

環境と海洋

海洋の環境保全および利用に関する課題

国土交通省総合政策局環境・海洋課海洋室長

こんのぶあき
昆 信明

フリーアナウンサー

ありなみ みさお
有波 操

国土交通省環境・海洋課のページ



左 有波氏 右 昆氏

有波 本日は国土交通省の昆海洋室長に海洋の環境保全、利用に関する現状と課題についてお話しをお伺いしたいと思います。

昆 海洋室では、海洋汚染の防止に関する業務と海洋の開発・利用に関する業務を担当し、海上保安庁や海事局など関係する部局と連携しながら施策を推進しています。

有波 海洋汚染といいますが、海における油流出が浮かびますが。

昆 船舶からの油の排出に関しては、わが国は1978年に MARPOL73/78条約を批准し、これに従った制度を整備しています。

MARPOL73/78条約附属書Ⅵ

有波 最近の課題としてはどのようなことがあるのでしょうか。

昆 船舶の排出ガス規制です。1997年に、MARPOL73/78条約に船舶からの排出ガス規制などを内容とする新しい附属書Ⅵが加わりました。具体的には、船舶用ディーゼルエンジンからの窒素酸化物の排出規制、

船舶燃料中の硫黄分などの規制、さらに船舶からのオゾン層破壊物質（フロンやハロンなど）の排出規制も盛り込まれています。

現在、この新しい附属書の批准に向けた検討を関係部局とともに進めています。

有波 自動車については排ガス規制を行っていると思いますが、船舶についてはこれからのですね。

昆 船舶は、国際的な航海に従事しているものも多く、このような規制を行う場合には国際的な枠組みに従って行うことが必要です。

バラスト条約

昆 また、ロンドンにある国際海事機関においては、船舶のバラスト水について規制する条約案が検討され、わが国もその検討に参画しています。バラストは、船舶のバランスを確保するため、積荷に代わって取り込む海水で、貨物を積む際に排水されます。船舶によるバラスト水の移動により、ある海域の海水が異なる海域に排出されますので、本来生息していない生物を海域に持ち込むため、生態系に与える影響などが問題視されています。

東アジア諸国との連携

有波 海洋環境の保全に関して近隣諸国と

の連携や協力といった仕事もなさっているのでしょうか。

昆 日本海および黄海の海洋環境保全に関して NOWPAP（北西太平洋地域海行動計画）という活動に関係部局とともに参画しています。ここでは、衛星を活用したりリモートセンシングを用いた海洋環境のモニタリングや油汚染が発生した緊急時における対応マニュアルの作成といった活動を中国、ロシア、韓国といった関係諸国と連携して行っています。近年、中国が海洋問題に力を入れていると感じています。

また、東アジア海域の海洋・沿岸域の環境管理プログラムを促進するための機関として、PEMSEA（Partnerships in Environmental Management for Seas of East Asia）というものがあります。1994年に設立された地域機関ですが、わが国は2002年3月に参加しました。今後、積極的に役割を果たしていきたいと考えています。

有波 海は多くの国とつながっており、このように普段から関係国と連携を密にしたり、油汚染が発生した場合の対応を協力していくことが重要なですね。

海洋利用

昆 海洋汚染の防止だけでなく、例えばARGO（アルゴ）計画というものを関係省庁と連携して行っています。これは、気候予測の精度を向上させるには地球表面の7割を占める海洋の表層および中層の観測データが不可欠ということで、世界気象機関などとの国際協力のもと、全世界の海洋に約3,000個の観測機器を展開し、全世界の海洋の状況をリアルタイムで監視、把握する

システムを構築するものです。

この観測機器は、通常は水深2,000mにて漂流し、水温や塩分濃度を観測し、10日から2週間に一度海面上に浮上した際に衛星に観測データを送ります。

有波 壮大な計画ですね。このような観測データが基盤となり、長期的な気候予報の精度が上がるわけですね。

昆 また、沖縄県北部振興施策の一環として、沖縄県本部町で計画されているイルカセラピーに対し支援しています。これは、そのための施設をマリンプアザオキナワというマリンスポーツの拠点に整備し、動物介在療法の一種としてのイルカセラピーを実施するものです。

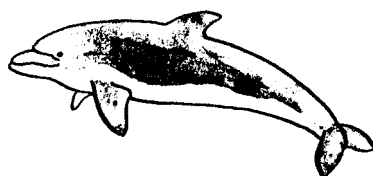
有波 イルカと一緒に泳いだり、触れ合うことにより、心が開かれていく子供の映像をテレビで見たことがあります。

昆 海とイルカという組み合わせには、そのような効果があるようです。

有波 最後に最近お感じになっていることをお願いします。

昆 日本は四方を海に囲まれている割りには、海に親しむという意識が弱いのではないかと思います。子供のころから海に親しむ機会をいかに創りそれを広げていくかというのが検討課題だと思います。

有波 本日は、興味深いお話をありがとうございました。



台風の72時間強度予報の実施について

福岡管区气象台技術部長
(前気象庁予報部予報課太平洋台風センター所長)

ながた まさし
永田 雅

はじめに

気象庁は、船舶の安全航行の支援および沿岸域における災害の防止・軽減を図るために、日本の沿岸・近海および北西太平洋を対象として海上の気象予報や警報を行っています。この中で、台風に関する情報は、海上警報の中に入れて発表しているほか、特にセーフティネット台風速報、日本語ナブテックス台風速報として独立してより速やかに発表しています。

台風の予報は、進路については、平成9年7月以降、72時間先まで発表しており、一方、強度については、平成13年6月以降、48時間先まで発表するようにしました。台風が今後どの程度発達するのか、中心付近でどのくらいの風が吹くと予想されるのかといった台風の強さに関する予報は、進路予報と合わせて船舶の安全航行や効率的な航路選択にとって非常に重要な情報です。

気象庁では、これを進路予報並みに72時間先まで予報できるように、予報の基礎資料として利用される数値シミュレーション技術(数値予報)の開発に努めてきました。その結果、平成14年には、数値予報の台風強度予測精度が向上して実用的な予報精度が確保されることが確認されたため、進路予報と同じく72時間先まで発表することにしました。台風の72時間強度予報は今年の6月から実施します。

