

海上交通管制の一元化とあらたな制度

■海上交通センター業務と航行の安全

海上保安庁では、船舶交通のふくそうする海域において、海上交通安全法（以下「海交法」という。）および港則法により航路を定め、一定以上の大きさの船舶はこれに沿って航行するなどの航法を定めることにより海上交通の安全を図っています。

また、海上交通の要所となっている東京湾・伊勢湾・瀬戸内海・関門海峡には、海上交通の安全と運航能率の向上を図るため、海上交通センターを設置しています。



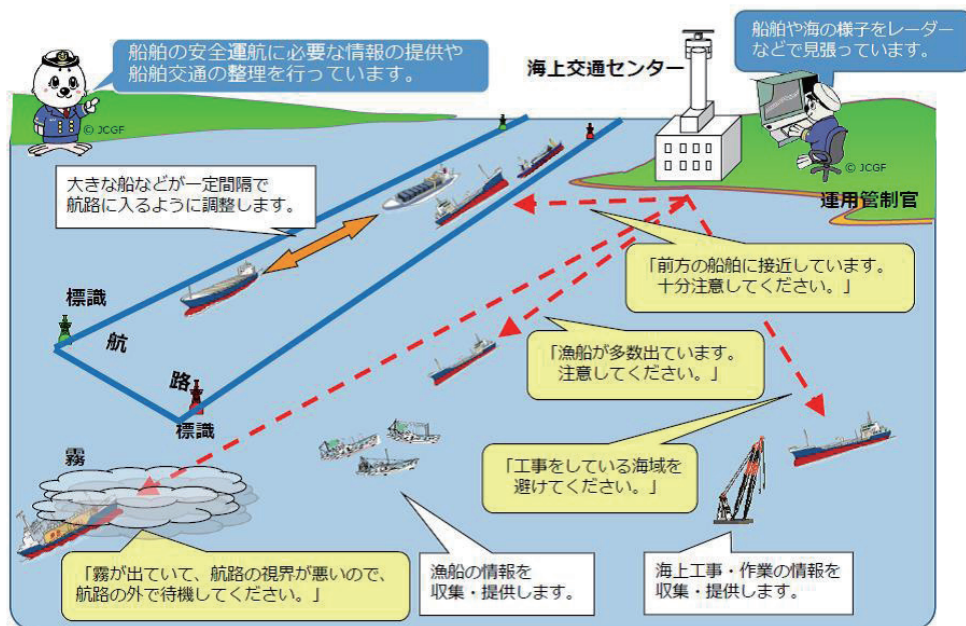
■海上交通センターの現状と運用管制業務について

海上交通センターが行う業務「運用管制業務」には、「情報提供業務」「通航編成業務」「勧告業務」に大きく分けられ、運用管制官がこれら業務に従事しています。

「情報提供業務」は、世界各国のVTS(Vessel Traffic Service: 船舶通航業務)が実施している基本的な業務となっています。この業務は、船舶が安全で効率良く航行するため、他の船舶の動静情報や気象の現況、航路標識の異常、その他船舶の安全に必要な情報をVHF無線電話などで対象となる船舶に提供しています。

「通航編制業務」は、海交法航路においては、長さ 50 メートル以上の船舶に航路航行義務を課しておりますが、航路航行に当たり、巨大船や危険物積載船は、その運動性能や危険性を考慮し、これら船舶の間隔（距離）を空け航行することにより、航路航行時の安全を確保しています。

特に船舶交通量が多い東京湾、伊勢湾、瀬戸内海及び関門海峡では、海上交通安全法等に基づき海上交通センターが危険防止のための情報提供や勧告・指示、大型船舶の航路入航間隔の調整等を行っています。



「勧告業務」は、平成 22 年に海交法および港則法を改正後に開始した衝突、乗揚などの海難を防止するための業務で、航行する船舶が海域に適用されている交通ルールに従わないで航行するおそれがある場合、または他の船舶若しくは障害物に著しく接近するおそれなど、船舶の航行に危険が生じるおそれがあると認める場合において、船舶に一定の行動を促し、航法を遵守させるものです。



