりも約1億5,768万円増加見込みであることが大きな要因です。一方、経常費用は事業費と管理費の合計で約4億3,356万円を計上しており、令和5年度と比較し、約1億2,385万円の増となっています。これは、事



▲第2回通常理事会の様子

業費が令和5年度よりも約1億1,930万円増加したことが主な要因です。管理費については、約4,578万円を計上し、令和5年度より約456万円増となっています。以上から、評価損益等調整前当期経常増減額は、約3,127万円となります。当期経常外増減が0円で他会計振替額もないため、令和6年度の一般正味財産増減額は約3,127万円と令和5年度より約3,413万円増となります。

■令和5年度事業報告

調査研究事業は、新海面処分場建設工事船舶航行安全対策検討調査業務、川崎港臨港道路東扇島水江町線航行安全検討業務など国及び地方公共団体等から8件の委託を受け、委員会を設置して所要の調査及び検討等を行いました。

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)の課題改善対策等の効果を検証するため、錨地の利用実態調査(現地調査)を開始しました。また、航行安全情報管理事業は、東京、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業務を実施しました。さらに、令和5年7月及び令和6年2月に地域連絡会を開催しています。



▲定時社員総会開催の様子

■令和5年度決算報告

貸借対照表から資産は約3億3,828万円、負債は約7,089万円、正味財産は約2億6,739万円となりました。また、正味財産増減計算書から、経常収益が約2億9,128万円、経常費用が約2億8,923万円と経常外増減額が0円であったことから、正味財産の期末での増減額は、プラス約205万円となりました。

新任理事の紹介

令和6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。



堀越 研司 理事

(ほりこし けんじ)

- 東亜建設工業 横浜支店長
- 1970年11月生
- 東京都出身
- 2024年4月現職
- この度、理事に就任いたしました東亜建設工業横浜支店長の堀越でございます。貴協会には日ごろより当社海上工事施工の安全確保について多大なるご協力をいただいておりますことを感謝申し上げます。貴協会のますますの発展と東京湾内及び周辺海域の安全確保に向けて尽力いたします。



毛利 洋介 理事

(もうり ようすけ)

- 株式会社ダイソーコーポレーション 取締役
- 1965年2月16日生
- 東京都出身
- 2024年6月(取締役 就任)
- 株式会社ダイソーコーポレーションの毛利洋介と申します。私は、ダイソーコーポレーションでコンテナターミナル及びタグボートにかかわる現場に携わって参りました。本協会に貢献できるよう、各現場で培ってきた「事故ゼロ実現への啓蒙活動」と「安全対策」に関する経験を活かし、皆様のご指導を賜りながら、職責を果たして参る所存でございます。皆様どうぞよろしくお願い申し上げます。



植野 貴浩 理事

(うえの たかひろ)

- JFEエンジニアリング株式会社 総務部長
- 1971年8月生
- 神奈川県出身
- 2024年4月現職
- 微力ではありますが、東京湾に面する企業の一員として、海難防止および海の安全に貢献していきたいと思っております



日高 努 理事

(ひだか つとむ)

- 日本郵船株式会社 横浜支店 支店長
- 1968(昭和43)年10月生
- 東京都出身
- 2024年4月(支店長 就任)
- 世界有数の繁忙港を抱える東京湾で安全を守る協会の活動は大変意義深いものです。微力ながら尽力させていただきますので皆さまのご協力をよろしくお願い申し上げます。

令和5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6年2月2日に三井ガーデンホテル千葉で千葉地域連絡会、2月20日にワークピア横浜で神奈川・東京合同地域連絡会を開催しました。

千葉地域連絡会では、赤津洋一 千葉支部長の開会の挨拶に続き、稲田健二 千葉海上保安部長の来賓挨拶の後、議題の講演等を行いました。

神奈川・東京合同地域連絡会では、足立和也 神奈川支部長の開会の挨拶に続き、小倉修一 横浜海上保安部長、三柳裕二 横須賀海上保安部長、中橋一郎 東京

海上保安部次長の来賓挨拶の後、議題の講演等を行い、黒田富治 東京支部長の挨拶で閉会しました。

講演は、第三管区海上保安本部 御澤兼三 交通部長に「第5次交通ビジョンについて」というテーマで、連絡事項として、第三管区海上保安本部 交通部 青柳一英 安全対策課長 から「令和5年における海難発生状況(速報値)」について、当協会 川口修 安全事業部長から「『チーム』で取り組む『安全管理』」についてお話しさせていただきました。



稲田千葉海上保安部長 小倉横浜海上保安部長 三柳横須賀海上保安部長 中橋東京海上保安部次長 足立神奈川支部長 黒田東京支部長 赤津千葉支部長

ホームページ刷新のお知らせ

公益社団法人 東京湾海難防止協会
www.toukaibou.or.jp



日頃より、公益社団法人東京湾海難防止協会のホームページへご訪問いただき、誠にありがとうございます。

この度、令和6年3月21日にホームページをリニューアルいたしました。

これまでのホームページは、トップページの文字色と背景色が類似していたことから非常に見づらい部分があり、特にモバイルではPCに比べディスプレイ画面が小さいことから見づらい状況となっていました。

今更ながらのお話になりますが、セキュリティ面においても安全な状態ではなかったこともあり、ホームページ全体を見直すために改善すべき点を洗い出し、先ずは、ユーザーの個人情報の保護や当協会の信用を得るためのセキュリティ対策の強化を図ること

を第一優先とし、次にこれまでのイメージを刷新し、ご訪問いただく方々の目に留まるような写真も取り入れ、これまで以上に見やすく、分かりやすく、そして少しでも多くの皆様にご訪問いただき当協会のことを知っていただくことを念頭においてリニューアルいたしました。

新しいホームページには、分析ツールとしてアクセス分析機能が付加されており、これまで知ることが出来なかったユーザー数やセッション数といったサイト全体のアクセス概要が把握できるようになったほか、ユーザー分析も可能となったことから、これらの数値を参考にしながら、引き続き、機能性や内容の拡充に注力してまいります。

ご訪問いただきました皆様方には、当協会が行っている業務等に関する忌憚のないご意見、ご要望を、メール等でご連絡いただければ幸いです。



Tokyo Wan Association For Marine Safety

【新旧ホームページの違い】



After

Before

当ホームページの協会概要に掲載しているとおり、当協会は、昭和42年8月発足以来、専門的な知見に基づいた中立的立場で海上交通の安全に寄与してまいりましたが、平成23年4月1日、「公益社団法人東京湾海難防止協会」として新たにスタートしました。

今後とも、会員をはじめ皆様方のご支援・ご協力を賜りながら、当協会に長年蓄積してきた専門性を生かし

て、中立で公平な立場に立ち、東京湾等の海域における船舶交通の安全を図るという社会的要請に応えられるよう公益事業の推進に努めてまいります。

そのために、今回リニューアルをしましたホームページを活用し、様々なアイデアを取り込んでいきたいと考えておりますので、どうぞよろしくお願いたします。

令和6年度 海の安全運動

海の安全運動推進連絡会議を開催し、令和6年度海の安全運動実施計画を決定

(公社)東京湾海難防止協会は、当協会理事長が議長を務める「海の安全運動推進連絡会議」の事務局として、第三管区海上保安本部と連携し、官民一体で画期的かつ効果的に様々な海難



▲挨拶する秋本議長

防止啓発活動を展開しています。令和6年2月26日、令和5年度第2回海の安全運動推進連絡会議を開催し、令和5年の海難・人身事故等の発生状況(速報値)を共有するとともに、令和6年度の海の安全運動実施計画を決定し、昨年度に引き続き、一般船舶を対象とした「霧海難ゼロキャンペーン」「台風海難ゼロキャンペーン」とマリネリジャー(小型船舶を含む)を主な対象とした「春・夏・秋の事故ゼロキャンペーン」の5つのキャンペーンを展開することとしました。また、海の安全運動の一環として、今年度から、海事関係団体、事業者が開催する安全講習等への講師派遣の取り組みを進めることとしました。

なお、令和5年の船舶事故及び人身事故の発生件数は、いずれも前年より減少する結果となりました。

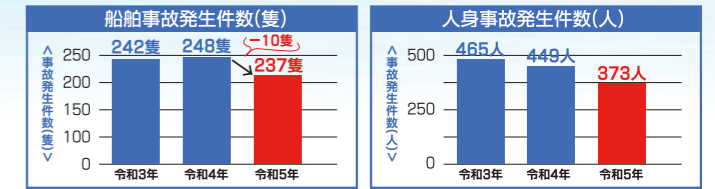
今年度の海の安全運動では、これまで「春・夏・秋の事故ゼロキャンペーン」ごとに作成していたリーフレットを3つのキャンペーンで使用できるようにしたほか、「霧海難ゼロキャンペーン」「台風海難ゼロキャンペーン」で使用するリーフレットを裏表に印刷して両方のキャン



▲会議の開催状況

ペーンで使用できるように見直しました。また、商品の販売や広告等で知名度の高い民間企業と連携して啓発活動を展開することは、国民に与えるインパクト、アピールの上で大きな効果があるため、今年度も民間企業とタイアップした海難防止啓発の取り組みを進めることとしています。

【令和5年度の船舶事故・人身事故の発生件数】



令和6年度 各運動キャンペーンの概要

春の事故ゼロキャンペーン
4月17日～5月6日

- 各種マリネリジャーに係る海難防止意識の高揚を図る
- マリネリジャー関連業界や愛好者又は個人を対象に、海難防止対策が適切に遵守励行されるよう努める。

霧海難ゼロキャンペーン
5月11日～5月31日

- 霧海難防止に係る意識の高揚を図る
- 船舶の運航に関する企業、団体、船舶等の職域等の単位毎又は個人を対象に、海難防止対策が適切に遵守励行されるよう努める

台風海難ゼロキャンペーン
6月10日～6月30日

- 台風海難の防止に係る意識の高揚を図る
- 船舶の運航に関する企業、団体、船舶等の職域等の単位毎又は個人を対象に、海難防止対策が適切に遵守励行されるよう努める

夏の事故ゼロキャンペーン
7月16日～8月31日

- 各種マリネリジャーに係る海難防止意識の高揚及び海の事故ゼロに向けた安全思想の普及・啓発を図る
- マリネリジャー関連業界や愛好者又は個人を対象に、海難防止対策が適切に遵守励行されるよう努める

※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

- マリネリジャー主に釣りに係る海難防止意識の高揚を図る
- 海釣りに関係する業界や愛好者団体、遊漁船若しくはミニボート関係団体又は業者若しくは個人を対象に、海難防止対策が適切に遵守励行されるよう努める