強度予報の要素

台風の強さは、その域内の最大風速で表わします。台風は通常その中心付近に最大風速域があるため、予報などの中では多くの場合「中心付近の最大風速」と表現します。また、台風の最大風速は中心気圧と関係が深く、台風の強さは中心気圧によっても知ることができます。72時間の強度予報では最大風速と中心気圧をお知らせします。

台風の強度予報を伝える情報

台風の72時間強度予報は次の警報などに含めた形で発表します。このうちセーフティネット台風速報、日本語ナブテックス台風速報、JMH 台風予報図の例を示します。

< 外洋を航行する船舶など向け >

- セーフティネット台風速報(英文定時)
- 全般海上警報(和文)
- 全般海上警報台風速報(英文)
- 台風予報図(WTAS07)

< 日本の沿岸300海里内の船舶など向け >

- 日本語ナブテックス台風速報
(セーフティネット台風速報の例)

セーフティネット台風速報は次のような形で提供します。 の部分が新しく付け加わる72時間強度予報の部分です。

THIS TROPICAL CYCLONE WARNING IS ISSUED FOR THE NORTH OF EQUATOR OF METAREA XI (POR).

WARNING 140000
WARNING VALID 150000
WARNING IS UPDATED EVERY 6 HOURS.
TYPHOON WARNING
TYPHOON0014SAOMAI (0014) 955HPA
AT28.0N124.6E EAST CHINA SEA MOVING
EASTNORTHEAST 05KNOTS.
POSITION GOOD.
MAX WINDS 70KNOTS NEAR CENTER.
RADIUS OF OVER 50KNOT WINDS 120MILES.
RADIUS OF OVER 30KNOT WINDS 325MILES.
FORECAST POSITION FOR 141200UTC AT28.5N
124.2E WITH 70MILE RADIUS OF 70PERCENT
PROBABILITY CIRCLE.
960HPA, MAX WINDS 70KNOTS NEAR CENTER.
FORECAST POSITION FOR 150000UTC AT31.0N
123.9E WITH 100MILE RADIUS OF 70PERCENT
PROBABILITY CIRCLE.
960HPA, MAX WINDS 70KNOTS NEAR CENTER.
EXTENDED OUTLOOK.
FORECAST POSITION FOR 160000UTC AT38.0N
123.5E WITH 180MILE RADIUS OF 70PERCENT
PROBABILITY CIRCLE.
975HPA, MAX WINDS 60KNOTS NEAR CENTER.
FORECAST POSITION FOR 170000UTC AT39.5N
122.5E WITH 290MILE RADIUS OF 70PERCENT
PROBABILITY CIRCLE.

985HPA, MAX WINDS 50KNOTS NEAR CENTER.

72時間強度予報追加

BECOMING EXTRATROPICAL LOW.

JAPAN METEOROLOGICAL AGENCY. =

(日本語ナブテックス台風速報の例)

日本語ナブテックス台風速報は次のよう
な形で発表します。 の部分が新し
く付け加わる72時間強度予報の部分です。

ナブテックス気象予報 台風進路情報

13日15時観測 13日15時50分発表

台風0014号 945hPa 27.8N125.9E

北西6ノット 中心付近の最大風速75ノット

50ノット以上の暴風域東側130海里西側70海里

30ノット以上の強風域北側400海里南側350
海里

予報 14日03時

28.4N124.7E 予報円半径60海里 確率70%

950hPa 中心付近の最大風速70ノット

予報 14日15時

29.7N124.0E 予報円半径100海里 確率70%

955hPa 中心付近の最大風速70ノット

予報 15日15時

34.0N123.5E 予報円半径170海里 確率70%

965hPa 中心付近の最大風速65ノット

予報 16日15時

39.0N123.0E 予報円半径250海里 確率70%

975hPa 中心付近の最大風速55ノット 72時間

強度予報追加

気象庁では、台風に関する図情報を JMH
台風予報図(図1)として提供しています。
この図の中にも台風の72時間強度予報を取り
込んで表現します。

強度予報の利用にあたって

2002年の全台風について、台風強度予報
の基礎資料として利用した数値予報モデル
による最大風速の78時間予測値における平均
誤差の大きさ(RMSE*)を調べた結果、
7.73m/sとなりました。72時間の強度予報
は主に数値予報モデルの予測値に基づいて
作成されますので、発表される72時間強度
予報の誤差も同程度になると見込まれます。

この最大風速の予報誤差は、海上警報な

どで用いられる台風の階級(TS, STS, TY)と台風情報で現在用いられている台風の強さの分類(強い、非常に強い、猛烈な)の各ランクの幅(約7m/s~約11m/s)と比較することにより、「全体の8割から8割5分の事例で、予報した台風の強さのランクと実際の台風の強さのランクのずれが1つ**以内に納まる」程度であることが確認できています。

このことは、逆に1割5分から2割の事例では、72時間強度予報のランクのずれが2つ以上になって、予想に反して台風が発達したり、あるいは、予想したほど台風が衰えない、というようなことも起こる場合があることを示しています。常に最新の情報を利用することが重要です。

* 誤差の2乗の平均値の平方根。

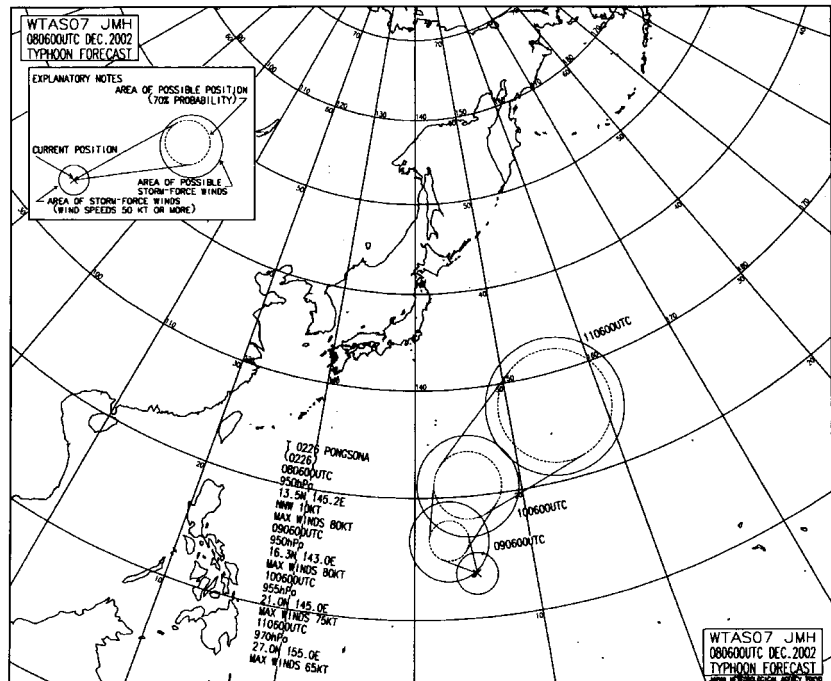
**ランクのずれが1つの例：「非常に強い」台風と予報して、実況は「強い」台風または「猛烈な」台風。

