会　　報

第　46　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

姫　　路　　港

（提供：姫路海上保安部）

目　　　次

第１０１回　月例会概要

（1）事業経過報告等…………………………………………………… 1

（2）講演「ＥＶタンカー『あさひ』その計画、建造、就航」

旭タンカー株式会社 新規事業室

先進船舶技術顧問　　土屋　岳彦　氏

第１０２回　月例会概要

（1）事業経過報告等…………………………………………………… 11

（2）講演「大阪湾北部海域における監視・情報提供体制の強化について」

第五管区海上保安本部 交通部 航行安全課

専門官　　上原　干城　氏

事　業　報　告

神戸港整備事業に伴う船舶航行安全対策検討調査委員会（載荷試験編）………… 23

令和５年度近畿・四国地方海の事故ゼロキャンペーン実施結果について（報告）…… 26

会　務　報　告

第１０２回業務運営会議…………………………………………… 65

第１０３回業務運営会議…………………………………………… 66

船舶交通随感

第１８回　商船とプレジャーボートの航行優先権に関する一考 ………………… 67

事務日誌抄………………………………………………………… 69

お知らせ………………………………………………………… 70

・大阪湾における船舶安全運航上の留意点

第101回　月　例　会　概　要

1　日　　時　　令和5年7月26日(水)15:00～16:00

2　場　　所　　神戸市中央区文化センター10階　1001-1002会議室

3　出 席 者　　34名

4　概　　要

(1) 事業経過報告等

奥原専務理事から事業報告及び会務報告が行われた。

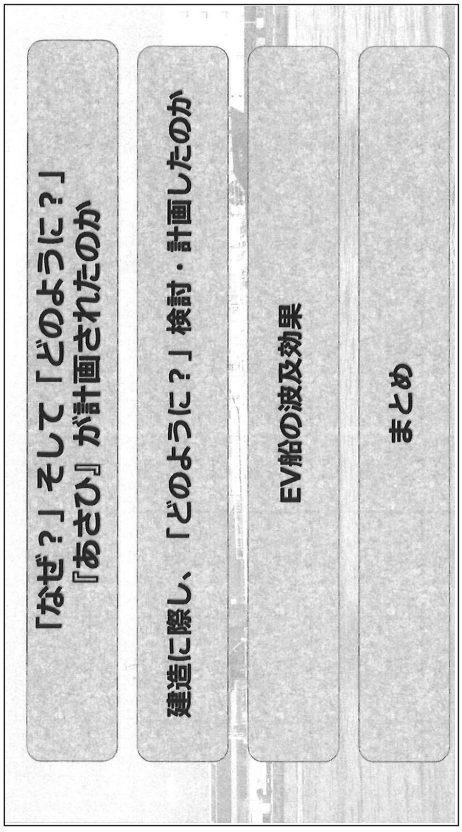
(2) 講　演

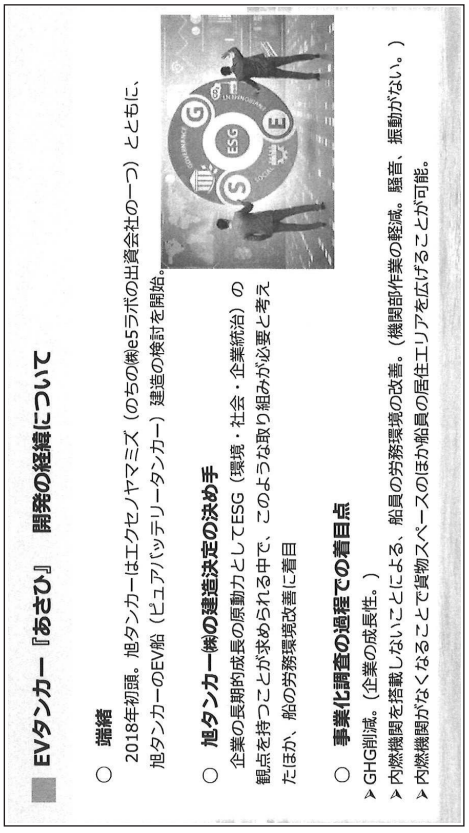
旭タンカー株式会社 新規事業室　先進船舶技術顧問　土屋　岳彦 氏により「ＥＶタンカー『あさひ』その計画、建造、就航」と題し、講演が行われた。

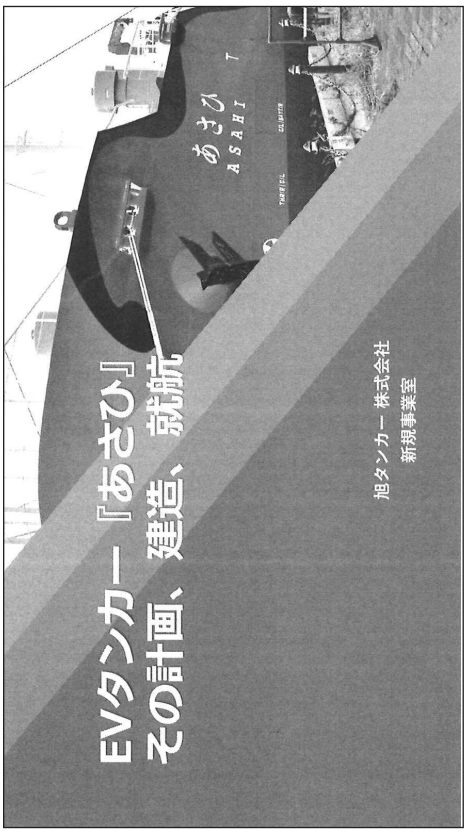
≪第101回月例会講演資料≫

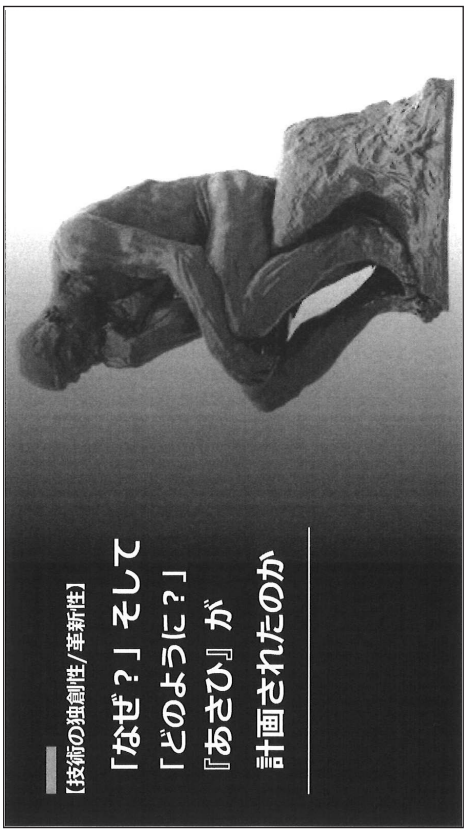
ＥＶタンカー『あさひ』その計画、建造、就航

講師　旭タンカー株式会社 新規事業室
先進船舶技術顧問　土　屋　岳　彦 氏



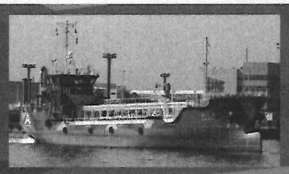






■ ピュアEVタンカー『あさひ』　2022年3月　就航

世界初の
完全電気推進タンカーが竣工



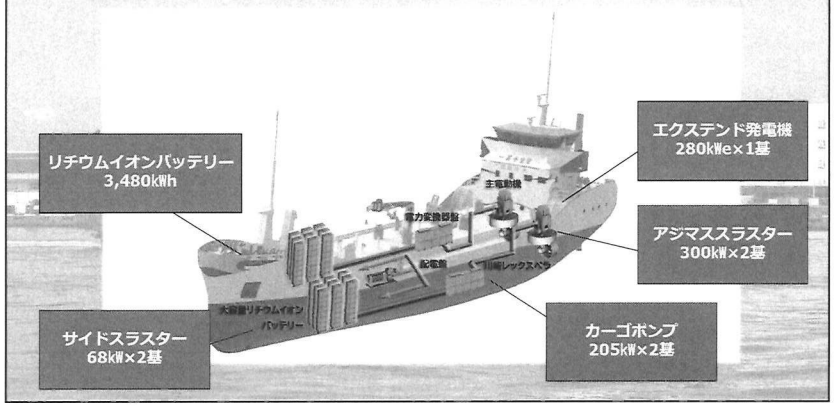
EVタンカーについて

- ✓ 大容量リチウムイオンバッテリーを動力源とするピュアバッテリータンカー
- ✓ バンカー輸送の内航タンカーとして東京湾内に就航
- ✓ CO2、NOx、SOx、煤煙等のゼロエミッション化を達成
- ✓ コマーシャルベースで在来船と同様の運航を可能としたのは国内初。

1隻目　2022年3月竣工
2隻目　2023年3月竣工

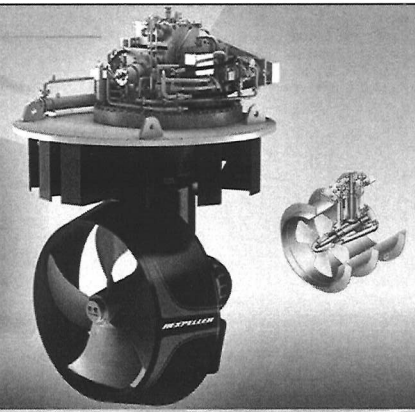
全長	: 62.00m
全幅	: 10.30m
型深	: 4.70m
喫水	: 約4.15m
総トン数	: 492t
載貨重量トン数	: 1,097t
貨油タンク容量	: 1,277m3
バッテリー容量	: 3,480kWh
航行区域	: 東京湾内
積載貨物	: 重油

