

「海上交通センター業務の現状と運用管制官の養成」

日本航海学会海上交通工学研究会

平成24年5月25日

海上保安庁交通部
安全課交通管理室課長補佐

海上交通センターの機能強化に係る制度改正

新交通ビジョンを踏まえた海上交通の安全確保のための制度改正について（H21.1.23 海事分科会審申）

① 広くその海域における安全性の向上

制度改正の方向性

- 航路における一般的な航法
 - 追越しの禁止
 - 航路外での待機の指示
 - AISを活用した進路を知らせるための措置
- 特定の海域における航法
 - 東海海峡航路における航法
 - 特定海域における航法
 - II 航路外待機における特別な航法の指示
 - III 航路入航前における通報の義務付け
 - 航路以外の海域における航法（航路出入口付近海域等における経路）
- 船舶の安全な航行を援助するための措置
 - IV 航路通報・指示対象船舶の拡大
 - 危険防止のための交通制限手続の迅速化

② 活内船舶交通の効率化、安全対策の強化

制度改正の方向性

- 効率的な交通整理手法の導入
- 異常な気象等の場合の危険防止のための指示・警告・助

新たな権限の多くを海上交通センターが行使

港則法及び海上交通安全法の一部を改正する法律

平成21年6月18日 衆議院可決（全会一致）
平成21年6月26日 参議院可決（全会一致）・成立
平成21年7月9日 公布
平成22年7月1日 施行

航路外での待機の指示

制度改正の内容

潮流が強く最低速度が確保できない場合や、霧により視界が制限される場合において、速力の低い船舶が狭い水域を通過させ、または視界制限により船舶同士が突進に接近するなどの危険な状況の発生を未然に防止するため、航路ごとに定める条件により、一定の船舶に対して航路外で待機すべき旨を指示

(※) 航路外で待機することを指示するものであり、船舶の操縦（操舵や機関操作等）に関して指示するものではない

(1) 視界制限時

イ 東京湾、伊勢湾、瀬戸内海（海上交通安全法適用海域）

- 我が国船舶交通の主要な通航路となっている航路の重要性を踏まえ、すべての航路を対象としている。
- 基準は以下のとおり（航路ごとに若干の差異あり。）。
- ① 担荷が2000t以下となった場合
対象：長さ200m以上の巨大船 等
- ② 担荷が1000t以下となった場合
対象：長さ160m以上の船舶 等

ロ 港内（港則法適用海域）

- 船舶が港への入り等するための通航路となっている航路の安全を図る観点から、とくに必要と認められる港を対象としている。
- 具体的には、門前港と仙台塩釜港対象（いずれも基準は、気象観測上「濃霧」とされる視界500m以下となった場合）。

(2) 強潮流時

- 潮流が強いため、潮に逆らって航行する船舶に維持すべき速力を定める航路（来島海峡航路、門前航路）を対象としている。

(3) 巨大船との行き会（航行と間接）

- 航路の幅が狭い伊良湖水道航路と水島航路では、これまで同様、巨大船との行き会による危険を防止するため、単巨大船への待機指示を可能としている。（伊良湖水道航路：長さ130m以上の船舶、水島航路：長さ70m以上の船舶）

来島海峡航路における航法〔航法の指示・入航前通報〕

制度改正の内容

(1) 航路航法における特別な航法の指示

転航すると予想される場合等において、船舶の航行状況に応じ、海上交通センターが適宜に航行方法を指示

(※) 従うべき航法の内容（右側通航か左側通航か）を指示するものであり、船舶の操縦（操舵や機関操作等）に関して指示するものではない

(2) 航路入航前における通報の義務付け

航法の指示を受けるために、航路内を航行し、又は航路の航行を予定している船舶に、海上交通センターに対する船名等の通報を義務化

〔航路入航前の通報の通報ライン〕

〔航路入航前の通報の対象船舶〕

- 航行時刻の1時間前から転航時刻までの間に来島海峡航路を航行しようとする船舶

〔航路入航前の通報事項・手段〕

- 船名、通称手段、航路入り時刻を国際VHF等の手段で通報

船舶の安全な航行を援助するための措置

制度改正の内容

(1) 海上保安庁職員等が提供すべき情報の開示

船舶交通の安全を確保することが特に重要と認められる一定の海域を航行する一定の船舶に対し、船舶の航行に危険を及ぼすおそれのある状況を確認するための情報の提供と情報開示を義務化