おわりに

気象庁では、この「台風の72時間強度予報の実施」と同時に、「台風1時間後の位置情報の充実」と「台風の暴風域に入る確率の改善」を行います。前者は暴風域を伴った台風が日本列島に接近している時に、1時間後の台風の中心位置(緯

度、経度)と強さ(中心気圧、最大風速)と暴風域・強風域の大きさを推定して、これまでの台風情報に加えて発表します。後者は平成4年から、全国29の代表地点について、24時間以内に台風の暴風域に入る確率の値を発表してきましたが、この対象地点を大幅に拡大するものです。それぞれお住まいの地域で、台風の直接的な影響が現れる時間帯の目安をお知らせするため、暴風域に入る確率の情報を時間的・空間的にきめ細かくします。発表の対象を、警報や注意報を発表する全国に356ある最小細分子報区に拡大します。また、時間的にも、48時間先までの3時間刻みの各時間帯に暴風域に入る確率を、時系列の形で発表します。

これらの台風の情報を、これまでよりもさらに計画的・効率的な防災活動のためにご利用ください。



JMH 台風予想図(図)

安全操業にご協力を！ さけます流し網漁業がスタート

北海道の「胆振東部日高海域漁業操業安全対策委員会」は、4月15日から始まるさけます流し網漁業の海難事故や漁具被害を防ぐため、付近を航行する船舶に対し安全操業への協力を呼びかけています。

〔操業期間〕

4月15日から7月7日まで

〔操業時間〕

通常、正午ごろに出航し漁場選択を行い、15時ごろから投網を開始します。作業時間は約1時間半です。

揚網は22時～24時にかけて始まり、03時～04時ごろには終わりますが、07時ごろまで及ぶことがあります。通常の作業時間は3～4時間です。

〔操業位置〕

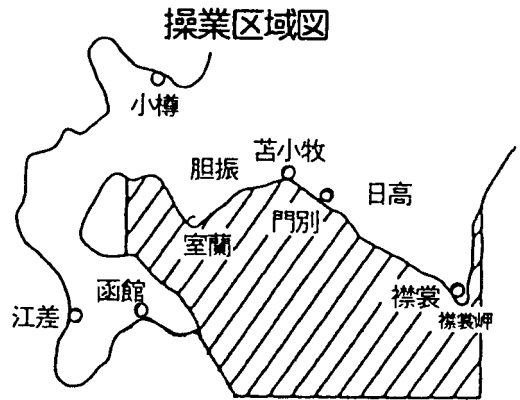
操業は図の全海区で行われます。

〔操業標識〕

投網の際、沖に向かって敷設していく場合は船尾に、陸に向かって敷設していく場合は船首に大漁旗または赤色旗を掲げています。

敷設した網には、両端にそれぞれ赤色2枚旗と赤色点滅灯火が、中間には500～800mおきに赤色1枚旗と白色点滅灯火を設置しています。これらの灯火の光達距離は、およそ1～2海里程度です。

さらに、大半の網にはレーダーで見た場合に、網を認識しやすいようにレーダー反射器を取り付けています。



〔航行上の注意事項〕

① さけますを捕獲する流し網は大変長く、密集して敷設されるうえ発見が難しいので、漁場内での回避は非常に困難です。

また、夜間や悪条件下での回避は極めて困難になりますので、極力、操業している漁場を避けて航行してください。

やむを得ず、操業している漁場内を航行する場合は、見張りを立てるなど厳重に注意のうえ、航行してください。

② 投網中の漁船を発見した場合、網は船尾方向に延びていますので、漁船の前方を大きくう回してください。

揚網中の漁船を発見した場合、網は船首方向に延びていますので、漁船の後方をう回してください。

③ 敷設してある網を発見した場合は、赤色灯火または漁船のいるところまで避難し、これらを避けてください。

④ 夜間、敷設してある網に接近してくる船舶を漁船が発見した場合、漁船は探照灯などで網の敷設方向を示すので、これを避けて航行してください。

⑤ 操業中の漁船は自由な航行ができません。これらが発見した場合には、早めに大きくう回してください。

平成14年における海難の発生状況

海上保安庁交通部企画課

はじめに

平成14年における海上保安庁が認知した海難の発生状況を取りまとめましたのでその一部を紹介します。

海難発生状況

① 全体の状況

海難船舶隻数は、前年に比べ17隻減少

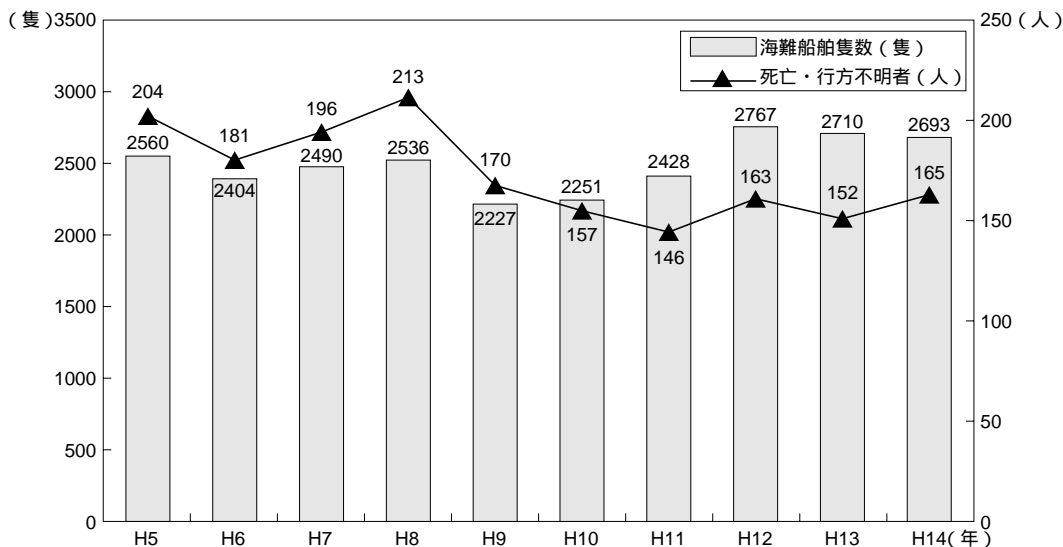
平成14年の海難船舶隻数は、前年(2,710隻)に比べ17隻減少し2,693隻でした。