以上の「情報提供業務」、「通航編成業務」、「勧告業務」は、世界のVTSでも提供されている業務であり、特に後者二つの業務については、操船者の意思決定に関与する高度な業務として、専門的な知識や経験が必要とされており、業務の実施においては、統括運用管制官の指揮監督の下で行うことが国際標準として定められています。

このため、海上保安庁では、平成21年度から国際航路標識協会IALA（International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities）の勧告に基づく研修制度を導入することにより、各種研修制度を順次立ち上げるとともに、運用管制官の資格認定において、業務実施に必要な知識・技能が習得されていることを評価・確認する国際標準の「運用管制官資格認定制度」を平成24年に創設し、運用管制官の能力を組織的に向上させることにより、安定かつ均一な海上交通センター業務の提供に努めています。

運用管制官資格認定制度
IALA Recommendation V-103

IALA Model Course V-103/1
IALA Model Course V-103/2
IALA Model Course V-103/4

海上保安学校門司分校における研修の状況

JAPAN COAST GUARD

■ 東京湾における海上交通管制の一元化と新たな制度について

近年、船舶の大型化や危険物取扱量の増加が進んでおり、船舶交通が著しくふくそうする海域においては、津波などによる非常災害が発生した場合に、危険を防止するため、船舶を迅速かつ円滑に安全な海域まで避難させる必要があります。

平成23年3月の東日本大震災発生時には、各港や湾外からの避難船舶などにより、東京湾内が非常に混雑した状況となり、船舶の衝突などの危険性の増加および船型に応じた

適切な錨地の不足など、船舶交通の危険が発生しました。

また、非常災害時以外の平時においても、船舶交通が著しくふくそうする海域においては、船舶交通の混雑を緩和し、安全かつ効率的な船舶の運航を実現することが求められています。

このため、まずは、東京湾においては、湾内の船舶交通を一体的に把握するため、レーダーなどの設備を整備し、東京湾海上交通センター（観音埼）ならびに東京、横浜、川崎および千葉の4つの港内交通管制室を東京湾海上交通センター（横浜）に集約するなど一元的な海上交通管制の構築を進めています。

その運用に併せて、以下の(1)～(3)に記載することを内容とする「海上交通安全法等の一部を改正する法律」（平成28年法律第42号）および関係政省令が公布され、平成30年1月31日から施行されます（ただし、(3)については、平成29年11月1日に既に施行されています。）。

東京湾における海上交通管制の一元化 平成30年1月31日運用開始

東京湾内の各港内交通管制室と東京湾海上交通センターを統合



(1) 非常災害時における海上交通の機能を維持するための改正内容

東京湾において、非常災害時に湾内の混乱を防止するため、湾内の一定以上の大きさの船舶の総数を把握し、船舶を適切な海域に誘導するために必要な措置を行うことができるよう、以下の規定を設けました。

① 入湾時の通報制度（海交法第 32 条関係）

指定海域に入域しようとする長さ 50 メートル以上の船舶は、以下に掲げる情報を東京湾海上交通センターに通報しなければならない。

- イ 船舶の名称
- ロ 呼出符号
- ハ 通報の時点における船舶の位置
- ニ 仕向港の定まっている船舶にあっては、仕向港（岸壁・錨地）
- ホ 船舶の長さ
- ヘ 船舶の喫水

② 非常災害発生周知措置等

（海交法第 33 条第 1 項、港則法第 44 条第 1 項関係）

海上保安庁長官又は第三管区海上保安本部長は、非常災害の発生により、湾内において船舶交通の危険が生ずるおそれがある場合で当該危険を防止する必要があると認めるときは、直ちに、非常災害が発生した旨及びこれにより船舶交通の危険が生じるおそれがある旨を、湾内及びその周辺海域にある船舶に周知させる措置をとる。