海の安全運動推進連絡会議議長表彰

「海の安全運動推進連絡会議」では「海の安全運動」において功績のあった個人、団体に対し、「海の安全運動推進連絡会議議長による表彰」を行っています。令和6年3月、令和5年度海の安全運動表彰委員会が開催され、令和5年度の

海の安全運動で功績のあった株式会社崎陽軒様に対する議長表彰を決定し、4月23日、崎陽軒本社において、「海の安全運動推進連絡会議」の秋本茂雄議長から、崎陽軒の野並代表取締役社長に表彰状と副賞を授与させていただきました。



▲野並社長(右)と秋本議長



東海防だより

【茨城地区】 茨城海上保安部では、令和6年4月17日から同年5月6日までの間、春の事故ゼロキャンペーンの一環として、同キャンペーンが始まる4月17日に、過去3年間で6隻のプレジャーボートの海難が発生している那珂川河口付近での海難を防止するため、那珂川河口周辺に所在するマリーナを訪問し、プレジャーボートに対する訪船指導を実施しました。

特にマリトレジャー活動が活発化するゴールデンウィーク期間中においては、管内のマリトレジャーショップや海浜に赴き安全啓発活動を実施したほか、水上オートバイの発航場所として賑わう日立港に隣接する久慈川河口における水上オートバイの衝突事故などの防止や日立港・久慈漁港を出入港する漁船及び大型船の航行阻害の防止を目的とし、巡視船艇、陸上職員一丸となって、航行時の注意事項、常時適切な見張りの徹底及び整備事業者による定期的な点検整備の励行等について安全指導を実施しました。

春の事故ゼロキャンペーンの活動状況について

【千葉地区】 読者の皆様、初めまして。千葉地区の活動状況と千葉海上保安部の紹介をさせていただきます。

千葉海上保安部は、千葉県のうち千葉市、船橋市、館山市、木更津市をはじめとする19市・1郡と広域なエリアを、木更津海上保安署並びに船橋分室及び館山分室と連携し、業務を実施しています。

千葉港内は企業岸壁が連なり、危険物荷役取扱量全国1位の実績どおり工業港のイメージが強いですが、他のエリアは、温暖な気候と湾内の穏やかな自然環境に恵まれ、海水浴、ダイビング、プレジャーボート、水上オートバイ、SUP、釣りなどマリトレジャーを楽しむ人々で賑わっています。

これらマリトレジャーを安心・安全に楽しんでいただくため、千葉海上保安部等では、4月17日から5月6日までの間、関東小型船安全協会及びPW安全協会所属の海上安全指導員と連携し、春の事故ゼロキャンペーンを展開しました。GW後半は天候にも恵まれ、多くの人出がりましたが、釣り客に海中転落の防止等を呼び掛ける「釣行安全御守」を配布するなど、安全啓発活動を実施した結果、大きな事故の発生はありませんでした。



▲釣行安全御守



東海防メンバー紹介

TOUKAIBOU MEMBER

～世界の港に湾力を～ 株式会社 小島組

代表取締役社長 **小島 智徳**
(こじま ともりの)
2005年 入社
2021年 現職



株式会社小島組の小島でございます。貴協会ならびに会員の皆様には、海の安全と海難防止へのご尽力に敬意を表するとともに、弊社の港湾土木事業へのご理解に深く感謝申し上げます。このたび、寄稿の機会を頂きましたので、弊社事業について、ご紹介させていただきます。

■主な事業内容

「浚渫(しゅんせつ)」という言葉をご存じでしょうか。海底や川底の土砂を掘ることを言います。港では、航路や泊地の水深を確保したり、海底の軟弱地盤を取り除いたりする工事として、浚渫が行われます。また、川の流れをスムーズにし、洪水を防止するために、土砂を取り除くのも浚渫の大きな役割です。弊社の得意とする仕事は、この「浚渫」です。



▲海底・川底の土砂を掘削する「浚渫」

国際的な物流の効率化のため、コンテナ船は大型化をしています。船が港に安全に出入りをするためには、航路の水深確保が不可欠で、水深が足りなければ、船は座礁してしまいます。弊社の仕事は、船の「安全」をつくっていると一言でも過言ではありません。

▲産業の要である港湾を支えています

■沿革

弊社は伊勢湾・知多半島の根元にある愛知県東海市で、大正8年(1919年)に創業、今年で創業から105年になりました。伊勢湾に面した干拓地の堤防の保全工事を行うなど創業時から海とは切っても切れない関係にあります。その後、名古屋市港区に本社を移し、岸壁の築造などの港湾土木工事だけでなく、大型のグラブ浚渫船を

多く建造し、名古屋港や三河港をはじめ、東京湾など愛知県外でも浚渫工事を行っています。現在、名古屋港では庄内川から流れ込む土砂を浚渫する工事、三河湾では田原地区においてバイオマス発電の燃料を海外から輸入する岸壁の水深を確保する工事を行っています。

■フラッグシップ グラブ浚渫船「五祥」

所有する作業船の中でも弊社のフラッグシップと言えるのがグラブ浚渫船「五祥」です。世界最大のグラブ浚渫船として知られています。海底で土砂を掴むグラブバケットの大きさは、200立方メートル。ダンプトラック40台分の土砂を1回で掴むことができます。



▲200立方メートルの巨大グラブバケット

この船が活躍したのは、自動車産業と輸出入の要である「中山水道航路」の整備でした。三河湾の湾口部に位置し、伊勢湾と三河湾を出入りする船が合流する場所にあります。「船舶の交通を確保するため開発および保全に関する工事を必要とする航路」である開発保全航路に政令指定されている重要な航路です。約5年をかけ2004年に完成した中山水道航路は、自動車産業と自動車の輸出入の安全を支えており、弊社の誇りです。



▲世界最大のグラブ浚渫船「五祥」

TOUKAIBOU MEMBER



株式会社 小島組

愛知県知多郡上野町(現・東海市)議会議長を務めた創業者・小島良一の「良」の字を、土木作業に使うスコップなどに焼印したのが社章の由来とされています。戦後、復員した小島朗夫・第三代社長(故人)がデザイン化し、日本の美しく青い海の色をイメージカラーとしました。米沢藩主・上杉鷹山の師で、郷土の誇りである江戸時代の儒学者・細井平洲(現・愛知県東海市出身)の言葉に、「学、思、行、相まって良となす」とあり、現場に学び、考え、実行し、社会に貢献することを目的とする当社の核心を表しています。
<https://www.kk-kojimagumi.co.jp/>



最近では、シンガポールのテュアスという巨大なコンテナターミナルの建設工事でも、五祥をはじめとする弊社のグラブ浚渫船3隻が航路と泊地の浚渫を行いました。コンテナ船の超大型化を見据えた航路と泊地の水深はマイナス23メートル。工事期間約4年間の弊社のグラブ浚渫船による浚渫量は約3,400万立方メートルに及びます。浚渫土砂はすべて岸壁や背後地を造成する埋め立て土砂としてリサイクルされました。浚渫土を大規模にリサイクルした卓越した建設技術として、シンガポールの港湾当局MPAは2022年世界工学団体連盟



▲シンガポールの現場で活躍する当社グラブ浚渫船

(WFEO)H.J. Sabbagh Prize を受賞しています。

■その他の事業

このような浚渫土砂のリサイクルは、日本では歴史的にも珍しいことではなく、最近の身近なところでは海上空港である中部国際空港や東京国際空港(羽田空港)の土地造成にも使われています。中山水道航路で浚渫した土砂は「シーブルー事業」として、三河湾の干潟の造成にも役立ちました。



▲ポンプで土砂を送る「バージアンローダー船」

浚渫土によって土地や干潟をつくるための揚土船と呼ばれる作業船も弊社は多数、所有しています。浚渫土を運ぶ土運船から水と共に土砂をポンプで吸い上げて配管を通して埋立地へ運ぶバージアンローダー船、海の濁りを抑えるために水を極力使わずに圧縮空気のみで配管の中の浚渫土砂を運ぶ空気圧送船です。現在、名古屋港の金城ふ頭の埋め立てには、弊社のバージアンローダー船が活躍し、空気圧送船は、沖縄の中城湾での浚渫土砂を再利用する工事でも使われています。



▲圧縮空気のみで土砂を送る「空気圧送船」

■PRマスコット しゅん太とみおちゃん

こうした浚渫や浚渫土のリサイクルは、海に囲まれ、多数の港を擁し、国際物流によって経済を支える日本にとって今後不可欠ですが、一般市民の皆さんにはあまり知られていません。市民の理解なくしてこうした事業は実現できませんので、弊社では近年、積極的な広報活動を推進しています。浚渫の「しゅん」から名前をとった「しゅん太くん」や、船の通り道を意味する滞という名を冠した「みおちゃん」というキャラクターを誕生させ、PRに活躍してもらっています。また、地元企業と連携した



▲「しゅん太」と「みおちゃん」

お菓子や食品のノベルティグッズも作っています。小島組をもじった「こじまグミ」、様々な種類の作業船を紹介した「作業船ラーメン」などが好評です。また、市民の皆さんの作業船の見学も大歓迎で、最近では、地元の知的障がい施設の子どもたちも見学に来てくださり、重機の大きさに驚き、貴重な機会として喜ばれました。NHKや民放のバラエティ番組でも五祥を取材し、放映していただきました。



▲地元企業と連携して製作した食品ノベルティグッズ



▲作業船の見学会を頻繁に実施しています



▲TV取材の様子

■おわりに

浚渫を行うことによって「船の安全をつくる会社」として、今後とも弊社の事業にご理解を頂けますよう、よろしくお願ひ申し上げます。



世界最大のグラブ浚渫船 五祥

DATA
 全長:100m 幅:36m 喫水:3.6m
 グラブバケット容量:200m³ 浚渫水深:-48m
 ◎省エネグラブ昇降システム
 ◎グラブバケット水中測位システム
 ◎ならい運転(自動運転)システム
 ◎世界最大のグラブ浚渫システム
 ◎2本スパッド方式によるスピーディーな移動
 ◎自動制御の水平掘りと浚渫施工管理システム

