

# 会報

第 3 号



公益社団法人 神戸海難防止研究会

THE KOBE MARINE CASUALTY PREVENTION INSTITUTE

表紙写真

和歌山下津港本港区

和歌山県県土整備部  
港湾空港局提供

## 目 次

### 第5回 月 例 会 概 要

|  |   |
|--|---|
| (1) 事業経過報告等.....                                 | 1 |
| (2) 講演 「海事三法の改正について」<br>神戸運輸監理部<br>海上環境部長 仲田光男 氏 |   |

### 第1回 地域部会 兼 第6回 月 例 会 概 要

|   |    |
|---|----|
| (1) 事業経過報告等.....  | 24 |
| (2) 講演 (1) 「府市港湾事業のあり方について」<br>～大阪湾の物流を担う『大阪湾港務局』の実現～<br>大阪府港湾局 計画調整課長 中田憲正 氏 |    |
| (2) 「大津波来襲時の港内における船舶の避難動向解析」<br>～東北地方太平洋沖地震の実例～<br>神戸大学大学院 海事科学研究科<br>牧野秀成 氏  |    |

### 事 業 報 告

|  |    |
|--|----|
| 平成24年度第6回船積危険品研究委員会.....                         | 57 |
| A社着離桟に係る航行安全対策検討調査第1回検討部会 .....                  | 63 |
| 大阪港主航路工事等に伴う航行安全対策検討調査第1回調査委員会 .....             | 65 |
| 平成24年度第7回船積危険品研究委員会.....                         | 68 |
| A社LNG船着離桟に係る航行安全対策検討調査第2回委員会.....                | 78 |
| A社LNG船着離桟に係る航行安全対策検討調査<br>ビジュアル式操船シミュレータ実験.....  | 80 |
| 大阪港主航路工事等に伴う航行安全対策検討調査第2回委員会.....                | 82 |
| 平成24年度神戸大橋ライトアップリニューアルに伴う<br>航行船舶等への影響調査委員会..... | 85 |
| 大阪港主航路工事等に伴う航行安全対策検討調査第3回委員会.....                | 87 |

## 会 務 報 告

|                 |     |
|-----------------|-----|
| 第5回業務運営会議.....  | 93  |
| 第6回業務運営会議.....  | 95  |
| 第3回理事会.....     | 97  |
| <br>事務日誌抄 ..... | 100 |
| お知らせ .....      | 101 |

## 第5回 月 例 会 概 要

1 日 時 平成24年10月25日(木)15:00～16:30  
2 場 所 神戸市立 こうべまちづくり会館 2階ホール  
3 出 席 者 33名  
4 概 要

(1) 事業経過報告等

世良専務理事から事業報告及び会務報告が行われた。

(2) 講 演

神戸運輸監理部 海上環境部長 仲田 光男 氏により「海事三法の改正について」と題し、講演が行われた。

## 《第5回月例会講演資料》

「海事三法の改正について」

講師 神戸運輸監理部

海上環境部長 仲田光男 氏

# 海事三法の改正について

H24.10.25

神戸運輸監理部  
海上安全環境部  
仲田光男

1

## 海事三法とは

- 海上運送法の一部を改正する法律案
- 海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律等の一部を改正する法律案
- 船員法の一部を改正する法律案

### 国会審議経過

H24. 2. 21 国会提出  
7. 23 参議院国土交通委員会付託  
7. 26 " " 可決  
7. 27 " 本会議可決  
8. 20 " 内閣総理大臣問責決議  
8. 28 衆議院国土交通委員会付託  
8. 31 " " 可決  
9. 6 " 本会議可決  
9. 8 第180回国会閉会

2006海上労働条約の批准関係

|       |            |
|-------|------------|
| 4. 4  | 国会提出       |
| 7. 25 | 参議院外交防衛委付託 |
| 7. 31 | " " 可決     |
| 8. 3  | 本会議可決      |
| 8. 28 | 衆議院外務委員会付託 |
| 8. 31 | " " 可決     |
| 9. 6  | 本会議可決      |

2

## 海上運送法の一部を改正する法律案

### ○外航海運の位置付け

- ・四面環海の我が国は、輸出入貨物の大部分は海上輸送  
→ 外航海運は我が国経済、国民生活に極めて重要
- ・日本籍船・日本人船員の減少は海上輸送の不安定化



外航海運分野における国際競争(世界単一市場)の激化

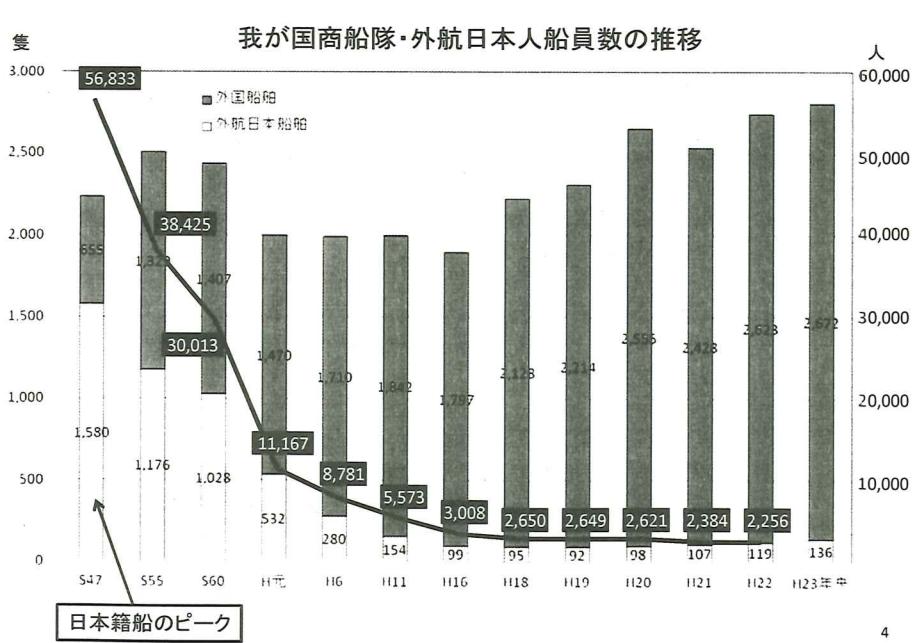


日本船の競争力強化

円ドルレートの推移



3



4

## 日本船の競争力強化に係る政策の推移(1/3)

昭和55年 3月 「今後の外航海運政策について」(海運造船合理化審議会答申)

- ・外航海運政策の基本は、当面日本船を最低限現在程度の規模に維持し、将来日本船を中心に我國商船隊を発展。
- ・高度合理化船の建造、船員制度近代化の促進、好況時の内部留保を確保し企業体力を強化

昭和60年 3月 「今後の外航海運政策のあり方」(海運造船合理化審議会答申)

- ・近代化船の整備・増強・省力・省エネ船への代替建造等。
- ・企業の経営合理化、活性化、効果的な税制処置。
- ・海運企業の集約体制の見直し等

昭和63年12月 「フラッギング・アウトの防止策について」(海運造船合理化審議会小委員会報告)

- ・マルシップ混乗を外航船舶一般に拡大することを提言。

5

## 日本船の競争力強化に係る政策の推移(2/3)

平成 3年 5月 「国際化時代における外航海運のあり方について」(運輸政策審議会小委員会答申)

- ・日本人フル配乗近代化船は競争力がなく、配乗の見直し等による近代化船のあり方を検討を開始することが必要。
- ・既存船への混乗の一層の推進等の方策について、関係者間でさらに検討を進めることが必要。

平成 4年 6月 「今後の船員制度近代化のあり方」(船員制度近代化委員会提言)

- ・マルシップ方式の混乗船の中で近代化船制度を活かす方式を探ることが現実的。

平成 7年 5月 外航海運・船員問題懇談会提言

- ・船員税制・船舶税制の改善、海運助成、諸規制緩和の他、乗務員配乗を船・機長の2人まで絞り込んだ日本船籍を可能とする国際船舶制度の創設を提案。

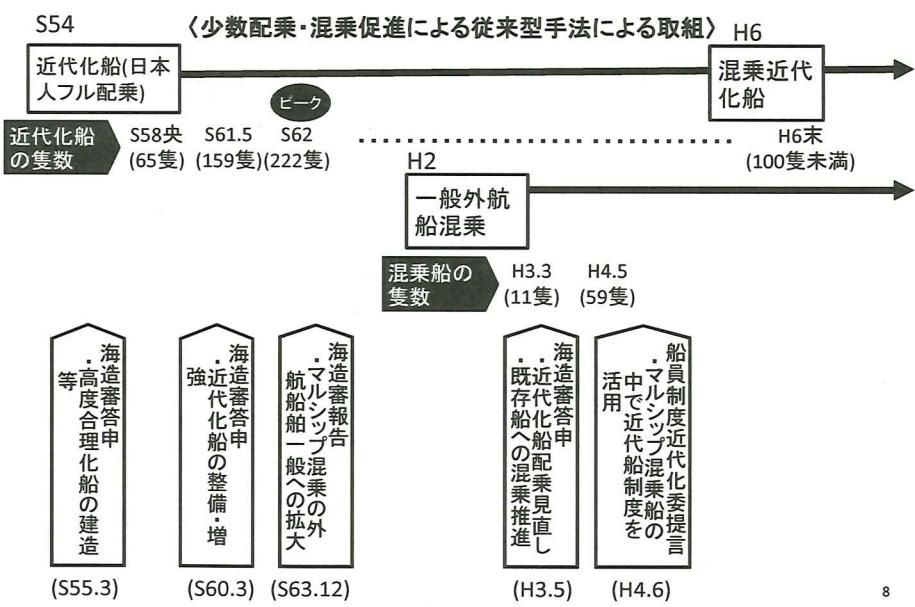
6

## 日本船の競争力強化に係る政策の推移(3/3)

- 平成9年5月 「新たな経済環境に対応した外航海運のあり方」(海運造船合理化審議会部会報告)  
・日本人船・機長2名配乗体制の導入、教育訓練スキームの確立。
- 平成18年6月 「今後の外航海運政策」(新外航海運政策検討会報告)  
・国際船舶の整備、トン数標準税制の検討等。
- 平成19年12月 「安定的な国際海上輸送の確保のための海事政策のあり方について」(交通政策審議会部会答申)  
・日本籍船及び日本人船員の必要規模は、約450隻、約5,500人。  
・国際競争条件の均衡化と日本籍船・日本人船員の計画的増加を図るため、トン数標準税制の導入についての早急な検討。
- 平成22年5月 国土交通省成長戦略  
・トン数標準税制を諸外国並みに拡充。

7

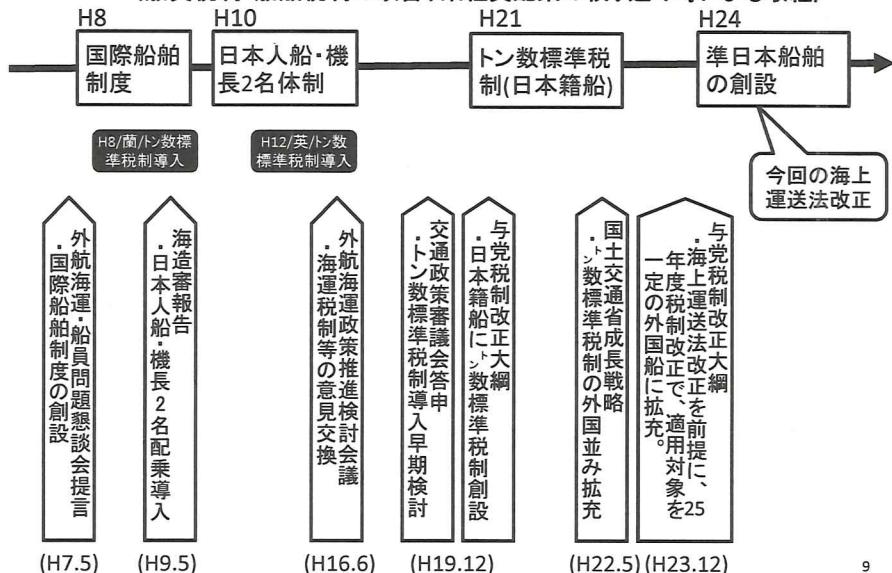
## 日本船の競争力強化に係る取組の経緯(1/2)



8

## 日本船の競争力強化に係る取組の経緯(2/2)

〈船員税制・船舶税制の改善、乗組員配乗の絞り込み等による取組〉



9

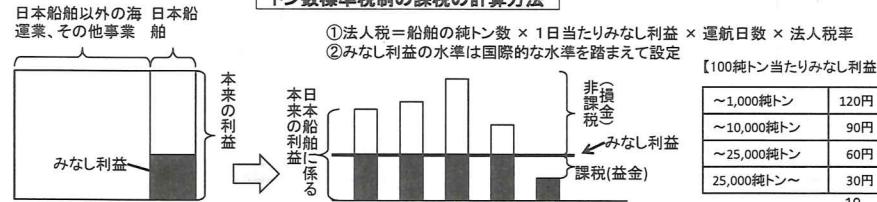
### 国際船舶制度(H8~)

- 〈国際船舶〉  
日本籍船のうち我が国の貿易物資の安定輸送上特に重要な役割を果たす船舶
- 〈軽減措置〉  
登録免許税及び固定資産税の軽減
- 〈安定輸送のための措置〉  
海外譲渡等に関して届出・中止勧告制度

### トン数標準税制(日本籍船)(H21~)

- 〈選択方式等〉  
納稅者が選択。5年間変更不可。
- 〈適用範囲〉  
日本船籍船に係る所得のみ。
- 〈安定輸送のための措置〉
  - ・適切な計画遂行の担保措置(勧告、認定取消し等)
  - ・日本船舶に対する譲渡等の届出
  - ・航海命令の範囲の国際海上輸送への拡大
- 〈日本籍船等の確保目標〉  
日本籍船: 20年度から5年間で2倍  
日本人船員: 20年度から10年間で1.5倍

#### トン数標準税制の課税の計算方法



## 準日本船舶の認定制度の創設

国土交通大臣は、外航船社が運航する日本船舶以外の船舶で、その海外子会社が所有するもののうち、以下の要件を満たす船舶を準日本船舶として認定

### 〈認定要件〉

- 1) 外航船社と海外子会社との間において、航海命令が発せられた場合に海外子会社が当該船社に船舶を譲渡することを内容とする契約を締結しており、これが確実に履行可能であると認められること
- 2) その他航海命令による航海に確実かつ速やかに従事させるため必要となる一定の要件を満たすこと

→航海命令による航海に確実かつ速やかに従事できる船舶の確保

### 〈船舶法及び船舶のトン数の測度に関する法律の特例〉

準日本船舶のトン数の測度は認定時にあらかじめ行うこととし、外航船社が、準日本船舶を海外子会社から譲り受けた場合には、船舶法及び船舶のトン数の測度に関する法律に基づくトン数の測度を行ったものとみなす。

→日本船舶に国籍を変更するための手続が迅速化



航海命令に際して日本船舶として確実かつ速やかに航行することが可能な準日本船舶が確保され、我が国における安定的な国際海上輸送の確保が一層促進される。

11

## 海上運送法(抜粋)

(航海命令)  
第二十六条 國土交通大臣は、安定的な海上輸送の確保を図るために必要な日本船舶(船舶法(明治三十二年法律第四十六号)第一条に規定する日本船舶をいう、以下同じ)の確保並びにこれに乗り組む船員の育成及び確保(これらに連して実施される措置であつて、第三十九条の五第五項に規定する準日本船舶の確保、これに乗り組む船員の育成及び確保その他の國土交通省令で定めるものを含む。以下「日本船舶及び船員の確保」という。)に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るための基本的な方針(以下「基本方針」という。)を定めるものとする。

2~6 (略)

(基本方針)  
第三十九条の五 対外船舶運航事業を営む者(以下この条及び第四十五条の二において「対外船舶運航事業者」という。)は、國土交通省令で定めるところにより、日本船舶以外の船舶であつて、その子会社(会社法(平成十七年法律第八十))第一条第二号に規定する子会社をいう。以下の条において同じ。)が所有して、かつ、当該対外船舶運航事業者が運航するものについて、次の各号のいずれにも適合していることにつき國土交通大臣の認定を申請することができる。  
一 当該対外船舶運航事業者が、その子会社との間で、当該対外船舶運航事業者に対し第二十六条第一項の規定による命令が発せられた場合において當該対外船舶運航事業者が当該船舶を当該命令による航海(次号及び第五項において「命令航海」という。)に従事させる必要があるとき、当該対外船舶運航事業者の求めに応じて通常なく当該子会社が当該対外船舶運航事業者に譲渡する」とことを内容とする契約(当該契約が確実に履行されるために必要なものとして国土交通省令で定める要件に該当するものに限る。)を締結しているものである。  
二 当該船舶の大きさその他の当該船舶に関する事項及び当該船舶の運航に從事する船員の確保に関する事項であつて、國土交通省令で定めるものが、当該船舶を命令航海に確実かつ速やかに従事させるために必要なものとして國土交通省令で定める要件に該当するものであること。

12

- 2 対外船舶運航事業者は、前項の規定による認定の申請をしようとするときは、国土交通省令で定めるところにより、あらかじめ、当該申請に係る船舶について、国土交通大臣が行う総トン数等、国際総トン数船舶のトン数の測度に関する法律昭和五十年法律第四十号(第四条第一項に規定する国際総トン数をいう。次条において同じ。)、総トン数同法第五条第一項に規定する純トン数をいう。次条において同じ。)及び純トン数同法第六条第一項に規定する純トン数をいう。次条において同じ。)をいう。以下同じ。)の測度を要げなければならない。
- 3 国土交通大臣は、第一項の規定による認定の申請があつた場合において、当該申請に係る船舶が同項各号のいずれにも適合していると認めるときは、その認定をするものとする。
- 4 (6略)
- 7 認定対外船舶運航事業者は、次に掲げる場合には、国土交通省令で定めるところにより、国土交通大臣にその旨を届け出なければならない。
- 一一 当該認定対外船舶運航事業者が準日本船舶を譲り受けたとき。
- 一二 前号に掲げる場合のほか、準日本船舶について所有者の変更があつたとき。
- 三四 準日本船舶を所有するその子会社が子会社でなくなったとき。
- 四 当該認定対外船舶運航事業者が準日本船舶を運航しないこととなつたとき。
- 八 國土交通大臣は、前項の規定による届出があつたときは、当該準日本船舶に係る第三項の認定を取り消すものとする。
- 9 國土交通大臣は、準日本船舶が第一項各号のいずれかに適合しなくなつたと認めると、又は認定対外船舶運航事業者が第五項若しくは第七項の規定に違反したと認めるときは、当該準日本船舶に係る第三項の認定を取り消すことができる。
- 10 (略)

(船舶法及び船舶のトン数の測度に関する法律の特例)

- 第三十九条の六 認定対外船舶運航事業者が前条第七項の規定による届出(同項第一号に掲げる場合に限る。)をした場合において、国土交通大臣が、国土交通省令で定めるところにより、当該届出に係る船舶に係る認定証に記載された総トン数等に変更がないことの確認を行つたときは、当該船舶について、船舶法第四条第一項の規定による当該船舶の総トン数の測度の申請及び当該申請に係る総トン数の測度が行われ、かつ、船舶のトン数の測度に関する法律第八条第二項の規定による当該船舶の国際総トン数及び純トン数の測度が行われるものとみなす。

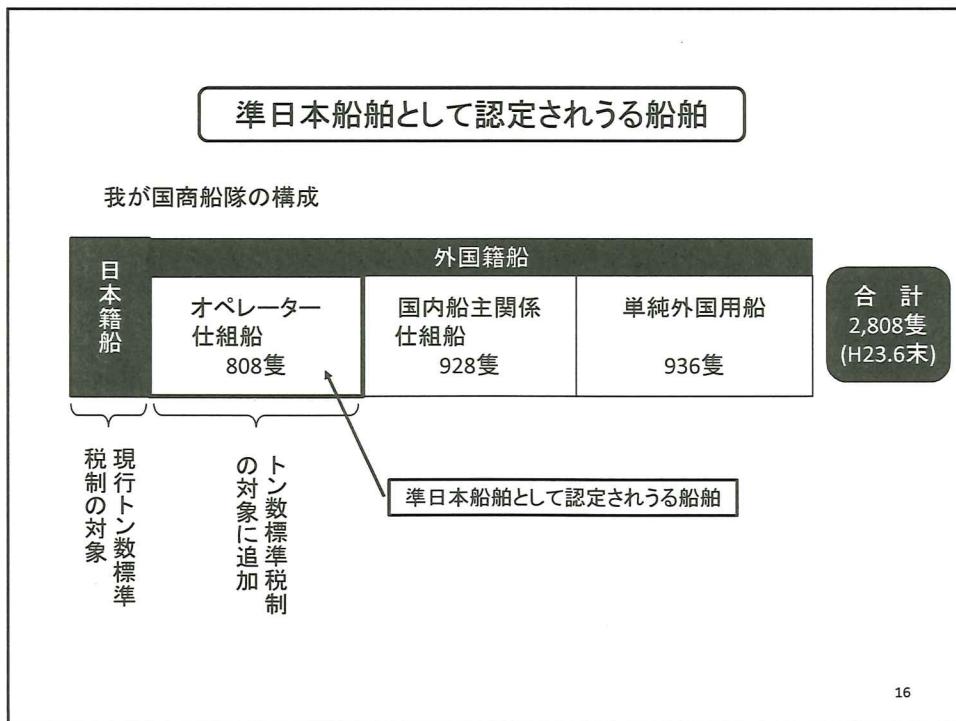
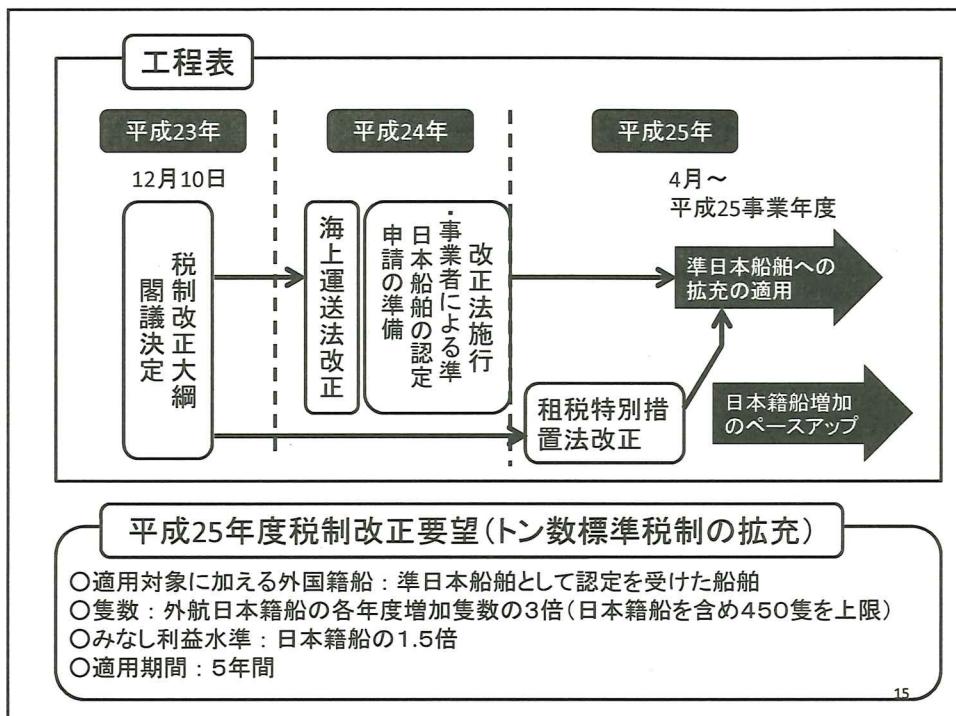
13

## 平成24年度税制改正大綱(H23.12.10閣議決定)

**対外船舶運航事業を営む法人の日本船舶による収入金額の課税の特例(トン数標準税制)**については、更なる経済安全保障確保の観点から、日本船舶への迅速かつ確実な転換等の課題にも対応した次期通常国会における海上運送法改正、日本船舶や日本人船員を増加させるという日本船舶・船員確保計画の拡充を前提に、平成25年度税制改正において、日本船舶増加のインセンティブにも十分配意しつつ、適用対象を我が国外航海運業者の海外子会社が所有する一定の要件を満たした外国船舶に拡充します。

(注)上記の改正は、平成25年4月1日以後に開始する事業年度について適用します。

14



## 海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律等 の一部を改正する法律案

### 背景

新興経済国等の経済成長に伴う海上貿易量の増大により、国際海運分野のCO<sub>2</sub>排出量は飛躍的に増大。(1990年(平成2年):4.7億トン→2007年:8.7億トン)

