

件 名 南海トラフ地震・津波への対応力強化に向けて
～災害時対応船の代替基地港検討のため、深日港に試験寄港～

概 要

- 和歌山港湾事務所所属の海洋環境整備船「海和歌丸(うみわかまる)」は、和歌山下津港(和歌山市青岸)を基地港として、平常時は海上交通の要所である紀伊水道などの海面浮遊ゴミの回収を担っております(資料1)。
- また、大規模地震や津波などの災害時における航路啓開(航路等の障害物除去)や海上油流出事故の発生時の対応などに備えており、近年では平成23年に発生した東日本大震災や同年に発生した紀伊半島大水害に出動した実績があります(資料2)。
- 近い将来、発生が懸念される南海トラフの地震が発生した場合、現在の基地港が被災することも想定されますが、その際でも「海和歌丸」は継続して災害対応することが求められております。
- そこで、紀伊水道沿岸に比べ想定される津波高さも低く、かつ、紀伊水道の活動海域に近い大阪府岬町の深日港を、代替の基地港として検討を開始したところです(資料3)。
- 今回はその一環として、大阪府港湾局及び大阪府岬町のご協力のもと、深日港に「海和歌丸」を寄港する試みを行うこととしました。
- また、深日港の代替利用には、地元の支援や協力も重要であることから、今回の寄港にあわせて岬町長に乗船をして頂き、同船の任務や発災後に海上交通路を確保する航路啓開の重要性について、ご理解を深めて頂くこととしました。

◆日 時：平成25年6月24日(月)(荒天時は中止)
試験寄港：10:00～10:15、11:30～12:30
視察乗船：10:15～11:30

◆試験寄港先：深日港深日4号岸壁
大阪府岬町、南海電車深日港駅近く(次項参照)

◆視察地：大阪府岬町沖合(深日港～淡輪～谷川～友が島～深日港)
※取材は、「海和歌丸」の乗船定員の関係から寄港時間帯のみとさせていただきますので、予めご了承下さい。

取 扱 い

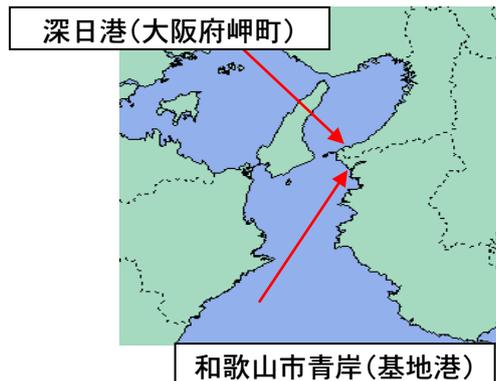
配布場所 神戸海運記者クラブ、神戸民放記者クラブ、みなと記者クラブ
関空国際空港記者会
和歌山県政記者室、和歌山放送記者室・地方新聞記者室

問合せ先 国土交通省 近畿地方整備局
深日港試験寄港および紀伊水道航路啓開 関係
和歌山港湾事務所 沿岸防災対策官 近藤 武司：073-422-8198(直通)
海洋環境整備船「海和歌丸」関係
和歌山港湾事務所 海洋環境課長 江崎 竜夫：073-422-8191(直通)
深日港および大阪湾内航路啓開 関係
大阪港湾・空港整備事務所 企画調整課長 吉崎 尚：06-6574-8561(代表)

災害時対応船「海和歌丸(うみわかまる)」 深日港試験寄港について

1. 寄港スケジュール

8:45	和歌山市青岸 基地港出港
10:00	深日港入港、着岸
10:00~10:15	深日港調査確認、岬町長船内視察
10:15	深日港出港
10:15~11:30	岬町長 乗船視察
11:30	深日港入港、着岸



2. 深日港 試験寄港地について

住所：大阪府泉南郡岬町深日 深日第4号岸壁(下図参照)



(電車でお越しの場合)

南海電車多奈川線(みさき公園乗換え)深日港駅下車すぐ

(車でお越しの場合)

国道26号 深日中央交差点を加太方面に約500m(府道岬加太港線)、岬町役場前を左折

3. 海洋環境整備船 海和歌丸の概要

【主要目】
 船種：海面清掃兼油回収船
 船質：鋼製
 船型：双胴型
 全長：約33.5m(防舷材除く)
 全幅(型)：11.4m(双胴最大幅)
 深さ(型)：4.2m(船体中央にて)
 計画満載喫水(型)：2.64m
 計画総トン数：約198G/T
 最大速力：14.1ノット(常備状態)
 機関出力：720kW x 2基

坦務海域

大阪府

淡路島

基地港

和歌山県

徳島県

ゴミ回収装置

ゴミコンテナ：12.5m³ x 4個(ドラム缶約250本分)

油回収装置

油回収能力：1時間に最大30m³(ドラム缶約150本分)

水質測定装置

1. 海洋環境整備事業について

- 周囲を陸で囲まれた大阪湾や紀伊水道のような閉鎖性の高い海域では、外海の海水と交換されにくく、河川や海域沿岸部から流出された木材、廃タイヤ、ペットボトル等の浮遊ゴミや船舶からの流出油が問題となっています。このような海洋に浮遊する流木やゴミ等は、貨物船、フェリーや漁船などの船舶への衝突やスクルーへの巻き込みなど、転覆や航行不能の原因となるものです。また流出油は、周辺海域の環境破壊や漁業等に重大な被害を与えます。
- 海洋環境整備事業は、国民の生活活動や経済産業活動に重大な影響を与える浮遊ゴミや浮遊油を回収するため、近畿地方整備局管内では神戸港を基地(神戸市中央区)として海面清掃兼油回収船「Dr. 海洋」、「クリーンはりま」及び和歌山下津港を基地(和歌山市青岸)として海面清掃兼油回収船「海和歌丸」の3隻の海洋環境整備船により、播磨灘、大阪湾、紀伊水道東部の以下の海域(4,500km²)で回収作業を行っています。



