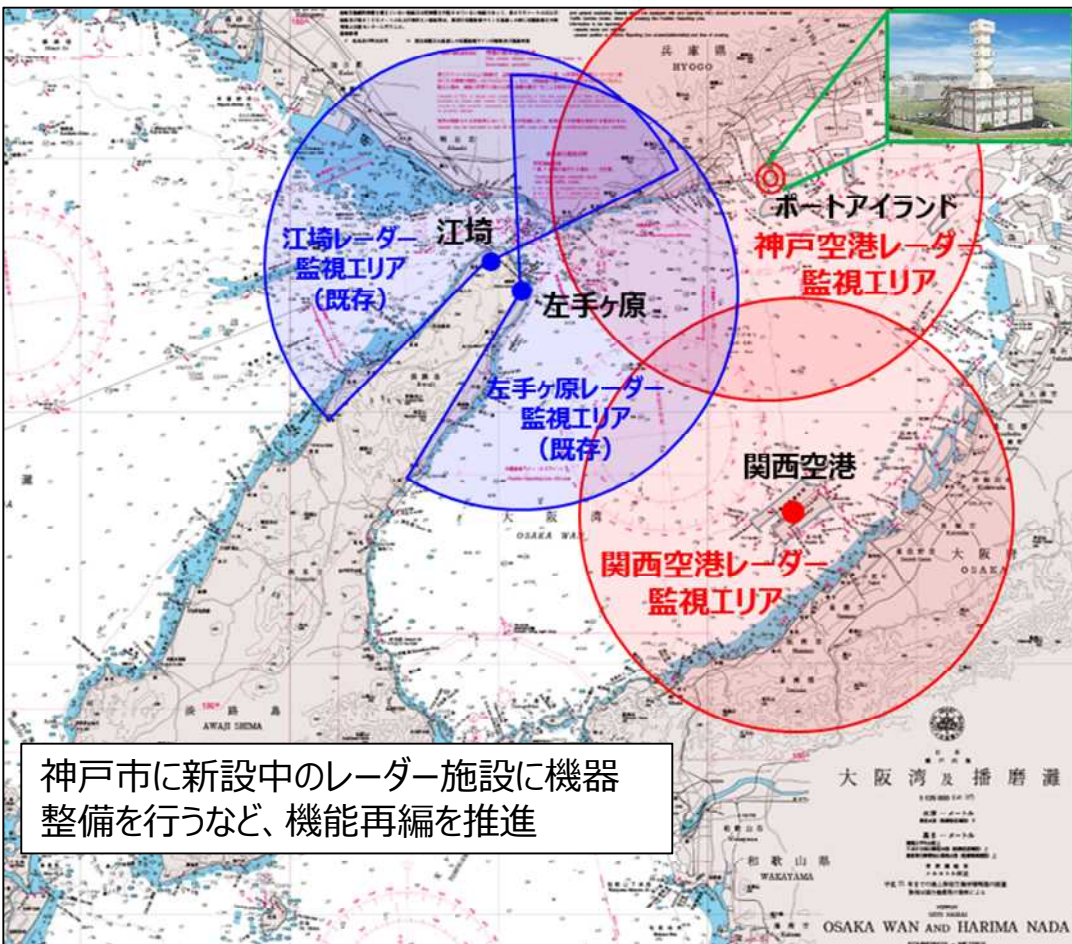


# 海域の監視・情報提供体制の強化

---

# レーダー新設等による大阪湾北部海域の監視体制強化

- 平成30年9月、関西国際空港連絡橋へのタンカー衝突事故が発生。
- 大阪湾北部海域の監視体制を強化するため、大阪湾海上交通センターの機能再編を図り、令和4年度中の運用開始を目指すなど、走錨事故防止対策の着実な推進を図る。



海上交通センターの配置図



# 走錨早期警戒システムの開発・導入

- ▶ 従来の走錨監視はレーダー画面上の錨泊船に「警報円」を描画し、「警報円」を逸脱した時点で走錨を検知し、当該船舶に警告等の情報提供を行っているが、船舶は既に走錨状態にあり対応が困難な場合があることから、錨泊時の船舶の運動要素をA Iで解析し、走錨の予兆を検知し、早期の情報提供等を実施することで走錨に起因する海難の防止を図る（令和3年度以降に海上交通センター等に導入）。

## 従来の監視手法

錨泊船に「警報円」を描画し、「警報円」から逸脱した時点で走錨したことを検知

## 【新たな監視手法】

振れ回り状態の変化から走錨の予兆を検知

船舶の航跡 (AIS)

## 【従来の監視手法】

「警報円」を逸脱した時点で走錨（発生済）を検知

安定した振れ回り状態

錨泊が開始された箇所

## 新たな監視手法

船舶の運動要素から錨泊状態を把握し、振れ回り状態の変化から走錨の予兆を検知

## 【期待できるメリット】

- ▶ 錨泊船に対し早い段階で情報提供することで、早期転錨等本船側の走錨対策を支援
- ▶ 錨泊船のみならず、周囲の錨泊船にも情報提供することで所謂「もらい事故」等の二次災害を未然防止
- ▶ 海上空港をはじめとする臨海部重要施設の周辺海域における荒天時の走錨等に起因する重大事故の未然防止