③ 情報の提供・聴取（海交法第 34 条、港則法第 45 条関係）

②の措置の発令から⑤の措置が発令されるまでの間は、海上交通センターは湾内にある長さ 50 メートル以上の船舶に対し、当該船舶が航行の安全を確保するために必要な以下に掲げる情報を提供することとし、当該船舶は、当該情報を聴取しなければならない。

- イ 非常災害の発生の状況に関する情報
- ロ 船舶交通の制限の実施に関する情報
- ハ 船舶交通に著しい支障を及ぼすおそれのあるものの発生に関する情報
- ニ 船舶のびょう泊により著しく混雑する海域等に関する情報
- ホ イ～ニに掲げるもののほか、船舶が航行の安全を確保するために必要な情報

④ 移動等の命令（海交法第 35 条関係）

②の措置の発令から⑤の措置が発令されるまでの間は、海上交通センターは、必要な限度において、湾内に進行してくる船舶に対する航行制限（入湾制限）や湾内

にある船舶に対する移動命令等を行うことができる。

⑤ 非常災害解除周知措置等

(海交法第 33 条第 2 項、港則法第 44 条第 2 項関係)

海上保安庁長官は、非常災害により船舶交通の危険が生じるおそれなくなり、又は実際に生じた危険が概ね無くなったと認めるときは、速やかにその旨を指定海域等にある船舶に周知させる措置をとる。

(2) 平時における安全性の向上等を図るための改正内容

東京湾において、平時における安全性の向上などを図るため、海交法と港則法に基づく航路と水路の航行に係る事前通報を一本化し、手続きを簡素化するとともに、港内の水路の航行に関する航行予定時刻の変更などの指示をすることができるよう、以下の規定を設けました。

① 事前通報の簡素化 (港則法第 38 条第 3 項関係)

海交法第 22 条の規定による通報 (以下「海交法の航路通報」という。) 及び港則法第 38 条第 2 項の規定による通報 (以下「港則法の事前通報」という。) について、以下のとおり手続きを簡素化することとしました。

イ 出港する船舶

湾内の港の港則法第 38 条第 1 項の水路 (以下「管制水路」という。) を航行した後、途中で寄港又は錨泊することなく、浦賀水道航路を航行する予定の船舶は、海交法の航路通報をする際に併せて、当該船舶が停泊している係留施設について通報をすれば、港則法の事前通報をすることを要しない。

ロ 入港する船舶

浦賀水道航路を航行した後、途中で寄港又は錨泊することなく、湾内の港の管制水路を航行する予定の船舶は、海交法の航路通報をする際に併せて、当該船舶が停泊しようとする係留施設について通報をすれば、港則法の事前通報をすることを要しない。

② 水路航行時刻等の指示 (港則法第 38 条第 4 項関係)

湾内の港の管制水路において、信号切替と同時に複数の大型船が一斉に航路に入航してくる場合など船舶交通の危険を防止するため必要があると認めるときは、管制船舶に対し、当該水路への入航予定時刻の変更、進路警戒船の配備等を指示することができることとしました。

(3) その他の改正内容

「雑種船」を「汽艇等」に変更 (港則法第 3 条関係)

これまで「雑種船」は、外見上からの判別が困難であり、避航義務の有無が曖昧になるなどの状況があったことから、その範囲を明確化し、船舶交通の安全向上を図るため、「雑種船」の名称を「汽艇等」とし、総トン数 20 トン未満の汽船を「汽艇」としました。