■ EVタンカー『あさひ』　バッテリー推進・給電システム



・推進器・操船システム

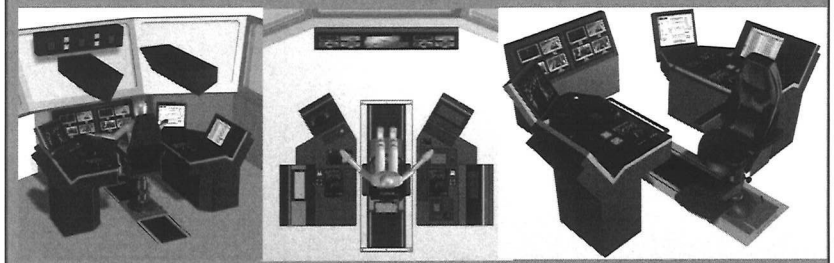
アジマススラスター＊2基 (300kW)と、サイドスラスター ＊ 2基 (68kW)を搭載。



これらのスラスターを総括制御するシステムにより、従来船と比べ大幅に操船性能を向上でき、船体を真横方向へ移動することも可能になり、離着岸時の本船負担軽減を実現した。

ASAHI TANKER

・操船性向上＋α

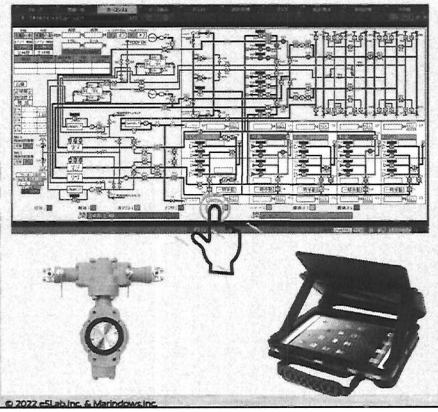


インテグレーション ブリッジシステムにより、バッテリー状況や推進器運転状況などの船内情報や、船首・船尾・船内のカメラ映像を一元確認可能。

前員の操船制御により、ジョイスティックでの操船を可能としている。

ASAHI TANKER

・遠隔操作＋自動荷役システム



荷役配管に設置した油圧式バタフライ弁の開閉動作は遠隔操作＋自動荷役プログラムで行う。

小型タンカーでは初

バルブ開閉・ポンプ発停の荷役操作を、甲板上でタブレット(*)使って行うことも可能とした。
(*) 石油基地で使用可能な防爆仕様端末

国内のタンカーでは初

© 2022 eSLab Inc. & Marindows Inc.

ASAHI TANKER

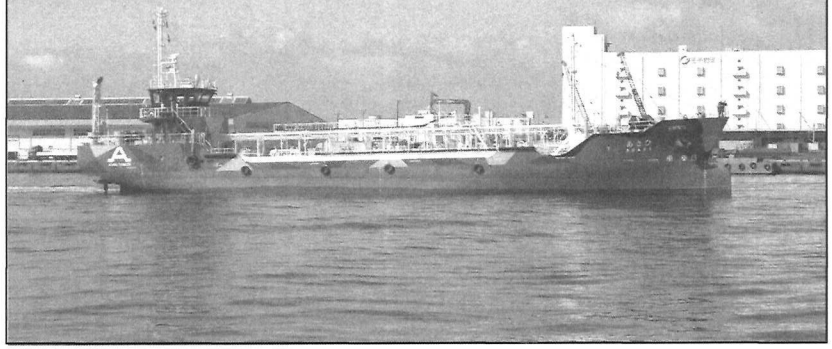
【技術の完成度】

建造に際し、
「どのように？」
検討・計画したのか

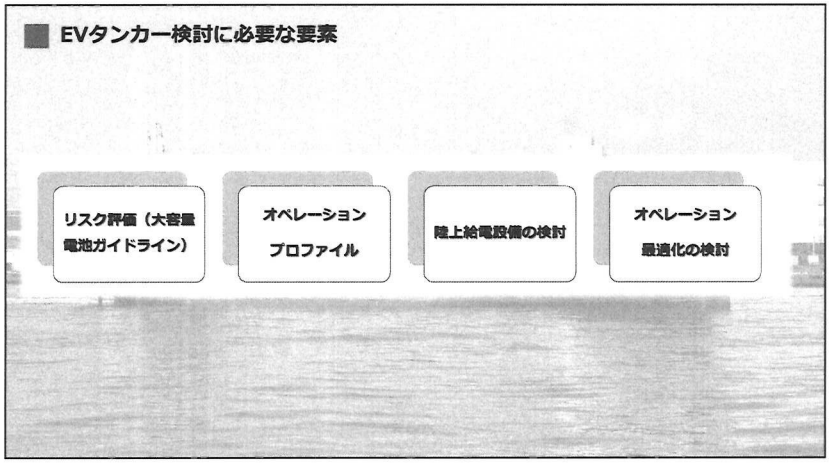
■ EVタンカー『あさひ』　建造・機器・システムの諸掌

建造・機器・システム	所掌
建造造船所	（第1船）興亜産業㈱ （第2船）井村造船㈱
システムインテグレータ	川崎重工業㈱
Power Management System	〃
Propulsion Control System	〃
ダクトレス アジマスプロペラ	〃
主配電盤	〃 ／ 大洋電機㈱
主推進インバータ制御盤	〃 ／ 大洋電機㈱
推進電動機	〃 ／ 大洋電機㈱
Battery	〃 ／ Corvus Energy, Norway

■ EVタンカー検討に必要な要素



EVタンカー検討に必要な要素



リスク評価

大容量蓄電池ガイドラインに基づくリスク評価が必要

➢**対象**：リチウムイオン電池の場合、5kWを超えるものが対象。

➢**リチウムイオン電池に求められる要件**：

JIS C 8715-2「産業用リチウム二次電池の単電池及び電池システム― 第２部：安全性要求事項」、SBA S 1101「産業用リチウムイオン二次電池の安全性試験（単電池及び電池システム）」又は同等の規格に適合するものであること

➢**リスク評価の要件**

(1)蓄電池及び充放電システムが発火に至る全ての要因 考慮すべき要因としては、過放電後の充電、電磁障害、　感電、振動、動揺、浸水、外部短絡、内 部短絡、過充電、過熱、落下、圧壊、漏洩、排出ガスへの引火、火災等。

(2) 状態検知、制御、異常検知、回路遮断など、リスク軽減に寄与する全ての部品、構造、機構等

(3) 検証試験の内容及びその結果

(4) 消火設備（又は鎮火へ導く機構・防火設備等）

「NK　大容量蓄電池ガイドライン」より引用

オペレーションプロファイル

➢**各オペレーションの確認**

①荷役作業（本船への燃料油積込み、他船への燃料油供給）
②荷役場所への航海（航行）
③出入港、離着岸、燃料供給対象船への離接舷、
④停泊（運航中待機、係船地）

➢**上記各オペレーションにおける主要使用機器の確認。**

➢**各オペレーションの運航時間の確認。**

陸上供給設備の検討

①　給電設備の検討（船側と陸側の設備検討⇒全体で考える。）

➢オペレーションプロファイルに基づく充電可能時間及び必要充電量の確認

➢上記充電量を満たす、設備仕様の確定
（相互のkW、KVA、力率、ケーブルを含む保護対策（温度等））

②　上記①の設備を設置するための検討

➢上記設備の重量⇒岸壁強度の確認

➢上記設備設置に必要な面積の確認

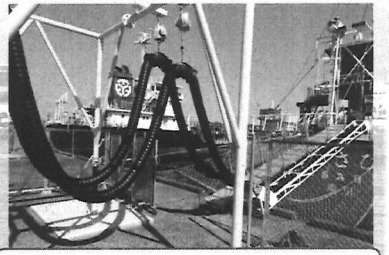
➢周辺陸上給電系統の確認

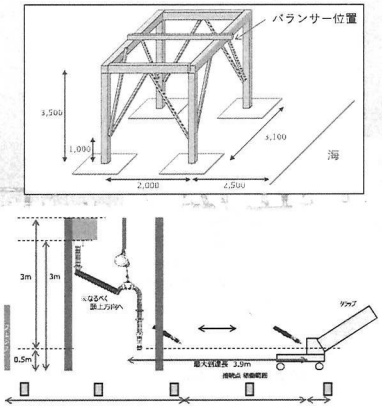
➢港湾管理者等との調整

陸上給電システム

国内初のEVタンカー向け専用給電設備

船尾着けのEVタンカーのタラップに設置された給電ソケットに陸上側からCMS（ケーブルマネジメントシステム）をはめ込んで給電を行う。





今後、EV船の普及には、
陸上の給電設備の整備が急務。

ASAHI TANKER

船として成立するかの検討

➢相反する項目の整理

① バッテリー容量：航海速力、航続距離、荷役可能時間に関係。

バッテリー容量の大型化⇒より速い航海速力の確保、航続距離・荷役時間の延長が可能。

↕

バッテリー重量・スペース設置の増加。

本船のオペレーションを達成しつつ、船内に設置可能なバッテリー容量を決定。

② 充電時間：必要電力量、充電速度、充電時間

必要電力量の増加、充電速度の高速化。⇒ 運用の柔軟性

↕

電気設備の大型化、設備コスト・電力コストの増加。

オペレーション上のバッテリーの使用量と充電可能な時間から、最適な充電速度、充電時電力を決定。

【社会への波及効果】
EV船の波及効果

乗組員のメンタルヘルス効果

- 内航、外航、練習船を比較した**高ストレス者の割合では、内航の割合が最も高く、その中でも10～20代の船員の高ストレス者の割合が高く（20.9%）**また、陸上平均（13.6%）と比較しても、高ストレス者の割合が高い。（16.1%）
- 仕事の内容では、陸上と比較して船員の仕事が大変であると感じている割合が、特に大きく差が出ているのが、「**高度の知識や技術が必要な難しい仕事だ**」という点。陸上では約12%に対し、**海技者は約27%と倍以上の割合。**