(2) 航法の遵守及び危険防止のための措置

船舶が交通方法に反して航行するおそれのある場合、または船舶の航行に危険が生ずるおそれがあると認められる場合において、交通方法の遵守又は危険防止のための警告を指示

(※) 船舶は、船舶における操縦上の判断を支援するために行うものであり、法的強制力を伴いこれに従うことを求める指示とは異なる

【対象船舶】

- 海上交通安全法の航路航行義務を負う50m以上の船舶
- 港内の小型船及び浮橋船以外の船舶

【対象となる情報】

個々の船舶の航行の安全に直接的・具体的な危険を生じおそれのある事象（危険な行き会や間接等）に関する情報を提供し、船舶におけるその取組を義務化。

【対象海域】

東京湾、伊勢湾、瀬戸内海（海上交通安全法適用海域）

- 全11航路
- 当該航路と一体となって安全を確保することが必要な海域
→ 航路の前方や出入口等の周辺の一部の海域
- 航路の周辺で経路が指定される海域

港内（港則法適用海域）

- 門前港の門前航路
- 当該航路と一体となって安全を確保することが必要な海域
→ 航路の前方の一部の海域

海上交通センターの体制等の整備

体制の整備

(1) 「港則法及び海上交通安全法の一部を改正する法律」の施行による海上交通センターの果たすべき役割の拡大

イ 危険防止のための「情報提供」

- 情報提供の重要性の高まりとこれに対応するための確かな情報提供の実施
- 動静を把握すべき船舶が増加

ロ 航法遵守・危険防止のための「警告」

ハ 航路外待機の「指示」

ニ 航路通報・指示（来島海峡）

- 十分な専門知識・経験に基づく高度な判断が不可欠

(2) 改正法施行に対応した体制強化（平成22年7月1日～）

- 既存業務の増大、業務の高度化等に対応するため主として次の業務を行う「航法運用官制度」を創設

✓ 船舶の操縦上の判断に直接影響を与えることとなる動静等の新規業務について、十分な専門知識や経験に基づき迅速に適切な対応を判断することも、運用官制官に指示し無難を用いて船舶へ伝達させる等運用官制官への指示