### 経緯

|          |  |
|----------|--|
| 平成9年9月   | MARPOL73/78締約国は国際会議を開催し、船舶からのCO <sub>2</sub> 排出削減戦略の検討を決議。   |
| 平成9年12月  | 各国の温暖化ガス削減目標を規定した「気候変動に関する国際連合枠組条約の京都議定書」が採択。ただし、国際海運は当該議定書の適用除外とされ、国際海事機関(IMO)においてCO <sub>2</sub> 排出量抑制を追及。<br>(参考)1990年を基準に2008年から2012年の削減目標<br>日本-6%、米国-7%、EU-8%等 |
| 平成15年12月 | IMO総会は海洋環境保護委員会(MEPC)に船舶からどの程度の温室効果ガスが排出されるかの指標(インデックス)の作成を指示。   |

17

|          |   |
|----------|---|
| 平成16年10月 | MEPC52は、個々の船舶から放出される温室効果ガスの量を算定する方法の技術的検討の実施を合意。  |
| 平成17年7月  | MEPC53において、「試行的に用いられる自発的なCO <sub>2</sub> 排出インデックスのための暫定指針(MEPC/Circ. 471)」が採択。  |
| 平成20年3月  | MEPC57において、<br>・GHG排出削減対策に関する原則(欄外参照)を検討。<br>・個別の船舶の環境性能を示すCO <sub>2</sub> 排出設計指標の規則化の草案作成決定。(我が国は、先に新造船の燃費効率を評価する指標(実燃費指標)の策定を提案。) |

### GHG 排出削減対策に関する原則

1. 地球規模のGHG 総排出量の削減に効果的に貢献すること。
2. 抜け道を防ぐため、拘束力を有しすべての旗国に平等に適用されること。
3. 費用に見合う効果が得られること。
4. 市場歪曲を防ぐ(少なくとも効果的に最小化する)ことができるこ。
5. 世界の貿易と成長を阻害せず、持続可能な環境開発に基づくこと。
6. 目標達成型アプローチに基づくものとし、具体的手法を規定しないこと。
7. 海運産業全体における技術革新・研究開発の促進・支援に役立つこと。
8. エネルギー効率分野における主導的技術に対応していること。
9. 実用的であって、透明性があり、抜け道がなく、管理が容易であること。

18

|          |   |
|----------|---|
| 平成20年10月 | MEPC58は、「エネルギー効率設計指標算出方法に関する暫定ガイドライン」を用いて設計指標を試行することを承認。  |
| 平成21年7月  | <p>MEPC59において、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・次のガイドライン等を採択。</li> </ul> <p>①「新造船のエネルギー効率設計指標(EEDI)の算出方法に関する暫定ガイドライン」</p> <p>②「船舶のエネルギー効率運航指標(EEOI)の算出方法に関する暫定ガイドライン」</p> <p>③「船舶エネルギー効率管理計画(SEEMP)に関するガイドンス」等</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・経済的手法について、燃料油課金(デンマーク)、燃料油課金修正案(日本)、排出量取引制度(ノルウェー、独、仏)の提案あり。</li> </ul> |
| 平成22年3月  | <p>MEPC60において、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・EEDI の強制化並びにSEEMP の作成及び船舶への備え置きを義務化するMARPOL条約附属書VI の改正案を作成。</li> <li>・経済的手法について、専門家会合を設置し、各国の提案の貿易等への影響調査の実施に合意。</li> </ul>  |

19

|         |  |
|---------|--|
| 平成22年9月 | MEPC61は、EEDI 削減率とその適用時期、規制適用船舶のサイズ等について合意するとともに、MEPC62での採択を目指し、MARPOL条約附属書VI改正案を回章。  |
| 平成23年7月 | <p>MEPC62は、投票の結果、MARPOL条約附属書VI改正案を採択。(改正はTacit方式(欄外参照))</p> <p>賛成:49<br/>反対: 5(ブラジル、チリ、中国、サウジアラビア、クウェート)<br/>棄権: 2<br/>欠席: 3</p> |
| 平成24年2月 | <p>MEPC63で経済的手法について検討。</p> <p>グループA: 実質的なCO2削減に焦点をあてた制度</p> <p>グループB: 海運セクターに排出総量規制を行い、主として他セクターからの排出権購入により削減を行う制度</p>           |

○ Tacit方式

```

    graph LR
      A[採択 H23.7.15] --> B[受諾 H24.7.1]
      B --> C[発効 H25.1.1]
      D[反対の国が意思表示(異議通告)] --- B
      E["反対の国が、加盟国の  
1/3以上又は船腹量の  
50%以上でない場合"] --- B
  
```

20

## 海洋環境イニシアティブ(2008年～)

### 基本方針

世界有数の海運・造船国※として国際ルールを他国に先行して提案、国際的なイニシアティブをとり、基準対応技術の開発を通じて先行者利益を享受すると共に、地球温暖化対策に貢献する。  
※世界1位の実質船主国(2009年)、世界3位の建造量(2009年)

**施策概要** 船舶からのCO<sub>2</sub>排出量の30%削減を目指して、革新的な省エネルギー技術の短期集中開発(4ヶ年)及び新技術の普及促進に向けた国際標準化戦略等を推進

### 技術開発と国際的枠組みづくりの一体的推進

#### 技術開発

- 革新的な船舶の省エネルギー技術の開発
  - 海上輸送の環境性能向上のための総合対策
  - シップリサイクルに関する総合対策
  - 浮体式洋上風力発電施設の安全性に関する研究開発
- (船舶の省エネ技術開発例)



#### 国際的枠組みづくり

- IMOにおける環境規制の議論を主導～今までの成果～
- ・新造船の燃費規制  
新技術を背景とした、新造船の燃費規制を提案し、国際標準化(条約化)へ。省エネ技術力で勝負できる市場へシフト。
  - ・NOx 規制  
日本の革新的な技術で達成可能な高い規制値を提案し、国際標準化(条約化)へ。日本に優位な市場へシフト。

## MARPOL条約附属書VI改正の概要(1/3)

- 新たに建造される船舶に対する船舶の燃費指標(EEDI)の導入とこれに基づく燃費規制の実施

EEDI: 一定条件下で、1トンの貨物を1マイル運ぶのに排出すると見積もられるCO<sub>2</sub>グラム数(EEDIは個船ごとに全て異なる。)

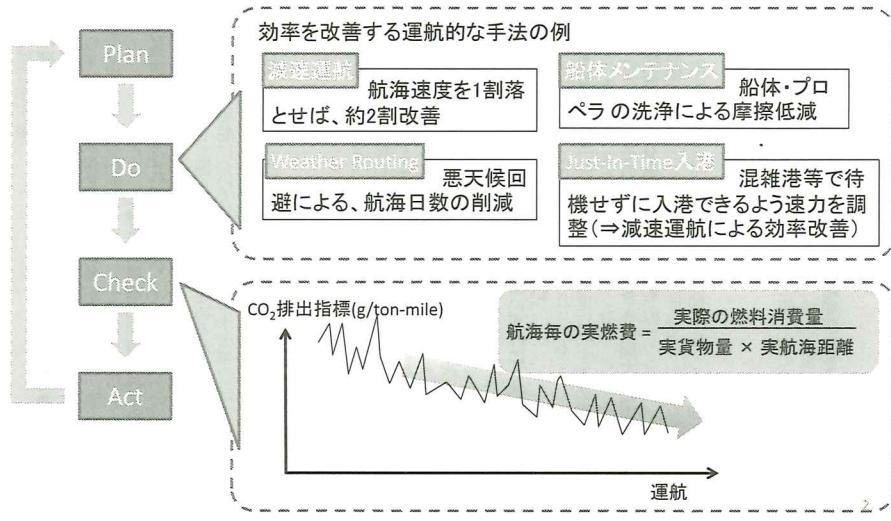
#### 現在の平均CO<sub>2</sub>排出

0% -10% -20% -30%

| 建造契約年 | -2012       | 規制なし                 |                             |  |  |
|-------|-------------|----------------------|-----------------------------|--|--|
|       |             | 平均CO <sub>2</sub> 排出 | 以上                          | の船舶の建造が要求される                           |  |
|       | 2013 - 2014 | 基準値を                 | 平均CO <sub>2</sub> 排出より10%以上 | の効率改善が要求される                            |  |
|       | 2015 - 2019 | 満足しない船舶は             | 平均CO <sub>2</sub> 排出        | より20%以上の効率改善が要求される                     |  |
|       | 2020 - 2024 | 海運マーケットに投入不可         |                             | 平均CO <sub>2</sub> 排出より30%以上の効率改善が要求される |  |
|       | 2025 -      |                      |                             |  |  |

## MARPOL条約附属書VI改正の概要(2/3)

- 省エネ運航計画（「船舶エネルギー効率管理計画」：SEEMP）の作成の義務付け



## MARPOL条約附属書VI改正の概要(3/3)

- 旗国によるチェック・ポートステートコントロール（寄港国による外国船舶の検査）の導入
  - ・二酸化炭素排出規制の確実な実施のため、自国籍船に対するチェックと外国船舶に対するポートステートコントロールを導入

- CO<sub>2</sub>排出規制導入における開発途上国への配慮
  - ・個々の締約国が望めば4年間の適用延期をその国に認める条項
  - ・個々の国、特に開発途上国への技術援助を推進する条項

## 海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律(抜粋)

(二酸化炭素放出抑制航行手引書)

第十九条の二十五 日本国領海等のみを航行する船舶以外の船舶であつて、総トン数が国土交通省令で定める總トン数以上のもの(国土交通省令で定める特別の用途のものを除く。以下「二酸化炭素放出抑制対象船舶」という。)の船舶所有者は、当該二酸化炭素放出抑制対象船舶を初めて日本国領海等以外の海域において航行の用に供へようとするときは、二酸化炭素放出抑制航行手引書を作成し、国土交通大臣の承認を受けなければならない。次条第一項の確認を受けなければならぬ二酸化炭素放出抑制対象船舶について二酸化炭素の放出量を増大させ、又は減少させるものとして国土交通省令で定める改造を行つたとき、及び二酸化炭素放出抑制対象船舶について第十九条の二十七第一項の規定により同条第一項の国際二酸化炭素放出抑制船舶証書がその効力を失つた後において初めて日本国領海等以外の海域において航行の用に供へようとするときも、同様とする。

2(略)

(二酸化炭素放出抑制指標に係る確認)

第十九条の二十六 二酸化炭素放出抑制対象船舶の船舶所有者は、前条第一項の承認を受けようとするときは、あいなじめ、当該二酸化炭素放出抑制対象船舶により二酸化炭素放出抑制対象船舶を航行させる場合における当該二酸化炭素放出抑制対象船舶からの二酸化炭素の放出量であつて、当該二酸化炭素放出抑制対象船舶についてその航行に係る二酸化炭素の放出を抑制するための措置を講ずるに当つての指標となるものをいう。(以下同じ。)が次の各号のいずれにも適合する」と

一 國土交通省令で定める技術上の基準により算定されていること。  
二 船舶の用途及び載貨重量トン数船舶のトン数の測度に関する法律(昭和五十五年法律第四十号。第五十一条の四において「トン数法」という。第七条第一項の載貨重量トン数をいう。)その他の船舶の大きさに関する指標に応じて国土交通省令で定める基準に適合するものである。  
前項の規定は、航海の特徴が特殊なものとして国土交通省令で定める船舶及び構造が特殊なものとして国土交通省令で定める推進機関を備える船舶については、適用しない。

(国際二酸化炭素放出抑制船舶手引書)

第十九条の二十七 國土交通大臣は、第十九条の二十五第一項の規定により二酸化炭素放出抑制航行手引書を承認したときは、当該二酸化炭素放出抑制対象船舶の船舶所有者に対し、国際二酸化炭素放出抑制船舶証書を交付しなければならない。

2(略)

25

(国際二酸化炭素放出抑制船舶証書等の備置き)

第十九条の二十九 国際二酸化炭素放出抑制船舶証書の交付を受けた船舶所有者は、当該二酸化炭素放出抑制対象船舶内に、当該国際二酸化炭素放出抑制船舶証書及び第十九条の二十五第一項の承認を受けた二酸化炭素放出抑制航行手引書を備え置かなければならない。

(船級協会による二酸化炭素放出抑制航行手引書の承認等)

第十九条の三十 國土交通大臣は、船級の登録に関する業務を行う者の申請により、その者を二酸化炭素放出抑制航行手引書の承認及び二酸化炭素放出抑制指標に係る確認を行つた者として登録する。  
2 前項の規定による登録を受けた者、次項及び第五十一条の三第一項第六号において「船級協会」という。)が二酸化炭素放出抑制航行手引書の承認及び二酸化炭素放出抑制指標に係る確認を行ひ、かつ、船級の登録を受けた二酸化炭素放出抑制対象船舶は、当該船級を有する時は、國土交通大臣が当該二酸化炭素放出抑制航行手引書について第十九条の二十五第一項の承認をし、及び当該二酸化炭素放出抑制指標について第十九条の二十六第一項の確認を行つたものとみなす。

3(略)

(外国船舶の監督)

第十九条の三十三 國土交通大臣は、本邦の港又は沿岸の係留施設にある外国船舶(前条ただし書に規定するものを除く。)において、「監督対象船舶」としての指標となるものをいう。)のうち次の各号に掲げるものが当該各号に該当するときは、当該船舶の船長に対し、二酸化炭素放出抑制航行手引書に相当する(国際二酸化炭素放出抑制船舶証書)に相当する指標の算定その他の必要な措置をとるべきことを命ずることができる。  
一 二酸化炭素放出抑制指標に相当する指標の算定その他の必要な措置をとるべきことを命ずること。  
二 二酸化炭素放出抑制対象船舶に相当するものの備置き、二酸化炭素放出抑制航行手引書に相当する図書で第十九条の二十五第一項の規定に適合するもの備置き、二酸化炭素放出抑制指標に相当する指標の算定その他の必要な措置をとるべきことを命ずること。  
三 第十九条の二十六第一項の規定により二酸化炭素放出抑制指標に係る確認を受けなければならない船舶に相当するもの(二酸化炭素放出抑制指標に相当する指標が算定されない場合又は当該指標が同項各号のいずれに適合していないと認める場合)

26

(施行期日)

第一条 この法律は、平成二十五年一月一日から施行する。ただし、次の各号に掲げる規定は、当該各号に定める日から施行する。

一～五(略)

(海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律の一部改正に伴う経過措置)船舶建造契約がない船舶にあっては、平成二十五年六月三十日以前に建造に着手されたものであつて、平成二十七年六月三十日以前に船舶所有者に対し引き渡されるもの(以下「現存船」という。)については、施行日以後最初に行われる

第一条の規定による改正後の海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律以下「新海洋汚染等防止法」という。)第十九条の三十六の規定による定期検査(以下単に「定期検査」という。)若しくは新海洋汚染等防止法第十九条の三十八の規定による中間検査(国土交通省令で定めるものに限る。以下単に「中間検査」という。)又は新海洋汚染等防止法第十九条の四十六第一項の規定によりこれらの中間検査を行つたものとみなされる同項の検査以下「船級協会検査」とい

う。)が開始される日までの間は、新海洋汚染等防止法第十九条の二十五第一項及び第十九条の二十八第一項の規定は、適用しない。

<sup>2</sup> 現存船についての新海洋汚染等防止法第十九条の二十五第一項前段の規定の適用については、同項前段中「初めて」とあるのは、「海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律等の一部を改正する法律平成二十四年法律第号の施行の日以後最初に行われる第十九条の三十六の規定による定期検査若しくは第十九条の三十八の規定による中間検査(同法附則第二条第一項の国土交通省令で定めるものに限る。)又は第十九条の四十六第二項の規定によりこれらの検査を行つたものとみなされる同項の検査が開始される日以後初めて」とする。

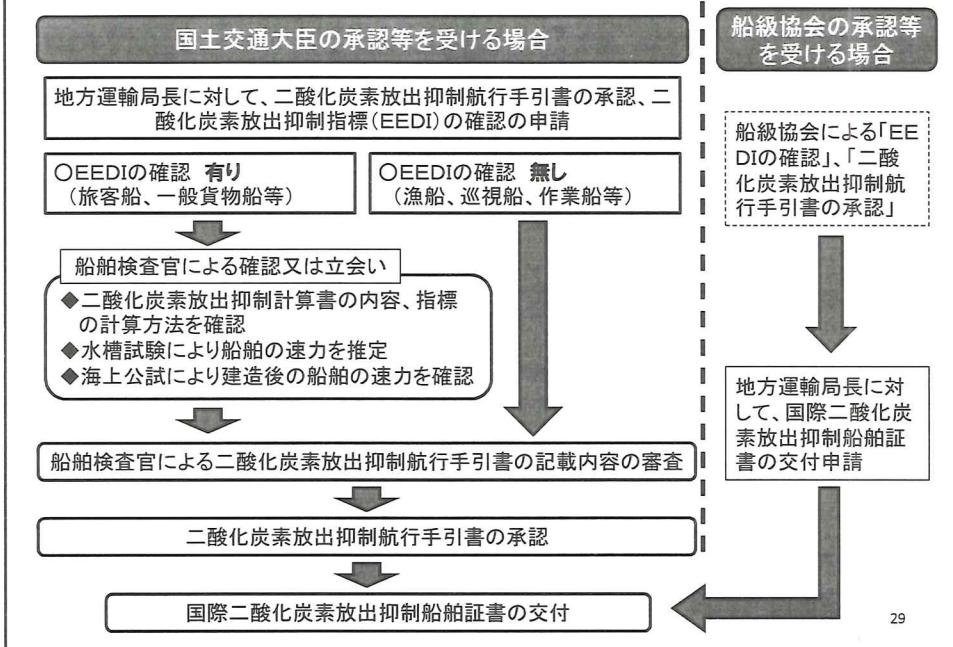
第三条 現存船については、新海洋汚染等防止法第十九条の二十六第一項の規定は、適用しない。

## 二酸化炭素放出抑制航行手引書の承認等の適用関係

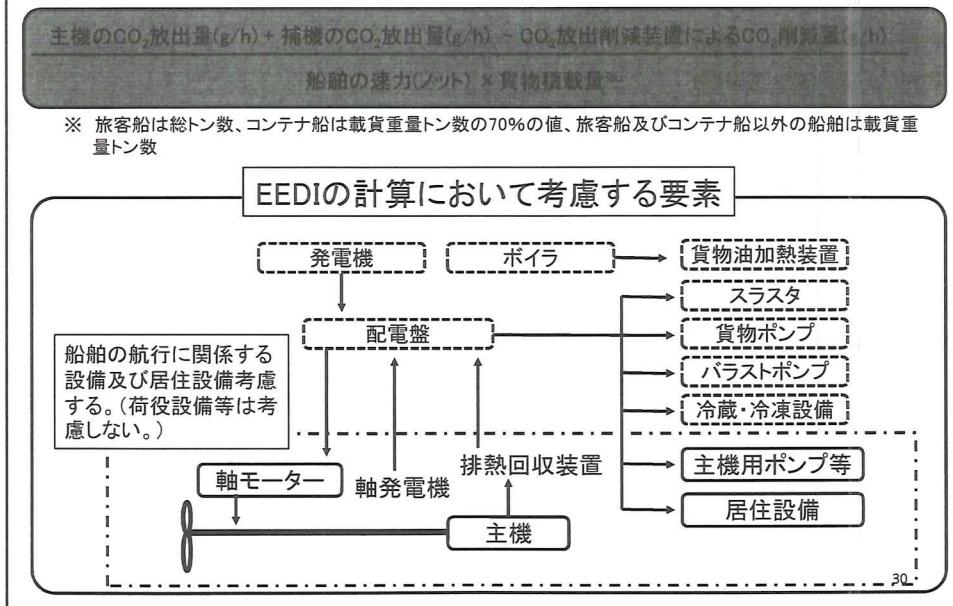
| 総トン数   | 船舶の用途、大きさ                             |             | 二酸化炭素放出抑制航行手引書 | 二酸化炭素放出抑制指標(EEDI)の算定 | 二酸化炭素放出抑制指標(EEDI)の基準値適合             |
|--------|---------------------------------------|-------------|----------------|----------------------|-------------------------------------|
| 400t未満 | 全ての用途                                 |             | 非適用            |                      | * 新造船のみ                             |
| 400t以上 | バルクキャリア<br>液化ガスばら積み船<br>タンカー          | 大きさが一定以上のもの | 適用             | 二酸化炭素放出抑制対象船舶        | 大きさが一定未満の船舶には基準は適用しない               |
|        | 有害液体物質ばら積船<br>コンテナ船<br>一般貨物船<br>冷凍運搬船 | 大きさが一定未満のもの |                |                      | 旅客船等には基準は適用しない                      |
|        | 旅客船<br>ロールオン・ロールオフ貨物船                 |             |                |                      |                                     |
|        | 上記以外の用途(漁船、巡視船等)                      |             |                |                      |                                     |
|        | ディーゼル電気推進/タービン推進                      |             |                |                      | 非適用<br>航海の態様が特殊な船舶、構造が特殊な推進機器を備える船舶 |

※日本の排他的経済水域(EEZ)を越えて航行する船舶が対象。

## 国際二酸化炭素放出抑制船舶証書の交付までの手続き



## 二酸化炭素放出抑制指標(EEDI)の算定方法



## EEDIの基準値

(1-削減率/100) × 船舶の用途に応じEEDIの平均値※1

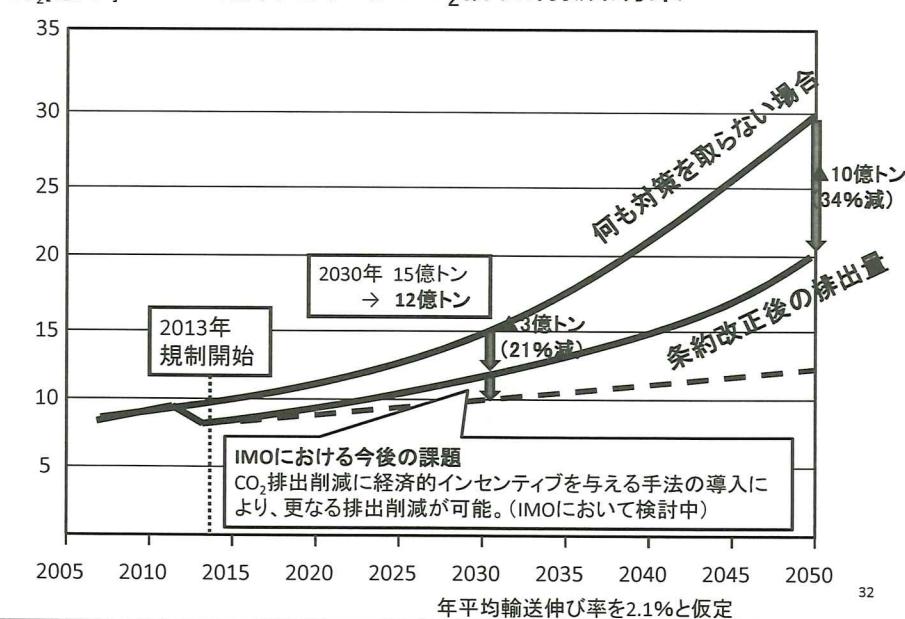
※1 過去10年間(1999年～2009年)に引き渡された船舶の二酸化炭素放出抑制指標の平均値

### 削減率

| 船舶の用途              | 船舶の大きさに対する指標<br>(載荷重量トン数) | Phase0<br>2013.1.1～<br>2014.12.31 | Phase1<br>2015.1.1～<br>2019.12.31 | Phase2<br>2020.1.1～<br>2024.12.31 | Phase3<br>2025.1.1～ |
|--------------------|---------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|---------------------|
| バルクキャリア            | 20,000DWT以上               | 0                                 | 10                                | 20                                | 30                  |
|                    | 10,000～20,000DWT          | 適用しない                             | 0～10※2                            | 0～20※2                            | 0～30※2              |
| 液化ガスばら積船           | 10,000DWT以上               | 0                                 | 10                                | 20                                | 30                  |
|                    | 2,000～10,000DWT           | 適用しない                             | 0～10※2                            | 0～20※2                            | 0～30※2              |
| タンカー<br>有害液体物質ばら積船 | 20,000DWT以上               | 0                                 | 10                                | 20                                | 30                  |
|                    | 4,000～20,000DWT           | 適用しない                             | 0～10※2                            | 0～20※2                            | 0～30※2              |
| コンテナ船              | 15,000DWT以上               | 0                                 | 10                                | 20                                | 30                  |
|                    | 10,000～15,000DWT          | 適用しない                             | 0～10※2                            | 0～20※2                            | 0～30※2              |
| 一般貨物船              | 15,000DWT以上               | 0                                 | 10                                | 20                                | 30                  |
|                    | 3,000～15,000DWT           | 適用しない                             | 0～10※2                            | 0～20※2                            | 0～30※2              |
| 冷凍運搬船              | 5,000DWT以上                | 0                                 | 10                                | 20                                | 30                  |
|                    | 3,000～5,000DWT            | 適用しない                             | 0～10※2                            | 0～20※2                            | 0～30※2              |