（一財）海事振興センター「船員のメンタルヘルスに関するアンケート調査結果報告書」2019.7

何を解決しなければならないか？

- **中間層の離職は、従来のOJTを不可能にしていないか？**
- **個々の船員の努力に解決策を求めることが、船員の高ストレス化の要因となっていないか？**

↓

- **従来のトレーニングモデルの限界。**

↓

- **困難なリクルーティング、安全運航の阻害**

■ 乗組員のメンタルヘルス効果

- EV船は、ディーゼル主機関を搭載した従来船と比較して**機関部作業が減少**するだけでなく、デジタルとの親和性により遠隔モニタリングにより**陸上サポートが可能**となる。
- これに加え、**騒音・振動が極小化**

乗組員のメンタルヘルスの改善可能となる。

■ 企業価値向上としてのEV船

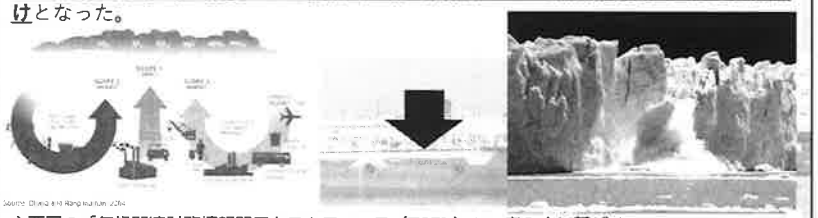
2022年3月1日、政府はエネルギー使用合理化改正法案を閣議決定
改正案：

- エネルギーの使用の合理化の対象に、非化石エネルギーが追加。
- 工場等で使用するエネルギーについて、**化石エネルギーから非化石エネルギーへの転換**を求められている。

特定事業者等に対して、非化石エネルギーへの転換に関する中長期的な計画の作成等を求めていることから、企業は、今後対策を一層加速させなければならない。

■ 企業価値向上としてのEV船

2022年春から東京証券取引所プライム市場の上場企業（旧東証一部上場）で**気候リスク情報の開示（温暖化ガスの排出等に伴う損失といった情報開示）が実質義務付け**となった。



主要国の「気候関連財務情報開示タスクフォース（TCFD）」の考え方に基づく。

①**ガバナンス**（社内での気候変動に関するリスクの組織的な把握等）
②**戦略**（気候変動対策の需要増加等の収益拡大、例えばEV関連）
③**リスク**（事業固有の定量的、定性的リスクの把握等）
④**指標と目標**（サプライチェーンを含めた温暖化ガス排出量削減の指標化等）

■ 企業価値向上としてのEV船

TCFDは温暖化ガス排出量に関しては、企業単体のみならず取引網全体の排出量開示を推奨
上記上場企業の運輸部門も含まれることが予想される。

↓

この影響は当然内航業界にも波及することが予想される。

↓

温暖化ガス排出にどう取り組むかが
今後の重要な企業評価となる。

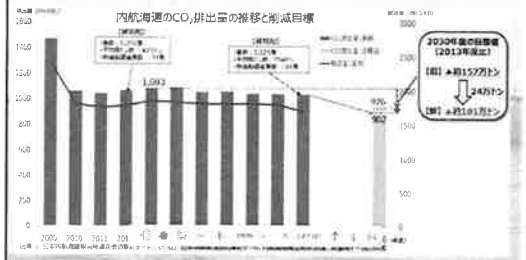
↓

この流れに追随できない企業は企業価値が低下するだけではなく、
座礁資産の管理団体となってしまう可能性。

EV船は企業の企業価値の向上の手段として有効なツール

現実的な環境対策としてのEV船

中期目標達成まであと7年しかない。
水素、アンモニアは間に合わない。当面はEV船が現実的。

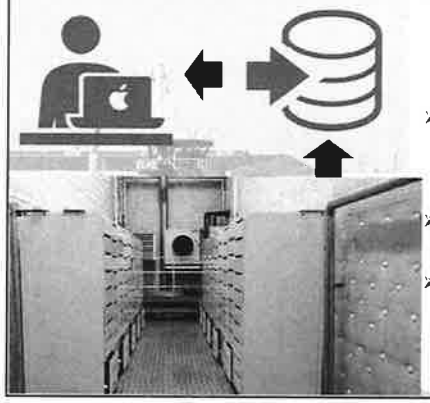


政府の「第6次エネルギー基本計画」では、温室効果ガスの排出削減の中期目標として2030年度に2013年度比46%削減(改訂前26%削減)

温室効果ガスの排出削減の中期目標として2030年度に2013年度比46%削減(改訂前26%削減)

令和3年10月に改訂された地球温暖化対策計画では、2030年度の削減目標を2013年度比で約181万t-CO2削減(約17%削減)に深掘り

デジタルとの親和性



- **内燃機関の省略によって設備・運用ともに大幅にシンプル化が可能。**
  ⇒IoTを活用した遠隔モニタリング、自動着桟等の自動化設備の導入が容易に。
  ⇒人手不足・高齢化・質の低下に直面する内航業界にとって課題の解決となる。
- **従来型（ディーゼル機関）の船舶でも遠隔モニタリングは可能。**
  ⇔機関等へのセンサーの設置、データーロガー等のデータアウトプット機能を従来のシステムに加え設置する必要性。
- **EV船の場合は、**これらの機能が当初より組み込まれてデジタル化されているため、**より親和性が高いと言える。**
- **「あさひ」の場合、**これらの機能により、運転モード、操船モード、消費電力等のデータのモニタリングが可能であり、**就航後の運航改善に寄与できるシステムとなっている。**

新たな働き方の可能性

例えば、こんな人たちも船の仕事に参加が可能に。

- **高齢化して、乗船勤務がつらくなった船員**
- **病気やケガで、乗船勤務ができなくなった船員**
- **子育て、育児と両立したい船員**

新たな働き方の可能性

デジタルとの親和性が高い船は、このような方たちのサポートを受けられる。

- **乗船勤務はできなくても、陸上からのサポートが可能に。**
- **乗船勤務者は、このサポートにより船内作業ロードが軽減。**

■ 従来船にはないBCP対応

EVタンカーに搭載された大容量バッテリーは、一般的な電気自動車約１００台分　１日の一般家庭約４５０世帯分の電力容量。
自然災害等による停電発生時にはEVタンカーを非常用電源として活用し陸上への給電を行うことで、社会貢献に繋がる新たな役割を担う。
本船搭載の発電機と併用すれば、送配電設備が機能しなくてもEVタンカーから陸上へ給電が可能。
この取り組みの実現に向け、電力会社とともに共同検討を行っている。

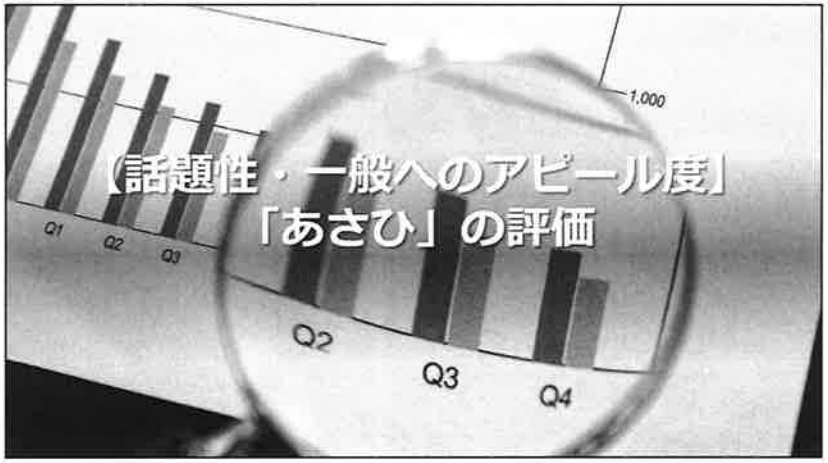
災害時の電力供給システム搭載

陸上給電「S2S：Ship To Shore」

- 自然災害等により、沿岸部の広範囲に給電が出来ない場合に活用
- 本船に搭載された大容量蓄電池から陸上に電力を供給
- 陸上の道路や送電インフラが寸断されても、海上からの供給が可能
- 災害発生時に拠点となる施設への電力供給が可能

ASAHI TANKER

EV船は「緊急時給電用洋上大容量バッテリー」として、船内のリチウムイオンバッテリーに貯めた電気を非常用電源として陸上で活用することで、大規模災害時におけるBCP（事業継続計画）対策や地域LCP（生活継続計画）の貢献につながる新たな役割を担うことが可能となる。



「話題性・一般へのアピール度」「あさひ」の評価

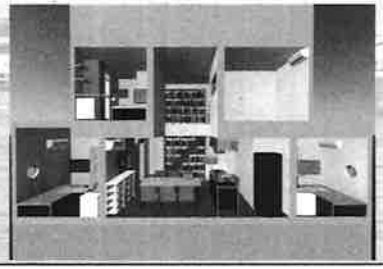
■ ここで働きたいと感じる職場

船では当たり前の振動と騒音が「ゼロ」に。

EVタンカー船内は、機関作業の軽減だけでなく、乗組員の生活環境改善を達成が可能。

快適な船内生活をEV船が達成。

（内外装コンセプト・デザイン監修：株式会社イチバンセン）



■ まとめ

- 『あさひ』に給電される電力は、**100%再生可能エネルギー由来の電気**であり、GHGを排出しない地球環境に配慮したものとなっている。
- 取り組みが評価され、**「令和4度 船員安全・労働環境取組大賞（トリフルエス大賞）「特別賞」」及び「2022年度グッドデザイン・ベスト100」**を受賞。
- 大容量バッテリーシステムに関しては、設計時のエネルギー使用シミュレーション結果と実運航データにおけるバッテリー消費量を比較し、**計画したバッテリー容量の妥当性が確認**された。