過去10年間の平均海難船舶隻数(2,507隻/年)と比べ約200隻上回る数字でした。

海難船舶隻数の減少は、海難発生隻数全体の約3割を占めるプレジャーボート海難の大幅減少が大きく影響しています。

*「プレジャーボート」とは、スポーツまたはレクリエーションに用いられるモーターボート、帆走艇、水上オートバイ、ゴムボートや手漕ぎボートをいい、遊漁船業に供用中の遊漁船、瀬渡船は含みません。

海難船舶隻数及び死亡・行方不明者数の推移



② 船舶海難に伴う死亡・行方不明者数の状況

船舶海難に伴う死亡・行方不明者数は増加

船舶海難に伴う死亡・行方不明者数は、

前年(152人)から13人増え165人でした。死亡・行方不明者数の増加は、プレジャーボートの海難に伴うもの(前年の21人比7人増)と漁船海難に伴うもの(前年の76人比6人増)が大きく影響しています。

③ 貨物船海難の状況

貨物船の海難が増加。死亡・行方不明者は1人減少

貨物船の海難は、前年(334隻)に比べ35隻増加し369隻でした。

また、海難に伴う死亡・行方不明者数も前年(43人)に比べ1人減少し増加し42人でした。

④ 旅客船海難の状況

旅客船の海難が増加

旅客船の海難は、前年(49隻)に比べ15隻増加し64隻でした。

また、海難に伴う死亡・行方不明者数も前年(1人)に比べ1人増え2人でした。

⑤ 漁船海難の状況

漁船の海難が増加。死亡・行方不明者

数も増加

漁船の海難は、前年(856隻)に比べ65隻増加し921隻でした。

また、海難に伴う死亡・行方不明者数も前年(76人)に比べ6人増え82人でした。漁船の海難は、長期的に見ると減少傾向となっています。

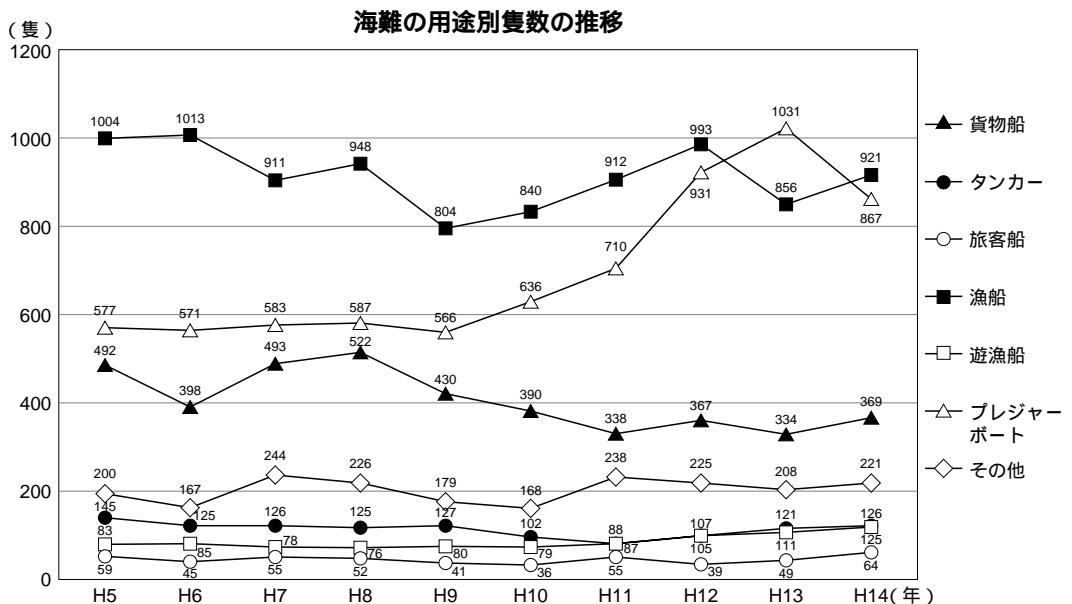
⑥ プレジャーボート海難の状況

プレジャーボートの海難が減少。死亡・行方不明者数は増加

プレジャーボートの海難は、前年(1,031隻)に比べ164隻減少し867隻でした。

また、海難に伴う死亡・行方不明者数は前年(21人)に比べ7人増え28人でした。

プレジャーボートの海難は、長期的に見ると増加傾向となっています。



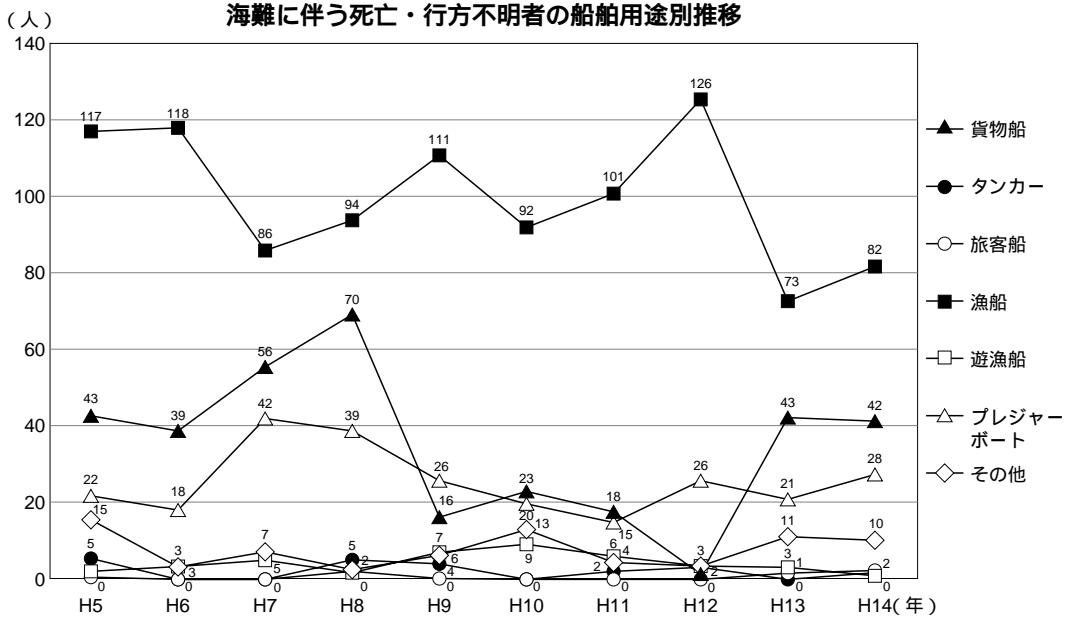
⑦ 外国船舶の海難の状況

1,000トン以上の船舶海難の3/4は、外国船舶