潮目に集積した浮遊ゴミ(H21. 10. 9撮影)



潮目に集積した浮遊ゴミ(H21. 10. 9撮影)



ごみ回収状況(H21. 7. 23撮影)



満載となったごみ(H20. 5撮影)

2. 海洋環境整備船「海和歌丸(うみわかまる)」について

- 「海和歌丸(199トン)」は、大阪府岬町から和歌山県白浜町の沖合の海域を担務しており、年間では2トントラックに換算して約300台に相当するゴミ回収を、乗組員7名が担っております。
- 海洋環境整備船「海和歌丸」はゴミ回収に特化した双胴船で、航行しながらゴミを船首から双胴の中に取り込み、双胴の中央付近に設置された籠状のコンテナで回収します。コンテナに入りきれない大型の漂流物は、デッキ上の多関節クレーンで掴んで回収します。
- これらの回収能力は高く、平成23年に発生した紀伊半島大水害や東北地方太平洋沖地震で発生した大量の瓦礫なども効率よく回収することにより、災害支援を行いました(資料2参照)。
- また、海洋環境整備船「海和歌丸」には海上に浮遊する油を回収する装置を搭載しており、石油タンクや船舶事故などに伴って海上に油が流出した場合には、油回収船として緊急出動する体制を整えております。
- 船名の「海和歌丸」は、一般公募で決まったもので、身軽で力強い牛若丸のように敏速に活躍してほしいという思いが込められています。
- 「海和歌丸」船舶諸元

海和歌丸(うみわかまる)		
建造年月	平成23年1月	
航行区域	沿海(海岸から20海里以内)	
設計波高(航海)	1.8m	
船体諸元	総トン数	198G/T
	全長	33.50m
	全幅	11.40m
	吃水	2.64m
速力	14.1kt (約26km/h)	
ゴミ回収装置	コンテナ方式(50m ³) 多関節クレーン (1.0t吊、作業半径10.0m)	
油回収装置	浮遊堰式、30m ³ /h	

平成23年度 東日本大震災における災害支援対応について

- 平成23年3月11日に発生した東北地方太平洋沖地震による津波により、東北地方沿岸域に多数の浮遊物が漂流し、港湾への入出港や船舶航行に支障を来していた。
- このため、第二管区海上保安本部からの要請を受けて、同管区本部と連携し、平成23年5月21日から同年6月21日の間、海洋環境整備船「海和歌丸」を東北地方に派遣。四国地方整備局所属の海洋環境整備船「みずき」とともに、三陸沖の海域において、流木や漁具などの浮遊物の回収作業を行った。
- この期間中に回収した浮遊物は、両船で約2,800m³(10トンダンプトラックで約480台分)となった。

◆海和歌丸の航跡

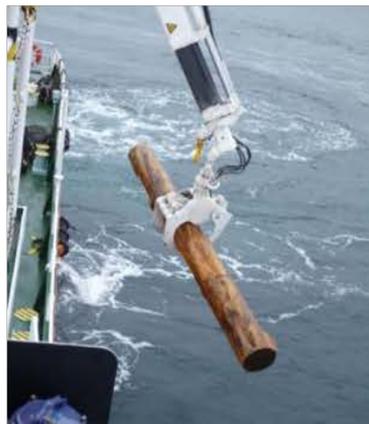


海洋環境船「海和歌丸」
近畿地方整備局和歌山港湾事務所所属
(総トン数：198トン 航行区域：沿海)

◆海和歌丸の漂流物回収区域



◆浮遊物の回収作業状況



流木の回収作業状況 (三陸沖)

◆回収物の物揚げ作業状況



平成23年度 台風12号における災害支援対応について

■ 海洋環境整備船3隻体制で流木等を回収

- 平成23年台風12号に伴って発生した流木、浮遊ごみ等を回収して大阪湾、播磨灘、紀伊水道の船舶航行安全等を支援するため、海洋環境整備船「Dr. 海洋」、「いこま」(ともに神戸港湾事務所所属)、「海和歌丸」(和歌山港湾事務所所属)を出動。3隻体制で回収作業を実施。
- 平成23年9月5日～21日にかけて、合計で約1414m³(4tトラック約70台分)のごみ、漂流牛等を回収。



流木回収状況



ゴミ回収装置に回収されたゴミ



陸揚げ作業

台風12号によるごみ回収量

Dr.海洋	海 域	大阪湾、播磨灘
	流 木	318本
	ごみ回収量	419.5m ³
いこま	海 域	播磨灘
	流 木	697本
	ごみ回収量	454.9m ³ +ポート1隻
海和歌丸	海 域	紀伊水道
	流 木	250本
	ごみ回収量	540.0m ³ +牛3頭
ごみ回収量合計		1,414.4m ³ +ポート1隻

注) ごみ回収量(m³)は流木の体積を含む

5



「いこま」による回収状況 (通常時)



「Dr.海洋」による回収状況 (通常時)

「海和歌丸」代替基地港 深日港の検討について

- 南海トラフの地震が発生した場合、津波襲来後の災害対応を迅速に開始する必要がありますが、「海和歌丸」の基地港が被災することも想定され、その際でも体制を立て直し災害対応を行うための代替の基地港を確保する必要があります。
- 大阪湾内にある深日港は、紀伊水道に比べ想定津波高が低く、かつ、紀伊水道などの航路啓開の活動海域にも近いため、発災時に現基地港を代替する港として期待できることから、発災直後に代替利用することについて検討を開始したところです。