引用資料

- 松尾俊彦：内航船員の採用および離退職の規模と特徴」、NAVIGATION203号、平成29年10月投稿
- （一財）海事振興センター「船員のメンタルヘルスに関するアンケート調査結果報告書」2019.7

写真・資料提供

- 株式会社イチバンセン一級建築士事務所

第102回　月　例　会　概　要

1　日　　時　　令和5年9月28日(木)15:00～15:45

2　場　　所　　神戸市中央区文化センター10階　1001-1002会議室

3　出 席 者　　30名

4　概　　要

(1) 事業経過報告等

奥原専務理事から事業報告及び会務報告が行われた。

(2) 講　演

第五管区海上保安本部 交通部 航行安全課　専門官　上原 干城 氏により「大阪湾北部海域における監視・情報提供体制の強化について」と題し、講演が行われた。

大阪湾北部海域における監視・情報提供体制の強化について

講師　第五管区海上保安本部 交通部 航行安全課
専門官　上原 干城 氏

大阪湾北部海域における監視･情報提供体制の強化

時間目安：40分

令和５年９月２８日（木）

第五管区海上保安本部

5th Regional Coast Guard Headquarters

交通部

Maritime Traffic Department

JCG

愛します! 守ります! 日本の海

海上保安庁

JAPAN COAST GUARD

1

講演要旨

5th Regional Coast Guard Headquarters

平

成30年9月、台風21号の影響により**関空周辺海域**に錨泊していた**タンカーが走錨**し同空港連絡橋に**衝突した事故**が発生

- 海上保安庁では**同種事故の再発防止**のため、同空港周辺海域を含む全国の**臨海部**に設置される**重要施設**周辺海域において**レーダー等**による**監視･情報提供体制の強化**を推進したほか、**海上交通安全法等の改正**により**走錨**に起因する**事故防止の措置**を講じた
- **令和５年３月12日**、大阪湾北部海域における監視･情報提供体制の強化の一環として、**大阪湾海上交通センター**が神戸市**ポートアイランド**に移転、機能強化を推進。第五管区におけるこれまでの取組と今後の新たな業務等を説明する

2

目次

5th Regional Coast Guard Headquarters

1. 背景･経緯
2. 海上交通安全法･港則法等の改正
3. 大阪湾･紀伊水道における走錨事故防止対策
4. 大阪湾海上交通センターの移転･機能強化
5. 長く地元に愛される施設を目指して
6. おわりに

3

目次

5th Regional Coast Guard Headquarters

1. 背景･経緯
2. 海上交通安全法･港則法等の改正
3. 大阪湾･紀伊水道における走錨事故防止対策
4. 大阪湾海上交通センターの移転･機能強化
5. 長く地元に愛される施設を目指して
6. おわりに

4

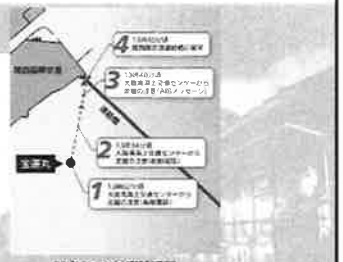
関空連絡橋衝突事故の概要

5th Regional Coast Guard Headquarters

発

平成30年9月３日、油タンカーは阪神港堺泉北区から**関西国際空港オイルタンカーバース**に航空燃料を輸送し荷揚げを行い、荷揚げ終了後、**台風21号**の接近に伴う荒天を避けるため、同空港1期島東側海域に**錨泊**した。
9月4日13時頃、台風21号の接近に伴う**強風**等により、**走錨し**、13時40分頃、同**空港連絡橋に衝突した。**

連絡橋への衝突状況



衝突までの対応時系列

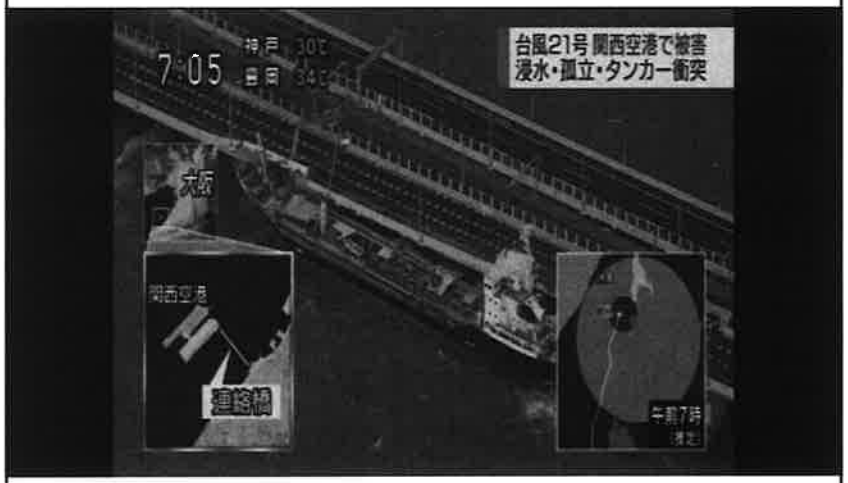
走錨イメージ

錨と錨鎖の係駐力（把駐力）を超える外力・・・走錨

5

報道状況（動画１分１７秒）

5th Regional Coast Guard Headquarters



6

関空周辺海域の指導実績

5th Regional Coast Guard Headquarters

緊

- 関西国際空港周辺海域では、平成15年～30年までの間、**走錨に起因**する海難が3件発生
- 平成22年には事故には至らなかったものの、油タンカーが荒天避泊中に2マイルにわたり走錨した
- この事案を契機に、平成23年から、**関西空港海上保安航空基地**では、荒天時の際は、**関空島の陸岸から3マイル離した場所**で錨泊するよう指導を実施

走錨海難防止指導リーフレット

関空連絡橋衝突事故発生
（平成30年9月）

従来の荒天時の錨泊自粛の指導を徹底するため強力な指導

- ✓ **大阪、神戸地区での臨時の海難防止連絡会を開催**
- ✓ **無線電話、AISによる周知**
- ✓ **荒天時の巡視船艇による指導**

海難防止連絡会状況

7

有識者検討会における検討（平成30年10月～）

5th Regional Coast Guard Headquarters

検

1 目的

- 台風21号による災害では、荒天を避けるために錨泊していたタンカーが走錨し、**関西国際空港連絡橋に衝突**したことにより、**船舶の航行の安全が阻害**されるとともに、空港へのアクセスが制限されるなど、**人流・物流等に甚大な影響**が発生。
- **荒天時の走錨等**により、**重要施設に甚大な被害**をもたらすような事故の**再発を防止**するために必要な事項等について検討することを目的として、**有識者**及び**海事関係者等**による検討会を設置。

2 委員

（1）有識者

◎河野真理子	早稲田大学法学学術院教授	北川佳世子	早稲田大学大学院法務研究科教授
木場弘子	キャスター、千葉大学客員教授	庄司るり	東京海洋大学大学院学術研究院教授
○日當博喜	海上保安大学校名誉教授	若林伸和	神戸大学大学院海事研究科教授

（敬称略五十音順、◎座長、○副座長）

（2）海事関係者等

外国船舶協会、新関西国際空港株式会社、全国漁業協同組合連合会、全日本海員組合、日本海難防止協会、日本船主協会、日本船長協会、日本内航海運組合総連合会、日本水先人会連合会、日本旅客船協会

（五十音順）

長官挨拶

有識者会議における検討状況

8

関空周辺海域における法に基づく航行制限の運用開始

5th Regional Coast Guard Headquarters

制

（平成31年1月31日～）

プレスリリース

新たな航行ルールに関するリーフレット

9

神戸空港・堺泉北港桟橋周辺海域における対応

5th Regional Coast Guard Headquarters

制

全ての海域における安全対策　（平成31年3月有識者検討会報告書）

走錨船舶の衝突により、船舶交通の安全が阻害され、その機能に様々な支障が生ずる可能性がある施設を有する海域は全国に存在。当該**海域を取り巻く環境（錨泊実態や地形など）**や**固有の諸事情（海上施設の種別や社会的影響など）**を勘案して、海事関係者・施設管理者・関係行政機関等とともに、**対象海域を選定し対応策の検討を行う**べき。

行政指導（平成30年9月～）

港則法に基づく錨泊自粛勧告の運用開始（令和２年３月～）

10

臨海部に設置される重要施設周辺海域における対応

5th Regional Coast Guard Headquarters

策

【対象海域：46ヶ所】（令和５年４月現在）
① 海上空港（連絡橋）周辺（関西国際空港、羽田空港、中部国際空港、神戸空港、北九州空港、長崎空港）
② ①以外の施設周辺
（交通やライフライン等の断絶、代替手段がないことによる不利益等をもたらす施設）

11

目次

5th Regional Coast Guard Headquarters

1.はじめに
2.背景・経緯
3.海上交通安全法・港則法等の改正
4.大阪湾・紀伊水道における走錨事故防止対策
5.大阪湾海上交通センターの移転・機能強化
6.長く地元に愛される施設を目指して
7.おわりに

12

海上交通安全法に係る改正事項

5th Regional Coast Guard Headquarters

改

湾外等の安全な海域への避難、錨泊制限等に係る勧告・命令制度 （新設：海上交通安全法３２条）

○湾内等の海上交通安全法の海域において、台風等の異常な気象・海象により、船舶交通の危険が生ずるおそれがあると予想される場合に、**海上保安庁長官**は、船舶に対し、危険の防止の円滑な実施のために必要な措置を講ずべきことを**勧告**することができる旨の規定を整備