国籍	日本
国際総トン数	7052 tons
建造年	2000年
浚渫機 製造者	住友重機械工業株式会社
浚渫機 最大吊上荷重	690 ton
浚渫機 ジブ長さ	31 m
浚渫機 作業半径	31 m
NO.1グラブ	200 m ³ (P.L)/120 m ³ (W.L),370 t
NO.2グラブ	136 m ³ (P.L)/82 m ³ (W.L),400 t
NO.3グラブ	106 m ³ (P.L)/76 m ³ (W.L),477 t
スパッド	φ1,600 × 45 m(87.5 t) × 2本
主発電動機	ヤンマー 8N330L-UV(2,795 KW) × 3台
停泊電動機	ヤンマー 6HAL2-HTN (160 KW)



ONKO CHISHIN 温故知新 海難を振り返る (1)

重大海難と海難防止対策の歴史

～第一宗像丸、タラルド・プロビーグ号衝突事故～

はじめに

本号から、＜温故知新 海難を振り返る＞という新たな連載企画がスタートします。日本には、東京湾、伊勢湾、瀬戸内海など、船舶交通が輻輳する海域が存在しています。これらは、我が国の国内外の海上物流の中心をなす海域で、世界有数の船舶の輻輳海域でもあります。ひとたび重大海難が発生した場合は、我が国の経済活動に重大な影響を与えるとともに、国際物流への影響も大きく、国民生活に多大な悪影響を与えることとなります。本企画は、「温故知新」の考え方に倣い、東京湾等の輻輳海域で発生した重大海難を振り返り、海難事故を教訓とした海難防止対策を共有して船舶の安全航行に役立てていただくとともに、海難事故と海難防止対策への理解を新たにして、安全航行、再発防止に資することを目的としています。是非、ご覧いただき、安全対策等にご活用いただけたらと思います。

事故の概要

昭和37年11月18日、ガソリン3,642リットルを積み、川崎市水江町の油槽所に向かっていた「第一宗像丸(総トン数1,972トン)」が京浜運河を東向け航行中、水先人が乗船して同運河を西向け航行中のノルウェー船籍の油送船「タラルド・プロビーグ号(総トン数21,634トン)」と京浜運河のほぼ中央付近で衝突しました。



▲衝突後、炎上する両船

海水バラスト約12,500トンを載せた「タラルド・プロビーグ号」の船首が「第一宗像丸」の左舷中央部に食い込み、第一宗像丸から流出したガソリンが付近海面に流れ出して拡散し、その蒸気が衝突地点から150メートルほど離れた地点を航行中の「太平丸(総トン数89トン)」の操舵室に侵入、同室の何かの火源により引火爆発したため、「太平丸」の後を航行していた「宝永丸(総トン数62トン)」にも燃え移りました。

その結果、宝永丸は全焼して沈没、その他の船舶の火災は鎮火しましたが、第一宗像丸は救命艇を降下する余裕がなく、船長以下36人はガソリンが炎上する海に飛び込んだものの全員が死亡、その他、タラルド・プロビーグ1人、太平丸2人及び宝永丸2人の計41名が死亡したほか、太平丸の乗組員1人が火傷を負っております。

京浜運河は、横浜市鶴見区及び川崎市(陸側)と扇島との間に東西に横たわる、長さ約7.5キロメートル、幅500～600メートルの運河で、両岸には製油所、発電所等、多数の工場や施設、係船岸壁が設置され、昭和37年12月時点の、同運河西口付近における小型船の一日平均交通量は約800隻となっていました。

第一宗像丸、タラルド・プロビーグ号の衝突事故は、石油化学工場等が密集する狭い運河の中で発生、大惨事となったことから、大変な衝撃を与えるものとなりました。



▲消火活動の状況 ▲事故で亡くなった乗組員の供養塔



▲鎮火後、着桟した第一宗像丸

事故の原因

第二審の高等海難審判庁の裁決で、本件衝突は、「第一宗像丸船長およびタラルド・プロビーグ水先人の運航に関する各職務上の過失」が原因とされましたが、狭い運河に揮発性の高い積荷を満載した船舶が過密航行していたことも原因のひとつであると考えられています。

事故後の安全対策

鶴見航路の航行管制の強化等が公示された後、昭和37年12月26日に港則法施行規則が改正され、さらに昭和38年年7月12日には港則法が一部改正されました。その結果、次の安全対策が講じられることとなりました。

(1) 避航すべき船舶範囲の拡大

雑種船は、港内では「汽船及び帆船」の進路を避けることとしていたものを「雑種船以外の船舶」の進路を避けることとし、また、船舶交通が著しく混雑する特定港内では、「小型船」は「小型船及び雑種船以外の船舶」の進路を避けることとしました。また、これに伴い、小型船及び雑種船以外の船舶が掲示すべき標識(数字旗1)を定めました。

(2) 航法に関する特例

航法の特例として、航路の航法の他は法律に、明記し

である航法規定に関してのみ例外規定の設定を定めることができることとされていましたが(法第19条)、港内における地形等の自然条件により特に必要があるときは、港則法で定める航法以外についても当該港における例外的な航法を定めることができるよう拡大しました。

(3) 喫煙、火気取扱いの制限等

港内にある油槽船の付近の水域における喫煙、火気取扱いを新たに制限し、また、火災発生のおそれがある場合において火気取扱いを制限し、又は禁止することができることとしました。

(4) 航行管制の強化、明確化

航法上の特別の定め(法第19条)に基づき、施行規則各則において、一部の特定港では別表に定める信号に従うよう定められていましたが、航行管制の規定を新たに設け、特定港内の一定の水路を航行する船舶は、港長が行う交通整理信号に従うこと及び水路航行予定時刻を通報することを義務付けました。

<参考>

- ①航路を出入する1,000トン以上の船について混雑する時間帯に鶴見・川崎航路の一方の入出航を禁止する制限措置を開始。
- ②昭和33年4月、水江町市営ふ頭川崎信号所が設置され、信号による航路管制を開始。

(5) 交通整理のための制限

船舶交通の制限として、海難発生時における船舶の航行の制限又は禁止に関する港長の権限を追加し、航行管制及び船舶交通の制限については、特定港以外の港にも準用することとしました。

<参考>

- 昭和39年6月1日、川崎市川崎区水江町に「横浜海上保安部川崎海上保安署」が設置され、以後、昭和43年4月に現在の「川崎港湾合同庁舎」(千鳥町)に移転、昭和50年4月に「港内交通管制室」を設置する等の変革を経て川崎港の安全確保を図っています。



▲東京湾上空から見た現在の川崎港



第5次交通ビジョン

新たな時代における船舶交通をはじめとする海上の安全のための取組

<https://www.kaiho.mlit.go.jp/seisaku/5thkotsuvision.html>



前第三管区海上保安本部交通部長

御澤 兼三

(みさわ けんぞう)

【経歴】
1970年生 岡山県出身
1994年 海上保安大学校卒業
2021年 福島海上保安部長
2022年 第三管区海上保安本部交通部長



No. I 「第5次交通ビジョン」とは

令和4年5月に国土交通大臣から交通政策審議会会長へ「新たな時代における船舶交通をはじめとする海上の安全のための取組」について諮問し、令和5年3月28日、交通政策審議会から「第5次交通ビジョン(新たな時代における船舶交通をはじめとする海上の安全のための取組)」が答申されました。

交通ビジョンは、海上保安庁交通部発足の平成15年から概ね5年を目途に海上保安庁が行う海上交通安全行政の基本的な方向性や具体的な施策のあり方について、安全対策の評価や航行環境の変化等を踏まえ策定しているものです。

令和4年度までは、平成30年4月に答申された第4次交通ビジョンに基づき「船舶交通をはじめとする海上安全の更なる向上のための取組」を精力的に推進してきたところです。

かしながら、我が国周辺海域では、依然として海難により尊い人命や貴重な財産が失われており、また、近年では台風等による自然災害が激甚化、頻発化するほか、新型コロナウイルス感染症流行後、屋外型レジャーの高まりもあってマリレジャーが活発化、多様化するなど、その安全な活動も改めて重要な課題となってきています。さらに、デジタル技術等の活用による海上安全行政の更なる高度化、効率化も期待されているところです。

このような環境の変化や新たな時代の要請に的確に応えるべく、海上保安庁が今後5年間に重点的に取り組むべき施策とその目標として第5次交通ビジョンが示されましたので、本稿において紹介します。



No. II 海上の安全をめぐる環境の変化

ここでは「海上の安全をめぐる環境の変化」として、次の7項目を紹介します。

①自然災害の激甚化・頻発化

大阪湾において走錨したタンカーが関西国際空港連絡橋に衝突する原因となった2018年の台風21号や、水害被害としては統計開始以来最大の被害額となった2019年の台風19号等、自然災害が激甚化し、甚大な被害が発生しています。このほかにも日本各地で自然災害が頻発しており、そのたびに貴重な人命や財産が失われており、今後も猛烈な台風や大雨、大規模地震等の自然災害により、甚大な被害が発生することが懸念されています。

②次世代エネルギーの船舶燃料への活用

2020年、国の支援制度を活用して建造されたLNGバンカリング船「かぐや」が、我が国初となるSTS方式^{※1}でのLNG燃料供給を実施しました。また、2022年、液化水素運搬船が世界初の液化水素長距離海上輸送試験を無事終了しました。成長戦略実行計画(2021年6月18日閣議決定)にて、「水素、アンモニア等の代替燃料を使ったゼロエミッション船^{※2}について、技術開発を進め、2025年までに実証事業を開始し、従来の目標である2028年よりも前倒しで商業運航を実現」することとされました。

※1. STS方式:Ship To Ship方式(岸壁・棧橋に係留中にバンカリング船が接舷(横付け)して燃料を供給する方式)

※2. ゼロエミッション船:運航にあたりGHG(温室効果ガス)を排出しない船舶



第5次交通ビジョン

新たな時代における船舶交通をはじめとする海上の安全のための取組

③洋上風力発電の増加

成長戦略実行計画(2021年6月18日閣議決定)にて「2030年までに1,000万kW、2040年までに浮体式も含む3,000万kW～4,500万kWの案件を形成」することとされました。また、洋上風力発電を一大産業として育て、競争力を強化していくため、2021年12月に「洋上風力産業ビジョン」が発表され「2020年度より年間100万kW程度の区域指定を10年継続」することとされました。再エネ海域利用法により、海域を占有するにあたっては、漁業関係者や船舶運航事業者といった海域を先行して利用している人々など関係者と、協議会を通じて地元での調整をする枠組みが定められました。