※2 船舶の大きさ(トン数)により、適用となる削減率が異なる。トン数が大きくなるに従い削減率も大きくなる<sup>31</sup>

## 期待されるCO<sub>2</sub>排出削減効果



## 今後の課題

### 経済的手法の合意

#### 気候変動枠組条約締約国会議における議論

- 途上国の温暖化対策支援のため先進国は2020年までに1000億ドルの資金調達に合意(2009年会議)
- 国際交通分野(海運・航空)が重要な資金源として採り上げられている  
60~120億ドル/年(2010年国連事務総長諮問委員会報告等)
- 資金調達先の拡大・分析のための作業計画を2012年中に策定(2011年会議)
- ポスト京都議定書を2015年会議で合意

#### ○経済的手法の提案内容

グループA: 実質的なCO<sub>2</sub>削減に焦点をあてた制度  
(日本)、(WSC)、(米)、(ジャマイカ)、(バハマ)

グループB: 海運セクターに排出総量規制を行い、主として他セクターからの排出権購入により削減を行う制度  
(デンマーク等)、(独)、(ノルウェー)、(仏)、(英)

MEPC64(平成24年10月)では合意に至らず、MEPC65(平成25年5月)での継続審議

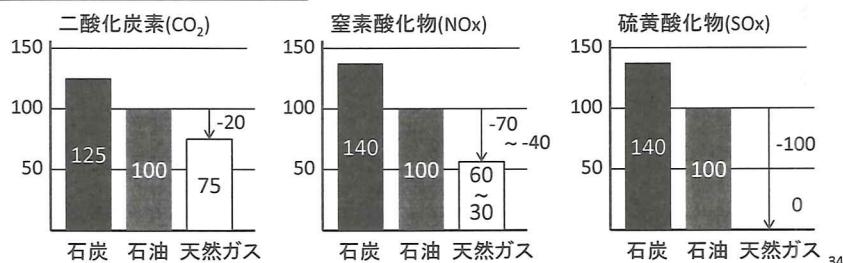


EEOI: Energy Efficiency Operational Indicator <sup>33</sup>  
(エネルギー効率運航指標)

### EUのCO<sub>2</sub>地域規制問題

- 2005 欧州排出権取引制度開始
- 2012.1.1 EU域内で発着する全ての航空機を対象に排出規制適用
- 2012.1~.4 国際海運への排出規制導入に対する一般意見を求める手続き実施
- 2012.8.29 日本は、豪州、バハマ、カナダ、パナマ、シンガポール、米国と共に、「独自の枠組みでなく、IMOにおける検討に注力すること」を主張する共同書簡をEUに提出。

### 天然ガス燃料船の開発



<sup>34</sup>

## 船員法の一部を改正する法律案

### 背景・経緯

- ・1920年以降、海事分野の68の条約・勧告がILOにおいて採択されているが、
  - ①採択されてから相当の年月が経ち、現在の社会や技術の進展に対応していない条約、
  - ②複数の条約において同様の趣旨の規定が含まれ、複雑化しているもの、
  - ③批准状況よくないため、実効性を伴わない条約等が存在。
- ・ILOの条約は改正手続きが煩雑で条約改正を迅速に行うことが出来ないという問題や、改正条約を採択したとしても批准手続きが進まず、形骸化した旧条約と新条約が併存し十分な効果を発揮できないという問題がある。

千九百二十年の最低年齢(海上)条約(第七号)  
千九百二十年の失業補償(海難)条約(第八号)  
千九百二十年の海員の職業紹介条約(第九号)  
千九百二十一年の年少者(海上)の体格検査条約(第十六号)  
千九百二十六年の海員の雇入契約条約(第二十二号) 等

35



- ・船員の「権利が保護され、十分な収入が得られ、適切な社会的保護が与えられた生産的な仕事」を保障していない。
- ・各国において適用される条約が異なることから、海運企業からは「公正かつ適正な競争の場」を提供することに役立っていないとの指摘。
- ・海難事故の8割が個人的なものに起因している現状において、船員の適正な労働条件に関するグローバルスタンダードを確立し、サブスタンダード船を排除することが海難事故の減少につながる。



平成13年12月、ILOに政労使で構成するハイレベルワーキンググループが設置され、海上労働基準に関する1本の新条約策定する作業を開始。



平成18年(2006年)2月23日、ILO第94回海事総会で採択。

36

## 2006年海事労働条約の概要

### 本文

- ・定義
- ・適用範囲(商業活動に従事する全ての船舶(漁船、伝統的構造等の船舶を除く。)に適用)
- ・No more favorable treatment(非締約国にも事実上PSCを実施)
- ・規則、A部基準及びB部指針(規則及びA部基準は拘束あり、B部指針は拘束力なし)
- ・発効要件(世界船腹量の33%を有する30カ国の批准後1年後に発効)

|                |   |
|----------------|---|
| 第1章:船員の最低条件    | <ul style="list-style-type: none"> <li>・最低年齢16歳</li> <li>・健康を証明しない限り、船内労働禁止。</li> <li>・訓練され、又は資格を有しなければ船内労働禁止 等</li> </ul>  |
| 第2章:船員の雇用条件    | <ul style="list-style-type: none"> <li>・給料の定期的支給</li> <li>・労働時間は、時間外労働含めても最長1日14時間、7日間72時間まで。 等</li> </ul>                  |
| 第3章:船内の船員居住設備等 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・寝室の広さ等居住設備、暖房と換気、騒音と振動、衛生設備、照明、医療設備等について規定。(設備の近代化)</li> <li>・食糧の無償支給。 等</li> </ul> |
| 第4章:船内医療、社会保障等 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・災害補償を船舶所有者に義務づけ。</li> <li>・年金等の長期保障を船員の居住国の責任とする。 等</li> </ul>                      |
| 第5章:条約の適合及び執行  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・旗国が自国籍船に対する条約への適合性に係る検査を行い、証書を発給。</li> <li>・寄港国が当該証書に基づいて、PSCを実施。 等</li> </ul>      |

## 船員法改正の経緯

|                  | H18               | H19                  | H20   | H21                                | H22                  | H23   | H24   |
|------------------|-------------------|----------------------|-------|------------------------------------|----------------------|---|-------|
| ILO海事労働条約国内法化勉強会 | 立ち上げ<br>(9月)<br>▼ | 中間とりまとめ<br>(2月)<br>▼ |       |                                    | 最終とりまとめ<br>(7月)<br>▼ | 国内法制化の方針について整理<br>→ 交通政策審議会第16回<br>船員部会に報告<br>→ 国内法制化検討状況説明 |       |
| 船員法改正作業          |                   |                      |       | 官労使で全12回の検討<br>→ 作業開始<br>(8月)<br>▼ |                      | 法案作成作業<br>→ 国会提出・審議   |       |
| 批准国数             | 1                 | 2                    | 3     | 5                                  | 11                   | 21  | 30*   |
| 船腹量              | 11.1%             | 17.6%                | 22.9% | 45.6%                              | 46.9%                | 55.2%   | 59.3% |

\*: フィリピンが8月20日に批准し、30カ国目。

38

## 国内法制化とりまとめの概要(抜粋)(1/2)

| 項目              | 現行の国内制度                                     | 条約の規定   | 最終とりまとめ   |
|-----------------|---|---|---|
| 1 船員の最低年齢       | 15歳   | 16歳   | 本条約の最低年齢は16歳であるのに対して船員法では15歳となっているため制度改正の必要あり。            |
| 2 健康証明書の英語による提供 | 健康証明書式…船員法施行規則第16号書式(十五)においては英文表記は合否判定の項のみ。 | 通常国際航海に従事する船舶において労働する船員の健康証明書について、英語での提供を義務付け。        | 健康証明書の現行の英語表記は本条約の要件と比較して不十分であるため、様式改正を行う必要あり。            |
| 3 雇入契約書の交付等     | 該当なし  | 船員が、自己及び船舶所有者又はその代表者の双方によって署名された船員の雇用契約書を保有することを義務付け。 | 船員法における雇入契約時の書面による労働条件の明示義務を踏まえた上で、雇用契約書の保有を制度上明確にする必要あり。 |
| 4 給与明細の交付       | 該当なし  | 一か月の賃金に関する明細の交付を義務付け。                                 | 給与明細の交付を船員法において制度化する必要あり。                                 |
| ⋮               |   |   |   |

39

## 国内法制化とりまとめの概要(抜粋)(2/2)

| 項目                           | 現行の国内制度 | 条約の規定   | 最終とりまとめ   |
|------------------------------|---------|---|---|
| 16 旗国検査<br>(海事労働証書の交付に係るものの) | 該当なし    | <p>自国を旗国とする船舶に対し、当該船舶における船員の労働条件及び生活条件が検査され、かつ、条約を担保する国内法令等の要件を満たすことを証明する海事労働証書を備え、及び維持することを義務付け。</p> <p>認定された団体に対し検査を行うこと若しくは証明書を発給すること又はその双方を行わせることが可能。</p> | <p>本条約と同様の条約証書制度を設けている海事関係の諸条約(SOLAS, MARPOL等)を担保する船舶安全法等の国内法令と同様、船員法において、条約証書の交付及び関連する検査に係る規定を設置。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・検査については、国が実施するほか、一定の能力及び独立性を有すると認定された団体(RO)も行えるよう措置。</li> <li>・海事労働証書の交付については、国が行うこととしつつ、法制面と実態面の両面を踏まえて検討。</li> </ul> |
| 17 寄港国検査                     | 該当なし    | 加盟国の港に寄港する各外国船舶は条約の要件の遵守状況を検討するために検査の対象とすることが可能。  | 船員法において本条約に基づく寄港国検査の実施につき根拠規定を設置。   |
| ⋮                            |         |   |   |

40

## 「船員法の一部を改正する法律」主要改正事項

### 【I】労働条件等に関する改正

| 改正項目                  | 改正内容  |
|-----------------------|---|
| ① 雇入契約書の交付等           | 契約締結前における書面による労働条件の説明・契約成立時等における書面の交付、契約当事者双方による契約書の保有を義務付け。<br>雇入契約書の写しの船内備置を義務付け。 |
| ② 船員職業紹介機関等を利用した船員の雇入 | 不適切な募集受託者・船員職業紹介機関を利用した船員の雇入を禁止。  |
| ③ 送還・輸送方法             | 船員に責がある事由により雇入契約を解除した場合における船員の送還を義務付け。  |
| ④ 給与明細書の交付            | 給料その他の報酬に関する事項を記載した書面の交付を義務付け。  |
| ⑤ 船長等への労働時間規制等の適用     | 船長、機関長、医師等を労働時間規制等の対象にするとともに、船長については、労使協定を締結し届け出ることにより、労働時間規制の対象外にすることを認める(漁船は適用外)  |
| ⑥ 休息時間規制に関する労使協定による例外 | 労使協定を締結し届け出ることにより、一定の場合において休息時間を3回以上に分割すること・6時間未満にすることを認める。(漁船は適用外)                 |
| ⑦ 船員の最低年齢             | 15歳から16歳に変更(ただし、漁船は15歳で最初の3月31日を終了した者)。   |
| ⑧ 船内苦情処理手続            | 船内苦情処理手続の整備等を義務付け。<br>苦情を申し出た船員に対する不利益取扱を禁止。  |

### 【II】旗国検査・寄港国検査の導入 (外航船舶が対象)

| 改正項目                   | 改正内容   |
|------------------------|--|
| ⑨ 旗国検査・証書の交付           | 国際トン数500t以上の日本籍外航船に対する旗国検査の実施・海上労働証書の交付。<br>旗国検査を実施する登録検査機関の登録・当該機関に対する監督。 |
| ⑩ 寄港国検査(ポートステートコントロール) | 外国籍船に対する寄港国検査(ポートステートコントロール)の実施。<br>日本に寄港した外国籍船の船員による条約違反に係る苦情の申し出の対応。     |

41

42

42

船員法(抜粋)  
(定期検査)

第百条の二 総トン数五百トン以上の日本船舶、漁船その他の国土交通省令で定める特別の用途に供される船舶を除く。以下「特定船舶」という。)の船舶所有者は、当該特定船舶を初めて本邦の港と本邦以外の地域の港との間又は本邦以外の地域の各港間の航海(以下「国際航海」という。)に従事させようとするとときは、当該特定船舶に係る船員の労働条件、安全衛生その他の労働環境及び療養補償(以下「労働条件等」という。)について、国土交通大臣又は第百条の十二の規定により国土交通大臣の登録を受ける者(以下「登録検査機関」という。)の行う定期検査を受けなければならない。次条第一項の海上労働証書又は第百条の六第三項の臨時海上労働証書の交付を受けた特定船舶をその有効期間満了後も国際航海に従事させようとするときも、同様とする。

2 前項の検査は、特定船舶以外の日本船舶(漁船その他同項の国土交通省令で定める特別の用途に供される船舶を除く。)であつて、国際航海に従事させようとするものについても、船舶所有者の申請により実施することができる。

(海上労働証書)

第百条の二 國土交通大臣は、国土交通大臣又は登録検査機関が前条第一項の検査の結果、当該船舶が次に掲げる要件の全てに適合すると認めたときは、当該船舶の船舶所有者に対し、海上労働証書を交付しなければならない。国土交通大臣又は登録検査機関が同項の検査の結果、当該船舶が次に掲げる要件のいずれかに適合していないと認めた場合において、国土交通大臣が当該要件に適合するためには必要な措置が講じられたものと認めたときも、同様とする。

一 第三十二条第一項及び第三項の規定により、船員にこれらの規定に規定する書面が交付されていること。

二(三十二略)

2 前項の海上労働証書(以下「海上労働証書」という。)の有効期間は、五年とす

(中間検査)

第一百条の四 海上労働証書の交付を受けた船舶の船舶所有者は、当該海上労働証書の有効期間中ににおいて国土交通省令で定める時期に、当該船舶に係る船員の労働条件等について国土交通大臣又は登録検査機関の行う中間検査を受けなければならない。

(登録)

第一百条の十一 第百条の二第一項の規定による登録(以下単に「登録」という。)は、法定検査を行おうとする者の申請により行う。  
2 国土交通大臣は、前項の規定により登録の申請をした者(以下この項及び次項において「登録申請者」という。)が次に掲げる要件の全てに適合しているときは、その登録をしなければならない。この場合において、登録に関して必要な手続は、国土交通省令で定める。  
一・二(略)  
3・4(略)

(外国船舶の監督等)

第一百二十条の二 国土交通大臣は、その職員に、日本船舶以外の船舶(第一条第  
一項の国土交通省令で定める船舶及び同条第一項各号に定める船舶を除く。以  
下この条において「外国船舶」という。)で国土交通省令で定めるものが国内の港  
にある間、当該外国船舶に立ち入り、当該外国船舶の乗組員の労働条件等が二  
千六年の海上の労働に関する条約に定める要件に適合しているかどうか及び当  
該外国船舶の乗組員が次に掲げる要件の全てに適合しているかどうかについて検  
査を行わせることができる。

一・二(略)  
3・4(略)

附則

(施行期日)

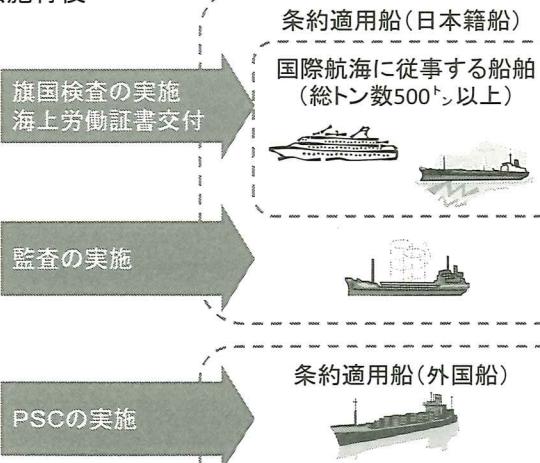
第一条 この法律は、公布の日から起算して一年を超えない範囲内において政令で  
定める日から施行する。ただし、次の各号に掲げる規定は、当該各号に定める日  
から施行する。  
一・三(略)

第六条 國土交通大臣又は登録検査機関(次条第一項の規定による国土交通大  
臣の登録を受けた者をいう。以下同じ。)は、**発効日前においても**日本船舶(漁  
船その他新法第百条の二第一項の国土交通省令で定める特別の用途に供される  
船舶を除く。)における船員の労働条件等(同項に規定する労働条件等をいう。  
次条第二項第一号イにおいて同じ。)について新法第百条の二第一項又は第一百条  
の六第一項の検査に相当する検査(以下「相当検査」という。)を行うことができる。  
2(7)(略)

43

改正船員法の周知 各運輸局において改正船員法の説明会を実施中。神戸運輸監理部は10月23日に実施。

改正船員法施行後



## 第1回 地域部会 兼 第6回 月例会概要

- 1 日 時 平成24年11月29日(木) 15:00～19:00
- 2 場 所 ホテルアゴーラリージェンシー堺 3F 春慶の間
- 3 出 席 者 84名
- 4 概 要

第1回地域部会兼第6回月例会は、大阪海上保安監部をはじめ、堺海上保安署、岸和田海上保安署並びに財団法人海上保安協会大阪支部、堺支部、岸和田支部のご協力をいただき、本年4月公益認定を受け、新制度の下で活動を始めることになり公益社団法人として記念すべき第1回を堺市で開催した。

(1) 公益社団法人神戸海難防止研究会 会長 福間 和之が挨拶を行った後、第五管区海上保安本部 森部 賢治 交通部長の来賓挨拶が行われた。

(2) 今年度の本会の事業について、世良邦夫専務理事から報告等を行った。

### (3) 講 演

#### I 「府市港湾事業のあり方について」

～大阪湾の物流を担う『大阪湾港務局』の実現～

大阪府港湾局 計画調整課長 中田 憲正 氏

#### II 「大津波来襲時の港内における船舶の避難動向解析」

～東北地方太平洋沖地震の実例～

神戸大学大学院 海事科学研究科 牧野 秀成 氏

### (4) 意見交換会

## 《第1回地域部会兼第6回月例会講演資料》

### I 「府市港湾事業のあり方について」

～大阪湾の物流を担う『大阪湾港湾局』～

講師 大阪府港湾局 計画調整課長  
中田 憲正 氏

神戸海難防止研究会講演

## 府市港湾事業のあり方について

～大阪湾の物流を担う『大阪湾港務局』の実現～

平成24年11月29日

大阪府港湾局計画調整課長 中田 憲正

## 目 次

### I 大阪湾諸港の一元化 p1-7

- 1 大阪湾諸港と釜山港の比較
- 2 大阪湾諸港の課題と方向性
- 3 大阪湾諸港のあるべき姿

### III 統合の方向性 p18-24

- 1 府市統合の考え方
- 2 経営形態の比較
- 3 現港務局制度の課題
- 4 新港務局設立に必要な制度改革等

### II 府市港湾局の現状と課題 p8-17

- 1 府市港湾の現状
- 2 府市港湾局の課題

### IV 統合プラン(案) p25-31

- 1 新港務局で実施する事業(案)
- 2 新港務局の收支(試算)
- 3 新港務局の組織(案)

### V 統合の効果 p32-35

- 1 府市統合の効果
- 2 府市統合に関するヒアリング

### VI まとめ p36-38

- 1 基本的方向性(案)
- 2 新港務局設立に向けたスケジュール(案)

# I 大阪湾諸港の一元化

- 1 大阪湾諸港と釜山港の比較
- 2 大阪湾諸港の課題と方向性
- 3 大阪湾諸港のあるべき姿

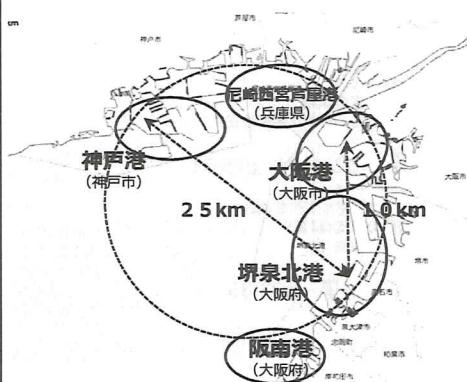
1

## I-1 大阪湾諸港と釜山港の比較

- ・大阪湾諸港の規模は、釜山港とほぼ同規模  
⇒狭いエリアに4つの港湾管理者が存在している。

### 大阪湾諸港

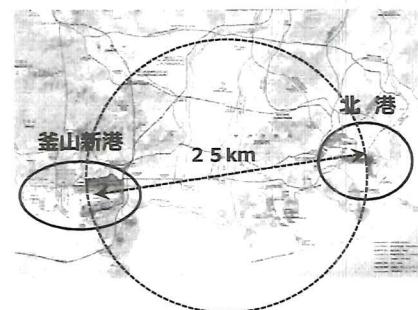
(神戸港・尼崎西宮芦屋港・大阪港・堺泉北港・阪南港)



○港湾取扱貨物量（2009年）  
226,536千トン（内、コンテナ取扱個数4,090千TEU）

### 釜山港

(北港・釜山新港)



○港湾取扱貨物量（2009年）  
226,182千トン（内、コンテナ取扱個数11,954千TEU）

2

## I-2 大阪湾諸港の課題と方向性

### ■大阪湾が抱える課題

日本の経済成長を牽引するため、港湾の国際競争力低下に歯止めをかけるとともに、利用者ニーズに合ったより使いやすい港への改革が求められている。

具体には

#### ①日本の国家戦略を担う阪神港の国際競争力強化

⇒貨物の集荷力向上等や港湾コストの低減等により、減少する基幹航路の維持・拡大を図り、関西の経済・産業の成長を支えることが必要

#### ②管理者ごとの縦割り管理から一元的な管理による物流の効率化

⇒湾全体で施設を有効活用し、利用者ニーズに応じた施設の利用調整やスケールメリットを活かした貨物集積を行うこと等により、広域物流の効率化を図ることが必要

⇒限られた予算を有効活用し、湾全体で優先される事業に集中投資を図ることが必要

#### ③埠頭の管理コストの削減・サービス水準の維持向上

⇒老朽化により維持管理コストが増大するとともに、利用者ニーズへの機動的な対応が難しくなっており、効率的な港湾の管理運営体制を構築することが必要

⇒港湾管理者は物流以外の多様な業務を担っており、業務の整理が必要

3

## I-2 大阪湾諸港の課題と方向性

### 大阪湾内縦割り港湾管理の課題

#### ■管理者ごとの港湾機能フルセット対応による非効率性

- 各港にコンテナ埠頭、中古車埠頭、青果物埠頭、リサイクル施設などが立地

#### ■湾全体で見た空間利用・施設利用に偏り

- 大都市圏を抱える大阪港の狭い港域に港湾機能が集中する一方、隣接する尼崎西宮戸屋港や堺泉北港の空間には余裕あり
- 大阪港・神戸港への物流の集中などにより、貨物車の都心部への流入による慢性的な渋滞が発生

#### ■港湾管理者ごとに投資計画を策定

- それぞれの港湾管理者がその自治体の財政状況で予算を策定するので、投資の選択と集中に限界

4

### I-3 大阪湾諸港のあるべき姿

#### ○大阪湾諸港の港湾管理の一元化

**大阪湾が抱える課題①（国際競争力強化）、②（縦割り管理）に適切に対応するには、  
・地域の利害に左右されず広域の利益を優先し、意思決定や裁量権を一元化すること  
が必要。**

⇒『大阪湾諸港の港湾管理の一元化を行う』

・一元化の効果をより一層高めるためには、広域化にあわせて港湾物流を専門的に担  
う体制が必要。

⇒『一元化を行う業務として、主に物流に係る事業を対象とする』

#### ○民間活力を取り入れた機動的かつ効率的な港湾運営 への変革

**大阪湾が抱える課題③（コスト低減・サービス水準向上）に適切に対応するには、  
・より機動的かつ効率的な体制構築に向け、採算性を考慮した上で、可能なところから  
港湾運営の民営化を行う。**

5

### I-3 大阪湾諸港のあるべき姿

#### ■大阪湾諸港の港湾管理の一元化にふさわしい組織形態

「港務局」は、一定の制度改正を行うことにより、以下のことが実現できる。

- 物流に特化した専門組織とすることが可能
- 背後の行政体に独立して、一体の港湾としての管理運営が可能
- 運営・経営に重点を置く時代に適する制度
- 機動的・柔軟なサービスの提供が可能