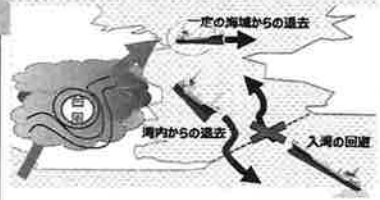
○一定の場合には、必要な限度において、**航行制限、移動命令、退去命令**等も可能

○**湾外等の安全な海域への避難**や海上交通安全法の適用海域内に所在する重要施設周辺海域における**船舶の錨泊制限**等の実効性を確保し**走錨等に起因する事故の防止に万全を期す**

異常な気象・海象が予想される場合等の勧告・命令

①湾外避難等

特に勢力の大きな台風の直撃が予想される等の場合に、大型船等の一定の船舶（※）に対し、湾内からの退去や入湾の回避を勧告



②重要施設周辺海域における措置

重要施設周辺海域への入域回避

※大型コンテナ専用船等、風の影響を強く受ける船を想定

13

海上交通安全法に係る改正事項

5th Regional Coast Guard Headquarters

改

湾外避難等の円滑な実施のための協議会（新設：海上交通安全法３５条）

○海上保安庁長官は、一定の海域ごとに、**異常気象**等による船舶交通の危険の防止に関し必要な協議を行うことを目的とする**法定協議会を組織**することができる旨の規定を整備

○特に**湾外避難勧告**については、広範な海域や多様な船舶を対象としており、その効果が十分発揮されるためには、広範かつ多様な関係者が参画する**法定協議会での協議・調整**等が不可欠

勧告適用海域の名称	勧告発出権者	法定協議会の名称（仮称）	主催者
東京湾	三本部長	東京湾台風等対策協議会	三本部長
伊勢湾	四本部長	伊勢湾・三河湾台風等対策協議会	四本部長
大阪湾	五本部長	大阪湾・紀伊水道台風等対策協議会	五本部長
瀬戸内海中部	六・五本部長	瀬戸内海中部台風等対策協議会	六本部長
瀬戸内海西部	六・七本部長	瀬戸内海西部台風等対策協議会	六本部長

○ 構成員の例
① 関係地方行政機関（地方運輸局、地方整備局、地方気象台等）
② 船舶運航関係者（港湾管理者、船主協会、内航総連、旅客船協会、外国船舶協会、水先人会、船長協会、海員組合等）
③ その他（学識経験者、係留施設管理者、船舶代理店業協会、港湾荷役・運送事業団体、海難防止協会）

※１ 個々の事業者より、事業者団体を構成員に含める方が法定協議会の効率的運営に資する。
※２ 協議会会員には、協議結果尊重義務が課せられるが、協議結果について傘下の事業者等へ遵守するよう周知する範囲に留まる。

○ 法定協議会の運営に関し必要な事項は、法定協議会の会則（設置等、協議事項、構成、招集等、議事、結果尊重義務、情報連絡体制 等）を定める。

※ 協議へのオンライン参加、最寄りの港長等への協議対応の一任、意見書の提出等協議会への参加を容易にするための仕組みを構築

14

港則法に係る改正事項

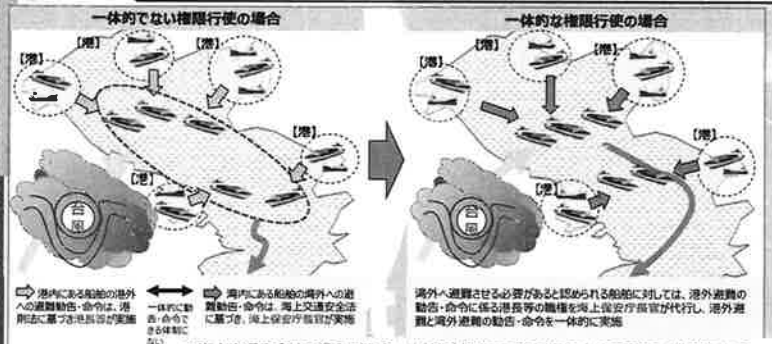
5th Regional Coast Guard Headquarters

改

湾外避難と港外避難の一体的実施のための海上保安庁長官による港長権限の代行制度（新設：港則法第48条１項）

○**海上保安庁長官**は、湾等の海域及び当該海域に隣接する港からの船舶の退去を一体的に行う必要があると認めるとき、**港長等に代わって**港則法第３９条第３項及び第４項に規定する職権を行うものとする旨の規定を整備

○湾外へ避難させる必要があると認められる船舶に対して、**海上保安庁長**官が、**港外避難と湾外避難の勧告・命令**を一体的に実施



※海上交通安全法の規定に基づき、当該海域を管轄する管区海上保安本部長に権限を委任

15

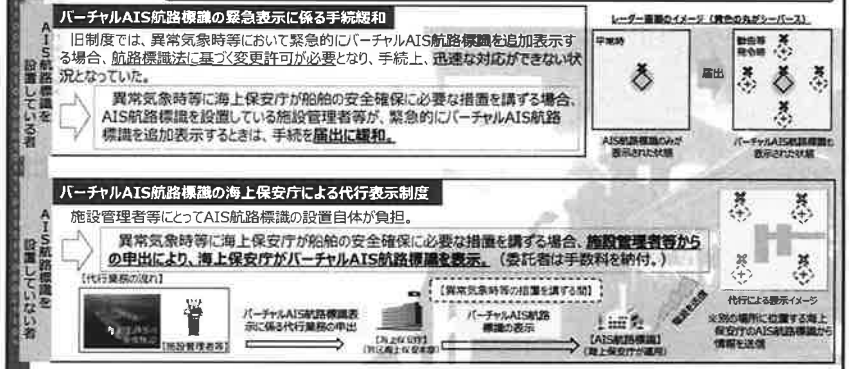
航路標識法に係る改正事項

5th Regional Coast Guard Headquarters

改

バーチャルAIS航路標識の一時表示（代行表示）制度
（改正：航路標識法第13条）　（新設：航路標識法第36条）

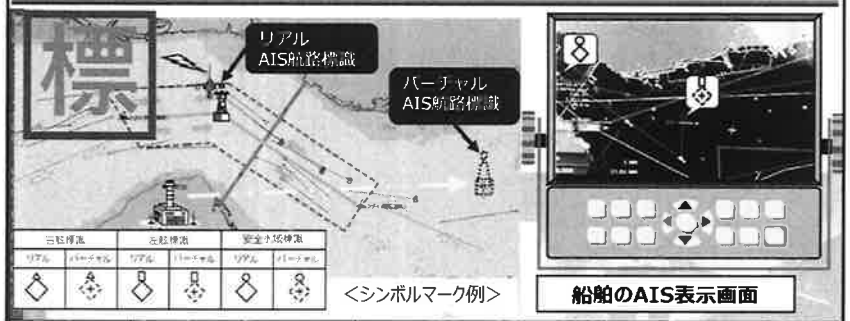
○異常気象時等により視程の悪化が見込まれる場合、施設管理者等は、**AIS航路標識**に加え、その周辺海域に**バーチャルAIS航路標識**を一時的に緊急表示することにより、安全性をより確保する



16

バーチャルAIS航路標識とは

5th Regional Coast Guard Headquarters



	概　要	メリット	デメリット
リアル AIS航路標識	**航路標識が設置されている箇所**に、当該標識に併設しているAIS信号所からAIS信号を送信することによりシンボルマークを表示	➢ **当該標識の正確な位置**を示すことが可能 ➢ **濃霧など視界制限時に当該標識の存在を容易に把握**することが可能	➢ AIS航路標識の装置を標識ごとに設置する必要があり**コストがかかる**
バーチャル AIS航路標識	**航路標識が設置されていない箇所**に、遠隔地のAIS信号所からAIS信号を送信することによりシンボルマークを表示する	➢ 深海等の環境的制約から**実在標識を設置することが困難な箇所を明示**することが可能 ➢ 災害など緊急時、明示が必要な箇所を遠隔で容易に標示可能	➢ **AIS受信機を搭載している船舶のみの利用**に限られる

17

目次

5th Regional Coast Guard Headquarters

はじめに
背景・経緯
海上交通安全法・港則
4.大阪湾・紀伊水道における走錨事故防止対策
5.大阪湾海上交通センターの移転
6.長く地元に愛される施設を目指
7.おわりに