④自動運航船の実用化に向けた取組

国交省海事局は、自動運航船実用化に向けたロードマップを策定し、2025年までに「フェーズII自動運行船(陸上からの操船やAI等による行動提案を行い、最終的な意思決定者である船員をサポートする船舶)」を実用化することを目標としています。2018年度からは「自動操船」、「自動離着岸」、「遠隔操船」の3つの技術についての実証事業を実施しており、2021年度で全ての実験が成功しました。さらに、国交省海事局は、実証事業で得られた知見を活用しつつ、2022年2月に自動運航船の設計・搭載・運航の要素を集約した「自動運航船に関する安全ガイドライン」を策定しました。

⑤マリナーレジャーの活発化・多様化

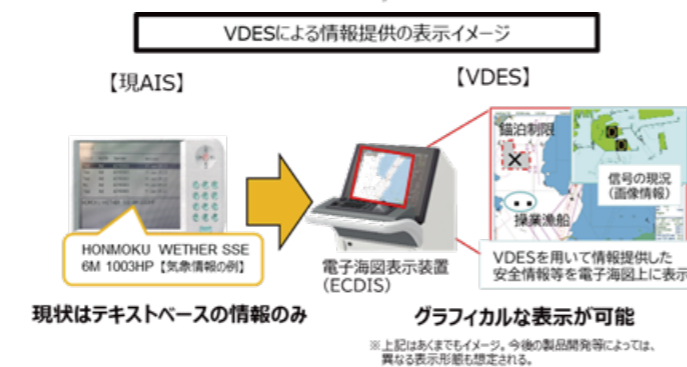
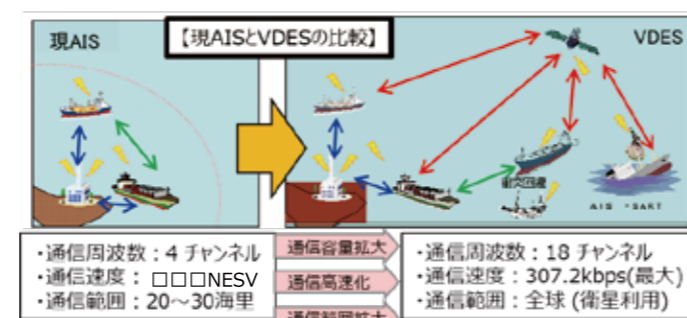
小型船舶操縦士試験合格者数が増加しており、特にコロナ禍の中で密を避けつつ楽しめる「屋外型レジャー」の人気が高まるなかで、経験の浅い者によるプレジャーボートの運航が増加することが想定されています。

ミニボートの事故、SUP・カヌーの事故ともに年々増加傾向にあります。



⑥次世代AIS(VDES)の進展

2021年5月、IMO第103回海上安全委員会において、日本等が提案したVDES導入のための新規作業計画が承認されました。今後、SOLAS条約の改正手続きに基づいて、IMO航行安全・無線通信・捜索救助小委員会及び海上安全委員会においてVDES導入のための議論が行われる予定です。海上保安庁としては、2027年1月のSOLAS条約早期改正を目指し、取り組みを進めているところです。

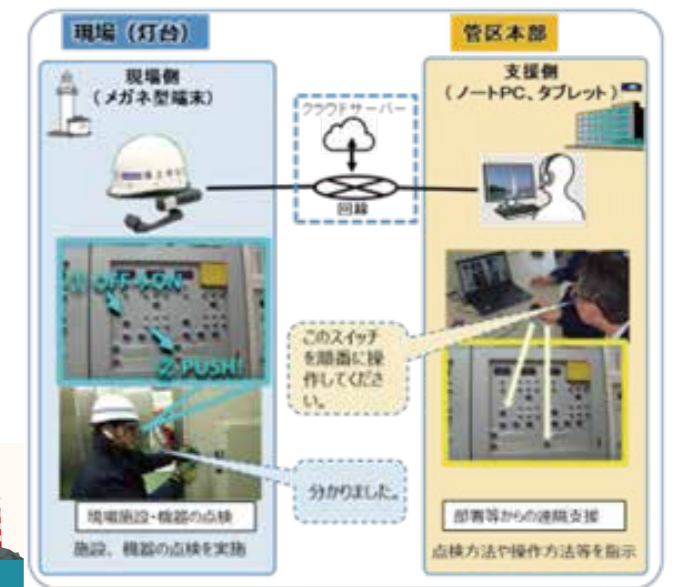


※3. AIS:Automatic Identification System(船舶自動識別装置)
 ※4. DES:VHF Data Exchange System(VHFデータ交換システム)
 ※5. IMO:International Maritime Organization(国際海事機関)



⑦XR(仮想空間表現技術)等の進展

近年はハードウェアやデバイスの低廉・多様化等により、職員研修やインフラの維持管理等の分野における活用も広がっています。XR技術は、海上保安庁が行う、灯台等の保守点検や教育訓練等の海上交通業務においても活用の可能性があるところです。(灯台等は全国に約5,000か所存在し、年1回程度保守点検を実施)



No. III 海上の安全をめぐる環境の変化等に対する主な取組

ここでは「海上の安全をめぐる環境の変化」等に対する主な取組として、次の7項目を紹介いたします。

①大阪湾海上交通センター等における安全対策

昨今の自然災害の激甚化、頻発化への対応として、海上空港などの臨海部に立地する重要な施設の周辺海域における走錨事故対策、異常気象時における事故防止対策を推進していく必要があります。そのため、大阪湾海上交通センターでは、運用管制官の慣熟訓練を重ねたうえで、同センターの監視海域及び情報聴取義務海域の拡大、明石海峡航路の航路管制と阪神港の港内交通管制とを統合し、港内外一体の情報提供を図り、平時及び異常気象等時の船舶事故の未然防止の取組を強化しています。

また、第4次ビジョン期間中と同様にふくそう海域における大規模な船舶事故の発生をゼロとし、ふくそう海域における衝突、乗揚事故隻数の減少傾向を維持するためには、各海

上交通センターにおいて求められる安全対策を確実に講じる必要があります。そのため、海上交通センターの管制卓、無線設備等の機器更新を計画的に実施するとともに、走錨早期警戒システムなどの運用管制官の業務支援となる機能の実用化などに向けて取り組みます。

②次世代エネルギー燃料船への燃料供給に対する安全対策

Ship to Ship方式によりLNGを燃料として船舶に供給する場合、各港の地形、周辺航行環境などの地域特性を踏まえた事故防止のためのルール作りや、非常時の緊急連絡のための連絡体制の構築等がなされるよう、関係省庁、事業者等と連携し、安全確保を図っていきます。

また、水素、アンモニア等については、それぞれの特性を踏まえ、供給技術の進展も見定めながら安全確保に取り組めます。



特集

第5次交通ビジョン

新たな時代における船舶交通をはじめとする海上の安全のための取組

③自動運航船の実用化等に対する安全対策

自動運航船の実用化に関し、船舶交通の安全確保の観点から、国際的な議論への対応や国内法令の改正等の検討を行っていく必要があります。そのため、COLREG条約^{※6}に関し、有識者や海事関係者等の意見を踏まえ、我が国の対応方針を整理のうえ、IMOにおける解釈の整理や改正に関する議論に対応します。また、同議論の結果を踏まえ、COLREG条約に準拠している海上衝突予防法についても、解釈の整理等に関する検討を行います。

④安全啓発に取り組む個人・団体との協議、現場指導體制の強化

SUPやミニボート、釣り等のマリンレジャーについては、免許更新や法定点検等がないため、これらの機会を捉えられた安全指導が行えず、また、マリンレジャー用品についてもインターネット通販が増加したため、マリンレジャー用品を使用するまでの間に安全啓発の機会が得られないケースも増えています。そのため、地方公共団体や海事局等の関係機関のみならず、愛好者、愛好者団体、マリンレジャー用品の通信販売業者や物流事業者等の協力を得て安全啓発活動をより広く展開していきます。

また、同種のマリンレジャーに関する複数の愛好者団体が個々に講じている取り組みの情報共有を通じ、それぞれの優良事例を組み合わせたよりレベルの高い統一的な安全対策を取りまとめ、活用することを促すことで各団体の安全啓発活動の効果の向上を図ります。

マリンレジャーの事故防止のためには、パトロールや海難防止講習会などにおける海上保安庁職員による直接の現場指導も重要です。活発化、多様化するマリンレジャーに対し効果的な現場指導を行うことができるようにするため、各種マリンレジャーの特性や事故防止に関する知識を付与するための研修を行い、現場指導力の高い職員を養成することにより現場指導體制の強化を図ります。

⑤プレジャーボートの機関故障対策、操船経験の浅い者に向けた取組

全船舶事故の約5割を占めるプレジャーボートの船舶事故のうち、機関故障が約4割を占めるため、プレジャーボートの所有者に対して整備事業者等による定期的な点検整備の有用性をSNS等を利用して効果的に周知し、整備事業者等による点検整備の実施を促進して事故防止を図ります。

また、近年増加傾向にある操船経験の浅い者による事故を防止するため、海事局や小型船舶教習所と連携した安全啓発活動を行います。さらに、販売店やショッピングサイトと連携し、レジャーを目的とした船舶購入時等の機会を捉えた安全啓発活動も行い、安全意識、知識や技能の効果的な向上を図ります。

⑥航路標識等の整備、管理

自然災害の激甚化、頻発化に対応するため、海上交通の安全を守る重要なインフラである灯台の構造体内部への海水浸入防止対策を推進するほか、商用電源の停電に伴う灯台等の消灯を防止するため、予備電源の整備や電源の太陽電池化を推進するなど耐災害性の強化として必要な様々な施策を推進します。

また、航路標識協力団体の公募、指定を行い、協力団体の活動状況の把握等を通じて本制度の効果的な運用に取り組むことにより、灯台等の利活用を促進するとともに維持、管理の充実化、効率化を図ります。

⑦デジタル技術の展開

次世代AISとも称されるVDESの具体的な活用方法やシステム構築に向け、国際機関や船用機器メーカー、船会社、大学等の関係者とも連携し、VDESに期待される機能の早期実用化に取り組めます。

XR技術を活用した灯台等の保守点検について、5G通信

※6. COLREG条約:Convention On the International Regulations for Preventing Collisions at Sea(海上における衝突の予防のための国際規則に関する条約)

※7. 航路標識協力団体:航路標識の維持管理等の活動を自主的に行う民間団体等のこと。

等の普及状況、今後の画像圧縮やデータ伝送等の技術の進展を踏まえつつ、導入に向けた検討を進めていきます。また、この技術は、人材育成やその他の業務の効率化にも応用できる可能性があることから、その方策を検討します。