制度改正後の「新港務局」は、国際競争力の強化・利用者ニーズ  
に対応する観点からも、大阪湾4港湾管理者一元化に最もふさわ  
しい組織形態となる。

#### 一定の制度改正

- ・港務局制度は「港湾法」に定められているが、具体的な制度設計が必要
- ・安定した経営基盤とするために、地方税法の改正が必要
- ・物流に特化した組織とするために、海岸法の改正が必要など

(制度改正等についてはIII-4で詳細に記載)

6

### I-3 大阪湾諸港のあるべき姿

#### ◆ 急がれるるべき姿

##### 『大阪湾諸港の港湾管理の一元化・港湾運営の変革』の実現

国際競争にさらされる中、湾全体での阪神港の機能強化は待ったなしの状況

能力を最大限発揮するためにも、るべき姿の早期実現が必要

#### ■ 基本的な考え方

独立採算を基本に、安定した経営基盤の維持と利用者ニーズに柔軟に対応できる「新港務局」の組織・システム構築に向けた法制度改正に取り組む。

「新港務局」による大阪湾4港湾管理者一元化を可及的速やかに目指す。



7

## II 府市港湾局の現状と課題

### 1 府市港湾の現状

- ① 府市港湾の位置図
- ② 堀川北港・阪南港、大阪港の現状
- ③ 堀川北港・阪南港の施設の状況
- ④ 大阪港の施設の状況
- ⑤ 府市港湾局の事業構成

8

## II-1-① 府市港湾の位置図

・大阪府が堺泉北港以南の計8港の港湾管理者、大阪市が大阪港の港湾管理者として、区域を分けて業務を行っている。(府市ともに、港湾法第33条に基づく地方公共団体単独による港湾管理)



9

## II-1-② 堺泉北港・阪南港、大阪港の現状

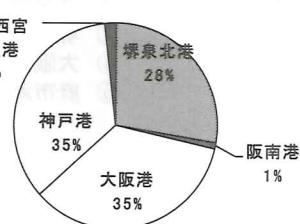
・堺泉北港・阪南港と大阪港の特色(取扱貨物の状況等)

|                  | 堺泉北港  | 阪南港  | 大阪港  |
|------------------|---|--|--|
| 港格               | 国際拠点港湾  | 重要港湾   | 国際戦略港湾   |
| H22取扱貨物量<br>(千t) | 67,809<br>(全国第12位)  | 2,301  | 85,283<br>(全国第9位)  |
| (公導別)            | 公共<br>私設  | 1,994 (87%)<br>307 (13%)                                   | 78,179 (92%)<br>7,105 (8%)                                   |
| (輸移出入別)          | 輸出<br>輸入<br>移出<br>移入  | 2,902 (4%)<br>25,438 (38%)<br>17,738 (26%)<br>21,731 (32%) | 10,053 (12%)<br>25,095 (29%)<br>21,767 (26%)<br>28,368 (33%) |
| 主要取扱品目           | 石油製品、完成自動車(輸出)<br>原油、LNG(輸入)<br>フェリー貨物(移出)<br>原油、フェリー貨物(移入) | 金属くず(輸出)<br>木材チップ、原木(輸入)<br>原木(移出)<br>砂・砂利(移入)             | 鋼材、産業機械(輸出)<br>衣服・見廻品・はきもの(輸入)<br>フェリー貨物(移出)<br>フェリー貨物(移入)   |
| 特色               | エネルギー関連・在来貨物主体<br>の港湾                                       | 一般バルク貨物主体の港湾   | コンテナ貨物主体の港湾  |

【H22大阪湾における各港の取扱貨物量シェア】

※参考

- ・神戸港；85,532 (千トン)
- ・尼崎西宮芦屋港；4,506 (千トン)



10

## II -1-③ 堺泉北港・阪南港の施設の状況

### ■大阪府管主要港湾の施設の状況

| 国際拠点港湾 堺泉北港      |  | 重要港湾 阪南港  |
|------------------|--|---|
| 港湾区域面積           | 9,000ha  | 1,500ha   |
| 航路               | ○堺航路 (水深10m 幅員250m 延長6.9km)<br>○浜寺航路 (水深16m 幅員300m 延長6.8km)<br>○大津航路 (水深12m 幅員300m 延長2.2km)<br>○大津南航路 (水深12m 幅員300m 延長3km)                           | ○岸和田航路 (水深12m 幅員250m 延長2.4km)   |
| 水域施設<br>(泊地)     | ○浜寺泊地 544ha<br>○大津泊地 220ha など  | ○木材泊地 86ha<br>○貝塚南泊地 57ha など  |
| 係留施設<br>(岸壁・物揚場) | [主要公共岸壁]<br>○助松1号岸壁 (水深9m 延長280m)<br>○助松8号岸壁 (水深12m 延長480m)<br>○汐見5号岸壁 (水深12m 延長720m) など<br><b>※合計 岸壁・物揚場 ; 延長15.3km</b><br><br>・その他、エネルギー等関連企業の私設岸壁 | [主要公共岸壁]<br>○岸和田1号岸壁 (水深10m 延長185m)<br>○岸和田2号岸壁 (水深12m 延長240m)<br>○新貝塚2号岸壁 (水深7.5m 延長780m) など<br><b>※合計 岸壁・物揚場 ; 延長8.3km</b><br><br>・その他、石油類精製関連企業の私設岸壁 |
| 荷さばき施設           | ○荷さばき地 (助松埠頭等) 66ha  | ○荷さばき地 (阪南1区等) 32ha   |
| 上屋               | ○府営上屋 25棟<br>※堺泉北埠頭(株)所有上屋 7棟  | ○府営上屋 1棟  |
| 臨港交通施設           | ○臨港道路 36km   | ○臨港道路 27km  |
| その他              | ○荷役機械 (ガントリークレーン) 3基   | ○木材整理場・貯木場 91ha   |

1-1

## II -1-④ 大阪港の施設の状況

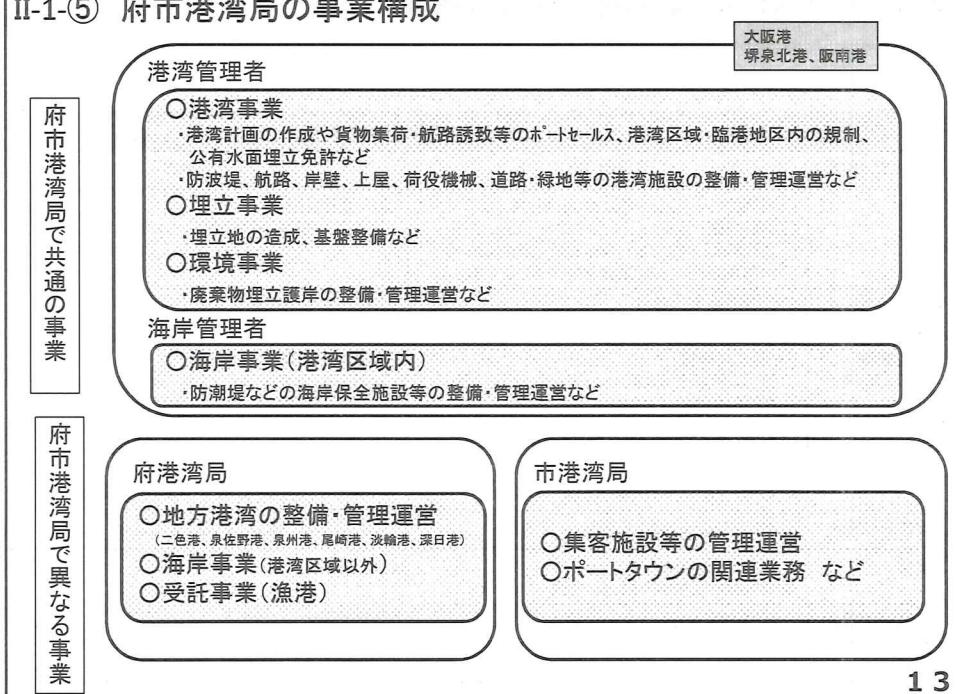
### ■大阪港の施設の状況

| 国際戦略港湾 大阪港       |   |
|------------------|---|
| 港湾区域面積           | 4,684ha   |
| 航路               | ○主航路 (水深14m 幅員350~400m 延長9.2km)<br>○北航路 (水深10m 幅員200m 延長2.6km)  |
| 係留施設<br>(岸壁・物揚場) | ○岸壁(国、市)<br>・夢洲C10～C12※1 (水深15～16m 延長1,100m)<br>・南港C9岸壁 (水深13m 延長350m)<br>・南港C6,7岸壁 (水深12m 延長600m) など<br><b>※岸壁・物揚場延長 計 42.3km</b><br><br><div style="border: 1px solid black; padding: 5px;">           [埠頭(株)]<br/>           ○C1-4岸壁 (水深13.5m、延長1400m)<br/>           ○C8岸壁 (水深14m、延長350m) など<br/> <b>※岸壁延長 計 4.8km</b> </div> |
| 荷さばき地            | ○荷さばき地 (市) 104ha<br><div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">           [埠頭(株)] 81ha※2、[DICT] 20 ha         </div>   |
| 荷役機械             | ○ガントリークレーン (市) 4基 ○揚炭機 (市) 1基<br><div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">           [埠頭(株)] 16基、[DICT] 4基         </div>  |
| 上屋               | ○上屋 (市) 82棟<br><div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">           [埠頭(株)] 10棟※3         </div>  |
| 臨港交通施設           | ○臨港道路 128km (トンネル・橋梁含む)   |

注)その他私設岸壁等あり ※1:国有港湾施設 ※2:コンテナ埠頭のみ、岸壁面積含む ※3:ライナー埠頭内の上屋含む

1-2

## II-1-5 府市港湾局の事業構成



13

## II 府市港湾局の現状と課題

### 2 府市港湾局の課題

14

## II-2 府市港湾局の課題

### ■ 大阪府港湾局の現状と経営課題

| 視点   | 現状評価   | 経営課題  |
|------|--|---|
| 港勢   | <ul style="list-style-type: none"> <li>府営港湾の取扱貨物量は、大阪諸港の取扱貨物量(以下、大阪湾貨物量という)の約3割を担う。</li> <li>【堺泉北港】           <ul style="list-style-type: none"> <li>工業港、エネルギー港として近畿の産業活動を支えるとともに、青果、中古車、合板は西日本有数の取扱いとなっており、大阪湾貨物量の約28%を担う。</li> <li>RORO船の定期航路が多く、充実したネットワークを有する。</li> </ul> </li> <li>【阪南港】           <ul style="list-style-type: none"> <li>金属くず、木材チップ、砂・砂利など一般パルク貨物を取り扱うが、大阪湾貨物量の約1%に過ぎない。</li> </ul> </li> <li>【地方港湾】           <ul style="list-style-type: none"> <li>地方港湾は、フェリーの廃止等により取扱貨物量はわずか。</li> </ul> </li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>大阪港との更なる機能分担</li> <li>工業港、エネルギー港としての機能維持・利便性向上</li> <li>特定貨物の拠点港としての機能維持・拡大</li> <li>地方港湾の管理運営のあり方</li> </ul>                          |
| 財務状況 | <ul style="list-style-type: none"> <li>過去3年間、港湾施設の使用料等の収入が維持管理、事務費等に要した費用を上回る。</li> <li>厳しい財政状況の下、維持補修経費に重点、新設改良としての投資的経費の確保が困難。</li> <li>港湾事業と海岸事業の計で予算枠が決定され、海岸事業に重点投資した場合は、港湾事業の必要な予算確保が困難。</li> <li>【港湾一般会計】           <ul style="list-style-type: none"> <li>経常的収支については恒常に一般財源の投入が必要。</li> <li>維持管理等の支出が港湾施設使用料等の収入を上回る。</li> </ul> </li> <li>【港湾特別会計】           <ul style="list-style-type: none"> <li>港湾整備事業は荷捌地や上屋等の使用料収入等で継続的な黒字基調、臨海土地造成事業は事業スキーム上、土地売却年度以外は起債償還等により赤字となるが、特別会計全体では黒字を確保。</li> </ul> </li> </ul>     | <ul style="list-style-type: none"> <li>一般財源に依存しない運営</li> <li>事業の仕分け及び選択と集中による需要に応じた投資的資金の確保</li> <li>維持管理費用の削減(特に老朽化した上屋の運営のあり方)</li> <li>臨海土地造成事業の土地賃貸・分譲の促進、収支確保</li> </ul> |
| 組織運営 | <ul style="list-style-type: none"> <li>人員削減が続き組織体制のあり方が課題。</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>港湾技術・振興の専門家の育成、継承</li> <li>指定管理者制度の導入</li> <li>業務の外部委託</li> </ul>  |
| 事業   | <ul style="list-style-type: none"> <li>港湾物流に関連した事業に加え、府民、市民の貴重な生命・財産を守る防災事業としての海岸管理に係る事業</li> <li>干潟、緑地など港湾の自然環境の創造、環境保全に係る事業</li> <li>産業用地の確保や都市的な機能の用地を含めた埋立事業を担う。</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>港湾組織として担うべき事業の整理</li> </ul>  |

15

## II-2 府市港湾局の課題

### ■ 大阪市港湾局の現状と経営課題

| 視点   | 現状評価   | 経営課題   |
|------|--|--|
| 港勢   | <ul style="list-style-type: none"> <li>コンテナ貨物やフェリー貨物の割合が大きい。</li> <li>アジア諸国の港湾との国際的な競争が激化している。</li> <li>埠頭棊を含む公共施設の果たしている役割が大きい。</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>国際コンテナ戦略港湾の取組み</li> <li>施設運営の効率化</li> </ul>                     |
| 財務状況 | <ul style="list-style-type: none"> <li>施設の老朽化の進展に伴い維持補修費が増大している。</li> <li>【一般会計】           <ul style="list-style-type: none"> <li>選択と集中により、投資的経費を削減しているが、公債費の占める割合が大きい。</li> </ul> </li> <li>【港営事業会計】           <ul style="list-style-type: none"> <li>分譲だけでなく賃貸など土地需要の多様化や景気動向により、大阪港埋立事業の売却収入が減少している。</li> <li>支出において公債費の占める割合が大きい。</li> </ul> </li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>維持補修費の確保</li> <li>今後の投資的経費の確保</li> <li>大阪港埋立事業の収入の確保</li> </ul> |
| 組織運営 | <ul style="list-style-type: none"> <li>多種多様な事業を行う組織である。</li> <li>職員の約半数が現業職である。</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>組織のスリム化</li> <li>民間委託化の推進</li> </ul>                            |
| 事業   | <ul style="list-style-type: none"> <li>港湾事業や海岸事業(防災)、埋立事業や集客施設の管理運営、南港ポートタウンなど業務が多岐にわたっている。</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>事業の整理</li> <li>物流に特化</li> </ul>                                 |

16

## II-2 府市港湾局の課題

### ■ 府市港湾局の現状と経営課題

| 視点   | 現状評価  | 経営課題   |
|------|---|--|
| 港勢   | <ul style="list-style-type: none"> <li>●堺泉北港の取扱貨物は、エネルギー・在来貨物を中心、大阪港の取扱貨物はコンテナ・フェリー貨物を中心であり、一定の役割分担ができている。</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>●港の特徴を活かした集荷・創荷や利便性の向上の取り組み</li> <li>●エネルギー港湾としての機能拡充</li> <li>●国際コンテナ戦略港湾の取組み</li> </ul> |
| 財務状況 | <ul style="list-style-type: none"> <li>●施設の老朽化の進展に伴い維持補修費が増大している。</li> <li>●厳しい財政状況の下、投資的経費の確保が難しい。</li> <li>●臨海部の土地造成事業については、収支が厳しい。</li> </ul>                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>●維持補修費の確保</li> <li>●投資的経費の確保</li> <li>●臨海部の土地造成事業の収支改善</li> </ul>                         |
| 組織運営 | <ul style="list-style-type: none"> <li>●多種多様な事業を行っている組織である。</li> <li>●人員削減が続き組織体制のあり方が課題である。[府]</li> <li>●職員の約半分が現業職である。[市]</li> </ul>                                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>●組織のスリム化</li> <li>●港湾技術・振興の専門家の育成、継承</li> <li>●民間委託化の推進</li> </ul>                        |
| 事業   | <ul style="list-style-type: none"> <li>●物流以外に、埋立事業、環境事業、海岸事業(防災)など業務が多岐にわたっている。</li> <li>●地方港湾の管理運営などの業務も行っている。[府]</li> <li>●集客施設の管理運営、南港ポートタウンなどの業務も行っている。[市]</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>●事業の整理及び物流に特化した組織の構築</li> </ul>   |

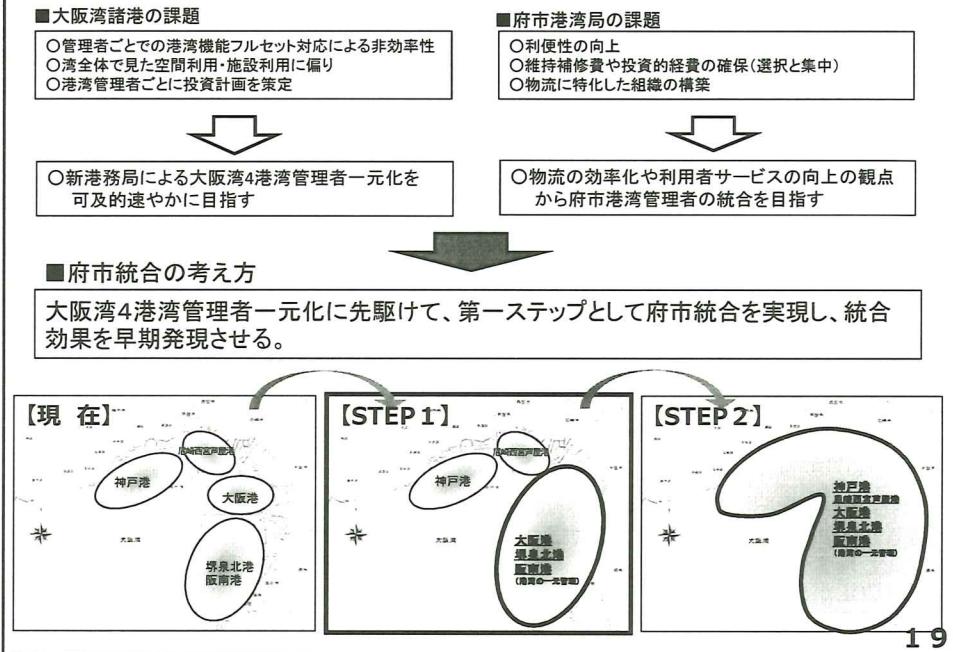
17

## III 統合の方向性

- 1 府市統合の考え方
- 2 経営形態の比較
- 3 現港務局制度の課題
- 4 新港務局設立に必要な制度改正等

18

### III-1 府市統合の考え方



### III-2 経営形態の比較

■府市港湾管理者の統合における経営形態として、以下の3つについて検討を行う。

|              | 港務局   | 一部事務組合  | 広域自治体<br>(大阪湾の港湾管理者を市から府に変更)   |
|--------------|---|---|--|
| 権限法          | 港湾法第4条  | 港湾法第33条、地方自治法第284条  | 港湾法第33条、地方自治法  |
| 団体の性格        | 営利を目的しない公法上の法人<br>(地方公共団体ではない)  | 特別地方公共団体  | 普通地方公共団体   |
| 組織自治体        | <ul style="list-style-type: none"> <li>○現に、港湾施設を管理する地方公共団体</li> <li>○從来、港湾施設の設置・維持管理の費用を負担した地方公共団体</li> <li>○予定港湾区域を地先水面とする地域を区域とする地方公共団体</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>○事業の一部（港湾管理者業務）を共同処理する普通地方公共団体（都道府県や市町村）</li> </ul>                                    | ---  |
| 設立（変更）に必要な手続 | <ul style="list-style-type: none"> <li>○構成自治体の議会の議決（定款）</li> <li>○設立・予定港湾区域等の公告</li> <li>○国土交通大臣の同意</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>○構成自治体の議会の議決（規約）</li> <li>○予定港湾区域等の公告</li> <li>○国土交通大臣の同意</li> <li>○総務大臣の許可</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>○当該地方公共団体の議会の議決</li> <li>○予定港湾区域等の公告</li> <li>○国土交通大臣の同意</li> </ul> |
| 代表者          | <ul style="list-style-type: none"> <li>○委員長：港務局を代表し、業務を総理</li> <li>・委員会：港務局の施策を決定し、事務の運営を指導統制</li> <li>・委員：港湾に関する十分な知識と経験を有する者等</li> </ul>  | ○管理者  | ○知事（首長）  |
| 議会の開催        | <ul style="list-style-type: none"> <li>○定款の変更（構成自治体の議会の議決）</li> <li>○委員の任免（構成自治体の議会の議決）</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>○規約の変更、解散等（構成自治体の議会の議決）</li> <li>○一部事務組合の予算・決算等（組合の議会の議決）</li> </ul>                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>○条例の改廃や予算・決算など地方自治法第96条に規定されている事項（当該地方公共団体の議決）</li> </ul>           |
| 財源           | <ul style="list-style-type: none"> <li>○原則として、独立採算制</li> <li>・経費（港湾工事に要する費用は除く）は、使用料等の収入をもって賄わなければならない</li> <li>○債券発行可能（総務省協議を経て発行した前例なし）</li> <li>○損失が生じれば、構成自治体が補填</li> <li>○構成自治体のみが出資。</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>○財源は構成自治体からの負担金や使用料収入等</li> <li>○地方債発行可能</li> </ul>                                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>○財源は税等や使用料収入等</li> <li>○地方債発行可能</li> </ul>                          |
| 参考事例         | 新居浜港  | 吉小牧港（北海道、吉小牧市）、石狩湾新港（北海道、石狩市、小樽市）、名古屋港（愛知県、名古屋市）、四日市港（三重県、四日市市）、境港（鳥取県、島根県）、那覇港（沖縄県、那覇市、浦添市）                                  | —  |

20

### III-2 経営形態の比較

#### ■府市港湾管理者の統合における経営形態の比較検討

##### ○港務局

- ・港湾法第4条に基づく地方公共団体から独立した組織であり、港湾に専門的知識を有する委員で構成する委員会が施策を決定し、独立採算を財務原則としている。

##### ○一部事務組合

- ・港湾法第33条及び地方自治法第284条に基づき、普通地方公共団体の事務を共同処理する組織であり、議会の関与が比較的大きく、財源としては構成自治体からの負担金などがある。
- ・府市ののみの一部事務組合の場合、新たな大都市制度移行に伴い解散となる。

##### ○広域自治体(大阪港の港湾管理者を大阪市から大阪府に変更)

- ・港湾法第33条及び地方自治法に基づく、普通地方公共団体であり、議会の関与が大きい。
- ・上記2案とは異なり、新たな組織の設立ではなく、港湾管理者の変更である。



港務局は、新たな大都市制度の移行後も地方公共団体から独立した組織で、港湾の有識者からなる委員会が施策を決定するため、一部事務組合や広域自治体に比べると府市港湾管理者の統合においてふさわしい経営形態と考えられるが、現行制度では課題が多く、制度改正が必要である。

21

### III-3 現港務局制度の課題

#### 現行制度の港務局

- 物流以外の業務も行う組織になる。  
港湾管理者は純粋な港湾機能以外に…  
⇒高潮・津波対策等(防災)  
⇒廃棄物処分場等(環境)

|                    |                    |
|--------------------|--------------------|
| 物流                 | 荷主、船社、港運事業者等       |
| 高潮・津波対策            | 市民                 |
| 廃棄物処分場<br>(フェニックス) | 近畿2府4県市町村<br>民間事業者 |

#### 課題

- 限られた人材・財源を様々な業務に分配するため、本来の港湾管理者が目指すべき、国際競争力の強化や利用者ニーズへの対応が実現にくい。

- 構成自治体の財政的関与が大きい組織になる。  
・財源が使用料収入等のみで独立採算は困難  
・港湾管理者の経営形態の中で、港務局のみ、固定資産税等の課税あり

- 構成自治体から独立した組織にならず、機動的・柔軟なサービスの提供ができない。

上記の課題を解決するため、一定の制度改正により、物流に特化し、機能的・柔軟なサービスの提供が可能な「新港務局」を設立し、港の国際競争力の強化を目指す必要がある。

22

### III-4 新港務局設立に必要な制度改正等

#### 安定した経営基盤の維持を図るためにには…

##### ■法改正

- 港湾管理者の経営形態の中で港務局のみが固定資産税、都市計画税、不動産取得税等の公租公課がかかるため、それらが非課税となるよう地方税法の改正が必要

##### ■法改正以外

- 公共インフラとしての岸壁・防波堤等の整備費(既投資の起債償還含む)は、公共事業として構成自治体の負担が必要
- 新港務局の資金調達力を高めるため債券発行に関する省庁協議が必要
- 収入が見込めない公共インフラの管理運営について、構成自治体からの経費の負担が必要