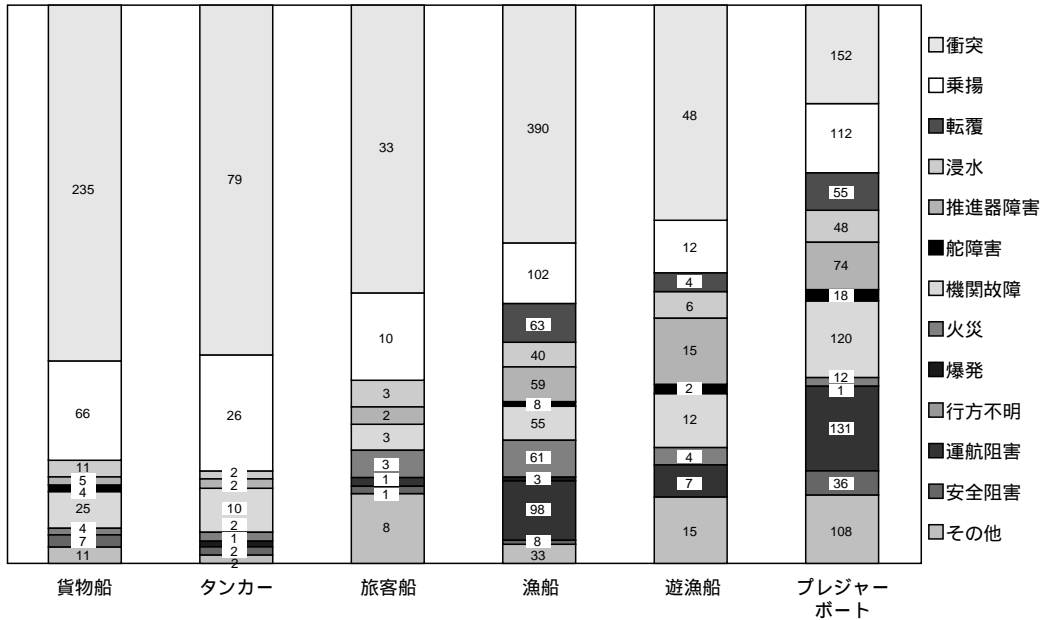
海難船舶隻数全体に占める外国船舶の割

合は約9%(252隻)で前年(約10%、261隻)より若干減少しました。

また、総トン数1,000トン以上でみると、海難船舶隻数全体に占める外国船舶の割合



船舶用途別・海難種類別船舶海難発生状況 (平成14年)



は約75% (248隻のうち185隻) で、前年の約72% (236隻のうち169隻) から約3%増加しました。

⑧ 海難原因の状況

海難原因の約7割は人為的要因

海難では、人為的要因によるものが約7割と、依然、高い割合を占めています。見張り不十分が707隻 (26%) で最も多く、操船不適切が374隻 (14%)、機関取扱不良が209隻 (8%) などが人為的要因による海

難であり、また、不可抗力が424隻（16％）を占めていました。

プレジャーボートや漁船の海難では、見張り不十分を原因とする衝突・乗揚海難が多く、貨物船では、操船不適切を原因とする衝突・乗揚海難が多くなっています。

⑨人身事故の発生状況

船舶からの海中転落による死亡・行方不明者数は減少

海難によらない乗船者の人身事故者は前年（961人）に比べ20人増加し981人でした。このうち、死亡・行方不明者は、前年（312人）に比べ13人減少し299人でした。

おわりに

過去10年間の海難船舶隻数および海難に伴う死亡・行方不明者数の推移は、横ばいまたは漸減傾向となっています。

しかし、見張り不十分や操船不適切によ

る衝突・乗揚は依然として多く、死亡・行方不明者を伴う海難の大部分を占めていることから今後の動向に注意が必要です。

海上保安庁としては、プレジャーボートや漁船への海難防止対策が急務であり、海難防止講習会の開催や訪船指導により、航法や海事関係法規の順守、出航前の整備点検、見張りの励行、気象・海象情報の的確な把握、相互連絡・協力体制の確立などについて指導強化を図ることにしています。

また、平成15年度の全国海難防止強調運動において、出航前点検と見張りの励行を重点項目としての活動を予定しています。

出航前に各部の点検を十分行っていれば防げた故障、見張りを十分行えば相手船などを早期に発見し回避できた衝突・乗揚などが多数発生しています。出航前点検と見張りの励行を十分実施して、安全運航に心がけてください。