現在、電話や電子メールで行われている海上交通安全法や港則法に基づく航路入航前の通報をWEB画面に直接入力して通報することができるシステムの整備を推進します。



入航前の通報の電子化(イメージ)



No. IV ビジョン目標について

第5次交通ビジョンの目標として、次の3つの項目を掲げております。

①ふくそう海域における大規模な船舶事故の防止

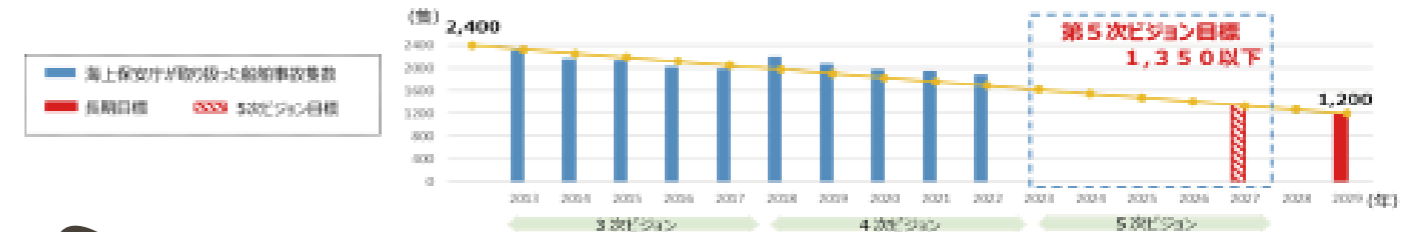
ふくそう海域における航路を閉鎖するような社会的影響が著しい大規模な船舶事故の発生数を「ゼロ」とします。

②ふくそう海域における衝突、乗揚げ事故隻数の減少

ふくそう海域における衝突、乗揚げ事故隻数を第4次交通ビジョン期間中の年平均事故隻数以下(29隻以下)とします。

③船舶事故隻数の減少

第5次ビジョン期間最終年である2027年までに船舶事故隻数を1,350隻以下とすることを目指します。



No. V おわりに

海上保安庁では、様々な環境の変化の中で、新たな時代における国民の安全への要請に的確に対応しながら、第5次交通ビジョンに基づく施策を着実に推進し、ビジョン目標の達成を目指しつつ、海上交通の安全の確保に取り組んで参ります。



海を舞台に活躍する皆様

関東小型船安全協会の活動
～ 会員とともに 50年～

公益社団法人 関東小型船安全協会



公益社団法人 関東小型船安全協会の齋藤です。
東京湾海難防止協会及び会員の皆様には、日頃より関東小型船安全協会の活動にご協力いただき感謝申し上げます。今回は貴重な機会をいただきましたので、当協会の活動等をご紹介させていただきます。



公益社団法人
関東小型船安全協会
専務理事 齋藤 豊
(さいとう ゆたか)

略歴
1955年生 山形県出身
1974年 海上保安庁入庁
2016年 退職
2023年 現職

協会の概要

公益社団法人 関東小型船安全協会は、関東及び静岡県の沿岸海域においてモーターボート、ヨット、遊漁船などの小型船の海難防止と運航マナーの向上を図り、安全で秩序ある海洋性レクリエーションの普及と発展を目的として活動している団体です。

当協会では、海上保安庁が指定する「海上安全指導員」を中心に、会員などへの海上安全講習会の開催など安全運航に必要な知識・情報の取得支援とプレジャーボートを楽しむ会員相互の絆を大切に活動を続けています。

沿革

昭和49年(1974年)7月1日
全関東小型船交通安全協会として発足
(初代会長森繁久彌氏)

昭和56年(1981年)4月1日
社団法人 関東小型船安全協会となる。

平成23年(2011年)4月1日
公益社団法人 関東小型船安全協会となり
現在に至る。

設立の経緯

昭和49年当時、海洋性レクリエーションの活発化に伴い、モーターボート、ヨットなどの小型船による海難、人身事故、漁網の切断などが増加していたことから、これらの事故を未然に防止し、安全で秩序ある海洋性レクリエーションの発展を図るためには、レクリエーション活動を行う各人の安全に対する自覚と各種法令の遵守が必要であることはもちろん、小型船を運航する者相互の密接な協力による安全確保のための積極的な活動の展開が不可欠であると考えられ、小型船を運航する者による自主的な安全活動は、すでに一部有志により実施されつつありましたが、組織的、統一的活動を行うまでには至っていませんでした。

海上保安庁でもこれらの自主的な安全活動を積極的に支援、育成するために海上安全指導員及びパトロール艇の



▲手帳腕章旗

指定などの方針を打ち出したことから、これに呼応して茨城県、千葉県、東京都、神奈川県、静岡県、各都府県に小型船交通安全協議会が設立される運びとなり、その後、社団法人関東小型船安全協会を経て、平成23年4月1日から公益社団法人関東小型船安全協会となり、現在に至っています。

事業運営

会費(個人、団体)、賛助金(自治体、企業)、寄付金、事業費(講習会費など)により運営されています。

組織

会 員	個人会員 約650名	役 員	理事 20名(常勤1名)
	団体会員 49団体		監事 2名
	賛助会員 36団体		顧問 1名
事務局職員	2名		相談役 2名

普及活動

小型船の安全を確保するために次のような普及活動を実施しています。

- ①海上ネットワークシステムサービス「マリンコンパス」
当協会とインフカム(株)が協働して位置情報や入出港情報を関係者が共有でき、万が一の事故が発生したときは救助機関に速やかな連絡を可能とする無料のスマートフォンアプリを提供し、機能の拡充と利用者の拡大を推進しています。
- ②「ボートクルーシーマンシップマニュアル」(JBWSS連携協議会編)
米国沿岸警備隊が作成した小型船舶運航のノウハウ、シーマンシップのあり方を網羅したマニュアル(日本語版)を推奨しています。



公益社団法人
関東小型船安全協会
Kanto Boat Safety Association



<https://www.shoankyo.or.jp/kyokaiannai.html>

活動の状況

安全で秩序ある海洋レクリエーションの普及・発展のため、次のような活動を実施しています。

- ①海洋教室、体験乗船
児童を対象とした海洋教室、体験乗船を実施
- ②安全パトロール
海上安全指導員がボランティアで実施
- ③合同パトロール
海上保安官、巡視船艇と合同で安全パトロール実施



▲横須賀合同パト



▲熱海合同パト

- ④安全講習会
マリナーなどで会員等に対して海上保安部署等から講師を招き実施
- ⑤無線講習
総務省の認定を受け第三級、第二級海上特殊無線技士の資格取得講習を実施



▲下田無線局



▲無線講習

- ⑥航海実技講習
経験の浅い初心者を対象に「夜間」及び「昼夜間」の航海実技講習を実施
- ⑦イベントへの協力
各地区で行われるヨットレース、花火大会等での海上安全指導員等による付近海域警戒

結び

当協会は発足して今年で50年が経ちました。多くの会員の皆様がこれまで築いてきた安全への絶え間ないボランティア活動を今後も継続し、安全で秩序ある海洋レクリエーションの普及・発展をめざします。

海を舞台に活躍する皆様

海を舞台に活躍する皆様



心の豊かさを海を通じて実感できる未来を創り出す

一般財団法人

日本海洋レジャー安全・振興協会

目的

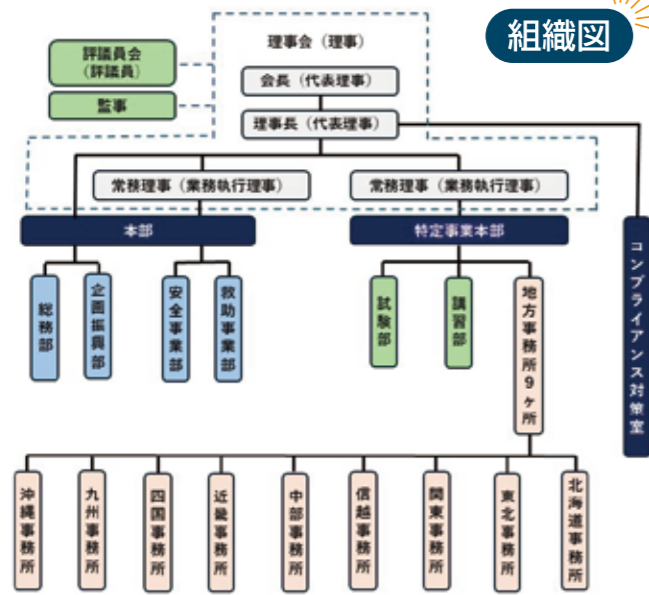
当協会の目的は、その名のとおりに、海洋レジャーの安全及び振興等に係る事業を実施するとともに、小型船舶操縦士国家試験の実施に関する事務等を行うことにより、我が国における海洋レジャーの健全な発展に寄与することです。

沿革

当協会は、平成3年に財団法人沿岸レジャー安全センターと財団法人日本舟艇利用振興センターを解散統合し、財団法人日本モーターボート協会の事業の一部を移管し、同年7月1日付けで財団法人として設立が認可されました。

その後、公益法人改革に伴い、平成25年4月1日付けで一般財団法人に移行しました。

組織図



事業内容

■安全事業部

ダイビングに関する緊急医療援助(DAN:会員制緊急医療援助システム)事業

レジャーダイビングにおける安全推進及び事故の未然防止に寄与することを目的とし、会員に対し、医療関連サービス、レジャーダイビング保険、安全に関する情報提供及び酸素講習等を提供し、ダイビングを楽しむための安全と安心をサポートしています。