18

大阪湾・紀伊水道における走錨事故防止対策

5th Regional Coast Guard Headquarters

錨

（海上交通安全法第32条）
船舶の湾外避難、錨泊制限等の勧告・命令制度

錨泊自粛勧告発令の実際

平成30年9月台風21号
（関空連絡橋事故）

令和４年９月台風14号接近時の状況

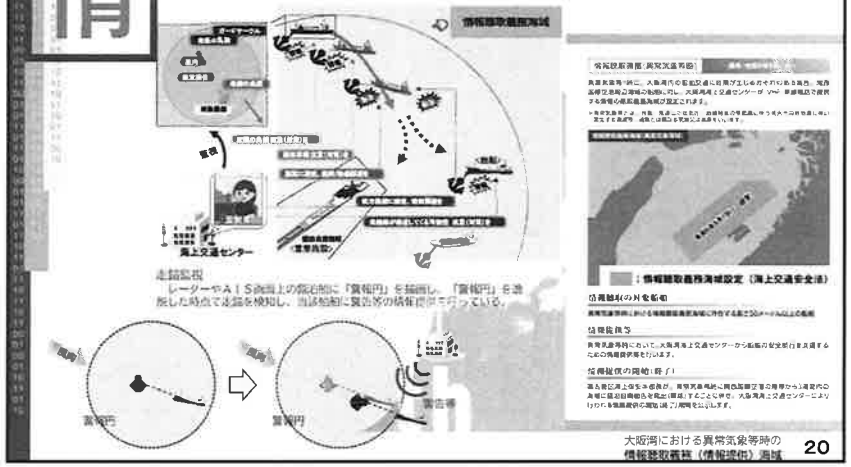
19

大阪湾・紀伊水道における走錨事故防止対策

5th Regional Coast Guard Headquarters

情

（海上交通安全法第33条・第34条、港則法第43条・第44条）
臨海部における施設周辺海域等における走錨事故等防止のための情報提供、危険回避措置の勧告制度



大阪湾における異常気象等時の情報聴取義務（情報提供）海域

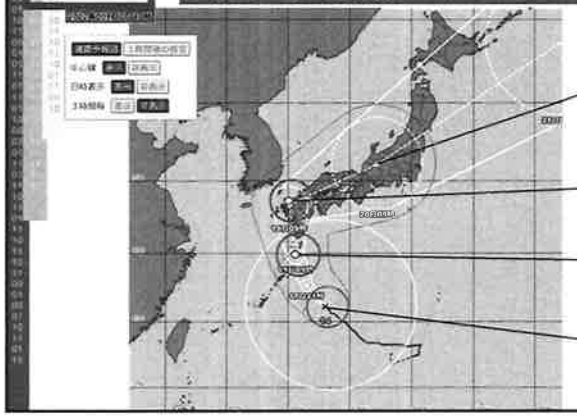
20

令和4年台風14号接近に伴う湾外避難勧告発出

5th Regional Coast Guard Headquarters

避

- 9月17日10時、台風の強さが「猛烈な」、「最大風速55m/s」へ発達
- 勢力を維持し、最大風速40m/s以上で暴風警戒域が、対象海域に入域する可能性が高いことから検討を開始
- 協議会における協議を経て、17日15時で湾外避難勧告を発出（20日6時10分解除）



20日09時
975hPa 30m/s

19日09時 非常に強い
930hPa 45m/s

18日09時 猛烈な
910hPa 55m/s

17日10時 大型 猛烈な
910hPa
55m/s(中心付近の最大風速)

21

令和4年台風14号接近に伴う湾外避難勧告発出

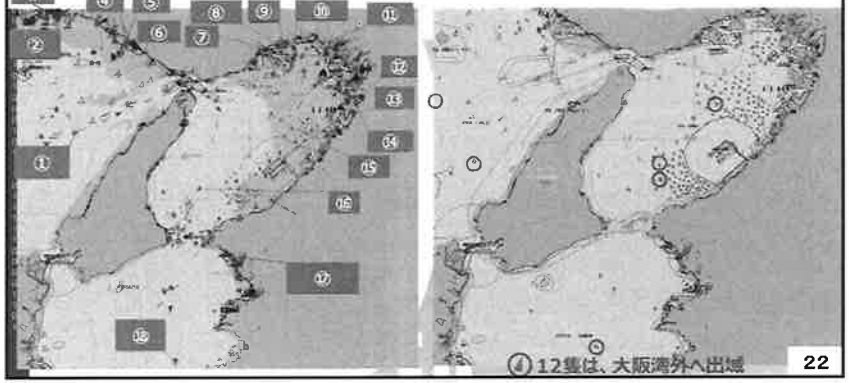
5th Regional Coast Guard Headquarters

勧

湾外避難勧告発出後の避難対象船舶の動き

大阪湾海域対象船舶 9/17 1500
発出前 18隻

大阪湾海域対象船舶 9/19 1800
発出後 6隻



④12隻は、大阪湾外へ出域

22

令和4年台風14号接近に伴う錨泊制限等の勧告・命令

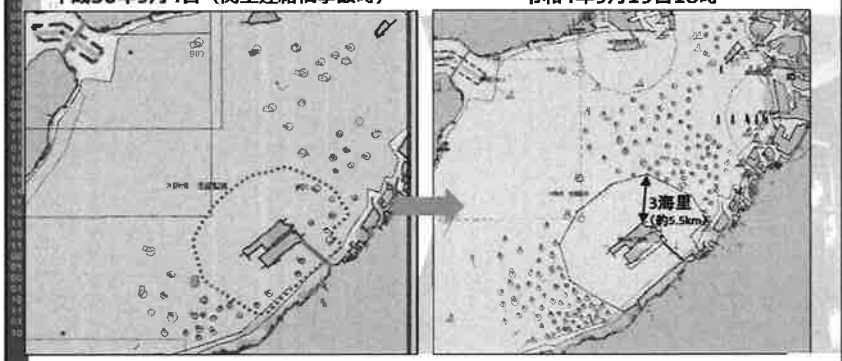
5th Regional Coast Guard Headquarters

粛

錨泊自粛勧告発出後の錨泊船の状況

平成30年9月4日（関空連絡橋事故時）

令和4年9月19日18時



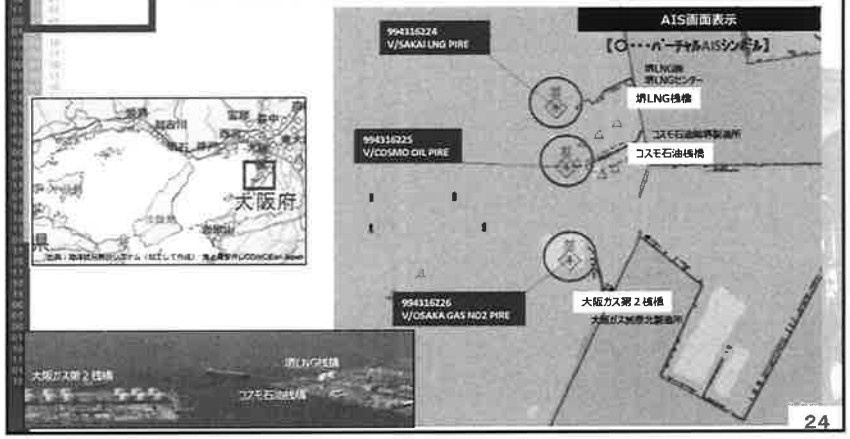
23

令和4年台風14号接近に伴うバーチャルAIS航路標識の代行表示

5th Regional Coast Guard Headquarters

Vir

阪神港堺泉北区の**臨海部における施設の管理者３社**から**バーチャルAIS航路標識の代行表示について申出**があり、五管本部では、所定の手続きを行い、対象海域に錨泊自粛勧告が発出された18日0900に合わせ、制度創設後初（全国初）となる、**バーチャルAIS航路標識の代行表示**を実施



24

関空周辺海域における法に基づく航行制限の運用開始

5th Regional Coast Guard Headquarters

制

（平成31年1月31日～）

プレスリリース

新たな航行ルールに関するリーフレット

神戸空港・堺泉北港桟橋周辺海域における対応

5th Regional Coast Guard Headquarters

制

全ての海域における安全対策　（平成31年3月有識者検討会報告書）

走錨船舶の衝突により、船舶交通の安全が阻害され、その機能に様々な支障が生ずる可能性がある施設を有する海域は全国に存在。当該**海域を取り巻く環境（錨泊実態や地形など）**や**固有の諸事情（海上施設の種別や社会的影響など）**を勘案して、海事関係者・施設管理者・関係行政機関等とともに、**対象海域を選定し対応策の検討を行う**べき。

行政指導（平成30年9月～）

港則法に基づく錨泊自粛勧告の運用開始（令和２年３月～）

臨海部に設置される重要施設周辺海域における対応

5th Regional Coast Guard Headquarters

策

【対象海域：　46ヶ所】（令和５年４月現在）
① 海上空港（連絡橋）周辺（関西国際空港、羽田空港、中部国際空港、神戸空港、北九州空港、長崎空港）
② ①以外の施設周辺
（交通やライフライン等の断絶、代替手段がないことによる不利益等をもたらす施設）

【対応策】
Ⅰ 監視・指導強化海域 ・・・レーダー、AIS、カメラ等による監視体制強化及び無線等による注意喚起
Ⅱ 重点指導海域 ・・・Ⅰに加えて、強力な指導を行う海域を設定して巡視船艇による直接指導などにより、重点的に監視する態勢を確保
Ⅲ 規制海域 ・・・Ⅰ及びⅡに加えて、海上交通安全法や港則法による規制

※　：海上交通安全法・港則法による情報聴取義務海域
（関空周辺海域は令和5年5月1日設定予定）

目次

5th Regional Coast Guard Headquarters

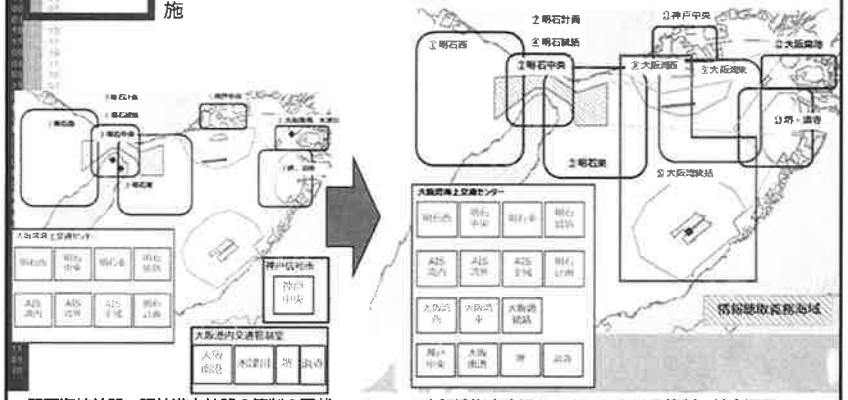
1.はじめに
2.背景・経緯
3.海上交通安全法・港則法等の改正
4.大阪湾・紀伊水道における走錨事故防止対策
5.大阪湾海上交通センターの移転・機能強化
6.長く地元に愛される施設を目指して
7.おわりに