##### その他

- 港務局について、より広域からの港務局への出資のあり方などさらによりよい制度とするために、今後の検討の進捗に伴い、その他にも、港湾法も含めた制度改正が必要となる可能性がある。

23

### III-4 新港務局設立に必要な制度改正等

#### 新たな組織を設立するためには…

##### ■新港務局設立に向けて

- 新港務局で実施する事業についての会計処理のあり方について整理が必要である。  
(収支試算についてIV-2参照)
- 「新港務局」の経営基盤を確立させるためには、財産・債務の整理が必要である。
- 人事・給与制度をはじめとする組織運営にかかる制度設計が必要である。  
(組織案についてIV-3参照)

##### ■新港務局以外について

- 「新港務局」に引き継がない物流以外の業務については、引き続き府市の各部局など(地方公共団体)で、より効率的な執行体制の構築を行い、実施する。
- 人員の配置の見直しについては、府市の各部局など全庁的に取り組む必要がある。

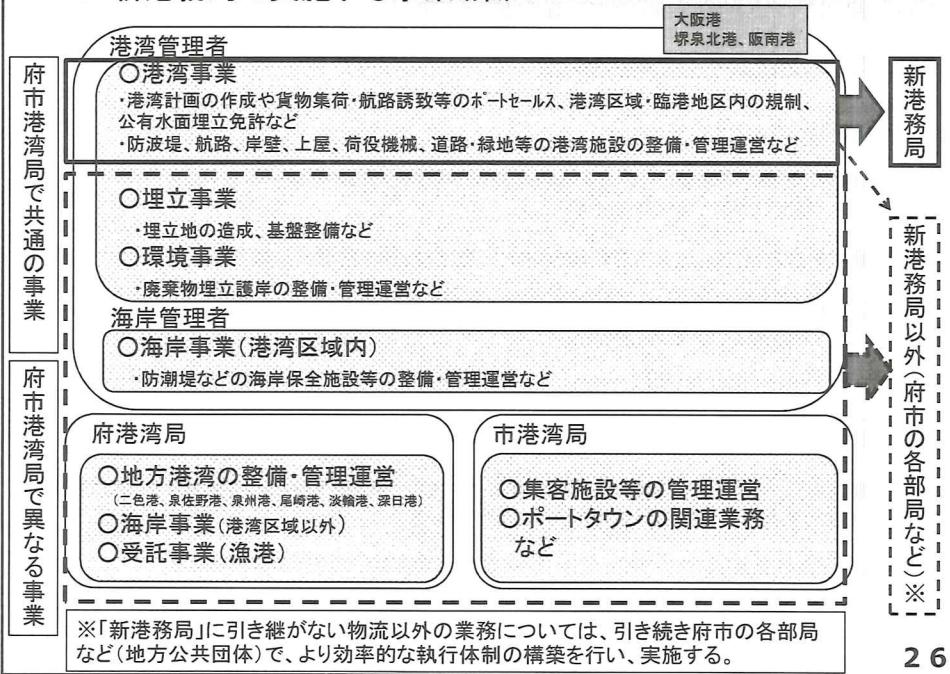
24

## IV 統合プラン(案)

- 1 新港務局で実施する事業(案)
- 2 新港務局の収支(試算)
- 3 新港務局の組織(案)

25

### IV-1 新港務局で実施する事業(案)



26

## IV-1 新港務局で実施する事業(案)

### ■新港務局以外の組織が担う事業の基本的な考え方

#### ■港湾事業における都市基盤施設等の整理

○臨海部において、まちづくりとも密接に関連し、一般車両や一般市民の利用にも供している道路や緑地等については、都市的な基盤施設としての役割が大きいため、地方公共団体が担う事業である。  
○干渉造成等の自然環境創造事業は大阪湾の環境改善に資するものであり、地方公共団体が担う事業である。

#### ■埋立事業の整理

○臨海部の埋立事業により造成した土地は、府民・市民・事業者など多様な利用者を対象として、港湾や都市・産業利用などの用途に活用するものであるため、様々な行政課題への対応という観点から地方公共団体が担う事業である。

#### ■環境事業の整理

○廃棄物埋立護岸に関する業務は、地方公共団体から独立した法人格をもつ港務局ではなく、環境行政として地方公共団体が担う事業である。また、事業者と排出団体等が財政負担の公平化の観点のもとで合意できる新たな事業スキームの構築にも取り組んでおり、事業主体及び事業スキームについて、検討が必要である。  
○有害汚泥などの除去を行っている公害防止対策事業についても、環境行政として地方公共団体が担う事業である。

#### ■海岸事業の整理

○港湾区域における海岸管理は、地方公共団体から独立した法人格をもつ港務局が実施するのではなく、防災行政として地方公共団体の責務で担う事業である。

#### ■地方港湾

○漁港の利用、地域の賑わいの場として利活用されており、地域活性化の拠点として、地方公共団体が担う事業である。

#### ■集客施設の管理運営、ポートタウン関連業務等

○臨海部のまちづくりの一環として実施してきたこれらの事業については、物流に特化する新港務局ではなく、地方公共団体が担う事業である。

※上記、地方公共団体に係る基礎自治体もしくは広域自治体の役割分担については、新たな大都市制度移行に伴い検討していくものとする。

## IV-2 新港務局の収支(試算)

### 平成24年度予算をベースに、制度改革の実現や事業の整理を前提に「新港務局」の収支を試算

#### ■収支(仕組み)

##### ○新港務局の収入

- ・収益的収入：港湾施設等の使用料・土地賃貸料
- ・資本的収入：起債収入・国庫支出金・減債基金取崩など

##### ○新港務局の支出

- ・収益的支出：管理費、人件費、減価償却費など(交付金を除く)
- ・資本的支出：建設費、起債償還、減債基金積立など

#### ■収支(試算)

##### ○新港務局の収支見込み

###### 【収益的収支】

|          | 港島北港<br>横瀬川(市) | 大庭港<br>(市) | 計     |
|----------|----------------|------------|-------|
| 収入       |                |            |       |
| 施設使用料等   | 36.1           | 63.2       | 99.3  |
| 土地賃貸料    | 10.2           | 67.6       | 77.8  |
| 計        | 46.3           | 130.8      | 177.1 |
| 支出       |                |            |       |
| 管理費等     | 9.0            | 55.4       | 64.4  |
| 人件費      | 7.2            | 22.3       | 29.5  |
| 起債償還(利息) | 2.3            | 3.4        | 5.7   |
| 計        | 18.5           | 81.1       | 99.6  |
| 合計       | 27.8           | 49.7       | 77.5  |

###### 【資本的収支】

|          | 港島北港<br>横瀬川(市) | 大庭港<br>(市) | 計     |
|----------|----------------|------------|-------|
| 収入       |                |            |       |
| 起債収入     | 14.5           | 24.8       | 39.3  |
| 国庫支出金    | 1.5            | 1.2        | 2.7   |
| その他収入    | 12.3           | 1.0        | 13.3  |
| 計        | 28.3           | 27.0       | 55.3  |
| 支出       |                |            |       |
| 建設費等     | 22.9           | 20.9       | 43.8  |
| 起債償還(元金) | 11.7           | 25.9       | 37.6  |
| その他支出    | 14.1           | —          | 14.1  |
| 計        | 48.7           | 46.8       | 95.5  |
| 合計       | ▲20.4          | ▲19.8      | ▲40.2 |

#### ■試算の結果

(制度改革等実現の場合)

- ・収益的収支では約78億円の黒字となる一方、資本的収支では約40億円の資金不足となる。

#### ■検討課題

- ・主に資本的支出で実施される港湾工事に要する経費の取扱いの整理(負担者・負担工事・金額・府市按分)
- ・剩余金に対する構成自治体への納付、欠損金に対する構成自治体からの補填の整理(金額・按分)
- ・残債の整理
- ・今後の債券発行の手法等の整理
- ・固定資産税等の扱い

##### 注)

- ・人件費は全て収益的支出に計上している。
- ・収益的収支に計上すべき減価償却費は、本試算では計上していない。
- ・起債償還：一般会計分は発行自治体で償還、港湾事業特別会計(府)及び港湾事業会計分(市)は港務局で償還するものとして計上している。
- ・資本的収支のその他収入・支出は減債基金積立・取崩等である。

(参考)制度改革等が実現できず、起債償還を全て港務局が返済かつ課税もかかる場合の支出増

|        | 港島北港<br>横瀬川(市) | 大庭港<br>(市) | 計     |
|--------|----------------|------------|-------|
| 固定資産税等 | 17.3           | 33         | 50.3  |
| 起債償還   | 33.2           | 214        | 247.2 |

固定資産税等で約50億円、起債償還で約247億円の支出が発生し、組織運営が困難となる。

(注)起債償還は、海岸・港湾事業を含む

## IV-2 新港務局の収支(試算)

### ■新港務局において今後取り組む主な事業

#### 直轄事業※1

大津航路浚渫・堺2区耐震強化岸壁整備(44億円)

YC岸壁整備(174億円)、主航路浚渫(432億円)、南港東岸壁(33億円)

注:事業費は平成25年度～平成32年度の概算額であり、実施を想定している主な事業を記載している。

#### 補助事業等※2

汐見3号岸壁整備(36億円)、汐見沖岸壁整備(10億円)

泉大津大橋改修(8億円)

阪南2区耐震強化岸壁(14億円)

#### 起債事業

荷役機械改良他(12億円)、南港東埠頭用地(27億円)

#### 貸付金事業※3

YC上物整備(41億円)、C1-4等改良(84億円)

※1:国費含む、※2 国費含む、※3:自己資金含む

29

## IV-3 新港務局の組織(案)

現状の組織人員をベースに、制度改正の実現や事業の整理を前提に「新港務局」の組織規模を試算

#### ■府港湾局(現状)(H24年4月1日現在、単位:人)

|         | 行政職   | 現業職  | 計     |
|---------|-------|------|-------|
| 新港務局業務量 | 64.7  | 21.1 | 85.8  |
| 上記以外    | 58.1  | 20.7 | 78.8  |
| 合計      | 122.8 | 41.8 | 164.6 |

注)常勤換算人数(再任用1人当たり0.6人)

#### ■市港湾局(現状)(H24年5月1日現在、単位:人)

|         | 行政職   | 現業職   | 計     |
|---------|-------|-------|-------|
| 新港務局業務量 | 143.3 | 122.6 | 265.9 |
| 上記以外    | 188.7 | 203.4 | 392.1 |
| 合計      | 332.0 | 326.0 | 658.0 |

#### ■検討課題

- ・府市からの派遣職員とするか固有職員とするかの整理
  - ・全国に港務局固有職員は存在しないため、固有職員について制度設計が必要  
(委員、監事についても検討が必要)
  - ・業務の民間委託化に伴い、現業職員の再配置等の措置が必要
- (参考)港湾法抜粋  
(委員長等の給与)
- 第二十五条 港務局は、常勤する委員、監事及び職員に対して、給与を支払わなければならない。  
2 前項の給与の額は、その職務の内容と責任に応じるものでなければならず。且つ、当該地方における同様の職務に従事する者の給与と同等の基準において定められなければならない。但し、港務局を組織する地方公共団体の長(該当者が二人以上ある場合は、高い給与を受ける者)の給与をこえるものであつてはならない。
- 3 第一項の給与を受ける委員及び監事は、報酬を得て他の業務に従事してはならない。  
(公務員たるの性質)
- 第二十六条 委員、監事及び職員は、刑罰法規の適用については、法令により公務に従事する者とみなす。

#### ■新港務局

|            | 行政職           | 現業職          | 計             |
|------------|---------------|--------------|---------------|
| 府港湾局       | 64.7          | 21.1         | 85.8          |
| 市港湾局 設立時見込 | 143           | 105          | 248           |
| 市港湾局 将来見込  | 151           | 42           | 193           |
| 計          | 207.7 ~ 215.7 | 126.1 ~ 63.1 | 333.8 ~ 278.8 |

注)組織人員については、今後新港務局の制度設計に合わせて、詳細な検討が必要である。

※市港湾局の現業職は、設立時までに18名の退職予定含む  
将来見込みは業務の民間委託化により達成可能な人員数

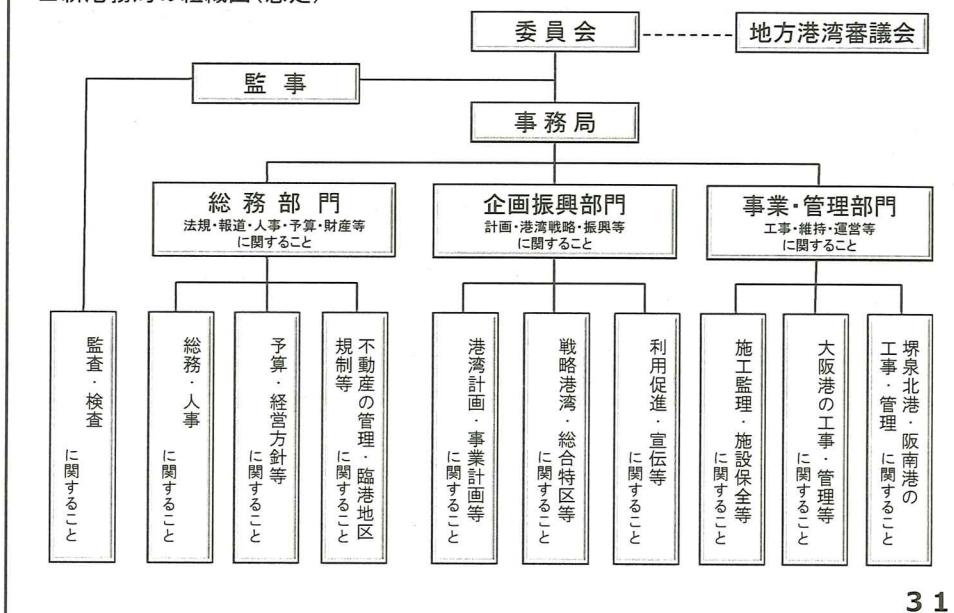
#### ■新港務局業務内容

- ・委員会の運営
  - ・新港務局の総務、計理、人事・厚生
  - ・国や構成自治体(府市)との調整
  - ・港湾計画の作成、臨港地区規制、埋立免許事務
  - ・港湾施設の建設・改良のための工事等委託
  - ・港湾の振興、ポートセールス
  - ・港湾施設の補修工事のための工事等委託
  - ・港湾施設の維持管理のための業務等委託
  - ・直営による緊急補修業務
- など

30

### IV-3 新港務局の組織(案)

■新港務局の組織図(想定)



## ▽ 統合の効果

- 1 府市統合の効果
- 2 府市統合に関するヒアリング

32

## V-1 府市統合の効果

### ■大阪湾諸港の港湾管理の一元化の第一ステップとして、府市港湾管理者を統合することの効果

- 長年の課題である大阪湾諸港の港湾管理の一元化に先行して府市統合を実現することが、湾一元化の促進に寄与
- 人材やノウハウ、予算の有効活用による運営の効率化や意思決定の迅速化
- 両港の役割分担のより明確化や重複機能の集約を行うことにより、利用者にとって利用しやすい港が実現、港の有効活用が可能
- 港湾エリアの規模拡大、ポートセールスの窓口一本化により、利用者に提示できる施設が多様化し、利用者の選択肢が増加

33

## V-2 府市統合に関するヒアリング

| 項目          | 堺泉北港・阪南港  | 大阪港  |
|-------------|---|--|
| ヒアリング先      | 荷主 3社、船社4社、港運事業者 6社、倉庫業 2社、<br>陸運関係 1社 計16社   | 荷主 4社、船社 3社、港運事業者等 5社 計12社   |
| 府市統合に期待すること | <ul style="list-style-type: none"> <li>・手続きや窓口の一本化が図れる【荷主2社、港運1社、倉庫業2社、陸運1社】</li> <li>・施設使用料等の低廉化、料金体系の統一化、サービスの向上【荷主2社、船社1社、港運1社、倉庫業1社】</li> <li>・港湾施設の集約や施設の有効活用【港運2社、倉庫業1社】</li> <li>・国際競争力の強化【港運1社】</li> <li>・集荷力や知名度アップ【船社1社】</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・施設使用料等の低廉化、料金体系の統一化、サービスの向上【荷主2社、船社1社、港運3社】</li> <li>・手続きや窓口の一本化が図れる【船社1社、港湾関連1社】</li> <li>・意思決定の迅速化、港湾戦略の統一【港運1社】</li> <li>・港湾施設の集約や施設の有効活用【港運1社】</li> <li>・政府に対する発言力の向上、国予算の重点配備【港運1社】</li> <li>・コストを意識した無理のない港湾経営が可能【港運1社】</li> </ul> |
| 府市統合に懸念すること | <ul style="list-style-type: none"> <li>・料金が高くなる懸念【荷主1社、船社3社、港運5社、倉庫業1社】</li> <li>・港湾機能の集約により、既存利用者が不便になるのでは【船社2社、港運2社】</li> <li>・管理者の目が行き届かなくなるのでは【荷主2社、倉庫業1社】</li> <li>・府市統合のみの効果に疑問【港運1社】</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・コスト削減によるサービスの低下【荷主1社、港運2社】</li> <li>・料金が高くなる懸念【港運2社】</li> <li>・管理者の目が行き届かなくなるのでは【港運1社】</li> <li>・財源の確保と一元化が可能かどうか【港運1社】</li> <li>・独立採算により大規模投資ができない組織になる懸念【港湾関連1社】</li> </ul>  |

34

## V-2 府市統合に関するヒアリング

| 項目  | 堺泉北港・阪南港  | 大阪港   |
|-----|---|---|
| その他 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・民営化には問題がある、民間と行政の役割分担が必要【荷主3社、船社2社、港運6社、倉庫業2社、陸運1社】</li> <li>・大阪港・堺泉北港の強みのアピールと弱みの改善【荷主1社、船社1社、港運2社、倉庫業2社、陸運1社】</li> <li>・港湾区域を統合する場合の港運免許などへの影響【荷主1社、港運2社、倉庫業1社】</li> <li>・民営化は賛成、民営化による柔軟・迅速な対応が可能となる【船社3社】</li> <li>・港湾区域統合によるコスト削減、知名度アップ【荷主1社、船社1社、倉庫業1社】</li> <li>・日本の港湾は高コスト構造、港湾物流の合理化が必要【荷主2社】</li> <li>・港湾における商慣習が課題【船社1社、港運1社】</li> <li>・陸運業者は立場が弱い【陸運1社】</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・港湾管理の形態が変わることによる影響が想像できない、課題が見えない【荷主2社、船社1社、港運1社】</li> <li>・国の組織(税関、入国管理局、海上保安庁など)のシングルウインドウ化や、各組織内での湾単位の一本化が望まれる【船社1社、港運1社】</li> <li>・日本の港湾は高コスト構造、港湾物流の合理化が必要【船社2社】</li> <li>・既に民間ベースで集積が図られているため、今後もさらに貨物を集積したい【港運1社】</li> </ul> |

35

## VI まとめ

- 1 基本的方向性(案)
- 2 新港務局設立に向けたスケジュール(案)

36

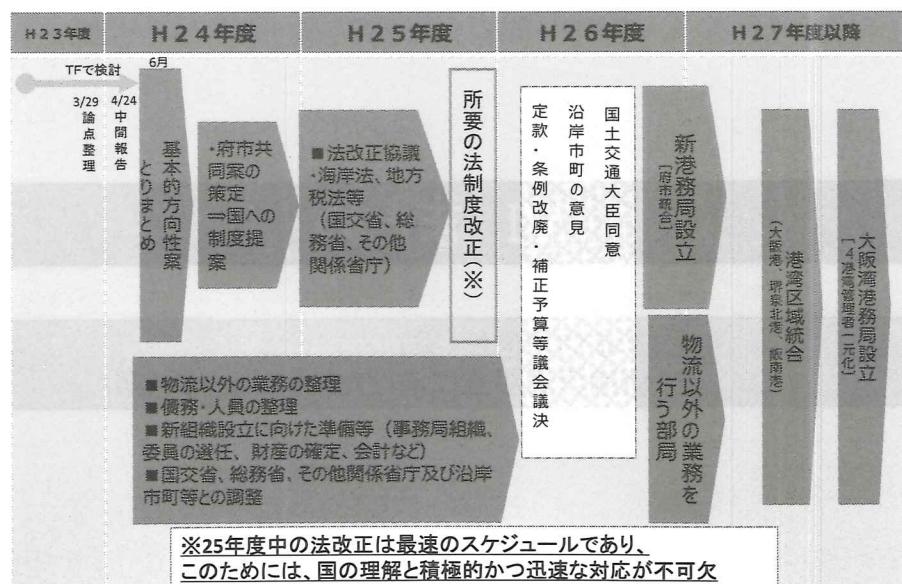
## VI-1 基本的方向性(案)

大阪湾諸港の港湾管理の一元化の第一ステップとして、物流に特化し、また機動的・柔軟なサービスの提供が可能な「新港務局」により、府市の港湾管理者の統合(大阪港・堺泉北港・阪南港)を目指す。

- 「新港務局」設立には、以下の制度改正が必要不可欠である。
  - ・物流に特化した組織形態とするための海岸法などの改正等
  - ・安定した経営基盤を維持するための地方税法の改正等
- 「新港務局」の経営基盤を確立させるためには、財産・債務の整理が必要である。
- 「新港務局」の体制を検討するとともに、設立に伴う人員の配置の見直しについては、府市の各部局など全庁的に取組む必要がある。
- 「新港務局」に引き継がない物流以外の業務については、引き続き府市の各部局など(地方公共団体)で、より効率的な執行体制の構築を行い、実施する。

37

## VI-2 新港務局設立に向けたスケジュール(案)



38

## II 「大津波襲来時の港内における船舶の挙動解析」

～東北地方太平洋沖地震の実例～

講師 神戸大学大学院 海事科学研究科

牧野秀成 氏

# 大津波襲来時の港内における 船舶の挙動解析 -東北地方太平洋沖地震の実例-

神戸大学 牧野秀成

2012年11月29日 “神戸海難防止研究会 第1回地域部会兼第6回月例会”

## 背景

- ・沿岸域において、津波は海底地形の影響を受け巨大な波となり、航行中及び停泊中の船舶に甚大な被害と環境破壊をもたらす。
- ・一般に、津波到達時は港内に係留されている船舶にとって係留状態は非常に危険であるため、離岸して港内で錨泊、あるいは岸壁で増しもやいによる船固めを行って対処することが通例である。

## 背景

- 2011年3月11日、東北地方太平洋沖地震が発生し、それに伴い、太平洋沿岸の全域に大津波警報が次々と発令された。
- 本研究では、船位データを用いて大津波襲来時の各船舶の避難動向解析を行った。

## 目的

- 大津波襲来時の港内の船舶動向把握
- 船舶・港湾関連施設の被害状況の把握
- 客観的データの蓄積と検証



各港湾に最適な  
緊急避難マニュアル作成

## 津波の概要

- ・ 2011年3月11日14時46分に地震発生(震源地:三陸沖)
- ・ 地震の強さ:マグニチュード9.0
- ・ 津波警報発令の時系列

14時49分(地震発生3分後):

岩手、宮城、福島県の沿岸全域に大津波警報発令。

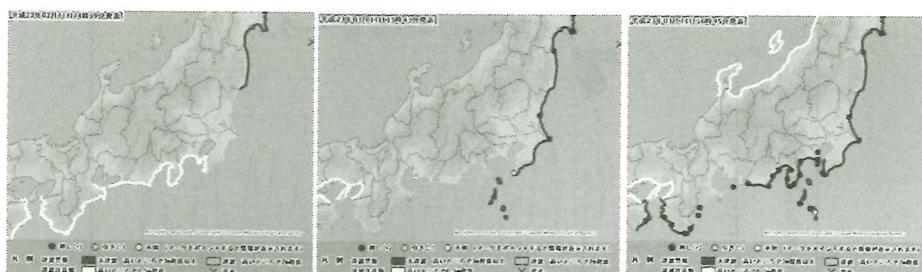
15時17分(地震発生31分後):

