



海上保安庁 東京湾海上交通センター

東京湾を行き交う船舶を 24時間体制で見守る監視役

日々、数多くの船舶が出入りする東京湾は世界有数のふくそう海域。運航する船の安全を守る海の管制塔が、東京湾海上交通センターだ。



東京湾海上交通センター
運用管制課
統括運用管制官

小上馬則行

海上保安学校卒業後、全国各地に勤務し昨年、海上交通センター配属。



海の難所・東京湾の船の航行を監視する

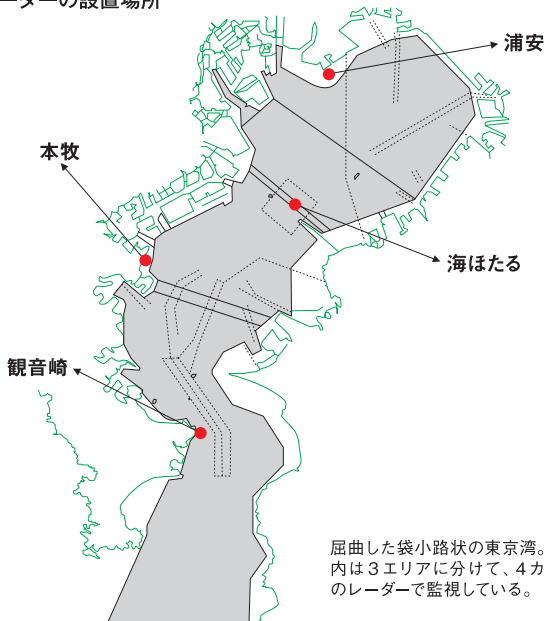
横須賀市にある観音崎公園の高台に立つと、対岸の富津との間の狭い海域をゆつくりと進む多くの船の姿が見える。背後に首都圏を控えた東京湾は、コンテナ船、ガスや原油を運ぶタンカー、フェリーなどの大型船が行き交う物流の大動脈だ。1日に同海域を航行する船舶は600〜700隻。ボートや漁船、釣り船などの小型船も無数に湾に出る。

しかしここはマラッカ海峡、ドーバー海峡と並び、世界三大ふくそう海域といわれる海の難所だ。船舶が通り抜ける浦賀水道の幅は最も狭いところで約6km。浅瀬を除くと約4kmしかない



上／観音崎の丘に見えるレーダー塔。この下に東京湾海上交通センターがある。左／所長の大谷雅彦。東日本大震災では教訓を得た。津波警報発令時の湾内安全確保(船舶の整流など)について今後も対応訓練を実施していくと話す。

レーダーの設置場所



屈曲した袋小路状の東京湾。湾内は3エリアに分けて、4カ所のレーダーで監視している。

い。湾の形は屈曲し、大型船の航行できる場所は限られる。

船舶交通がふくそうする全国7カ所に設置されている海上保安庁海上交通センターは、船の安全な航行を見守り、情報発信と管制によって大規模な海難事故を防ぐのが大きな役割。「東京マーチス」の通称を持つ東京湾海上交通センターは、観音崎公園の突端に昭和52年に開設された。

建物は遠くからも目を引く白いレーダー塔の下にある。公園内の遊歩道の途中でもあり、散策を楽しむ人も多い場所だ。センターのロビーでは資料類を掲示。毎年7月の海の日と11月3日の観音崎フェスタの日には内部も一般公開しているそうだ。

約80名が勤務するセンターの組織

レーダー画面を注視し各船舶と無線で交信

「海の上には目に見えない道＝航路があり、交通ルールが定められています」と小上馬。「しかし道路地図にあたる海図は毎年新しくなるし、航路内には漁船や遊漁船が停留していることもある。事故のないように常に監視することが必要です」。

交通ルールとは、例えば……。

長さ160m以上の船舶などは前日正午までに入航・出航予定時刻や船名などの情報を通報する。長さ50m以上の船舶は、湾への出入りには浦賀水道航路、さらに奥では中ノ瀬航路を通らなければならない。幅1.4kmの浦賀水道航路は中央で分離して東側を北航、西側を南航専用とし、中ノ瀬

は整備課、情報課、運用管制課の3つに分かれる。整備課は機器・設備の整備を担当。情報課は、船舶の航行予定や気象情報、工事情報などをラジオ、インターネットなどで広く提供。船舶一隻一隻の航行状況をチェックして情報や指示を出す、最も主要な業務を担当するのが運用管制課だ。話を聞かせてくれた小上馬則行は同課に所属する統括運用管制官。昨年の海上交通安全法改正で管制官の行う業務内容が拡大・高度化された。これに対応するため新しく配置されたポストであり、体制の強化を図っている。

「海の上には目に見えない道＝航路があり、交通ルールが定められています」と小上馬。「しかし道路地図にあたる海図は毎年新しくなるし、航路内には漁船や遊漁船が停留していることもある。事故のないように常に監視することが必要です」。

交通ルールとは、例えば……。

長さ160m以上の船舶などは前日正午までに入航・出航予定時刻や船名などの情報を通報する。長さ50m以上の船舶は、湾への出入りには浦賀水道航路、さらに奥では中ノ瀬航路を通らなければならない。幅1.4kmの浦賀水道航路は中央で分離して東側を北航、西側を南航専用とし、中ノ瀬