海上保安庁が保安官を募集中！ 海の環境や犯罪防止に活躍しませんか

海上保安庁では、海技資格を持つ方を対象に、巡視船艇で勤務する海上保安官を募集しています。

採用になると、約6カ月間、海上保安学校の門司分校（北九州市門司区）で海上保安官として必要な初任研修を受け、来年4月から各部署において勤務することになります。

【募集内容】

1 受付期間

平成15年5月26日～6月13日

2 採用人数

航海：約15人 機関：約15人

3 試験日

第1時試験 平成15年6月22日

第2時試験 平成15年6月23日

4 受験資格

昭和39年4月2日以降、昭和50年4月1日以前に生まれた方で、受験時に次の有効資格を有する方

航海：5級海技士（航海）以上

機関：5級海技士（機関）以上

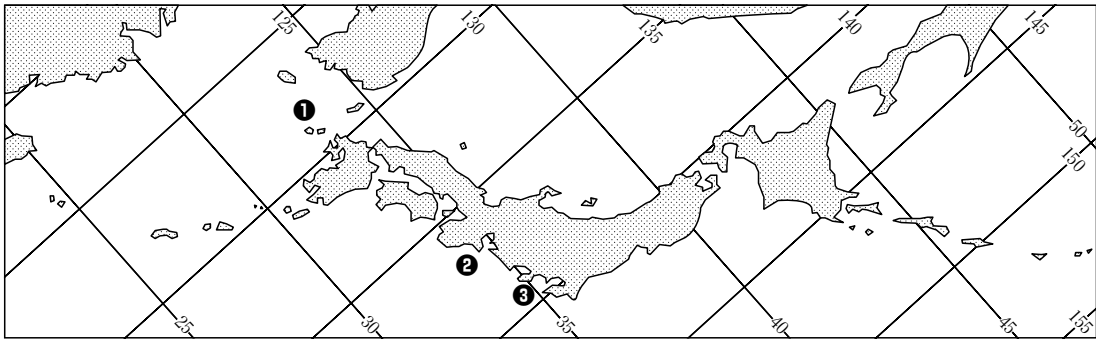
5 その他

詳細は、海上保安庁のホームページ
<http://www.kaiho.mlit.go.jp/>をご覧ください
か、海上保安庁総務部人事課 TEL 03
- 3591 - 6361（内線277）まで

主な海難と統計

平成15年2・3・4月発生主要海難

海上保安庁提供



No	船種	船名等	総トン数 (人員)	発生日時および発生場所	海難 種別	気象・海象	死 亡 行方不明
①	漁船	SOL FRESH606 (ベリーズ)	73トン (乗組員28人)	2月19日2100ころ N 32° - 49.0 E 128° - 20.6	転覆	曇り 波浪 視程 5 節 10km	死亡 2人 行方不明3人
<p>2月20日午前0時06分ころ、海上保安庁は長崎県五島列島の南西海域で発信された漁船「SOL FRESH 606」(73トン、28人乗組み)からの遭難信号を入手した。</p> <p>連絡を受けた長崎海上保安部は、巡視船5隻と航空機4機を現場に急行させた。午前6時55分、航空機が漂流中の救命筏を発見、巡視船を誘導し、午前7時35分、同筏に乗り込んでいた13人を無事に救助。さらに午前10時18分、別の救命筏に乗り込んでいた10人を無事に救助。引き続き、残る5人を捜索した。</p> <p>その後、捜索によって新たに2人を発見し収容したが、2人とも病院で死亡を確認した。残る3人は発見できず行方不明となっている。</p>							
②	曳船	第八寿美丸 (日本)	194トン (乗組員5人)	3月3日2130ころ 大王埼燈台から205°方向11.2海里 の付近	浸水	晴れ 波浪 視程 1 節 10km	なし
<p>3月3日午後8時30分ころ、曳船第八寿美丸はグラブ浚渫台船第36龍王丸(2,500トン、9人乗組み)を曳航し高知から稚内向け航行中、大王埼の南11マイル付近にて曳航ワイヤーを切断、これを取り直そうとして同台船のアンカーに船体外板を接触させ、破口が生じ浸水した。</p> <p>寿美丸の船長は沈没の危険を感じ、同午後8時50分に総員がライフラフトで退船した。第八寿美丸は同午後9時20分に沈没した。</p> <p>ライフラフトで漂流中の5人は、翌4日の午前0時10分、巡視船「いすず」によって全員が救助された。</p>							
③	遊漁船	洋海A号 (日本)	(乗組員1人)	4月16日 初島燈台から51°方向1.85海里の付 近	機器 扱い 不慣 れ	曇り 波浪 視程 1 節 8 km	なし
<p>4月16日午後5時25分ころ、小田原警察署から湘南海上保安署に、真鶴町尻掛海岸に在する貸しボート店から「遊魚目的で初島方面に出港したモーターボート1隻が予定の午後2時を過ぎても帰らない」との通報があった。</p> <p>巡視船艇3隻と航空機2機(特殊救難隊員3人が同乗)によって捜索を実施。同午後8時05分、漂泊中のモーターボートを発見し、巡視船「うみかぜ」が同船であることを確認した。</p> <p>同船は、ポイントを移動しながら遊漁していたが、帰港のためエンジンの再起動を試みるも起動せずに漂流していたもの。原因は、操縦席のひざ部分に位置するところに設置されているセーフティ・ロックスイッチが、操船者のひざに触れて作動した模様。業者は、同スイッチの存在を操船者に説明していなかった。</p>							

船舶海難発生状況 (速報) 平成15年 1・2・3月

単位：隻・人

1月

用途	海難種類	衝	乗	転	火	爆	浸	機	推	舵	行	運	安	そ	合	行
		突	揚	覆	災	発	水	関	進	障	方	航	全	他	計	死
一般船舶	貨物船	10	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0	1	1	16	0
	タンカー	4	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	5	0
	旅客船	3	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	5	0
	プレジャーボート等	4	6	3	0	0	1	5	3	0	1	5	5	3	36	1
	その他	3	2	1	0	0	1	0	0	0	0	4	1	0	12	1
漁船	9	7	4	1	0	5	2	2	0	0	3	0	1	34	3	
遊漁船	3	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	5	0	
合計	36	16	8	2	0	8	11	6	1	1	12	7	5	113	5	

2月

一般船舶	貨物船	10	2	1	2	0	0	3	0	0	0	0	1	2	21	2
	タンカー	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0
	旅客船	5	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	7	0
	プレジャーボート等	3	3	3	0	0	1	4	4	0	0	5	0	0	23	0
	その他	2	4	1	1	0	2	1	0	0	0	0	0	0	11	0
漁船	17	3	1	5	0	6	7	4	2	1	6	0	0	52	5	
遊漁船	2	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	4	0	
合計	41	15	6	8	0	9	16	9	3	1	11	1	2	122	7	