東京湾に津波注意報発令(15時32分に警報に変更)。

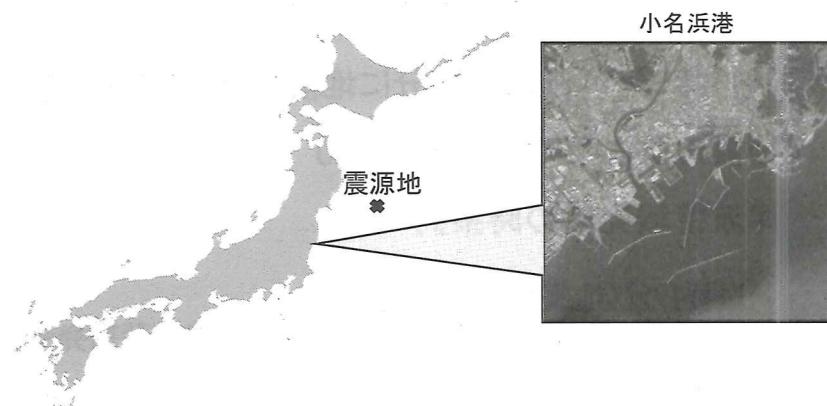
16時13分(地震発生1時間27分後):

太平洋沿岸域に大津波警報発令。

## 気象庁による地震発生後の津波警報



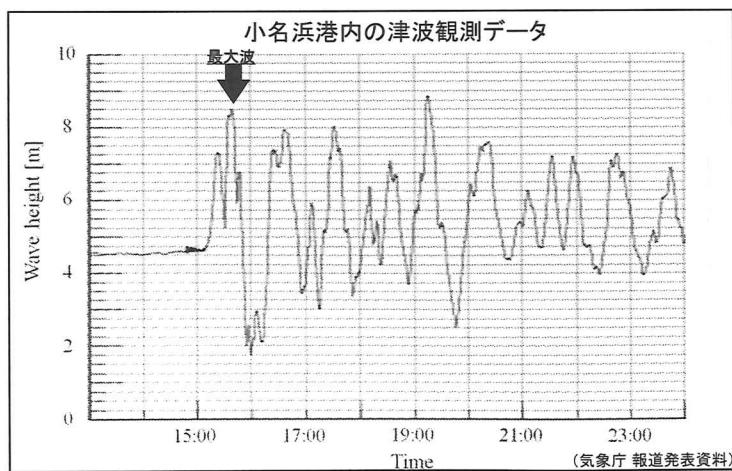
## 解析対象港



- 福島県いわき市小名浜にある港湾であり、県内最大の港
- 震源地からの距離は約250km

## 小名浜で観測された津波

- 第一波: 14時52分に到達
- 最大波: 15時39分に +3.3m



## 大地震発生10分後の船舶避泊状況

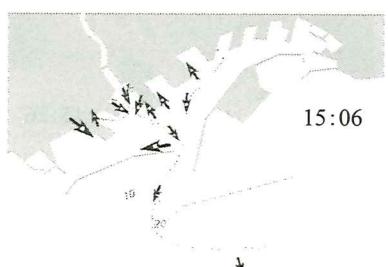


14:56

- ▲ Tanker
- ▲ Cargo
- ▲ Tug

多くの船舶が緊急避泊準備を開始

## 大地震発生20分後の船舶避泊状況

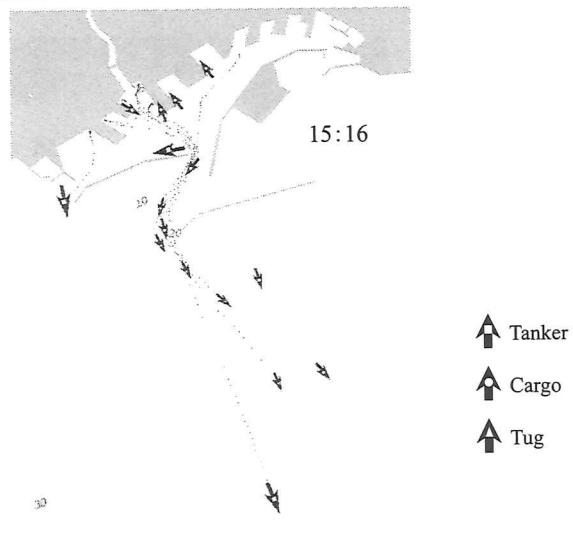


15:06

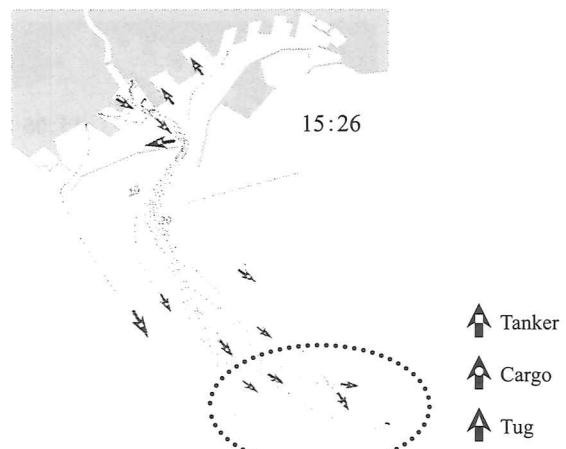
- ▲ Tanker
- ▲ Cargo
- ▲ Tug

多くの船舶が緊急出港を開始

## 大地震発生30分後の船舶避泊状況



## 大地震発生40分後の船舶避泊状況



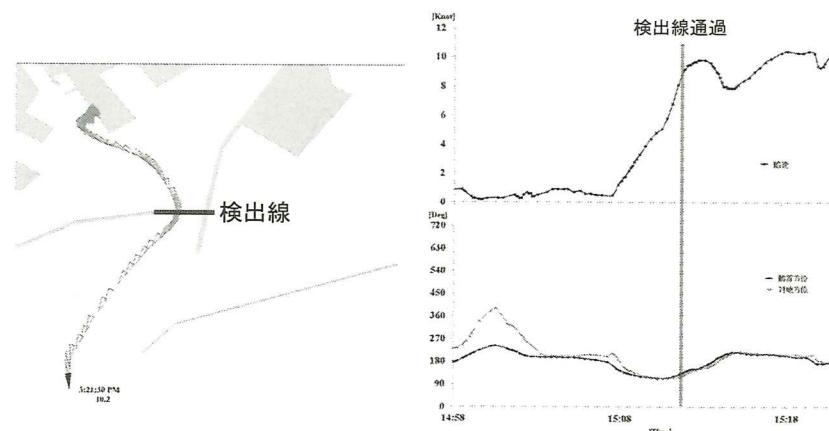
沖合約4.5mile(約7.2km)、水深約40～50mの海域に緊急避泊

## 津波の影響を受けず 避難を完了した船舶の航行状況

貨物船A  
船長: 83m, 船幅: 13m, 1597GT



## 津波の影響を受けず 避難を完了した船舶の航行状況



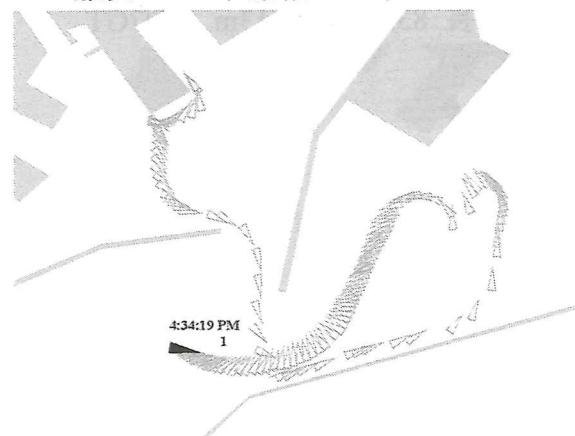
- ・ A船は14時58分頃出航開始。
- ・ 津波の影響を受けずに港外避難完了(約30分経過)。
- ・ 大津波警報発令後、約16分後に検出線を通過。
- ・ 検出線通過時の船速は8.6 knot。

14

## 津波の影響を受けた船舶の航行状況

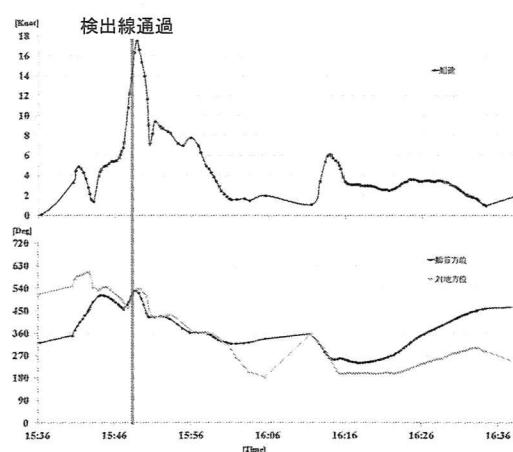
貨物船B

船長:225m, 船幅:32m, 39659GT



## 津波の影響を受けた船舶の航行状況

検出線通過



- ・ B船は、入出港時には2～3隻のタグボートの支援が必要。
- ・ B船は自船のみで15時36分頃に緊急避難開始（地震発生から約50分後）。
- ・ 津波の影響により、検出線通過時の船速は16.5 knot（通常出航時の約2倍）。
- ・ この後、避難が出来ず港内を漂流。

- 警報発令10分後には港内にいたほとんどの船舶が避難行動を開始.
- 40分後にはそれらのほとんどが沖合いに避泊を完了していたことを確認.
- 荷役中の船舶は、避泊動作開始までに最低30分は必要.
- 津波の影響により避難困難・座礁船舶の確認.

## まとめ

### 津波情報取得後10分以内の船舶避難行動の決定が必要

#### 今後の検討

- 津波の動向を考慮した港外避難
- 港に滞在の場合の減災策の再考
- 災害時の船舶動向把握
- 適切な避難誘導措置



〈第1回地域部会兼第6回月例会〉

事 業 報 告



## 平成24年度第6回船積危険品研究委員会

1 日 時 平成24年10月2日(火)13:00~15:00

2 場 所 商船三井ビル 7階 会議室

3 出 席 者 別紙のとおり

4 議 題

(1) 検討個品について

(2) その他

5 資 料

席上配布

(1) 検討個品資料 1 修正箇所 4-クロロベンゾニトリル

2 3439 4-クロロベンゾニトリル (1回目修正)

データ一覧

3 3439 3-クロロベンゾニトリル

データ一覧

(2) その他

・気中有害物の発生形態

・9月30日 アクリル酸の爆発事故

・失敗事例1 ドラム缶に直接スチーム吹きかけて加熱中のアクリル酸モノマーの爆発

・失敗事例2 ドラム缶に入ったアクリル酸の小分け後の保管中の爆発

(キソ一化学工業㈱ 児玉委員より)

6 議 事

事務局より出欠状況、資料の確認の後、廣井委員長により議事が進められた。

資料検討に入るまえに、児玉委員より(2)その他について説明された。

検討個品資料 1 修正箇所 4-クロロベンゾニトリル、確認した後、(1回目修正)については確認後終了した。

ホームページに掲載することで了承された。(別紙)

3-クロロベンゾニトリルについては、次回も検討することとなった。

以 上

## 別 紙

## 出 席 者 名 簿

(順不同・敬称略)  は欠席者

※海防研常任委員

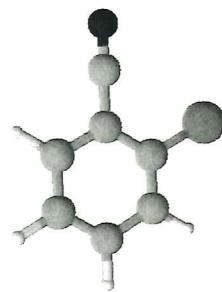
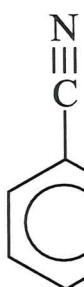
|         |   |  |
|---------|---|--|
| 委 員 長   | 廣 井 正 男   | 元神戸商船大学教授※                                   |
| 委 員     |  三 村 治 夫   | 神戸大学大学院海事科学研究科教授                             |
| "       | 児 玉 正 浩   | キソ一化学工業(株)代表取締役社長※                           |
| "       | 迫 田 孝 広   | 日本郵船(株)関西支店支店長代理※                            |
| "       | 北 田 正 昭   | (株)商船三井関西支店副支店長※<br>(代 白方 馨 海務監督)            |
| "       | 慶 松 美 雄   | 日本沖荷役安全協会神戸支部専務理事・事務局長※<br>(代 藤原 外喜夫 安全管理部長) |
| "       | 山 根 健 次   | (独)海上技術安全研究所大阪支所副支所長                         |
| 関 係 官 庁 | 土 谷 穣   | 神戸運輸監理部海上安全環境部船舶安全環境課専門官                     |
| "       |  中 西 弘 一 | 第五管区海上保安本部警備救難部環境防災課長                        |
| "       | 椎 名 健 一   | 第五管区海上保安本部交通部安全課長<br>(代 空野 哲平 海務第二係員)        |
| "       | 三 宅 光 成   | 大阪海上保安監部航行安全課長<br>(代 森 光男 第一海務係員)            |
| "       | 浅 野 光 行   | 神戸海上保安部航行安全課長<br>(代 青木 重久 第一海務係長)            |
| 事 務 局   | 山 本 幸 典   | 公益社団法人神戸海難防止研究会常務理事                          |
| "       | 藤 原 升   | " 事業部長補佐                                     |

国連番号

3439※

2-クロロベンゾニトリル

2-CHLOROBENZONITRILE



### 物質の特定

C A S 番 号 : 873-32-5

化 学 式 :  $C_7H_4ClN$ ;  $C_1C_6H_4CN$

別 名 : o-Chlorobenzonitrile; o-Cyanochlorobenzene: OCBN  
(商品名) オルトクロロベンゾニトリル; オルトシアノクロロベンゼン

化 学 的 分 類 : 芳香族ニトリル

### 規則名・法規等

[規則名] ※NITRILES, TOXIC, SOLID, N.O.S. (2-CHLOROBENZONITRILE)

※ニトリル類（毒性のもの）（固体） [有機シアノ化物類] (2-クロロベンゾニトリル)

### 危一規則

分類・等級等: 毒物類(毒物) 6.1 III

副次危険性等級: -

積載場所: 甲板上, 甲板下

コンテナ収納検査: 否 積付検査: 否

### IMDG-CODE

分類・等級等: Class 6.1 III

副次危険性等級: -

積載場所: On deck, Under deck

### CFR 172. 101

分類・等級等: 6.1 III

ラベルコード: 6.1

積載場所: On deck, Under deck

## 港 則 法 :-

荷役許容量 : A / -

B / -

C1 / -

C2 / -

## 海 防 法 :-

## 消 防 法 :-

### **船積上の注意事項**

**荷 姿** 危一規則規定によるものであること。

- イ. 甲板上積載をする場合には、酸類から水平距離で6m以上離して積載することとし、甲板下積載をする場合には、酸類と同一の船倉又は区画に積載しないこと。 (危)
- ロ. 酸類から6m以上離して積載すること。 (IMDG-CODE, CFR)
- ハ. その他毒物類についての一般的注意事項に従うこと。

### **物理／化学的性質**

外 観 等 : 白色～淡黄色の結晶性粉末

臭 : アーモンド臭

比重又は嵩比重 : 1.18 g/cm<sup>3</sup>

蒸 気 比 重 : 4.8

融 点 (°C) : 41～46

沸 点 (°C) : 232

溶 解 性 :

水 : 難

アルコール : 易

エーテル : 易

### **用 途**

染料、農薬などの有機合成の中間体

## 化 学 的 危 險 性

腐 食 性 :

人 : なし

金 属 : なし

木 材 : なし

酸 化 性 : なし

水 / 空 気 / 火災時や熱分解されるとNO<sub>x</sub>, 塩化水素, シアン化水素などを含む極めて有毒な煙  
熱 の 作 用 : 霧を発生する。

可 燃 性 : あり

引 火 点 (°C) : 122

発 火 点 (°C) :

爆発限界 (%) :

特 記 事 項 : 粉末または顆粒状で空気と混合すると, 粉塵爆発の危険がある。

E m S F-A, S-A

消 火 剤 : 水噴霧, 泡, 炭酸ガス, 粉末

検 知 法 :

## 人 体 へ の 影 韻

| 作業環境の許容濃度(TLV) | T W A | S T E L | C(上限値) | 経皮吸収 | 発がん性 |
|----------------|-------|---------|--------|------|------|
|                |       |         |        |      |      |

毒 性 : (劇物:有機シアン化合物及びこれを含有する製剤) LD<sub>50</sub> >300mg/kg(経口マウス)

|                                   |  |
|-----------------------------------|--|
| 蒸 気 , 粉 塵<br>な ど を 吸 入<br>し た 場 合 | 気道や消化管を刺激する。代謝により青酸化合物(シアン)を生成し, 悪心, おう吐, 流涎(りゅうせん), 下痢, 疲労感, 頭痛, 衰弱, めまい, 意識不明などが起り, 死に至る場合がある。 |
| 飲 み 込 ん<br>だ 場 合                  |  |
| 皮 膚 に 付 着<br>し た 場 合              | 刺激し, 発赤, 水疱が生じる。経皮吸収も有毒で, 吸入と同様の症状が現れる場合がある。   |
| 眼 に 入 つ<br>た 場 合                  | 強く刺激する。  |

## 救急処置

|                |  |
|----------------|--|
| 蒸気、粉塵などを吸入した場合 | 直ちに新鮮な空気の場所に移し、更衣させ、意識のあるときはチオ硫酸ナトリウム10～15%溶液30～50mlを飲ませ、保温安静に努め、医師の手当を受ける。呼吸困難の時は酸素吸入を行う。呼吸停止の場合は、バッグマスクなどを用いて人工呼吸を行う。(注) |
| 飲み込んだ場合        | チオ硫酸ナトリウム溶液を飲ませ、医師の手当を受ける。(注)  |
| 皮膚に付着した場合      | 汚染された衣服と靴を脱がせ、石けんと水で十分に洗い流す。気分が悪くなったときは医師の診断を受ける。  |
| 眼に入った場合        | 直ちに流水で十分に洗い、医師の手当を受ける。   |
| 漏洩した場合         | 通風換気を十分に行い、保護具着用の上、破損箇所をシールし、粉塵を飛散させないように注意して掃き取り、密閉容器に回収する。   |
| 保護器具           | 防塵マスク又は自給式呼吸具、保護衣、保護メガネ、保護手袋、ゴム長靴  |

(注) 直ちに亜硝酸アミルを約15秒間かがせるとともに、チオ硫酸ナトリウム溶液(ハイポ例えはデトキソールなど)を静脈注射するか又は意識があれば内服させると有効である。亜硝酸アミルの多量使用は予後が悪い。亜硝酸アミルの使用は医師の指示に従うこと。

# A社LNG船着離桟に係る航行安全対策調査

## 第1回検討部会

- 1 開催日時 平成24年10月19日 1330～1600
- 2 開催場所 神戸メリケンパークオリエンホテル 銀河の間
- 3 出席者 別紙のとおり
- 4 議題

- (1) 外力影響数値シミュレーション実施結果について
- (2) 操船シミュレータ実験実施方案について

- 5 資料
  - (1) 検討資料部1-1 外力影響数値シミュレーション実施結果（案）
  - (2) 検討資料部1-2 操船シミュレータ実験実施方案
- 6 席上配布
  - (1) アンケート用紙追加 風速15 m/secの実験ケース

### 6 議事

委員長により議事が進められ、提出資料については委員の指摘、意見に基づいて修正することを前提に了承された。

以上

## 別 紙

## 出席者名簿

(順不同・敬称略)

※海防研常任委員

|      |         |   |
|------|---------|---|
| 部会長  | 世 良 亘   | 神戸大学大学院海事科学研究科准教授※  |
| 委員   | 淺木 健司   | 海技大学校教授※  |
| "    | 田 中 隆 博 | 海上保安大学校准教授  |
| "    | 片岡 徹    | 大阪湾水先区水先人会副会長※  |
| "    | 今 西 邦 彦 | (一社)日本船長協会技術顧問※   |
| "    | 迫 田 孝 広 | 日本郵船(株)関西支店長代理※   |
| "    | 國 友 雄 二 | (株)商船三井関西支店副支店長※  |
| "    | 松 島 豊   | 川崎汽船(株)関西支店副支店長※  |
| 関係官庁 | 森 部 賢 治 | 第五管区海上保安本部交通部長<br>(代 三宅 真二 企画調整官)<br>(同席 北野 隆志 安全課海務第二係長) |
| "    | 川 名 一 德 | 大阪海上保安監部長 (代 三宅 光成 航行安全課長)<br>(同席 下須 弘文 第一海務係長)           |
| "    | 安 尾 博 志 | 堺海上保安署長<br>(同席 山沖 学 港務係長)                                 |
| 委託者  | A社      |   |
| 事務局  | 山 本 幸 典 | (公社)神戸海難防止研究会常務理事   |
| "    | 竹 村 太 志 | " 主任研究員   |
| "    | 塔 本 吉 夫 | " 事業部長補佐  |
| "    | 竹 田 和 子 | " 事業部員  |
| "    | 植 山 通 朗 | (株)日本海洋科学顧問   |
| "    | 伊豫谷 一 成 | " 取締役九州支店長  |
| "    | 野 間 卓 志 | " 関西支社課長代理  |

# 大阪港主航路工事等に伴う航行安全対策検討調査第1回委員会

1 日 時 平成24年10月31日(水) 13:30~16:50

2 場 所 ラッセホール 5F サンフラワーの間

3 出 席 者 別紙のとおり

4 議 題

(1) 新島事業再開の経緯概要 (パワーポイントによる説明)

(2) 調査方針について

(3) 主航路第一段階追加工事概要及び航行安全対策について

(4) 新島付近海域の航行環境について

(5) 主航路第二段階工事概要について

(6) 新島2-1区工事概要について

5 資 料

(1) 検討資料委1-1 調査方針 (案) について

(2) 検討資料委1-2 主航路第一段階追加工事概要及び航行安全対策 (案)

(3) 検討資料委1-3 新島付近海域の航行環境 (案)

(4) 検討資料委1-4 主航路第二段階工事概要 (案)

(5) 検討資料委1-5 新島2-1区工事概要

席上配布

(1) 検討資料委1-2 20、21頁 差替え

(2) " 27頁 差替え

(3) " 28頁 差替え

(4) " 32頁 差替え

6 議 事

事務局により出席者、資料の確認の後、委員長の選任が行われ、神戸大学名誉教授 鈴木 三郎委員が選任された。委託者、近畿地方整備局大阪港湾・空港整備事務所 鈴木 徹所長の挨拶後、引き続き委員長により議事が進められた。

7 審議結果

提示された検討資料は、一部文言の修正を行い、委員会で出た意見を盛り込むことを前提に承認された。

以 上

## 別 紙

## 出席者名簿

(順不同・敬称略) [ ] は欠席者

※海防研常任委員

|         |         |  |
|---------|---------|--|
| 委 員 長   | 鈴 木 三 郎 | 神戸大学名誉教授※  |
| 委 員     | 井 上 欣 三 | 神戸大学名誉教授※  |
| "       | 岩 瀬 潔   | 海技大学校教授※   |
| "       | 竹 口 信 和 | 大阪湾水先区水先人会会長※  |
| "       | 片 岡 徹   | 大阪湾水先区水先人会副会長※   |
| "       | 今 西 邦 彦 | (一社)日本船長協会技術顧問※  |
| "       | 迫 田 孝 広 | 日本郵船(株)関西支店長代理※  |
| "       | 國 友 雄 二 | (株)商船三井関西支店副支店長※   |
| "       | 松 島 豊   | 川崎汽船(株)関西支店副支店長※   |
| "       | 田 渕 訓 生 | 全国内航タンカー海運組合関西支部長<br>(代 永石 大機 事務局長)                            |
| "       | 叶 亮     | 近畿旅客船協会事務局長  |
| "       | 山 田 邦 雄 | (社)関西小型船安全協会会長<br>(代 天野 俊夫 事務局長)                               |
| "       | 藤 原 浩   | 大阪海運組合理事長  |
| "       | 甲 斐 克 宙 | 大阪船主会副会長 (代 瓦 敏彦 事務局長代理)                                       |
| "       | 山 崎 正 一 | 日本押船土運船協会会长 (代 西村 生久 業務部員)                                     |
| "       | 安 藤 弘 道 | 大阪港運協会専務理事   |
| "       | 白 野 哲 也 | 大阪フェリー協会専務理事   |
| "       | 横 山 直 彦 | 全日本海員組合大阪支部長<br>(代 松野 宏紀 執行部員)                                 |
| 以上 16 名 |         |  |
| 關係官公序   | 森 部 賢 治 | 第五管区海上保安本部交通部長<br>(同席 北野 隆志 安全課海務第二係長)                         |
| "       | 川 名 一 德 | 大阪海上保安監部長 (代 小原 雅之 次長)<br>(同席 日野 聰 交通課長、<br>田川 元嗣 航行安全課第二海務係長) |
| "       | 安 尾 博 志 | 堺海上保安署長 (同席 志貴 友也 港務課専門員)                                      |
| "       | 西 尾 春 基 | 岸和田海上保安署長 (同席 畠中 勇一 専門員)                                       |

|       |         |   |
|-------|---------|---|
| 関係官公庁 | 菊 地 身智雄 | 近畿地方整備局港湾空港部長<br>(代 藤澤 一仁 港湾空港整備・補償課)                         |
| "     | 徳 平 隆 之 | 大阪市港湾局計画整備部長<br>(代 黒田 剛 海務担当係長)<br>(同席 西村 孝一 海務担当、永井 克実 計画担当) |
|       |         | 以上 13 名   |
| 委 託 者 | 鈴 木 徹   | 近畿地方整備局大阪港湾・空港整備事務所長  |
| "     | 大 西 正 夫 | " " 副所長   |
| "     | 森 西 弘   | " " 工務課長  |
| "     | 黒 川 文 宏 | " " 第一工務係長  |
| "     | 井 上 省 吾 | " " 技術審査係長  |
| "     | 藤 井 慶一朗 | " " 第三工務係長  |
| "     | 中 田 隆 史 | " " 保全課長  |
| "     | 大 前 剛   | " " 保全係長  |
|       |         | 以上 8 名  |
| 事 務 局 | 世 良 邦 夫 | (公社) 神戸海難防止研究会専務理事  |
| "     | 山 本 幸 典 | " 常務理事  |
| "     | 竹 村 太 志 | " 主任研究員   |
| "     | 塔 本 吉 夫 | " 事業部長補佐  |
| "     | 竹 田 和 子 | " 事業部員  |
| "     | 國 安 政 幸 | (株) エム・オー・エル・マリンコンサルティング関西事務所長                                |
|       |         | 以上 6 名  |
|       |         | 計 43 名  |