左/レーダー運用卓が並ぶセンター内。管制官は画面に集中しながら、同時に各船舶との無線通信を行う。下/統括運用管制官卓に向う小上馬。すべての通信を傍受し指示を出す。



海を望む一角には大型の双眼鏡も。レーダーで判断しにくい状況は、目視でも確認する。

航路は北航専用の一方通行。航路航行時の速度は最大12ノット。他に航路を横切る際の経路、巨大船の優先規定など、細かなルールは多様に設けられている。

運用管制課は建物の2階。約12名×4班が交代で任務にあたる24時間体制だ。観音崎、本牧、浦安、海ほたるの計4カ所のレーダーによる海域状況はすべてここに集まる。

海に面した部屋の左端には管制計画卓が2台。2名の担当が、各船舶から報告された入出航予定をもとに、大型船舶の航路入出航間隔の調整を行っている。

隣のA I S運用卓も2名。ここではA I S（船舶自動識別装置）搭載船を対象に、気象情報や浅瀬への乗り揚げ注意などのメッセージを送る。

実際の管制を行うレーダー運用卓は浦安エリア・本牧エリア・観音崎エリアの3海域に分けて担当し、それぞれに主卓と従卓がある。主卓の管制官はつねにレーダー画面や管制計画を見ながら、無線電話で船舶とのやりとりを続ける。従卓の担当も同じ画面をチェックするとともに、航路及び周辺海域において航法指導にあたっている航路しよう戒船との連絡も受け持つ。

小上馬ら統括運用管制官は1班に2名。レーダー運用卓の後ろに専用卓が置かれ、それぞれ浦安+本牧、観音崎+A I Sを総合的に監視する。



ラッシュ時には小上馬も専用卓を離れて、レーダー運用卓で直接、航行状況をチェック。

「管制官の通信内容が間違っていないか、見落としはないか気をつけ、間に合わない場合は自分で船舶に警告や勧告を行います。特に4時〜8時と16時〜20時のラッシュ時は、激しく通信が続きますね。レーダー画面上にあるどの船がいつどこに向かうかは全部頭に入っています」と小上馬。

緊張感あふれる現場には「こちらは、とうきょうマーチス、情報です」「前方のコシテナ船〇〇丸は貴船の前を横切り南本牧へ向かいます。また右舷側の〇〇丸との距離が狭くなっています……」と、無線の音が飛び交う。英語での通信も多い。

「次々と行き来する船の状況を監視しながら同時に個別の通信を行う、非常に集中力を要する仕事です」

事故を未然に防ぐのは 港湾関係者の総合力

実は小上馬は横須賀の出身。中学

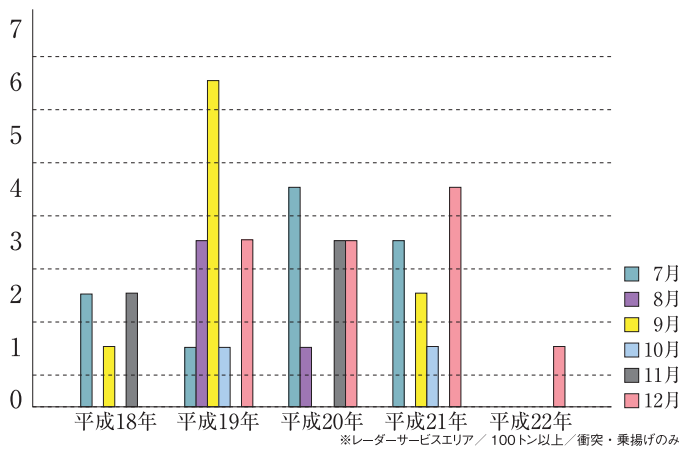


右／航行スケジュール作りも重要な業務。下／浦賀水道航路を多数の船が行き交う。平成9年の原油タンカー座礁事故後、航路の中央にブイを入れ、入航路と出航路に分けた。



左から整備課管理係長の佐々木泰弘、運用管制課長の濱崎純一、運用管制課の小上馬則行、整備課長の松谷昭。

東京湾内の過去5年における海難(衝突・乗揚げ)



5年間の推移を見ると、昨年は海難事故も著しく減少。

3年生の時、この海上交通センターを見学して管制官の仕事ぶりに憧れたのが海上保安庁入庁のきっかけだ。船の管制は航空管制と似ているように思われがちだが大きな違いがある。航空機はサイズは多様でも性能差はあまりなく、ほとんどすべてが管制対象機である。しかし船舶はそのほとんどが、管制対象船舶ではなく、それぞれ動きに差が大きいのだ。船体構造上、自動車運搬船は風の影響を受けやすい。巨大原油タンカーや鉱石運搬船のように重い船はなかなか曲がれないし停まらない。当該船や前後の船、周囲の小型船などすべての性能

をも考慮して、適切な情報を出さなければならぬ。「一番大切にしているのはチームワーク」と話す小上馬。「そして、ぜひお伝えたいのは、東京湾の安全は決して我々だけでなく、現場において航法指導などの任務に携わっている当庁の航路しよう戒船や船に乗っている水先人、港湾業務の人々など湾にかかわる皆の総合力で保たれているということです」。

建物の屋上に立ち、海を見る。整然と列をなして進む船の姿がある。この穏やかな風景は、小上馬らセンター職員の方々の努力のたまものだ。