3月

一般船舶	貨物船	14	7	0	1	0	0	3	0	0	0	0	1	1	27	0
	タンカー	9	3	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	14	0
	旅客船	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	0
	プレジャーボート等	5	4	6	1	0	1	1	3	0	1	2	2	7	33	1
	その他	3	2	0	0	0	3	0	0	1	0	4	0	0	13	3
漁船	21	4	1	4	0	1	0	3	0	0	6	4	0	44	5	
遊漁船	2	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	5	0	
合計	55	23	7	6	0	5	5	7	1	1	12	7	10	139	9	

日本海難防止協会のうごき (2, 3, 4月)

本協会は、日本財団助成金、日本海事財団補助金および関係官公庁等の委託金により各事業を実施しています。

月 日	会 議 名	主 な 議 題
2・4	国家石油備蓄基地の荷役技能評価に関する調査委員会	①報告書案
2・5	東通原子力発電所バースへの入出港船舶に係る調査研究委員会	①前回委員会議事概要 ②委員会資料(安全対策の検討)
2・7	東京湾管制制御システム委員会	③報告書案
2・13	小名浜港船舶航行安全対策調査検討会	①委員会のレビュー ②新たな交通管理週報の評価
2・19	海運・水産関係団体連絡協議会	①事業計画 ②船舶航行実態調査 ③資料・小名浜港の現状・港湾計画改訂の概要 ④シミュレーション実施案
2・20	東京湾船舶交通体系委員会	①本年度事業計画 ②報告書案 ③次年度事業計画案
2・20	次世代航路基準基礎調査検討会	①海上交通流シミュレーション結果 ②次回委員会に向けて
2・20	船舶における引火性危険物荷役時の船間保安距離に関する調査検討委員会	①規格委員会の報告 ②規格委員会からの指摘事項および対応策 ③規格委員会および今後の進め方
2・20	海事の国際的動向に関する調査研究委員会(海洋汚染防止関係)	①事概録の内容検討 ②塩釜港貞山堀石油基地バース運用実態の説明 ③船間保安距離緩和にかかる指針案の内容検討
2・24	海事の国際的動向に関する調査研究委員会(海上安全)	①前回委員会議事概要の承認 ②MEPC 中間期バラスト水作業部会合への対応 ③COMSAR 結果報告 ④マリタイムセキュリティ会議出席報告 ⑤事業報告書案 ⑥来年度事業計画案の検討

月 日	会 議 名	主 な 議 題
2・27	那覇港臨港道路空港線工事航行安全連絡協議会・幹事会	①「那覇港沈埋トンネル情報管理室」における航行安全情報管理業務の運用実績等(報告) ②前回航路標識配置変更実績(報告) ③那覇水路利用者説明会議事録 ④那覇港沈埋トンネル工事の概要 ⑤沈埋函2号函・3号函築造工事に伴う航行安全対策(審議) ①前回委員会のレビュー ②航行安全対策 ③報告書
2・28	東京湾における液化ガスタンカーの夜間航行に関する委員会	①事業計画案について ②CD-ROM「水先区情報(全国版)」 ①前回議事概要案の承認 ②港湾計画の改訂(2港)・宮崎港、那覇港 ③港湾計画の一部変更(3港)・室蘭港、川崎港、水島港 ①前回委員会のレビュー ②航行安全対策 ③報告書
3・3	水先問題検討会	
3・4	港湾専門委員会	2・27開催の幹事会と同じ
3・7	伊勢湾における液化ガスタンカーの夜間航行に関する委員会	①東京国際空港の再拡張に係る航行安全基礎調査報告書案の検討 ①ネットワーク・シミュレーションの実施および評価 ②新たな管制制御システムの提案 ③今後の課題 ①新たな交通体系の提案 ②今後の課題 ①前回検討会議事概要案 ②資料 ・ 2万GT級旅客船の3号ぶ頭への入出港に係る検討 ・ 5万5千DWT級貨物船の東港地区(-14)280mバースへの入出港に係る検討 ・ 3万DWT級貨物船の東港地区(-12)480mバースへの入出港に係る検討・臨港道路1号線計画に係る検討 ・ 港湾計画改訂に伴う必要な安全性の検討 ①各委員会の結果報告(総括)および検討課題 ②本年度事業に関する意見交換 ①前回委員会議事概要案 ②アンケート調査結果 ③報告書案
3・10	那覇港臨港道路空港線工事航行安全連絡協議会	
3・17	東京国際空港の再拡張に係る航行安全基礎調査検討会	①ネットワーク・シミュレーションの実施および評価 ②新たな管制制御システムの提案 ③今後の課題 ①新たな交通体系の提案 ②今後の課題 ①前回検討会議事概要案 ②資料 ・ 2万GT級旅客船の3号ぶ頭への入出港に係る検討 ・ 5万5千DWT級貨物船の東港地区(-14)280mバースへの入出港に係る検討 ・ 3万DWT級貨物船の東港地区(-12)480mバースへの入出港に係る検討・臨港道路1号線計画に係る検討 ・ 港湾計画改訂に伴う必要な安全性の検討 ①各委員会の結果報告(総括)および検討課題 ②本年度事業に関する意見交換 ①前回委員会議事概要案 ②アンケート調査結果 ③報告書案
3・17	東京湾管制制御システム委員会	
3・18	東京湾船舶交通体系委員会	①各委員会の結果報告(総括)および検討課題 ②本年度事業に関する意見交換 ①前回委員会議事概要案 ②アンケート調査結果 ③報告書案
3・20	小名浜港船舶航行安全対策調査検討会	
3・24	海上ハイウェイネットワーク構想に係る航行安全総合調整委員会	①各委員会の結果報告(総括)および検討課題 ②本年度事業に関する意見交換 ①前回委員会議事概要案 ②アンケート調査結果 ③報告書案
3・25	海上インシデント・データバンクに関する調査研究委員会	