## 平成24年度第7回船積危険品研究委員会

1 日 時 平成24年11月13日(火)13:00~15:00

2 場 所 商船三井ビル 7階 会議室

3 出 席 者 別紙のとおり

4 議 題

(1) 検討個品について

(2) その他

5 資 料

席上配布

(1) 検討個品資料 1 3439 3-クロロベンゾニトリル (1回目修正)

データ一覧

2 3439 2-クロロベンゾニトリル

データ一覧

(2) その他

1) 用語解説一覧表 (廣井委員長より)

2) 穀物船船倉火災 (キソ一化学工業㈱ 児玉委員より)

6 議 事

事務局より出欠状況、資料の確認の後、廣井委員長により議事が進められた。

資料の検討個品に入るまえに、廣井委員長より、その他1) 児玉委員より、その他2) について説明された。

検討個品資料 1 3439 3-クロロベンゾニトリル (1回目修正) については  
確認後終了した。

ホームページに掲載することで了承された。(別紙)

2 3439 2-クロロベンゾニトリルについても、確認後終了した。

ホームページに掲載することで了承された。(別紙)

以上

## 別 紙

## 出 席 者 名 簿

(順不同・敬称略) [REDACTED] は欠席者

※海防研常任委員

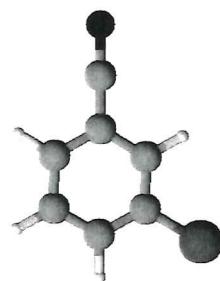
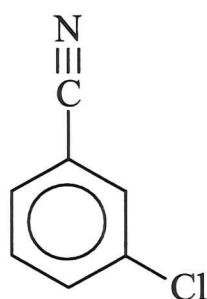
|         |         |  |
|---------|---------|--|
| 委 員 長   | 廣 井 正 男 | 元神戸商船大学教授※                                   |
| 委 員     | 三 村 治 夫 | 神戸大学大学院海事科学研究科教授                             |
| "       | 児 玉 正 浩 | キソ一化学工業㈱代表取締役社長※                             |
| "       | 迫 田 孝 広 | 日本郵船㈱関西支店支店長代理※                              |
| "       | 國 友 雄 二 | (株)商船三井関西支店副支店長※<br>(代 白方 馨 海務監督)            |
| "       | 慶 松 美 雄 | 日本沖荷役安全協会神戸支部専務理事・事務局長※<br>(代 藤原 外喜夫 安全管理部長) |
| "       | 山 根 健 次 | (独)海上技術安全研究所大阪支所副支所長                         |
| 関 係 官 庁 | 土 谷 積   | 神戸運輸監理部海上安全環境部船舶安全環境課専門官                     |
| "       | 中 西 弘 一 | 第五管区海上保安本部警備救難部環境防災課長                        |
| "       | 椎 名 健 一 | 第五管区海上保安本部交通部安全課長<br>(代 空野 哲平 海務第二係員)        |
| "       | 三 宅 光 成 | 大阪海上保安監部航行安全課長<br>(代 新角 伸浩 第一海務係員)           |
| "       | 浅 野 光 行 | 神戸海上保安部航行安全課長<br>(代 池宮 崇 第一海務係員)             |
| 事 務 局   | 山 本 幸 典 | 公益社団法人神戸海難防止研究会常務理事                          |
| "       | 藤 原 升   | " 事業部長補佐                                     |

国連番号

3439※

3-クロロベンゾニトリル

3-CHLOROBENZONITRILE



### 物質の特定

C A S 番 号 : 766-84-7

化 学 式 : C<sub>7</sub>H<sub>4</sub>ClN; ClC<sub>6</sub>H<sub>4</sub>CN

別 名 : m-Chlorobenzonitrile; m-Cyanochlorobenzene: MCBN  
(商品名) メタクロロベンゾニトリル; メタシアノクロロベンゼン

化 学 的 分 類 : 芳香族ニトリル

### 規則名・法規等

[規則名] ※NITRILES, TOXIC, SOLID, N.O.S. (3-CHLOROBENZONITRILE)

※ニトリル類（毒性のもの）（固体） [有機シアン化物類] (3-クロロベンゾニトリル)

### 危 一 規 则

分 類 ・ 等 級 等: 毒物類(毒物) 6.1 III

副次危険性等級: -

積 載 場 所: 甲板上, 甲板下

コンテナ収納検査: 否 積 付 檢 查 : 否

### IMDG-CODE

分 類 ・ 等 級 等: Class 6.1 III

副次危険性等級: -

積 載 場 所: On deck, Under deck

### CFR 172. 101

分 類 ・ 等 級 等: 6.1 III

ラベルコード: 6.1

積 載 場 所: On deck, Under deck

## 港 則 法 :-

荷役許容量 : A / -      B / -      C1 / -      C2 / -

## 海 防 法 :-

## 消 防 法 :-

### **船積上の注意事項**

**荷 姿** 危一規則規定によるものであること。

- イ. 甲板上積載をする場合には、酸類から水平距離で6m以上離して積載することとし、甲板下積載をする場合には、酸類と同一の船倉又は区画に積載しないこと。 (危)
- ロ. 酸類から6m以上離して積載すること。 (IMDG-CODE, CFR)
- ハ. その他毒物類についての一般的注意事項に従うこと。

### **物理／化学的性質**

外 観 等 : 白色～淡黄色の結晶性粉末

臭 : アーモンド臭

比重又は嵩比重 : 1.14 g/cm<sup>3</sup>

蒸 気 比 重 : 4.8

融 点 (°C) : 38～43

沸 点 (°C) : 94 (1.5kPa)

溶 解 性 :

水 : 難

アルコール : 易

エーテル : 易

### **用 途**

染料、農薬などの有機合成の中間体

## 化 学 的 危 險 性

腐 食 性 :

人 : なし

金 属 : なし

木 材 : なし

酸 化 性 : なし

水 / 空 気 / 火災時や熱分解されるとNO<sub>x</sub>, 塩化水素, シアン化水素などを含む極めて有毒な煙  
熱 の 作 用 : 霧を発生する。

可 燃 性 : あり

引 火 点 (°C) : 97

発 火 点 (°C) :

爆発限界 (%) :

特 記 事 項 : 粉末または顆粒状で空気と混合すると、粉塵爆発の危険がある。

E m S F-A, S-A

消 火 劑 : 水噴霧, 泡, 炭酸ガス, 粉末

検 知 法 :

## 人 体 へ の 影 韻

| 作業環境の<br>許容濃度<br>(T L V) | T W A | S T E L | C(上限値) | 経皮吸収 | 発がん性 |
|--------------------------|-------|---------|--------|------|------|
|                          |       |         |        |      |      |

毒 性 : (劇物:有機シアン化合物及びこれを含有する製剤) LD<sub>50</sub> 800mg/kg(腹腔マウス)

|                                   |   |
|-----------------------------------|---|
| 蒸 气 , 粉 塵<br>な ど を 吸 入<br>し た 場 合 | 気道や消化管を刺激する。代謝により青酸化合物(シアン)を生成し、恶心、嘔吐、流涎(りゅうせん)、下痢、疲労感、頭痛、衰弱、めまい、意識不明などが起り、死に至る場合がある。 |
| 飲 み 込 ん<br>だ 場 合                  |   |
| 皮 膚 に 付 着<br>し た 場 合              | 刺激し、発赤、水疱が生じる。経皮吸収も有毒で、吸入と同様の症状が現れる場合がある。   |
| 眼 に 入 つ<br>た 場 合                  | 強く刺激する。   |

## 救急処置

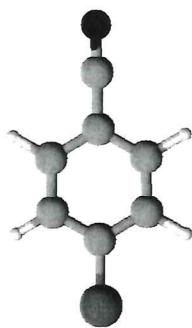
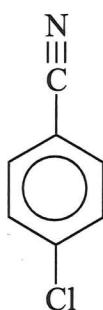
|                |  |
|----------------|--|
| 蒸気、粉塵などを吸入した場合 | 直ちに新鮮な空気の場所に移し、更衣させ、意識のあるときはチオ硫酸ナトリウム10～15%溶液30～50mlを飲ませ、保温安静に努め、医師の手当を受ける。呼吸困難の時は酸素吸入を行う。呼吸停止の場合は、バッグマスクなどを用いて人工呼吸を行う。（注） |
| 飲み込んだ場合        | チオ硫酸ナトリウム溶液を飲ませ、医師の手当を受ける。（注）  |
| 皮膚に付着した場合      | 汚染された衣服と靴を脱がせ、石けんと水で十分に洗い流す。気分が悪くなったときは医師の診断を受ける。  |
| 眼に入つた場合        | 直ちに流水で十分に洗い、医師の手当を受ける。   |
| 漏洩した場合         | 通風換気を十分に行い、保護具着用の上、破損箇所をシールし、粉塵を飛散させないように注意して掃き取り、密閉容器に回収する。   |
| 保護器具           | 防塵マスク又は自給式呼吸具、保護衣、保護メガネ、保護手袋、ゴム長靴  |

（注）直ちに亜硝酸アミルを約15秒間かがせるとともに、チオ硫酸ナトリウム溶液（ハイポ例えデキソールなど）を静脈注射するか又は意識があれば内服させると有効である。亜硝酸アミルの多量使用は予後が悪い。亜硝酸アミルの使用は医師の指示に従うこと。

国連番号  
3439※

4-クロロベンゾニトリル

4-CHLOROBENZONITRILE



### 物質の特定

C A S 番 号 : 623-03-0

化 学 式 : C<sub>7</sub>H<sub>4</sub>ClN; ClC<sub>6</sub>H<sub>4</sub>CN

別 名 : p-Chlorobenzonitrile; p-Cyanochlorobenzene: PCBN  
(商品名) パラクロロベンゾニトリル; パラシアノクロロベンゼン

化 学 的 分 類 : 芳香族ニトリル

### 規則名・法規等

[規則名] ※NITRILES, TOXIC, SOLID, N.O.S. (4-CHLOROBENZONITRILE)

※ニトリル類（毒性のもの）（固体）〔有機シアノ化物類〕（4-クロロベンゾニトリル）

### 危 一 規 則

分 類・等 級 等: 毒物類(毒物) 6.1 III

副次危険性等級: -

積 載 場 所: 甲板上, 甲板下

コンテナ収納検査: 否 積 付 檢 查 : 否

### IMDG-CODE

分 類・等 級 等: Class 6.1 III

副次危険性等級: -

積 載 場 所: On deck, Under deck

### CFR 172. 101

分 類・等 級 等: 6.1 III

ラベルコード: 6.1

積 載 場 所: On deck, Under deck

## 港 則 法 :-

荷役許容量 : A / -

B / -

C1 / -

C2 / -

## 海 防 法 :-

## 消 防 法 :-

### 船積上の注意事項

**荷 姿** 危一規則規定によるものであること。

- イ. 甲板上積載をする場合には、酸類から水平距離で6m以上離して積載することとし、甲板下積載をする場合には、酸類と同一の船倉又は区画に積載しないこと。 (危)
- ロ. 酸類から6m以上離して積載すること。 (IMDG-CODE, CFR)
- ハ. その他毒物類についての一般的注意事項に従うこと。

### 物理／化学的性質

外 観 等 : 白色～淡黄色の結晶性粉末

臭 : アーモンド臭

比重又は嵩比重 : 1.1～1.2 g/cm<sup>3</sup>

蒸 気 比 重 : 4.8

融 点 (°C) : 90～96

沸 点 (°C) : 223

溶 解 性 :

水 : 難

アルコール : 易

エーテル : 易

### 用 途

染料、農薬などの有機合成の中間体

## 化 学 的 危 險 性

腐 食 性 :

人 : なし

金 属 : なし

木 材 : なし

酸 化 性 : なし

水 / 空 気 / 火災時や熱分解されるとNO<sub>x</sub>, 塩化水素, シアン化水素などを含む極めて有毒な煙  
熱 の 作 用 : 霧を発生する。

可 燃 性 : あり

引 火 点 (°C) : 108

発 火 点 (°C) :

爆発限界 (%) :

特 記 事 項 : 粉末または顆粒状で空気と混合すると、粉塵爆発の危険がある。

E m S F-A, S-A

消 火 剤 : 水噴霧, 泡, 炭酸ガス, 粉末

検 知 法 :

## 人 体 へ の 影 韻

| 作業環境の<br>許容濃度<br>(T L V) | T W A | S T E L | C(上限値) | 経皮吸収 | 発がん性 |
|--------------------------|-------|---------|--------|------|------|
|                          |       |         |        |      |      |

毒 性 : (劇物:有機シアン化合物及びこれを含有する製剤) LD<sub>50</sub> >300mg/kg(経口マウス)

|                                   |  |
|-----------------------------------|--|
| 蒸 气 , 粉 塵<br>な ど を 吸 入<br>し た 場 合 | 気道や消化管を刺激する。代謝により青酸化合物(シアン)を生成し、恶心、嘔吐、流涎(りゅうせん)、下痢、疲労感、頭痛、衰弱、めまい、意識不明などが起こり、死に至る場合がある。 |
| 飲 み 込 ん<br>だ 場 合                  |  |
| 皮 膚 に 付 着<br>し た 場 合              | 刺激し、発赤、水疱が生じる。経皮吸収も有毒で、吸入と同様の症状が現れる場合がある。  |
| 眼 に 入 つ<br>た 場 合                  | 強く刺激する。  |

## 救急処置

|                |  |
|----------------|--|
| 蒸気、粉塵などを吸入した場合 | 直ちに新鮮な空気の場所に移し、更衣させ、意識のあるときはチオ硫酸ナトリウム10~15%溶液30~50mlを飲ませ、保温安静に努め、医師の手当を受ける。呼吸困難の時は酸素吸入を行う。呼吸停止の場合は、バッグマスクなどを用いて人工呼吸を行う。(注) |
| 飲み込んだ場合        | チオ硫酸ナトリウム溶液を飲ませ、医師の手当を受ける。(注)  |
| 皮膚に付着した場合      | 汚染された衣服と靴を脱がせ、石けんと水で十分に洗い流す。気分が悪くなったときは医師の診断を受ける。  |
| 眼に入つた場合        | 直ちに流水で十分に洗い、医師の手当を受ける。   |
| 漏洩した場合         | 通風換気を十分に行い、保護具着用の上、破損箇所をシールし、粉塵を飛散させないように注意して掃き取り、密閉容器に回収する。   |
| 保護器具           | 防塵マスク又は自給式呼吸具、保護衣、保護メガネ、保護手袋、ゴム長靴  |

(注) 直ちに亜硝酸アミルを約15秒間かがせるとともに、チオ硫酸ナトリウム溶液(ハイポ例えはデトキソールなど)を静脈注射するか又は意識があれば内服させると有効である。亜硝酸アミルの多量使用は予後が悪い。亜硝酸アミルの使用は医師の指示に従うこと。

## A社LNG船着離桟に係る航行安全対策調査 第2回委員会

1 日 時 平成24年11月20日(火)1330～1525

2 場 所 メリケンパークオリエンタルホテル 銀河の間

3 出 席 者 別紙のとおり

4 議 題

- (1) 第1回委員会議事概要について
- (2) 調査方針(一部修正案)について
- (3) 外力影響数値シミュレーション実施結果について
- (4) 操船シミュレータ実験実施方案について

5 資 料

資料(送付済み)

- (1) 第1回委員会議事概要(案)
- (2) 検討資料委2-1 調査方針(案)
- (3) 検討資料委2-2 外力影響数値シミュレーション実施結果(案)
- (4) 検討資料委2-3 操船シミュレータ実験実施方案(案)
- (5) 検討資料 委2-2、委2-3 卷末資料

席上配付資料

- (1) 検討資料委2-2 P23、P24差替(2枚)
  - (2) 検討資料委2-3 P9、P10差替(2枚)
- P21差替(桟橋出港アンケート案17-L(S15))(1枚)

6 議 事

委員長により議事が進められ、提出資料については委員の指摘、意見に基づいて修正することを前提に了承された。

以 上

## 別紙

## 出席者名簿

(順不同・敬称略)

※海防研常任委員

|       |        |  |
|-------|--------|--|
| 委員長   | 淺木 健司  | 海技大学校教授※   |
| 委員    | 世良 亘   | 神戸大学大学院海事科学研究科准教授※   |
| "     | 田中 隆博  | 海上保安大学校准教授   |
| "     | 竹口 信和  | 大阪湾水先区水先人会会長※  |
| "     | 片岡 徹   | 大阪湾水先区水先人会副会長※   |
| "     | 今西 邦彦  | (一社)日本船長協会技術顧問※  |
| "     | 迫田 孝広  | 日本郵船(株)関西支店長代理※  |
| "     | 國友 雄二  | (株)商船三井関西支店副支店長※   |
| "     | 松島 豊   | 川崎汽船(株)関西支店副支店長※   |
| "     | 池野 誓男  | (社)大阪府タグ事業協会会長<br>(同席 植村 博 専務理事)                               |
| "     | 松田 和男  | 堺泉北船舶安全協議会会长   |
| 関係官公庁 | 森部 賢治  | 第五管区海上保安本部交通部長<br>(同席 北野 隆志 安全課海務第二係長、<br>井本 拓也 環境防災課第一災害対策係長) |
| "     | 川名 一徳  | 大阪海上保安監部長<br>(代 三宅 光成 航行安全課長)<br>(同席 下須 弘文 第一海務係長)             |
| "     | 安尾 博志  | 堺海上保安署長<br>(同席 山沖 学 港務係長)                                      |
| "     | 井上 博睦  | 大阪府港湾局長(代 中田 憲正 計画調整課長)<br>(同席 山谷 武 計画調整課計画グループ主査)             |
| 委託者   | A社     |  |
| 事務局   | 世良 邦夫  | (公社)神戸海難防止研究会専務理事  |
| "     | 山本 幸典  | " 常務理事   |
| "     | 竹村 太志  | " 主任研究員  |
| "     | 塔本 吉夫  | " 事業部長補佐   |
| "     | 竹田 和子  | " 事業部員   |
| "     | 植山 通朗  | (株)日本海洋科学顧問  |
| "     | 伊豫谷 一成 | " 取締役九州支店長   |
| "     | 野間 順志  | " 関西支社課長代理   |

## A社LNG船着離桟に係る航行安全対策調査 ビジュアル式操船シミュレータ実験

- 1 実施日時 平成24年11月26日(月)、27日(火)
- 2 実施場所 (株)日本海洋科学シミュレーションセンター
- 3 出席者 別紙のとおり
- 4 シミュレータ実験実施内容
  - 26日 1030～1100 実施要領等説明
  - 1100～1950 ケース①～⑧
  - 27日 0815 集合
  - 0830～1150 ケース⑨～⑪
  - 1250～1630 ケース⑫～⑯
  - 1700 解散
- 5 資料
  - (1) ビジュアル式操船シミュレータ実験実施方案
  - (2) アンケート用紙
  - (3) パイロットカード

別 紙

出 席 者 名 簿

(順不同・敬称略)

※海防研常任委員

|        |         |  |
|--------|---------|--|
| 部 会 長  | 世 良 亘   | 神戸大学大学院海事科学研究科准教授※                               |
| 委 員    | 浅 木 健 司 | 海技大学校教授※   |
| "      | 田 中 隆 博 | 海上保安大学校准教授                                       |
| "      | 片 岡 徹   | 大阪湾水先区水先人会副会長※                                   |
| "      | 今 西 邦 彦 | (一社)日本船長協会技術顧問※                                  |
| "      | 迫 田 孝 広 | 日本郵船(株)関西支店長代理※<br>(代 清水 隆 NYK LNGシップマネージメント(株)) |
| "      | 國 友 雄 二 | (株)商船三井関西支店副支店長※                                 |
| "      | 松 島 豊   | 川崎汽船(株)関西支店副支店長※                                 |
| オブザーバー | 竹 口 信 和 | 大阪湾水先区水先人会会長※                                    |
| 操 船 者  | 中 島 敏 行 | 大阪湾水先区水先人会水先人                                    |
| "      | 大 石 勝 文 | 大阪湾水先区水先人会水先人                                    |
| 関係官公庁  | 森 部 賢 治 | 第五管区海上保安本部交通部長<br>(代 北野 隆志 安全課係長)                |
| "      | 川 名 一 德 | 大阪海上保安監部長<br>(代 三宅 光成 航行安全課長)                    |
| "      | 安 尾 博 志 | 堺海上保安署長 (同席 山沖 学 港務係長)                           |
| 委 託 者  | A社      |  |
| 事 務 局  | 山 本 幸 典 | (公社)神戸海難防止研究会常務理事                                |
| "      | 竹 村 太 志 | " 主任研究員  |
| "      | 塔 本 吉 夫 | " 事業部長補佐   |
| "      | 植 山 通 朗 | (株)日本海洋科学顧問                                      |
| "      | 伊豫谷 一 成 | " 取締役九州支店長                                       |
| "      | 野 間 卓 志 | " 関西支社課長代理                                       |

# 大阪港主航路工事等に伴う航行安全対策検討調査第2回委員会

- 1 日 時 平成24年12月7日(金)13:00~16:15
- 2 場 所 神戸メリケンパークオリエンタルホテル 4F 瑞天東の間
- 3 出 席 者 別紙のとおり
- 4 議 題
  - (1) 第1回委員会議事概要について
  - (2) 主航路第二段階工事施工概要及び工事に係る安全性の検討について
  - (3) 新島2-1区工事施工概要及び工事に係る安全性の検討について
  - (4) 主航路第二段階工事に係る航行安全対策について
  - (5) 新島2-1区工事に係る航行安全対策について
- 5 資 料
  - (1) 第1回委員会議事概要(案)
  - (2) 検討資料委2-1 主航路第二段階工事施工概要及び工事に係る安全性の検討(案)
  - (3) 検討資料委2-2 新島2-1区工事施工概要及び工事に係る安全性の検討(案)
  - (4) 検討資料委2-3 主航路第二段階工事に係る航行安全対策(案)
  - (5) 検討資料委2-4 新島2-1区工事に係る航行安全対策(案)
- 6 議 事  
席上配布
  - (1) 検討資料委2-3 29頁追加
  - (2) " 2-4 23頁追加
  - (3) " 2-4 69頁 図3.3.1、73頁 図3.4.5 委2-4 18頁  
図1.2.1、22頁 図1.3.5  
「情報収集提供フロー」(同じ図)
- 7 審議結果  
事務局により出席者、資料の確認の後、委員長により議事が進められた。
- 8 提示された検討資料は、委員会で出た意見を盛り込むことを前提に承認された。