これにより、

イ 総トン数 20 トン未満で、港外を主な活動範囲としている汽船（プレジャーボート等）が定義に含まれ、

ロ 港内を主な活動範囲とする総トン数 20 トン以上の汽船（タグボート等）が定義から外れる


こととなり、これらの船舶に適用される港則法のルールが変更されました（具体的には下図参照。）。

「汽艇等」、「汽艇等以外の船舶」に適用されるルール等

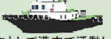
【新たに「汽艇等」となる船舶に適用されるルール】

- ・港内での避航義務（港則法第18条）
- ・みだり係留の禁止（港則法第9条）

新たに「汽艇等」となる船

 <イメージ>
※主として港外で活動していた総トン数20トン未満

新たに「汽艇等」以外となる船

 <イメージ>
※主として港内で活動していた総トン数20トン以上

● なお、義務・免除規定（ルール）の内容については、これまでと変更はありません。

■ 海上保安学校に運用管制官養成の専門課程を新設

これまで海上交通センターの業務内容および東京湾における海上交通管制の一元化にかかる法令改正などについて述べてきましたが、一元化による海上交通センター業務の拡大に伴い、東京湾の各港においても「情報提供業務」および「勸告業務」などの的確な実施と、これに付随する運用管制業務の高度化・複雑化などに的確に対応することができる運用管制官の育成と確保が必要となりました。

現在任用されている運用管制官は、海上保安学校などにおいて船舶運航システム課程および情報システム課程などを履修し、海上保安官としての各部署の経験を経た者で運用管制官を希望し、適性のある者を養成していますが、高い専門性と安定した要員の確保、運用管制官の育成体制の一層の充実強化を図る必要性が大きいことから、海上保安学校に新たに「管制課程」を創設しています。

「管制課程」では 2 カ年の教育期間を設け、卒業後の OJT と合わせて、高度な海上交通

管制業務に対応できる知識・技能の習得ができるようになっており、来年度はその第一期生となる未来の運用管制官たちを採用予定です。

この記事をご覧の皆様方のお近くに「運用管制官」の候補となる方がおられましたら、ぜひとも「海上保安学校管制課程」をお勧めいただきたく存じます。



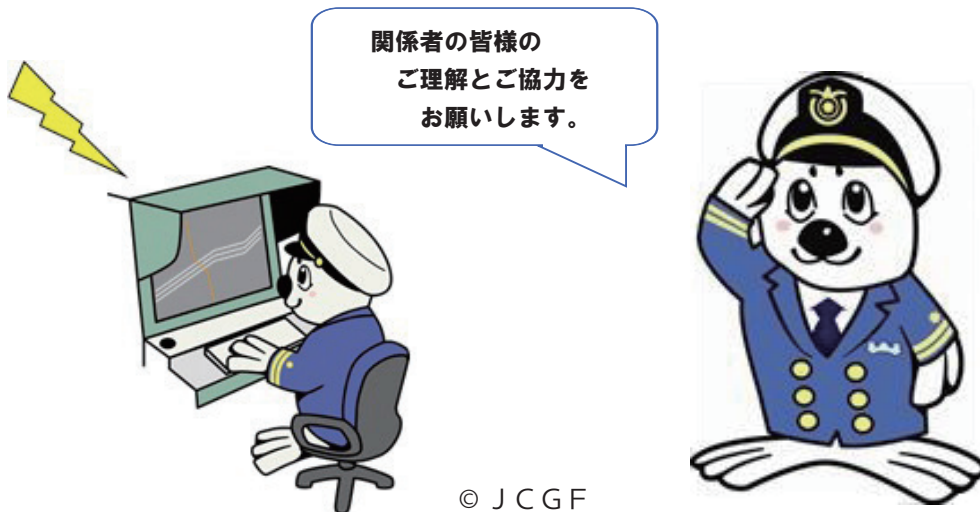
専門的な知識と経験、国際的な指針に基づく業務に従事していることを証する「き章」が貸与されます。

■おわりに

東京湾における一元的な海上交通管制と新たな制度が効果的に機能するためには、関係者の皆様のご理解とご協力が必要です。

本記事により、関係者皆様のご理解が深まり、船舶交通の安全性がより向上することになれば幸いです。

海上保安庁は今後も、船舶交通の安全確保のため施策を推進し、国民皆様のご期待に沿えるよう努めて参ります。



© JCGF