✓ 質量ともに増大する運用官制官の動静把握・情報提供業務について、適切に実施されているかを監督・補助

設備等の整備

① 機種の多様性の向上

- 電波設備の二重化
- 運用官制官の判断を支援する装置等の導入

② 訓練用運用官の導入

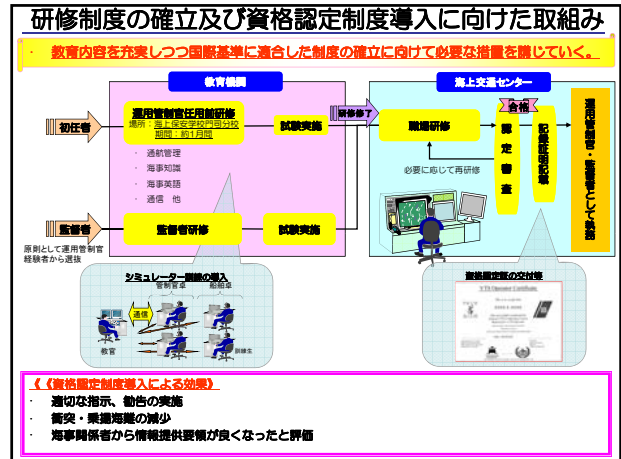
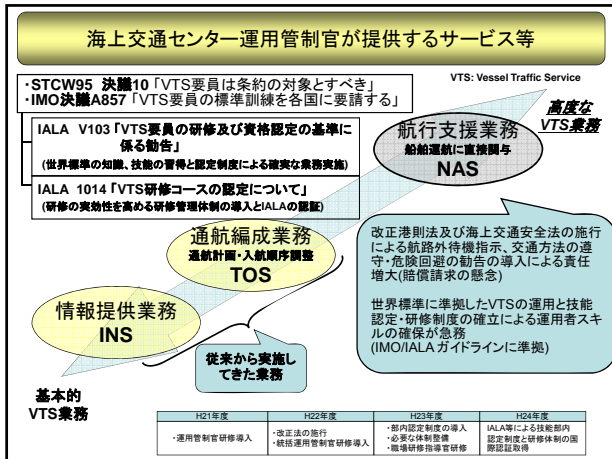
運用官制官の訓練に使用する機種の整備

① 通信符号の正式導入（通信の性質の明確化）

- 情報、警告、動静、指示

② 各海上交通センターに利用の手引書の整備

- 船舶等の利用者が、海上交通センターの業務内容を正しく理解できるように作成
- 各海上交通センターのインターネット・ホームページに掲載



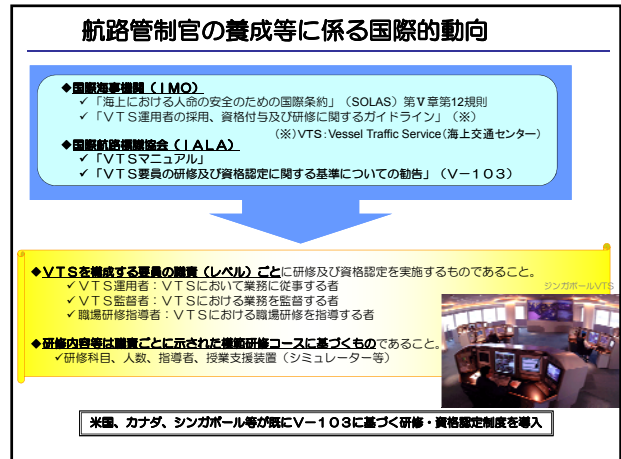
情報提供可能海域における衝突及び乗揚げ海難

(長さ50m以上(関門海峡にあつては総トン数300トン以上)の船舶による)

	法施行前(H21年7月~H22年6月)		法施行後(H22年7月~H23年6月)	
	衝突	乗揚げ	衝突	乗揚げ
東京湾海上交通センター	7	0	2	0
伊勢湾海上交通センター	5	0	1	1
大阪湾海上交通センター	5	2	4	0
横須賀海上交通センター	7	1	7	3
朱鳥海峡海上交通センター	7	1	3	0
関門海峡海上交通センター	15	3	2	1
計	48	8	18	6

約55%減少

※通報値を含む
※衝突は物件衝突を除く



VTS下での事故事例

- Capt. Terry Hughes (VTS委員会のWGチェアマン)のHPIにケーススタディーが掲載 http://www.maritime-vts.co.uk/case_studies.html

(例)

- ◆シンガポールでの乗揚げ事故(2009年)
4隻の出港船がいたにもかかわらず、3隻しか情報提供されず、4隻目を避けようとしたコンテナが、VTSの呼びかけにもかかわらず乗揚げ
→適切な情報提供をしていれば、乗揚げは避けられたのではないかと指摘
- ◆アフリック海での走錨、乗揚げ事故(2008年)
荒天下、走錨するも、フィリピン人土官がVTSの呼びかけを理解できずに乗揚げ
→VTSOが非ネイティブがわかるような具体的な注意でなく、ネイティブにしかわからない表現でしか注意しなかったとの指摘

運用管制官の業務の品質を一定以上とす必要がある