以上

## 別 紙

## 出 席 者 名 簿

(順不同・敬称略) [REDACTED] は欠席者

※海防研常任委員

|       |         |                                     |
|-------|---------|-------------------------------------|
| 委 員 長 | 鈴 木 三 郎 | 神戸大学名誉教授※                           |
| 委 員   | 井 上 欣 三 | 神戸大学名誉教授※                           |
| "     | 岩 瀬 潔   | 海技大学校教授※                            |
| "     | 竹 口 信 和 | 大阪湾水先区水先人会会長※                       |
| "     | 片 岡 徹   | 大阪湾水先区水先人会副会長※                      |
| "     | 今 西 邦 彦 | (一社)日本船長協会技術顧問※                     |
| "     | 迫 田 孝 広 | 日本郵船(株)関西支店長代理※                     |
| "     | 國 友 雄 二 | (株)商船三井関西支店副支店長※                    |
| "     | 松 島 豊   | 川崎汽船(株)関西支店副支店長※                    |
| "     | 田 渕 訓 生 | 全国内航タンカー海運組合関西支部長<br>(代 永石 大機 事務局長) |
| "     | 叶 亮     | 近畿旅客船協会事務局長                         |
| "     | 山 田 邦 雄 | (社)関西小型船安全協会会長<br>(代 天野 俊夫 事務局長)    |
| "     | 藤 原 浩   | 大阪海運組合理事長(代 香川 幹夫 専務理事)             |
| "     | 甲 斐 克 宙 | 大阪船主会副会長(代 瓦 敏彦 事務局長代理)             |
| "     | 山 崎 正 一 | 日本押船土運船協会会長<br>(代 西村 生久 船舶事業本部)     |
| "     | 安 藤 弘 道 | 大阪港運協会専務理事                          |
| "     | 白 野 哲 也 | 大阪フェリー協会専務理事                        |
| "     | 横 山 直 彦 | 全日本海員組合大阪支部長<br>(代 松野 宏紀 執行部員)      |

以上 17 名

|       |         |  |
|-------|---------|--|
| 関係官公庁 | 森 部 賢 治 | 第五管区海上保安本部交通部長<br>(代 三宅 真二 企画調整官)<br>(同席 北野 隆志 安全課海務第二係長)                      |
| "     | 川 名 一 德 | 大阪海上保安監部長(代 小原 雅之 次長)<br>(同席 三宅 光成 航行安全課長、<br>日野 聰 交通課長、<br>田川 元嗣 航行安全課第二海務係長) |

|       |         |   |
|-------|---------|---|
| 関係官公庁 | 安 尾 博 志 | 堺海上保安署長（代 志貴 友也 港務係専門員）                                       |
| 〃     | 西 尾 春 基 | 岸和田海上保安署長（代 畠中 勇一 専門員）  |
| 〃     | 菊 地 身智雄 | 近畿地方整備局港湾空港部長<br>(代 中平 浩之 港湾空港整備・補償課長補佐)                      |
| 〃     | 徳 平 隆 之 | 大阪市港湾局計画整備部長<br>(代 黒田 剛 海務担当係長)<br>(同席 西村 孝一 海務担当、永井 克実 計画担当) |
|       |         | 以上 12 名   |
| 委託者   | 鈴 木 徹   | 近畿地方整備局大阪港湾・空港整備事務所長  |
| 〃     | 大 西 正 夫 | 〃 副所長   |
| 〃     | 森 西 弘   | 〃 工務課長  |
| 〃     | 黒 川 文 宏 | 〃 第一工務係長  |
| 〃     | 井 上 省 吾 | 〃 技術審査係長  |
| 〃     | 藤 井 慶一朗 | 〃 第三工務係長  |
| 〃     | 中 田 隆 史 | 〃 保全課長  |
| 〃     | 大 前 剛   | 〃 保全係長  |
| 〃     | 山 野 智 志 | 〃 港湾保安調査官   |
| 〃     | 山 口 秀 樹 | 〃 工務課係員   |
|       |         | 以上 10 名   |
| 事務局   | 世 良 邦 夫 | (公社) 神戸海難防止研究会専務理事  |
| 〃     | 山 本 幸 典 | 〃 常務理事  |
| 〃     | 竹 村 太 志 | 〃 主任研究員   |
| 〃     | 塔 本 吉 夫 | 〃 事業部長補佐  |
| 〃     | 國 安 政 幸 | (株) エム・オー・エル・マリンコンサルティング関西事務所長                                |
|       |         | 以上 5 名  |
|       |         | 計 44 名  |

# 平成24年神戸大橋ライトアップリニューアルに伴う 航行船舶等への影響調査委員会

1 日 時 平成24年12月18日(火) 13:30～15:30

2 場 所 パレス神戸 2F 大会議室

3 出 席 者 別紙のとおり

4 議 題

- (1) 検討資料委1-1 調査方針について
- (2) 検討資料委1-2 ライトアップリニューアル計画の概要について
- (3) 検討資料委1-3 航行環境及び航行船舶の実態について
- (4) 検討資料委1-4 航行環境等に及ぼす影響について
- (5) 検討資料委1-5 報告書の構成について

5 資 料

- (1) 検討資料委1-1 調査方針(案)
- (2) 検討資料委1-2 ライトアップリニューアル計画の概要(案)
- (3) 検討資料委1-3 航行環境及び航行船舶の実態(案)
- (4) 検討資料委1-4 航行環境等に及ぼす影響(案)
- (5) 検討資料委1-5 報告書の構成(案)
- (6) 参考資料委1-1 神戸大橋付近の景観写真
- (7) 参考資料委1-2 光束、光度、輝度、照度の関係について
- (8) 参考資料委1-3 グレアの評価

席上配布資料

- (1) 参考資料委1-1 4頁～10頁の差替え 4枚(送付済み資料の差替え)
- (2) 検討資料委1-3 3・4頁、5・6頁の差替え 2枚(送付済み資料の差替え)
- (3) 参考資料委1-4 1頁 「神戸大橋ライトアップ保守管理体制」 1枚  
(追加資料)

6 議 事

事務局により出席者、資料の確認後、委託者の神戸市みなと総局 吉井 真 技術担当部長の挨拶後、委員長の選任が行われ、神戸大学大学院海事科学研究科教授 古莊 雅生委員が委員長に選任された。引き続き委員長により議事が進められた。

7 審議結果

提示された検討資料は、一部文言の修正を行い、委員会で出た意見を盛り込むことを前提に承認された。

以 上

## 別 紙

## 出 席 者 名 簿

(順不同・敬称略) [REDACTED] は欠席者

※海防研常任委員

|         |         |                               |
|---------|---------|-------------------------------|
| 委 員 長   | 古 莊 雅 生 | 神戸大学大学院海事科学研究科教授※             |
| 委 員     | 山 本 一 誠 | 海技大学校准教授                      |
| "       | 竹 口 信 和 | 大阪湾水先区水先人会会长※<br>(代 片岡 徹 副会長) |
| "       | 今 西 邦 彦 | (一社)日本船長協会技術顧問※               |
| "       | 松 島 豊   | 川崎汽船(株)関西支店副支店長※              |
| "       | 加 藤 琢 二 | 神戸旅客船協会会长 (代 山西 哲司 専務理事)      |
| "       | 南 一 郎   | 協同組合神戸タグ協会理事長                 |
| "       | 加 藤 榮 一 | 兵庫海運組合理事長                     |
|         |         | 以上 計 7名                       |
| 関 係 官 庁 | 中 村 清   | 神戸海上保安部長 (代 桑田 康生 次長)         |
|         |         | 以上 計 1名                       |
| 委託関係者   | 吉 井 真   | 神戸市みなと総局 技術担当部長               |
| "       | 山 根 隆 明 | " 技術部設備担当課長                   |
| "       | 辻 隆 弘   | " 振興部海務課港務係長                  |
| "       | 胡 重 静 希 | " 技術部計画課計画担当係長                |
| "       | 高 岡 信 男 | (一財)日本航路標識協会関西支部 担当部長         |
| "       | 野 津 美喜雄 | "                             |
| "       | 山 田 晃 瞳 | (株)石井幹子デザイン事務所 デザイン室長         |
|         |         | 以上 計 7名                       |
| 事 務 局   | 世 良 邦 夫 | (公社)神戸海難防止研究会専務理事             |
| "       | 山 本 幸 典 | " 常務理事                        |
| "       | 藤 原 昇   | " 事業部長補佐                      |
| "       | 竹 田 和 子 | " 事業部員                        |
|         |         | 以上 計 4名                       |
|         |         | 合計 19名                        |

# 大阪港主航路工事等に伴う航行安全対策検討調査第3回委員会

- 1 日 時 平成24年12月21日(金)13:00~16:15
- 2 場 所 神戸メリケンパークオリエンタルホテル 4F 銀河の間
- 3 出 席 者 別紙のとおり
- 4 議 題
  - (1) 第2回委員会議事概要について
  - (2) 主航路第二段階工事施工概要及び工事に係る安全性の検討「第2回委員会修正版」について
  - (3) 主航路第二段階工事に係る航行安全対策について
  - (4) 新島2-1区工事施工概要及び工事に係る安全性の検討「第2回委員会修正版」について
  - (5) 新島2-1区工事に係る航行安全対策について
  - (6) 調査報告書構成について
- 5 資 料
  - (1) 検討資料委3-1 主航路第二段階工事施工概要及び工事に係る安全性の検討「第2回委員会修正版」(案)
  - (2) 検討資料委3-2 主航路第二段階工事に係る航行安全対策(案)
  - (3) 検討資料委3-3 新島2-1区工事施工概要及び工事に係る安全性の検討「第2回委員会修正版」(案)
  - (4) 検討資料委3-4 新島2-1区工事に係る航行安全対策(案)
- 6 席上配布
  - (1) 第1回委員会議事概要
  - (2) 第2回委員会議事概要(案)
  - (3) 検討資料委3-5 調査報告書構成(案)
  - (4) 席上配布 検討資料委3-1 19頁差替え
  - (5) 席上配布1 検討資料3-2 4頁、3-3 69頁、3-4 19頁差替え
  - (6) " 2 平成23年度報告書抜粋
  - (7) " 3 検討資料3-3 44頁、66頁、資料3-4 3頁、5頁、15頁差替え
- 7 議 事  
事務局により出席者、および資料の確認後、委員長により議事が進められた。
- 8 審議結果  
提示された検討資料は、一部文言の修正をして、委員会で出た意見を盛り込むことを前提に報告書としてまとめていくことで承認された。 以上

## 別 紙

## 出席者名簿

(順不同・敬称略) [ ] は欠席者

※海防研常任委員

|       |         |                                     |
|-------|---------|-------------------------------------|
| 委 員 長 | 鈴 木 三 郎 | 神戸大学名誉教授※                           |
| 委 員   | 井 上 欣 三 | 神戸大学名誉教授※                           |
| "     | 岩 瀬 潔   | 海技大学校教授※                            |
| "     | 竹 口 信 和 | 大阪湾水先区水先人会会長※                       |
| "     | 片 岡 徹   | 大阪湾水先区水先人会副会長※                      |
| "     | 今 西 邦 彦 | (一社)日本船長協会技術顧問※                     |
| "     | 迫 田 孝 広 | 日本郵船(株)関西支店長代理※                     |
| "     | 國 友 雄 二 | (株)商船三井関西支店副支店長※                    |
| "     | 松 島 豊   | 川崎汽船(株)関西支店副支店長※                    |
| "     | 田 渕 訓 生 | 全国内航タンカー海運組合関西支部長<br>(代 永石 大機 事務局長) |
| "     | 叶 亮     | 近畿旅客船協会事務局長                         |
| "     | 山 田 邦 雄 | (社)関西小型船安全協会会長<br>(代 天野 俊夫 事務局長)    |
| "     | 藤 原 浩   | 大阪海運組合理事長(代 香川 幹夫 専務理事)             |
| "     | 甲 斐 克 宙 | 大阪船主会副会長(代 瓦 敏彦 事務局長代理)             |
| "     | 山 崎 正 一 | 日本押船土運船協会会長<br>(代 西村 生久 船舶事業本部)     |
| "     | 安 藤 弘 道 | 大阪港運協会専務理事                          |
| "     | 白 野 哲 也 | 大阪フェリー協会専務理事                        |
| "     | 横 山 直 彦 | 全日本海員組合大阪支部長<br>(代 松野 宏紀 執行部員)      |

以上 16 名

|       |         |   |
|-------|---------|---|
| 関係官公序 | 森 部 賢 治 | 第五管区海上保安本部交通部長<br>(代 三宅 真二 企画調整官)<br>(同席 屋宜 隆 計画運用課長、<br>北野 隆志 安全課海務第二係長) |
| "     | 川 名 一 德 | 大阪海上保安監部長(代 小原 雅之 次長)<br>(同席 日野 聰 交通課長、<br>會所 司 航行安全課専門官)                 |

|       |         |  |
|-------|---------|--|
| 関係官公序 | 安 尾 博 志 | 堺海上保安署長<br>(同席 志貴 友也 港務係専門員)                                 |
| "     | 西 尾 春 基 | 岸和田海上保安署長<br>(同席 畠中 勇一 専門員)                                  |
| "     | 菊 地 身智雄 | 近畿地方整備局港湾空港部長<br>(代 中平 浩之 港湾空港整備・補償課長補佐)                     |
| "     | 徳 平 隆 之 | 大阪市港湾局計画整備部長<br>(代 黒田 剛 海務担当係長)<br>(同席 畦原 聰 海務担当、永井 克実 計画担当) |
|       |         | 以上 14名   |
| 委 託 者 | 鈴 木 徹   | 近畿地方整備局大阪港湾・空港整備事務所長   |
| "     | 大 西 正 夫 | " " 副所長  |
| "     | 森 西 弘   | " " 工務課長   |
| "     | 黒 川 文 宏 | " " 第一工務係長   |
| "     | 井 上 省 吾 | " " 技術審査係長   |
| "     | 藤 井 慶一朗 | " " 第三工務係長   |
| "     | 中 田 隆 史 | " " 保全課長   |
| "     | 大 前 剛   | " " 保全係長   |
| "     | 山 野 智 志 | " " 港湾保安調査官  |
| "     | 山 口 秀 樹 | " " 工務課係員  |
|       |         | 以上 10名   |
| 事 務 局 | 世 良 邦 夫 | (公社)神戸海難防止研究会専務理事  |
| "     | 山 本 幸 典 | " " 常務理事   |
| "     | 竹 村 太 志 | " " 主任研究員  |
| "     | 塔 本 吉 夫 | " " 事業部長補佐   |
| "     | 竹 田 和 子 | " " 事業部員   |
| "     | 國 安 政 幸 | (株)エム・オー・エル・マリンコンサルティング関西事務所長                                |
|       |         | 以上 6名  |
|       |         | 計 46名  |



会務報告



## 第5回 業務運営会議

|        |        |                           |                                       |
|--------|--------|---------------------------|---------------------------------------|
| 1      | 日 時    | 平成24年10月24日(水)12:00~12:45 |                                       |
| 2      | 場 所    | 商船三井ビル 7F 会議室             |                                       |
| 3      | 出 席 者  | (順不同・敬称略)                 | 欠席者                                   |
|        | 代表理事   | 福間 和之                     | 公益社団法人 神戸海難防止研究会会長                    |
|        | 業務執行理事 | 鈴木 三郎                     | 副会長 神戸大学名誉教授                          |
| "      |        | 村田 勝久                     | 副会長 内海水先区水先人会会长                       |
| "      |        | 根本 正昭                     | 副会長 (株)商船三井執行役員<br>(代 北田 正昭 関西支店副支店長) |
| "      |        | 世良 邦夫                     | 公益社団法人 神戸海難防止研究会 専務理事                 |
| "      |        | 山本 幸典                     | " 常務理事                                |
| オブザーバー |        | 竹口 信和                     | 大阪湾水先区水先人会会长                          |
| "      |        | 小島 茂                      | (社)日本船長協会会長<br>(代 今西 邦彦 技術顧問)         |
| "      |        | 佐々木 真己                    | 川崎汽船(株)取締役専務執行役員<br>(代 松島 豊 関西支店副支店長) |
| "      |        | 秋山 信                      | 日本郵船(株)関西支店長<br>(代 迫田 孝広 関西支店長代理)     |
| "      |        | 須貝 壽榮                     | 元神戸地方海難審判庁庁長                          |
| "      |        | 改発 康一                     | 神鋼物流(株)顧問                             |
| 事務局    |        | 小野田 憲明                    | 公益社団法人 神戸海難防止研究会総務部長                  |
| "      |        | 板坂 茂良                     | " 総務部長代理                              |
| "      |        | 竹田 和子                     | " 事業部員                                |

### 4 議題

- (1) 業務報告等について
- (2) 平成25年度補助金申請について
- (3) その他

### 5 資料

席上配布

- 資料1 業務報告等
- 資料2 公益社団法人神戸海難防止研究会 平成25年度事業計画
- ・補助事業（一般会計）・平成25年度補助金交付申請書
  - ・平成25年度事業計画明細書

## 6 議事概要

事務局から、委員の出欠確認の後、福間会長の挨拶があり、引き続き議事に入った。

事務局から資料について説明があり、議題については特に意見はなかった。

以上

## 第6回 業務運営会議

|         |                           |                                      |        |
|---------|---------------------------|--------------------------------------|--------|
| 1 日 時   | 平成24年11月21日(水)12:00~12:55 |                                      |        |
| 2 場 所   | 商船三井ビル 7F 会議室             |                                      |        |
| 3 出 席 者 | (順不同・敬称略)                 |                                      |        |
| 代表理事    | 福間和之                      | 公益社団法人 神戸海難防止研究会会長                   |        |
| 業務執行理事  | 鈴木三郎                      | 副会長 神戸大学名誉教授                         |        |
| //      | 村田勝久                      | 副会長 内海水先区水先人会会長                      |        |
| //      | 根本正昭                      | 副会長 (株)商船三井執行役員<br>(代 北田正昭 関西支店副支店長) |        |
| //      | 世良邦夫                      | 公益社団法人 神戸海難防止研究会 専務理事                |        |
| //      | 山本幸典                      | //                                   | 常務理事   |
| オブザーバー  | 竹口信和                      | 大阪湾水先区水先人会会長                         |        |
| //      | 小島茂                       | (社)日本船長協会会長<br>(代 今西邦彦 技術顧問)         |        |
| //      | 佐々木真己                     | 川崎汽船(株)取締役専務執行役員<br>(代 松島豊 関西支店副支店長) |        |
| //      | 秋山信                       | 日本郵船(株)関西支店長<br>(代 迫田孝広 関西支店長代理)     |        |
| //      | 須貝壽榮                      | 元神戸地方海難審判庁庁長                         |        |
| //      | 改発康一                      | 神鋼物流(株)顧問                            |        |
| 事務局     | 小野田憲明                     | 公益社団法人 神戸海難防止研究会総務部長                 |        |
| //      | 板坂茂良                      | //                                   | 総務部長代理 |
| //      | 竹田和子                      | //                                   | 事業部員   |

### 4 議題

- (1) 業務報告等について
- (2) 平成25年度事業計画及び収支予算について
- (3) 常任委員の委嘱について
- (4) その他

### 5 資料

席上配布

- 資料1 業務報告等
- 資料2 平成25年度事業計画及び収支予算書(案)
- 資料3 常任委員の委嘱について

資料4 その他

6 議事概要

事務局から、委員の出欠確認の後、福間会長の挨拶があり、引き続き議事に入った。

事務局から資料について説明があり、議題については特に意見はなかった。

以上

## 第3回 理事会議事録

1 日 時 平成24年12月12日(水) 15時25分から  
16時25分までの間

2 場 所 神戸市中央区波止場町5番6号  
神戸メリケンパークオリエンタルホテル4階銀河の間

3 理事総数 19名

出席理事数 15名

(出席者) (順不同)

|      |      |      |
|------|------|------|
| 福間和之 | 鈴木三郎 | 村田勝久 |
| 根本正昭 | 世良邦夫 | 山本幸典 |
| 嶋貫勝彦 | 竹口信和 | 加藤学  |
| 児玉正浩 | 池島賢治 | 須貝壽榮 |
| 秋山信  | 南一郎  | 小島茂  |

4 監事数 3名

出席監事数 3名

(出席者)

|      |      |     |
|------|------|-----|
| 改発康一 | 八木武人 | 山本亨 |
|------|------|-----|

5 議案

第1号議案 平成25年度事業計画及び収支予算(案)について

第2号議案 諸規程の変更案について

第3号議案 入会申込みの承認について

第4号議案 その他

6 議事の経過概要及びその結果

15時25分に開会、事務局から本日の出席理事は15名で、理事総数19名の過半数を超えており、定款第42条の規定より本理事会が成立する旨報告した。

定款第41条の規定に基づき福間会長が議長となり、挨拶を行い、本日の議事録の署名に関して定款第45条に基づき、福間議長と出席監事の改発康一氏、八木武人氏及び山本亨氏にお願いして議事の審議に入った。

- 第1号議案 平成25年度事業計画及び収支予算（案）について  
事務局から配布資料に基づき説明を行った後、議長が理事に諮ったところ、全員異議なく原案のとおり承認された。
- 第2号議案 諸規程の変更案について  
事務局から配布資料に基づき説明を行い、説明終了後次の質疑応答があった。
  - (1) 竹口信和理事から、資料2「理事会運営規程」第16条の(2)のハに「会長の職務代行順序の指名」を追記する変更案に対し、今回の改正は、本日付けで改正されるのか、また、本日付け改正された後、前回の理事会で副会長の鈴木先生が第1位ということであったが、議事録に記載されているのかとの質問があり、事務局から、本日付けで改正すること、及び議事録に記載されていることを説明し、また理事会運営規程の16条(2)の「その他定款に定める事項」で実施することも可能であるが、「会長の職務代行順序の指名」を追記することで抜けをなくすることができる旨説明し了承された。  
以上の質疑応答終了後、議長が理事に諮ったところ、全員異議なく原案のとおり承認された。
- 第3号議案 入会申込みの承認について  
事務局から入会希望者について説明するとともに、本会への入会は、定款第8条第1項に基づき、理事会において入会の可否を決定する必要がある旨説明を行い、説明終了後次の質疑応答があった。
  - (1) 竹口信和理事から、定款第8条第1項に基づき、理事会において入会の可否を決定する必要があるとの説明であるが、理事会運営規程の根拠について質問があり、事務局から理事会運営規程第16条の決議事項を説明し了承された。  
以上の質疑応答終了後、議長が議案の可否を理事に諮ったところ、出席理事全員一致でこれを承認したから、可決した。
- 第4号議案 その他  
以上で、提出された議案についての審議は終了したので、その他何かないか諮ったところ、特に質疑はなかった。また、事務局からの連絡事項等もなかった。

以上で、議長は、本日の議案審議の全部が終了した旨を告げ、16時25分に閉会した。

平成24年12月12日

代表理事  
(議長) 福間和之

出席監事 改発康一

出席監事 八木武人

出席監事 山本亨

## ○ 事務日誌抄

(H24. 10. 1~H24. 12. 31)

| 月 日    | 曜 日 | 時 間  | 委 員 会 名                                       | 実 施 場 所          |
|--------|-----|------|---|------------------|
| 10. 2  | (火) | 1300 | 平成 24 年度第 6 回船積危険品研究委員会                       | 商船三井ビル 7 F 会議室   |
| 10. 19 | (金) | 1330 | A 社着離桟橋に係る航行安全対策検討調査<br>第1回検討部会               | メリケンパークオリエンタルホテル |
| 10. 24 | (水) | 1200 | 第 5 回業務運営会議                                   | 商船三井ビル 7 F 会議室   |
| 10. 25 | (木) | 1500 | 第 5 回月例会                                      | こうべまちづくり会館       |
| 10. 31 | (水) | 1330 | 大阪港主航路工事等に伴う航行安全対策検討<br>調査第 1 回調査委員会          | メリケンパークオリエンタルホテル |
| 11. 13 | (火) | 1300 | 平成 24 年度第 7 回船積危険品研究委員会                       | 商船三井ビル 7 F 会議室   |
| 11. 20 | (火) | 1330 | A 社着離桟橋に係る航行安全対策検討調査<br>第 2 回委員会              | メリケンパークオリエンタルホテル |
| 11. 21 | (水) | 1200 | 第 6 回業務運営会議                                   | 商船三井ビル 7 F 会議室   |
| 11. 26 | (月) | 1000 | A 社着離桟橋に係る航行安全対策検討調査                          | (株) 日本海洋科学本社     |
| ~ 27   | (火) |      | シミュレータ実験                                      |                  |
| 11. 29 | (木) | 1500 | 第 1 回地域部会兼第 6 回月例会 (堺市)                       | ホテル・アゴーラリージェンシー堺 |
| 12. 7  | (金) | 1300 | 大阪港主航路工事等に伴う航行安全対策検討<br>調査第 2 回委員会            | メリケンパークオリエンタルホテル |
| 12. 12 | (水) | 1530 | 第 3 回理事会                                      | メリケンパークオリエンタルホテル |
| 12. 18 | (火) | 1330 | 平成 24 年度神戸大橋ライトアップリニューアル<br>に伴う航行船舶等への影響調査委員会 | パ レ ス 神 戸        |
| 12. 21 | (金) | 1300 | 大阪港主航路工事等に伴う航行安全対策検討<br>調査第 3 回委員会            | メリケンパークオリエンタルホテル |