▲スノーケリング指導者養成講習会

沿岸レジャーの安全活動事業

各種海洋レジャーの安全を確保するため、安全に関する知識の普及及び啓発を行うことを目的とする安全指導員等の養成又は認定を行うとともに安全講習会等を開催しています。



▲安全潜水を考える会 研究集会

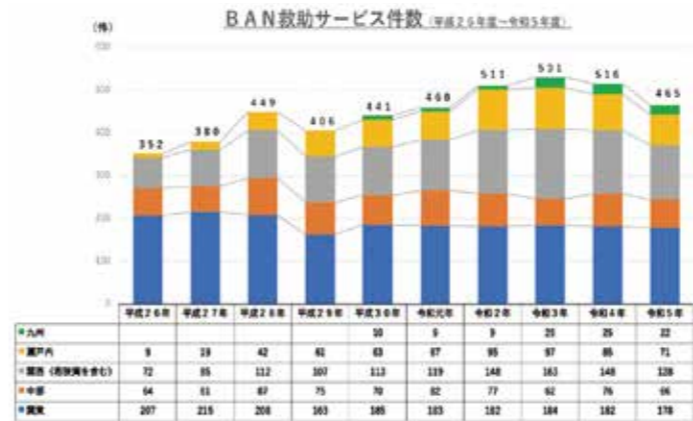
■救助事業部

プレジャーボートの救助(BAN:会員制救助システム)事業

プレジャーボートが機関故障等の軽微な事故に遭遇した



場合に、手配した救助船により、最寄りの安全な係留地までの曳航等を行っています。



■企画振興部

振興・普及事業

安全に楽しくレジャーに親しんでいただき、海洋レジャー参加人口拡大のために関連団体等と連携し、親水、舟艇の利用振興、広報、調査研究を行っています。



▲海の駅イベント出展



▲UMI協会体験乗船会

■試験部

小型船舶操縦士資格に関する国家試験

船舶職員及び小型船舶操縦者法に基づく唯一の指定試験機関として、国土交通大臣に代わり、全国各地で小型船舶操縦士国家試験を適正に実施しています。



▲実技試験写真



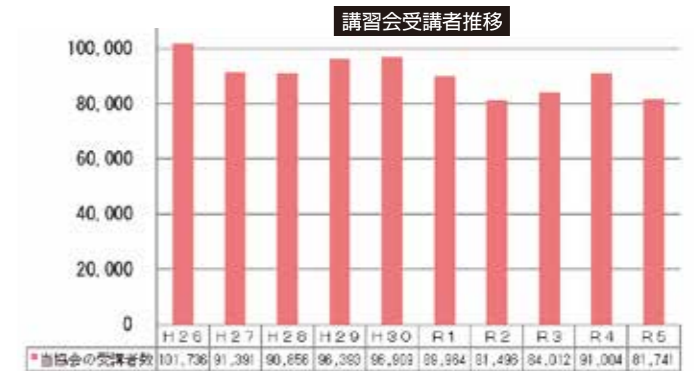
■講習部

講習

船舶職員及び小型船舶操縦者法に基づく登録講習実施機関として、小型船舶操縦免許証の更新講習及び失効再交付講習並びに再教育講習を全国各地で実施しています。また、同法に基づく登録小型船舶教習所の教員研修及び管理者研修のほか、遊漁船業の適正化に関する法律に基づく遊漁船業務主任者を養成するための講習や、消防、警察等、公的に小型船舶を利用する者等を対象にした小型水難救助艇操縦士養成講習(JPBOT)も実施



▲JPBOT しています。



■その他

海事思想の啓発及び普及を目的とし、船や海にまつわる歴史、文化等に関する検定試験「船の文化検定(通称:ふね検)」を実施しています。

また、水難防止、海難防止を目的に、水辺の安全活動にかかわる団体の連携の強化及び定期的な情報交換の場として「水辺の安全ネットワーク会議JBWSS(Japan Boating & Water Safety Summit)」を官民一体で共催しています。

■地方事務所

主に小型船舶操縦士資格に関する国家試験及び各種講習事業を行う地方事務所として、北海道(小樽市)、東北(塩釜市)、関東(横浜市)、信越(新潟市)、中部(名古屋市)、近畿(大阪市)、四国(高松市)、九州(北九州市)、沖縄(那覇市)の9箇所に配置しています。



一般財団法人
日本海洋レジャー安全・振興協会
https://www.jmra.or.jp/



海を舞台に活躍する皆様

海を舞台に活躍する皆様

～恒久的な海の平和を希求し
船員の労働条件・労働環境改善に取り組む～

全日本海員組合 関東地方支部

全日本海員組合 関東地方支部長の高宮です。
東京湾海難防止協会及び関係者の皆さまには、海上の安全にご尽力いただき誠にありがとうございます。また、本組合の活動にご理解・ご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。
この度は貴重な機会を頂戴致しましたので、全日本海員組合の活動ならびに関東地方支部の活動について、紹介させていただきます。



全日本海員組合
関東地方支部
地方支部長 高宮 成昭
(たかみや なりあき)

略歴	
1969年生	福岡県出身
1990年	外航海運会社入社
2008年	全日本海員組合 執行部員
2021年	現職

張に伴う様々な周辺国の行動により、緊張感が高まっております。船員は、わが国の国民生活や経済活動を支える国際・国内物流、旅客輸送、食用水産物の安定供給に使命感を持って従事しており、その職務を全うするためには、海の平和と安全が守られなければなりません。

全日本海員組合は、これまで「海員不戦の誓い」のもと、一貫して恒久的な海の平和を希求してまいりました。先の大戦においても多くの民間船員や船舶がその戦火に巻き込まれ、1万5518隻の民間船舶が撃沈され、6万643名も



▲さるびあ丸

沿革

われわれ全日本海員組合は、国際や国内の海運・旅客船事業、水産や港湾の海事産業で働く船員と、それらの分野で働く船員以外の労働者で組織する日本で唯一の産業別単一労働組合であります。

大正10年に前身の日本海員組合として創立。軍国主義の傾向が強まり、一度は解散に追い込まれましたが、戦後間もない昭和20年10月5日に再結成して以来、昭和、平成を経て、令和3年で100年の節目を迎えました。

現在は、東京・六本木に本部事務所を構え、全国の主要な港を中心に6つの地方支部(北海道、東北、関東、関西、中・四国、九州関門)、18の支部、5の事務所を配置し、全国各地で起きるさまざまな問題の解決や船員の労働環境・労働諸条件の改善に向け、取り組んでいます。

活動について

わが国周辺においては、昨今これまでにない頻度で弾道ミサイルが発射され、わが国の上空通過や排他的経済水域の内外に落下していることに加え、台湾周辺や領有権の主

All Japan Seamen's Union

全日本海員組合

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



の諸先輩方が犠牲となりました。

海上を職場とするわれわれ船員は、先の大戦を決して忘れず、二度と国家による徴用や類似する要請によって危険な場所には赴かず、安心して就労し続ける上でも、将来にわたって海の平和を堅持していくことは最も優先すべき課題であります。

外航・水産・国内、全部門共通の課題として、後継者の確保・育成があります。少子高齢化を背景に生産年齢人口が減少の一途を辿り、陸上諸産業のみならず、海運業界においても若年船員の確保・育成が急務となっております。



▲JF

本組合は、国の各種計画や基本方針に明記されている船員の確保・育成の具現化に向け、諸施策の早期実施を国や関係機関に対し強く求めるとともに、船員養成教育機関の維持・定員拡大に向けた運動を粘り強く展開しております。

その他にも、海難防止はもちろんのこと、船員の政策減税の早期実現や海上における情報通信インフラの整備など、船員にとって必要なさまざまな課題・政策の実現に向け、関係省庁や政党に申し入れを行うなど、日々取り組んでおります。

関東地方支部の業務について

関東地方支部は、開港以来、貿易を注視として発展してきた横浜市東神奈川に事務所を構え、東京・神奈川・千葉・茨



▲芝浦通船

城を中心に、外航・水産・国内部門の150社、日本人組合員5264人、非居住特別組合員1万3441人を、私、高宮以下執行部11人、先任事務職員、国際業務スタッフ1人、スタッフ5人で担当し、組合員の雇用と労働諸条件を守り、組合員とその生活の安定、船員の社会的地位向上を目指して日々業務に励んでいます。また、新潟支部、三崎支部、静岡支部の3つの支部と焼津事務所を統括し、関東全域を管轄しています。



▲新日本海洋社

結び

支部の執行業務は、外航・水産・国内各部門とも、航路や船種を問わず、国内外の経済状況や市場に左右され、為替や燃料油価格などの外的要因に大きく影響される環境にあるため、組合員の雇用と職域の安定を第一義に、現場組合員の代表である職場委員や船内役員、現場組合員と連携を図り、訪船や現場集会をはじめ、部門を問わず幅広く活動を展開していきます。

併せて、日常的な活動として、連合や関東地方交通審議会船員部会、港湾審議会などの場に加え、政治参与などの協力を得て、各自治体との意見交換も行き、船員の地位向上による後継者確保・育成、船舶の安全、港における船員の福利厚生施設の充実など本組合の活動方針に基づく政



▲東京汽船 志摩丸

策課題の具現化に向けた活動を力強く進めてまいります。引き続き全日本海員組合の諸活動に対する変わらぬご理解ご協力をお願い申し上げます。

海を舞台に活躍する皆様

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 **宮本 伸二**
(みやもと しんじ)

略歴
1964年生 千葉県出身
1988年 海上保安大学校卒
2022年 第二管区海上保安本部長
2023年 第七管区海上保安本部長
2024年 現職



令和6年4月1日付けで第三管区海上保安本部長を拝命いたしました宮本でございます。

東京湾海難防止協会様におかれましては、平素より当本部並びに管内各事務所が行います業務に対しまして、格別のご理解ご協力を賜り感謝申し上げます。

また、本年1月2日に羽田空港において発生いたしました当管区羽田航空基地に所属します飛行機と日本航空の旅客機が滑走路上で衝突した事故に際しまして、多くの皆様にご心配ご迷惑をおかけしましたことを心よりお詫び申し上げます。

はじめに、簡単な自己紹介をさせていただきますと、出身は千葉県館山市。前職は九州北部4県と山口県西部を管轄する第七管区海上保安本部長でございました。第三管区での勤務は、これまでに2度あり、今回は平成26年4月から横浜機動防除基地長を2年間勤め、今回8年ぶりにまた横浜で勤務することになりました。首都圏、東京湾を管轄する第三管区の本部長として、日々その重責を感じているところでございます。

さて、令和6年度における第三管区海上保安本部の重要業務課題は、以下の3点となります。

1. 海上安全の進化・深化
2. 自然災害への備え
3. 海洋権益の確保

特に1つ目の「海上安全の進化・深化」は、我が国経済を支える東京湾と管内に多くの海洋レジャースポットを抱える当管区において、当該海域、地域における船舶事故、人身事故を減少させることは至上命題であり、引き続き、貴協会並びに会員の皆様のご協力を賜りますとともに、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。

3rd Resional Coast Guard Headquarters



第三管区海上保安本部

<https://www.kaiho.mlit.go.jp/03kanku/>



横浜市港湾局

局長 **新保 康裕**
(しんぼ やすひろ)