港内交通管制の統合

5th Regional Coast Guard Headquarters

統

レーダー等の整備に伴い、**阪神港**大阪区・堺泉北区及び神戸区の**港内交通管制**を**大阪湾海上交通センターに統合**し、令和５年１０月１日から運用を開始
また、令和６年２月1日には、**阪神港内**に**情報の聴取義務海域**を設定し、**大阪湾海上交通センター**から船舶の**安全航行を支援するための情報提供**等を実施



明石海峡航路・阪神港内航路の管制の現状　　大阪湾海上交通センターにおける管制の統合運用

大阪湾海上交通センターの移転・機能強化（目指すべきビジョン）

5th Regional Coast Guard Headquarters

安

明石海峡と**各港湾**を含む**大阪湾**北部海域において、**より広範囲に、より多く**の航行**船舶の動静**を、**センター**が一体的に収集して把握し、**関係事業者**等と**連携・共有**を図りながら、**適時適切な管制・情報提供**を実施することにより、異常気象などの災害時における**適確な対応**や**被害低減**だけでなく、平時においても**船舶交通**の**安全性**や利便性の**向上**を目指します

大阪湾海上交通センターの移転・機能強化

5th Regional Coast Guard Headquarters

移

目次

5th Regional Coast Guard Headquarters

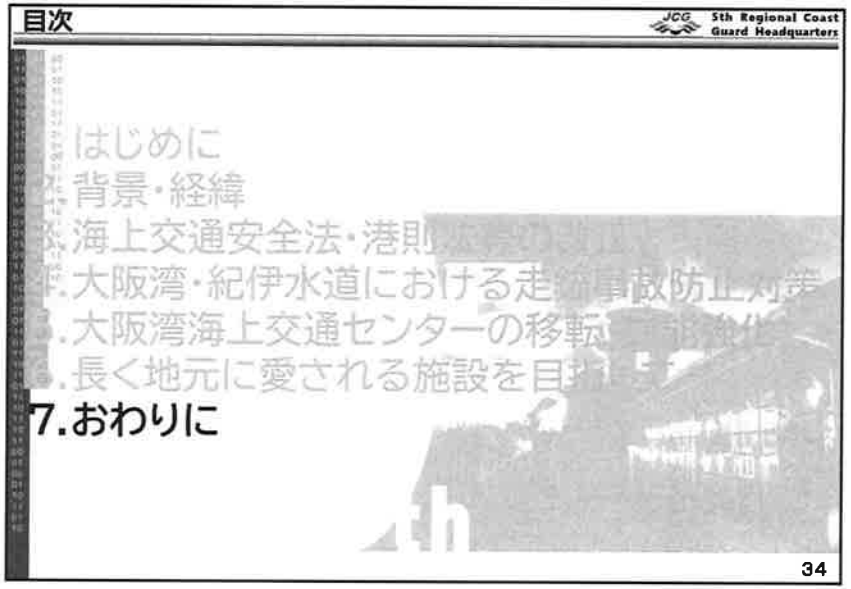
1.はじめに
2.背景・経緯
3.海上交通安全法・港則
4.大阪湾・紀伊水道における走
5.大阪湾海上交通センターの移転
6.長く地元に愛される施設を目指して
7.おわりに

大阪湾海上交通センターの愛称募集、決定

5th Regional Coast Guard Headquarters

目次

5th Regional Coast Guard Headquarters



おわりに

5th Regional Coast Guard Headquarters

走錨事故防止のためには、
関係者の**皆様の御理解、御協力が不可欠**です
引き続きよろしくお願いします

事　業　報　告

神戸港整備事業に伴う船舶航行安全対策検討調査委員会（載荷試験編）

1　日　　時　　令和5年7月24日(月)14:00～17:10

2　場　　所　　神戸地方合同庁舎　1階　第4共用会議室
　　(Web会議併用)

3　出 席 者　　別紙のとおり

4　議　　題

（1）載荷試験に係る調査方針等について

（2）載荷試験の施工計画の概要について

（3）神戸港の航行環境について

（4）載荷試験に係る船舶航行安全性の検討について

（5）載荷試験に係る船舶航行安全対策について

（6）報告書の構成について

5　資　　料

（1）検討資料委１－１　載荷試験に係る調査方針等（案）

（2）検討資料委１－２　載荷試験の施工計画の概要（案）

（3）検討資料委１－３　神戸港の航行環境（案）

（4）検討資料委１－４　載荷試験に係る船舶航行安全性の検討（案）

（5）検討資料委１－５　載荷試験に係る船舶航行安全対策（案）

（6）検討資料委１－６　報告書の構成（案）

（7）参考資料委１－１　新港航路の振替え

6　議　　事

開会にあたり委託者の神戸港湾事務所 中本所長より挨拶が行われた。

事務局により出席者及び資料の確認を行った。その後、委員長の選任を行い、岩瀬 潔 委員が委員長に選任され、以後、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、一部文言について委員会における意見等を盛り込み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　※：常任調査研究委員）

（Ⓦは：Web会議出席者、　　は欠席者）

委員長	岩瀬　潔	海技大学校名誉教授 ※
委員	廣野康平	神戸大学大学院海事科学研究科准教授 ※
〃	Ⓦ宮川敏征	（一社）日本船長協会常務理事
〃	Ⓦ徳田健二	日本郵船（株）関西支店支店長 ※
〃	富山　茂	（株）商船三井海上安全部部長代理 ※
〃	管野　亘	川崎汽船（株）関西支店副支店長 ※
〃	加藤琢二	神戸旅客船協会会長
		（代理　井上　誠　専務理事）
〃	大東洋治	兵庫海運組合理事長
〃	久保昌三	兵庫県港運協会会長
		（代理　稲田　重彦　専務理事）
〃	Ⓦ寄神裕佑	日本押船土運船協会会長
		（代理　児玉　茂　業務委員）
〃	Ⓦ寄神茂之	神戸起重機船協会会長
		（代理　阪本　克己　担当委員）
関係官公庁	Ⓦ上田浩一	第五管区海上保安本部交通部長
〃	安尾博志	神戸海上保安部長
		（同席　村本　亘　航行安全課長）
		（同席　東福　侑一郎　航行安全課第二海務係長）
〃	古土井　健	近畿地方整備局港湾空港部長
		（代理　中官　利之　港湾空港整備・補償課長）
		（同席　橋本　良介　企画部技術企画官）
		Ⓦ（同席　福田　恵太　技術企画官室課長補佐）
〃	Ⓦ松木隆一	神戸市港湾局副局長
オブザーバー	内田　宏	（株）東洋信号通信社関西地区担当マネージャー
〃	生野　亮	〃　神戸港グループリーダー
委託者	中本　隆	近畿地方整備局 神戸港湾事務所所長
〃	中川耕三	〃　副所長
〃	Ⓦ山田和夫	〃　第一工務課長

委　託　者	Ⓦ藤　本　成　児	近畿地方整備局	神戸港湾事務所第一工務課工務係長
〃	藤　倉　永　大	〃	先任建設管理官
〃	大　橋　幸一郎	〃	建設管理官
〃	Ⓦ有　松　　勇	〃	技官
関係事業者	（近畿地方整備局 浪速国道事務所）		
〃	Ⓦ永　見　晃　之	大阪湾岸道路整備推進室事業対策官	
〃	Ⓦ浦　尾　賢　一	〃	建設専門官
関係事業者	（阪神高速道路(株)建設事業本部神戸建設部）		
〃	Ⓦ篠　原　聖　二	湾岸西神第一建設事業所課長代理	
事　務　局	奥　原　徳　男	(公社)神戸海難防止研究会専務理事	
〃	伊　藤　雅　之	〃	上席研究員
〃	井　田　英　樹	〃	事業部長
〃	Ⓦ渡　川　　明	〃	研究部長
〃	Ⓦ宇出津　弘　昭	〃	総務部長
〃	藤　原　　昇	〃	事業部長代理

令和５年度　海の事故ゼロキャンペーンの実施結果について（報告）

近畿・四国地方海難防止強調運動推進連絡会議
事務局（公社）神戸海難防止研究会
（公財）海上保安協会神戸地方本部

令和５年度全国海難防止強調運動は、7月１６日から３１日まで（１６日間）実施された。

当地方においては、令和５年６月２日（金）近畿・四国地方海難防止強調運動推進連絡会議（Web 会議併用）を開催し、承認された実施計画に基づき運動を推進、展開した。

各関係団体等から事務局に報告のあった実施概要は、次のとおりである。

また、事務局においては、全国海難防止強調運動実行委員会より提供された強調運動啓発用ポスター、リーフレットに加え、更に「ポスター」300 枚、「リーフレット」4,200 枚を増刷するとともに啓発グッズ「ウエットティッシュ」15,000 個を作成して関係団体等に配布した。

【各関係団体等の実施内容】

■　構　成　員　　（順不同・敬称略）

団　体　名	実　　施　　概　　要
近畿地方整備局	○広報活動 ポスター掲示、パンフレット等の配布を実施した。
四国地方整備局	○広報活動 ポスター掲示、パンフレット等配布（四国地方整備局内事務所含む） ○各種行事 工事安全パトロール（通例行事で本キャンペーンでの実施行事ではありません） ○安全に関する指導・教育・訓練 本事案に対する指導・教育等は特になし
神戸運輸監理部	○広報活動 ① 事務所（神戸・姫路）内にポスターを掲示 ② 窓口（来訪者向け）にパンフレットを備置 ○安全に関する指導・教育・訓練 安全運航に関する指導隻数 魚　船　　４７隻 プレジャーボート　１６隻 貨物船　　１８隻 旅客船　　３１隻 その他(交通船等)　４７隻