編集リーダー

わが国の外航海運は、
外国籍船によって成り立
っているといってもよく、

日本の船社が運航する外航船のほとんどが外国籍船となっている。その結果、日本沿岸海域で発生する外航船の海難の大半は外国籍船が占めている。

われわれは、日本沿岸の海洋を汚染し、漁業者に被害を及ぼしている外国籍船海難を分析し、対策を講じなければならない。

一つは、船舶の安全基準の問題であろう。サブスタンダード船と呼ばれる安全基準の満たされていない便宜置籍船の増加がある。二つは、乗組員の資質に起因する人為的な判断ミスから海難事故を惹起していることだろう。

外国船の問題だから日本に関係がないということではなく、貿易立国のわが国を支える外航海運の実態を思うとき、外国船海難をわがこととして見つめ直すことが必要ではなからうか。

ヨーロッパサイドでも船舶海難による海洋汚染問題が議論を呼んでいる。とりわけ、大型タンカー・プレスティジ号事故の波紋は、今日までの世界の海運秩序に大きな影響を及ぼそうとしている。これまでは、経済性が優先してきた世界の海

運界に、安全を優先する風潮をもたらそうとしている点に意義がある。

ヨーロッパからの大きなうねりがアジアにも押し寄せようとしている。海運国としての日本がどのように対応するのが、アジアのリーダーとしてその真価をとわれることだろう。

海の情報を提供するボランティア「海守」が発足して3カ月になるが、これまでに約3万5千人の方がボランティアに参加され、すでに2件の情報の提供があったという。まだ、参加申し込みをされていない方で、このボランティアの主旨に賛同される方は、前号を参照して申し込んでください。「安全できれいな海を守るために」村上

海と安全 No.517(37巻、夏号)

発行 平成15年5月25日
 発行所 社団法人 日本海難防止協会
 〒105-0001 東京都港区虎ノ門1-15-16
 Tel 03(3502)2231 Fax 03(3581)6136
 E-mail:jams2231@kainan-boushi.or.jp
 URL http://www.kainan-boushi.or.jp
 印刷所 (株)タイヨーグラフィック
 購読料 年間5,000円(送料とも)
 (正会員・賛助会員・協会の購読料は会費の中に含む)

そのアクシデントを
トラブルにしない。



世界初^{*1}、水に浮く「iモード」。

*1 2002年7月現在、当社調べ。 ※水に濡れた場合は、速やかに乾いた清潔な布で拭いてください。

GEOFREE II

ジ オ フ リ ー

NEW

「耐水」と「浮力」で、ダブルのプロテクト。アクシデントに負けないタフなケータイ、ジオフリーⅡ。

JIS保護等級7相当^{*2}

水に沈まない!

耐水性能



耐水フローティング構造

*2 常温で水道水、かつ水深1mの静水にリアカバーをきちんと取り付けた状態のムーバを静かに沈め、30分間放置後に取り出した場合、電話機としての機能を有します。
※耐水圧設計ではありませんので、高い水圧をかけた時、長時間の水中放置などはしないでください。

万が一水に落としても浮力があるので簡単に拾うことができます。

※耐水性能を有しておりますが、完全防水ではありませんので、速やかに水から引き上げてください。



タイムスリッパ

タイムスリッパ

JRC 日本無線 <http://www.jrc.co.jp/>



「iモード」もいっしょに携帯しましょう。

ドコモ
ムーバ R692i

本社事務所 東京都港区赤坂2-17-22 赤坂ソインタワー本館 〒107-8432 通信機器営業部 NTTグループ
☎(03) 3584-8814 (ダイヤルイン)

※画面はイメージです。実際の画面とは異なる場合があります。 ※掲載の商品写真に関しては、実物と若干異なる場合があります。
※掲載の商品については、地域によって取り扱っていない場合がありますのでご了承ください。 ※iアプリには対応していません。
●(i-mov) / (ムーバ) / 「GEOFREE / ジオフリー」 / 「iモード」 / 「iアプリ / アイアプリ」および「i-mode」ロゴはNTT-ドコモの商標または登録商標です。

日本船員厚生協会が提供する快適空間



国際港湾都市
 ヨコハマの
 新しい顔

ヨコハマみなとみらい21新港地区に99年10月OPENしたホテル仕様の施設です。旧きヨコハマの姿をとどめる赤煉瓦倉庫、自動車。新しいヨコハマを象徴するMM21(ヨコハマ・マンハッタン)。新旧のヨコハマが一望できます。

ご案内

船員料金：6,500円(シングル)~
海事関係者(一般)：8,000円(シングル)~
客室数：和・洋135室

シングルルームの19をはじめ、各室ともゆつたりとおくつろぎいただけます。

付属設備：レストラン、バー&ラウンジ
 「シーメンズクラブ」、大小会議・宴会場、売店、駐車場



LOCATION ロケーション

大観覧車のコスモワールド、ショッピング・飲食・シネマが楽しめるワールドポーターズ、赤煉瓦倉庫等のある新港地区に位置し、中華街・山下公園・大桟橋・元町などの観光スポットに近く、またパシフィコ横浜・MM21オフィス街にも至近、ビジネス、観光の拠点として最適です。

J R桜木町駅から、帆船日本丸・汽船道を経て.....徒歩7分
 首都高速道路 みなとみらいインターチェンジより.....車で5分

周辺スポットご案内

ランドマークタワー臨海パークへ.....徒歩8分	ぶかり桟橋へ.....徒歩10分
横浜コスモワールドへ.....徒歩3分	パシフィコ横浜コンベンションセンターへ.....徒歩8分
横浜ワールドポーターズへ.....徒歩1分	汽船道(運河パーク)へ.....徒歩1分
帆船日本丸へ.....徒歩5分	赤煉瓦パークへ.....徒歩5分
	山下公園へ.....徒歩10分

NAVIOS YOKOHAMA
 International Seamen's Club & Inn

ナビオス横浜

ご予約・お問い合わせ

TEL. 045-633-6000 FAX. 045-633-6001
 〒231-0001 横浜市中区新港二丁目1-1 ナビオス横浜

下記宿泊施設のご利用もお待ちしております

エスカル釧路
 (0154) 22-3998
エスカル戸畑
 (093) 881-0979

エスカル室蘭
 (0143) 22-7009
川崎海員会館
 (044) 233-5896

エスカル函館
 (0138) 23-2069
徳山海員会館
 (0834) 21-3994

エスカル横浜
 (045) 681-2141
横浜船員センター
 (045) 623-7281

エスカル神戸
 (078) 341-0112