略歴
1966年生 神奈川県出身
武蔵工業大学卒
1989年 横浜市入庁
2024年 現職



令和6年4月1日付けで横浜市港湾局長に就任いたしました新保でございます。

平素より横浜市の港湾行政にご理解ご協力を賜り、誠にありがとうございます。

海の安全ジャーナル夏号への寄稿の機会をいただきましたので、横浜港の国際競争力強化の取組についてご紹介いたします。

「国際コンテナ戦略港湾」として、急速に進展する船舶の大型化に対応し、基幹航路の維持・拡大を図るため、新本牧ふ頭、南本牧ふ頭の整備を推進するとともに、本牧ふ頭再編強化等、コンテナ取扱機能の強化に取り組んでいます。

新本牧ふ頭は、高度な流通加工機能を有したロジスティクス施設を本市の施行で第1期地区に、大水深・高規格コンテナターミナルを国の施行で第2期地区に整備します。本事業は、市内公共工事等から発生する土砂を安定的に受け入れる役割も担っており、令和3年10月から埋立てを開始しています。

令和6年度は、中仕切り堤の整備や埋立工事などを進めてい

ます。当海域は、船舶が数多く往来する横浜航路に隣接していることから、工事用船舶の運航の調整を行い、円滑な航行を確保する必要があります。そのため、現場を一望できる横浜港シンボルタワー内に航行安全管理事務所を設置し、監視を行うとともに、横浜港の入出港調整を担っているポートラジオと、周辺を航行する船舶の情報をリアルタイムで共有し、24時間体制で安全確保を図っています。

南本牧ふ頭では、国内最大・唯一の水深18m岸壁を有する高規格コンテナターミナルの整備を図り、令和3年4月に全面供用し、MC1~4の一体運用により施設全体を柔軟に利用できる画期的な運用が実現しています。

本牧ふ頭では、超大型コンテナ船への対応を図るため、国やYKIPと連携し、D5コンテナターミナルの再整備を進めています。

横浜港の国際競争力強化が推進する中、海上交通の安全確保はますます重要度を増しています。東京湾海難防止協会及び会員の皆様におかれましては、引き続きご協力を賜りますようお願いいたします。

横浜港は、これからも様々な関係機関や民間事業者と連携しながら、横浜経済の基盤を担ってまいります。

結びに、公益社団法人東京湾海難防止協会の益々のご発展と皆様のご健勝を祈念いたしまして、私の挨拶とさせていただきます。



YOKOHAMA CITY

横浜市港湾局

Port of YOKOHAMA

https://www.city.yokohama.lg.jp/city-info/yokohamashi/yokohamako/port_of_yokohama.html



川崎市港湾局

局長 **森 賢一**
(もり けんいち)

略歴
1965年生 神奈川県出身
1990年 立教大学経済学部経済学科 卒業
川崎市役所入所
2012年 港湾局 川崎港管理センター港湾管理課長
2014年 港湾局 港湾振興部庶務課長
2016年 総務企画局 行政改革マネジメント推進室担当課長
2018年 総務企画局 人事部職員厚生課長
2020年 港湾局 川崎港管理センター副所長
2023年 港湾局 港湾振興部長
2024年 港湾局長



令和6年4月1日付けで川崎市港湾局長に就任いたしました森でございます。

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。

今年は市制100周年という記念すべき節目の年となっております。「川崎みなと祭り」をはじめ多くのイベントを企画し実施してまいります。これを機会に、市民の皆様へ足を運んでいただき、港を知っていただきたいと思います。

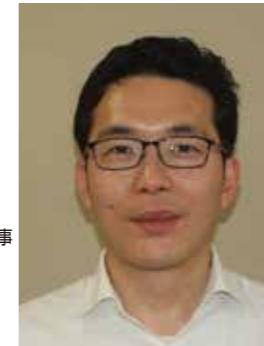


これから始まる Colors, Future Actions さあ、いっしょに。 2024年、川崎市は市制100周年

横須賀市港湾部

部長 **河野 真典**
(かわの まさのり)

略歴
1984年生 京都府出身
京都大学工学部卒
2010年4月 国土交通省入省
2020年3月 在サンフランシスコ日本総領事館 領事
2023年4月 横須賀市港湾部 技術担当部長
2024年4月 現職



横須賀市港湾部長の河野でございます。

東京湾海難防止協会及び会員の皆様方には、日頃より横須賀市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。

この度は、寄稿の機会をいただきましたので、本市が港湾管理者となっている横須賀港について紹介させていただきます。

横須賀港は、東京湾湾口部に位置しており、世界有数の混雑海域である浦賀水道航路を通らずに寄港できるため、安全性と物流効率の観点から優位性を持っています。

横須賀港で取り扱われる貨物の主要な品目は完成自動車と冷凍マグロですが、令和3年7月に横須賀と北九州を結ぶ長距離フェリーが新たに就航したことで、現在はフェリー貨物の取扱量も大きく増加しております。

今年は、物流業界では「2024年問題」という重要な節目の年で

川崎港では「カーボンニュートラル社会の形成を先導し、持続的に発展する港」の実現に向けた環境負荷軽減の取組が加速しており、水素など次世代エネルギーの取り扱い拠点として、扇島地区の土地利用に向けた官民の連携した調整を踏まえ、今年度、港湾計画の改訂を予定しております。また、港湾管理者の取組として、官公庁船としては全国初となる環境配慮型船舶(電気推進船)を建造しているところです。

東扇島地区では、今年度から堀込部の埋め立てが開始される「東扇島堀込部土地造成事業」を着実に推進するとともに、「臨港道路東扇島水江町線」も国と協力しながら完成を目指してまいります。

川崎港は、川崎航路や京浜運河をはじめ多くの運河があり、危険物積載船など様々な船舶が航行しており、管理者としても、船舶の入出港調整や動静を把握するとともに、巡視や清掃船による海上浮遊物の除去などを行い、船舶航行安全への取組に努めております。関係機関の御協力のもと、事故のない安全な港づくりを続け、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皆様へ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。



川崎市 港湾局
KAWASAKI CITY | PORT AUTHORITY
https://www.city.kawasaki.jp/50/soshiki_list.html




横須賀市
Yokosuka City
www.city.yokosuka.kanagawa.jp/



横須賀港は、東京湾の南西側にあり、海岸線は多数の入り江を形成し、天然の良港となっています。東京へは横浜を経て、陸路55km、海路25海里(46.3km)の首都圏にあり、陸路は高速道路を利用すれば首都圏へのアクセスも便利です。港湾区域は、横須賀市の追浜から野比までの海岸線延長約61kmを有し、13地区に分けて管理しています。

あり、ドライバーの労働時間の法令順守等への関心が高まっています。また、CO2削減への取り組みも更に強化していかねばならない状況にあります。こうした背景から、フェリー等を利用したモーダルシフトを模索されている物流関係者等から、横須賀港は近年にないほど大きな注目を集めていると感じています。

ペリーが横須賀に来航して開国を求めて以来、横須賀港は時代の様々な変化に対応してきました。2024年という時代の節目においても、港湾関係事業者と一丸となり、安全運行や環境保全を引き続き重視しながら、国や地域で取り組んでいかねばならない課題の解決に貢献し、新しい時代への第二の開国を目指して尽力してまいります。今後とも皆様のご支援とご協力を賜りますようお願い申し上げます。

横浜技調の取り組み

国土交通省関東地方整備局
横浜港湾空港技術調査事務所

はじめに

横浜港湾空港技術調査事務所(以下、横浜技調)は、前身である内務省横浜土木出張所として1921年に設立され、100年以上経過した現在も神奈川県橋本町の同じ場所に立地しています。関東地方整備局港湾空港部で管轄する関東エリアにおける港湾・空港及び海岸整備に関する調査・設計・技術開発・環境整備などを積極的に進め、多様化するニーズに対応し、事業を円滑かつ効率的に推進するための港湾空港部門における技術センターとしての役割を担っています。



▲事務所の変遷

東京湾環境情報センター

国土交通省関東地方整備局港湾空港部では、海域環境創造事業や自然再生型事業などを通じ、かつての東京湾のように、生き物が豊かで、人々が身近にふれあえる良好な環境を将来世代にわたって継承することを目標に様々な取り組みを行っています。横浜技調が管理・運営する「東京湾環境情報センター」では、情報化社会の基盤を有効に利用し、環境データの収集・蓄積・管理・流通を容易にするシステムを構築し、貴重な海域環境データの散逸防止と積極的なデータの利用・発信を行っています。



▲システムイメージ

▲東京湾表層流況リアルタイム配信

また、横浜技調で観測している東京湾表層流況等についてもリアルタイムで配信されています。

東京湾環境情報センター | Tokyo Bay Environment Information Center
<http://www.tbeic.go.jp/>



人工干潟を用いた生物共生護岸「潮彩の渚」

横浜技調構内の老朽化した艀装栈橋の撤去を契機に、護岸の安全性向上と同時に環境再生を図る目的で、その跡地と前面に約1000m²規模の干潟・磯場の造成に着手し、地震に強い港湾施設と海の生物が共存できる構造を再現、護岸の改修や補強に活かしていくことを目的とする干潟・磯場等環境実証フィールド「潮彩の渚」が2008年2月29日に完成しました。

フィールドの特徴として、海の満ち引きにより時間毎に陸地化する範囲が変化、自然の干潟と同じような傾斜を維持するために柵式構造とした結果、多様な生物の生息場としての効果を果たしていることが確認されています。

「潮彩の渚」では、大学等による環境調査や市民参加型の生物調査、地元小学生の環境学習など広く市民等にも利用されており、気軽に安全に海と生物にふれあえる貴重な場として、多くの来所者があります。最近では「潮彩の渚」に流れ着いた漂着ゴミ等を自身の目で見ることで、環境問題に目を向け、独自にSDGsへの取り組みを行う学校もでてきています。

横浜技調は、今後も十分な安全対策に努めながら、多様な主体との協働体制に取り組んでいきます。



▲干潟規模

▲地元小学生の環境学習

洋上風力発電事業など国家プロジェクトへの対応等

銚子海上保安部交通課

はじめに

銚子海上保安部は、関東の最東端に位置する千葉県銚子市にあり、管轄する水域は太平洋に面し、親潮(寒流)と黒潮(暖流)とが交差するところからマイワシ、サバ等の回遊性の魚種を中心とした我が国有数の漁場を形成しており、県内外の中・小型漁船によるまき網漁を主体とした漁業が盛んな海域です。

また、犬吠埼沖合は一般通航船舶の変針点にあたり、通航船舶や漁船との衝突等の海難事故発生の高発性が高い海域となっています。

このような状況の中、銚子沖や千葉県外房沖では洋上風力発電事業や二酸化炭素地中貯留(CCS)事業など2050年カーボンニュートラルを目指すための国家施策事業が展開しており、当部としても航行安全対策の推進を図る必要があります。

そのほか、今年元旦に発生しました能登半島地震での津波は沿岸地域に大きな被害をもたらしましたが、今後予想される南海トラフ地震などの大規模災害に備え、地震津波等自然災害対策など防災意識の向上、啓発に努めています。



洋上風力発電事業への対応

銚子沖は、風力発電に適している環境にあり、令和2年7月、海洋再生可能エネルギー発電設備整備促進区域に指定、令和3年12月に発電事業者が選定され、令和10年9月の運転開始に向け、洋上風力発電設備の建設が進められていく状況にあります。

風力発電は風のエネルギーによって風車を回して発電します。

構造は一番下に基礎があり、その上にタワー・ブレード、ハブ・ナセルがあります。

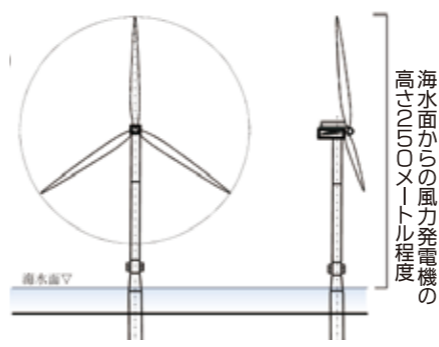
ブレードは回転する羽根の部分、ハブはブレードの取り付け部分、ナセルは心臓部分で発電機と増速機・ブレーキを収納しています。

ブレードの直径が220m、風車の高さが252mです。

東京都庁の高さが242mですので、ちょっと高い寸法です。

この風車が銚子沖に31基設置され、一般家庭25万世帯分の電力が供給されることとなります。

風力発電機の概略図



▲高さ250m,設置31基(約39万kw)

建設工事中及び完成後の航行安全対策について事業者等への助言指導を行い、航行安全の確保に努めていきます。

また、建設補助及び維持管理拠点港として地方港湾である名洗港が利用されることになり、令和9年1月から利用予定として港湾工事が行われています。

同港付近は、海水浴客やサーフィン、水上オートバイなどマリレジャーが盛んであり、工事中も含めたゾーニングに向けた安全対策についても港湾管理者等への助言指導を行い、航行安全の確保に努めていきます。

洋上風力発電事業への対応



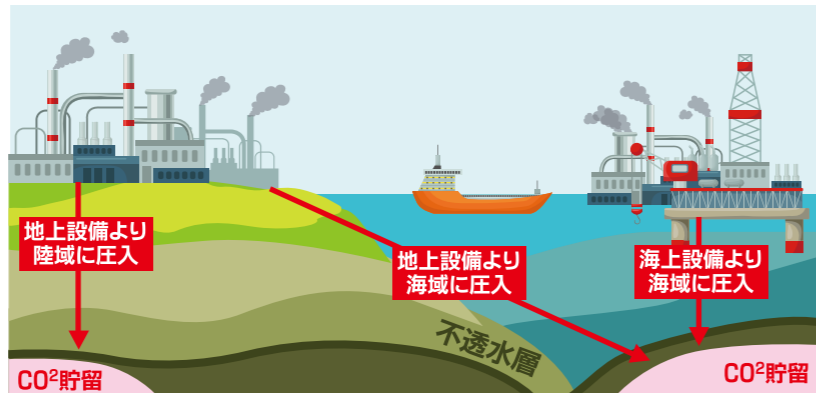
▲銚子市沖促進区域

▲維持管理拠点港：名洗港

■(CCS)事業への対応

CCSとは、「Carbon dioxide Capture and Storage」略で、日本語では「二酸化炭素回収・貯留」技術と呼ばれます。発電所や化学工場などから排出されたCO²を他の気体から分離して集め、パイプラインや船舶で輸送し地中深く貯留・圧入する技術で、大気へのCO²排出削減が可能となります。

CCSは温暖化対策の一環として注目されており、政府や経済産業省などがCCSの推進に取り組んでおり、2030年事業化開始を目指し、現在、事業化に向けた調査事業や実証実験、事業化の支援策も進められており、当部としても調査海域での安全対策等について助言指導を行っています。



▲CCS「二酸化炭素回収・貯留」

■地震津波等自然災害への対応

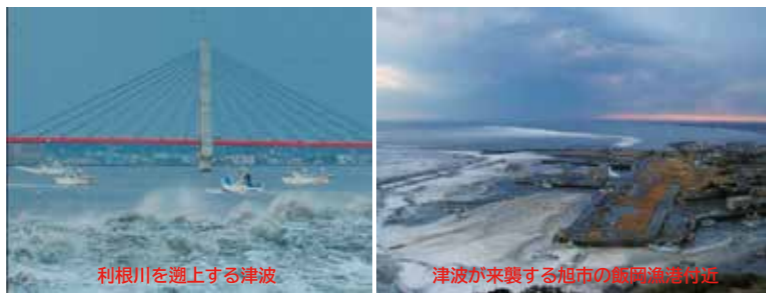
平成23年3月の東日本大震災において、銚子海上保安部管内においても、死者14名、行方不明者2名の人的災害と銚子漁港をはじめとする漁港、港湾に係る施設、係留船舶に多大な被害が発生しています。

また、昨年5月11日には千葉県で最大震度5強、5月26日には千葉県東方沖を震源とする最大震度5弱の地震が発生しています。

当部では、平成26年3月に台風、地震津波等に対する情報、認識、知識の共有、訓練の実施等を目的に設立した「銚子港台風、津波等船舶安全対策連絡会」などを通じ、海事関係者、行政、研究・教育の各機関が協働して船舶の減災に取り組んでいます。

今後、いつ、どこで大地震が発生し津波が発生するかわかりません。

その時に備え、「人命を第一に考えた行動をとる」ことを前提とした地震津波対策など防災意識の向上、啓発に努めています。



▲地震津波等自然災害への対応

■最後に

銚子海上保安部は、これからも「☆安全安心を実現する外房の護り」、「☆地域に頼りとされる海上保安部」を目標に、業務に邁進してまいります。


<https://www.kaiho.mlit.go.jp/03kanku/choshi/>
銚子海上保安部交通課
 〒288-0001 千葉県銚子市川口町2-6431
TEL 0479-21-0118【代表】




安全 メッセージ

『港の安全を守る日々の
努力の積み重ね』

横浜ポートラジオ及び川崎ポートラジオは、港湾管理者である横浜市と川崎市からの業務委託により、横浜港、川崎港に入出港する船舶について、安全運航のためのチームの一員として、ブリッジの外から情報面でサポートしています。

AISやレーダー、監視カメラなどを駆使し、港内の船舶交通の状況や、操船に影響を与える、風向、風速、視程などの気象情報、バースの空き状況、水先人、タグボート、離係船業者のスタンバイ状況など、様々な情報を収集し、必要な情報を、VHF無線を通じて船舶に伝えています。

オペレータは業務中、常に数分から数時間先の状況を予測し、危険な状況が発生しないよう努めています。

先の状況を予測し、危険の芽を発見するには、日々の研鑽が重要です。弊社が運営を請け負う他のポートラジオと、事故・ヒヤリハット情報を共有し、事例研究をするともに、シミュレータを使った演習形式の危険予知トレーニングも行っています。また、外国籍船との円滑なコミュニケーションのため、英語や操船技術に関する勉強会も定期的に行っています。

現場では、常に複数名のチームで業務にあたります。加えて、横浜港の船と川崎港の船の両方が航行する航路もあるため、全員が緊密に連携して業務を行う必要があります。そこで、懸念事項や船舶や他の関係者から得た情報を、チーム内で積極的に共有できるよう、全社員にTRM(チームリソースマネジメント)講習を受講させ、日頃からフラットな組織づくりを心がけています。

さらに、「船舶を含む関係者に対しても、安全に関する進言・確認はためらわず行うべき」と考え、船の動きや港内の状況に違和感があれば、即座に、連絡を取り、状況や意図を確認し、必要に応じた情報提供や、アドバイスをを行うことで、安全を確保しています。

株式会社 東洋信号通信社
横浜・川崎港グループ
チーフ 船水 尋瑞
(ふなみずつぐみ)



編集後記

*今年も暑い季節がやってまいりました。海の日を迎え、これから夏の暑さが本格化しますが、皆様いかがお過ごしでしょうか。「海の安全ジャーナルUW」も創刊4年目を迎えましたが、2024夏号から新たなコーナーがスタートしますので、是非、ご覧いただけたらと思います。
*今号からスタートする新たなコーナーは、「温故知新 海難を振り返る」と「海を舞台に活躍する皆様」です。「温故知新 海難を振り返る」では、過去、発生した重大海難を振り返るとともに、当該海難を契機に講じられた安全対策への理解と認識をあらたにして頂けたらと思います。また、「海を舞台に活躍する皆様」では、日本の海を舞台に活躍する組織・団体を紹介し、「海」に関連する取り組みや理解を深めて頂きたいと考えております。
*今回の特集は「第5次交通ビジョン～新たな時代における船舶交通をはじめとする海上の安全のための取組～」でした。前第三管区海上保安本部 御澤兼三交通部長(ご寄稿当時)から、海上安全のために、海上保安庁が今後5年間において重点的に取り組むべき施策等についてご紹介いただきましたので、是非、参考にしていただけたらと思います。

*声・安全メッセージでは、船舶運航支援業務(ポートラジオ)に従事されている、(株)東洋信号通信社 横浜・川崎港グループの船水尋瑞チーフから、横浜港、川崎港に入出港する船舶の安全運航に関して、ブリッジの外からサポートするポートラジオの業務について貴重なお話を伺うことができました。
*夏号の発行にあたりまして、官公庁幹部紹介では、宮本伸二第三管区海上保安本部長をはじめ、新保康裕横浜市港湾局長、森賢一川崎市港湾局長、河野真典横須賀市港湾部長から就任のご挨拶をいただいたほか、国土交通省関東地方整備局横浜港湾空港技術調査事務所、銚子海上保安部、関東小型船安全協会、日本海洋レジャー安全・振興協会、全日本海員組合関東地方支部、株式会社小島組様には、お忙しい中、ご寄稿をいただき、改めて感謝と御礼を申し上げます。
*これから、マリンレジャーが活発化する時期を迎えますが、当協会としましては、官民一体で夏の事故ゼロキャンペーンを推進することとしておりますので、海にお出掛けの際は、是非、ご安全に楽しくお過ごしいただけたらと思います。(編集長 川口 修)