団　体　名	実　　施　　概　　要
	計１５９隻 ○安全教育関係 海上安全教室　　２回　１００人受講 その他 水上オートバイ合同パトロール　　２回 遵守事項（ライフジャケット着用等）指導をマリーナ等（7/19 3カ所、7/23 1カ所）で実施。
四国運輸局	○広報活動 本局、徳島運輸支局、高知運輸支局の窓口等においてポスターを掲示するとともに、リーフレットを配布した。
大阪管区気象台	○広報活動 気象台内に期間中ポスターを掲示した。
神戸地方海難審判所	○広報活動 7月16日～31日の間、事務室にポスターを掲示し、啓発グッズは、来所する事故関係者及び海難審判への出頭者が使用する控室等に常備し、自由に持ち帰ることができるようにするとともに、当所から事故関係者などへの照会文書と併せて送付した。
運輸安全委員会事務局 神戸事務所	○広報活動 事務所出入口及び掲示板に「海の事故ゼロキャンペーン」のポスター及びリーフレットを提示するとともに執務室や口述聴取室にリーフレット、啓発グッズ（ウェットティッシュー）を置き、関係者のほか来庁者に配布した。 また、事故調査官が現場調査や口述聴取のための出張時に関係者へリーフレット及び啓発グッズを配付した。
水産庁瀬戸内海漁業調整事務所	○広報活動 ① 漁業取締船による広報活動 海の事故ゼロキャンペーン実施期間中（7月16日～7月31日）、瀬戸内海海域において漁業取締りを従事する当事務所所属漁業取締船「白鷺」及び「みかげ」に装備している電光式情報表示装置に「海の事故ゼロキャンペーン実施中」や「ライフジャケットを着用しましょう」のテロップ表示

団　体　名	実　　施　　概　　要
	をし、操業中の漁船や漁業協同組合に対する広報活動を行った。 ② ポスター掲示等による広報活動 海の事故ゼロキャンペーン実施期間中（7 月 16 日～7 月 31 日）において、当事務所が入居する神戸地方合同庁舎共用掲示板(2 階)に海の事故ゼロキャンペーンポスターの掲示及び当事務所執務室(来客対応スペース)にも同ポスターを掲示した。 ○安全に関する指導・教育・訓練 当該キャンペーン期間中において漁業取締巡視を実施した際に、ライフジャケットを着用していなかった漁船乗組員に対して、漁業取締船に装備している船外マイクを利用してライフジャケット着用の呼びかけ及び指導を行った。 ① 安全運航に関する指導隻数 漁船　　５隻（１０人） 計５隻（１０人） ② 企業訪問件数　　２件
(公社)関西小型船安全協会	○広報活動 協会事務所にポスターを掲示し、ホームページ、インスタグラム、フェイスブック、X（ツイッター）に投稿した。 ○安全に関する指導・教育・訓練 安全運航に関する指導隻数 魚船　　１５隻（２０人） プレジャーボート　１０隻（３０人） 計２５隻（５０人） ○安全教育関係 海上安全教室　　２回　（８０人受講） (体験乗船会) 海難防止講習会　　２回　（６０人受講） (安全講習会) 計４回（１４０人受講）
全国内航タンカー海運組合 関西支部	○安全に関する指導・教育・訓練 安全運航に関する指導隻数

団　体　名	実　　施　　概　　要
	タンカー　　１隻（６人） 計１隻（６人） ○安全教育関係 海難防止講習会　　１回（１８人受講） 計１回（１８人受講）
内海水先区水先人会	○広報活動 ① 安全標語を本部及び各地事務所に掲示した。 『早めの減速　早めの避航　心の余裕で安全航海』 ② 水先艇に安全旗を掲揚し、水先艇係留基地の整備を実施した。 ③ 海の事故ゼロキャンペーンポスターとリーフレットを本部及び各地事務所に設置した。 ○各種行事 ① 安全衛生委員会を開催し、水先艇乗組員との意見交換を実施した。 ② 日本水先人会連合会主催の令和 5 年度安全研修に参加した。 ○安全教育関係 ① 業務連絡会並びに技術研修会において、事故・トラブル及びヒヤリハット事例を紹介し、事故防止を啓蒙した。 また、本船乗組員とのＢＲＭの重要性について周知徹底を図った。
大阪湾水先区水先人会	○広報活動 ① 水先人待機室及び事務所入り口等にポスターを掲示した。 ② 水先人にリーフレット及び啓発グッズを配布した。また、事理会で報告し議事録で水先人へ周知を行った。 ③ 水先艇乗組員に安全運航の周知徹底を依頼した。
近畿旅客船協会	○安全教育関係 旅客船の安全運航について講義を実施した。 その他　　１回（５３人受講） 計１回（５３人受講）

団　体　名	実　　施　　概　　要
神戸旅客船協会	○広報活動 　会員あてに安全運航の確保について一層の尽力を要請するとともに、協会事務所内にポスターを掲示し、さらに会員各社にポスター及び啓発グッズを配布した。 ○各種行事 　例年実施している安全運航対策委員会は新型コロナウイルスの影響で未開催。旅客船乗組員を対象とした安全運航に対する研修会を今年度中に１回開催することを予定している。
四国旅客船協会	○広報活動 　当協会事務所内にポスターを掲示したほか、夏季の多客期における旅客船・カーフェリーの安全運航確保について会員に周知を図った。 ○各種行事 　8 月 2 日に安全対策委員会を開催し、旅客船の乗組員等を対象とした安全運航に関する研修会を今年度は、11 月～12 月にかけて３回開催することを決定した。
日本押船土運船協会	○広報活動 ① 寄神建設㈱玄関にポスターを掲示した。 ② 寄神建設船舶本部出入口にポスターを掲示した。 ③ 協力会社執務室にポスターを掲示した。 ○各種行事 　7 月 24 日に弊社が事務局となっている日本押船土運船協会主催の海難防止講習会を開催した。 ○安全に関する指導・教育・訓練 安全運航に関する指導隻数 作業船　２隻 計２隻 ○安全教育関係 海難防止講習会　１回（３０人受講） 計１回（３０人受講）
全日本海員組合 関西地方支部	○安全に関する指導・教育・訓練 貨物船　２隻（　５人） 旅客船　３隻（１０人） その他　２隻（　６人） 合計　７隻（２１人）

団　体　名	実　　施　　概　　要
全日本海員組合 　中・四国地方支部	○安全に関する指導・教育・訓練 　漁船　　２隻（　６人） 　貨物船　　２隻（１２人） 　旅客船　　５隻（１５人） 　　合計　９隻（３３人）
大阪湾広域臨海環境整備センター	○広報活動 　本社、大阪・兵庫建設事務所において、ポスター掲示及びパンフレットを設置した。
(株)商船三井 関西支店	○広報活動 ① 弊社関西支店および関係会社へポスターを掲示した。 ② 関係会社への社員、船員にリーフレット、グッズを配布した。 ③ 弊社関西支店へ来訪の方々へのグッズを配布した。
第五管区海上保安本部	○広報活動 ① 期間中、五管本部交通部事務所におけるポスター掲示及びリーフレットを配布した。 ② 7 月 16 日、17 日　神戸市メリケンパークにて開催されたマリンカーニバル 2023 における五管本部出展ブースでのポスター掲示及びリーフレットを配布した。 ○安全教育関係 　海上安全教室　　２回（２４１人受講） 　海難防止講習会　　１回（　２６人受講） 　　計３回（２６７人受講）
大阪湾海上交通センター	○広報活動 ① ヴィッセル神戸イベントにブースを設置し周知活動を実施した。 ② 第 16 回淡路市夏まつりにブースを設置し周知活動を実施した。 ③ 業務見学に併せたキャンペーン周知活動を実施した。 ○安全教育関係 　他機関と連携し実施した。 　海難防止講習会　　１回（４０人受講） 　　計１回（４０人受講）

■　地区推進母体構成員

◆大阪地区海難防止強調運動推進連絡会議　　（順不同・敬称略）

団　体　名	実　　施　　概　　要
大阪港運協会	○広報活動 ① 事務所内にポスターを掲示した。 ② 協会員にメールにて周知した。
大阪台船係留管理組合	○広報活動 ① 組合事務所内にポスターを掲示した。 ② 組合員にメールにて周知した。 ③ 組合員の一部にポスター掲示のお願いした。
大阪府タグ事業協同組合	○広報活動 ① ビル内掲示板にポスターを掲示した。 ② 組合員にメールにて周知した。 ③ 乗組員来訪時に周知した。
大阪湾水先区水先人会	別掲
(公社)関西小型船安全協会	別掲
浚渫業協会 （事務局：寄神建設(株)）	○広報活動 玄関口、執務室出入口及び執務室内並びに、事務局協力会社執務室内にポスターを掲示した。 ○安全に関する指導・教育・訓練 日本押船土運船協会（事務局：寄神建設㈱）主催の海難防止講習会を実施した。
日本押船土運船協会 （事務局：寄神建設(株)）	○広報活動 玄関口、執務室出入口及び執務室内並びに、事務局協力会社執務室内にポスターを掲示した。 ○安全に関する指導・教育・訓練 日本押船土運船協会（事務局：寄神建設㈱）主催の海難防止講習会を実施した。
(一財)日本海洋レジャー安全・振興協会	○広報活動 ① 小型船舶操縦免許更新講習会会場にてポスターを掲示した。 ② 職員に会議資料を回覧した。 ○安全に関する指導・教育・訓練 小型船舶操縦者遵守事項に係る合同安全パトロール及び周知活動を実施した。
(一財)日本船舶職員養成協会近畿	○広報活動 ①事務所内にポスターを掲示した。 ②事務所で会議資料を回覧した。

団　体　名	実　　施　　概　　要
近畿地方整備局 　大阪港湾・空港整備事務所	別掲
大阪港湾局	○広報活動 ① 事務所内にポスターを掲示した。 ② 職員にリーフレット供覧により周知した。
大阪海上保安監部 堺海上保安署 岸和田海上保安署 関西空港海上保安航空基地	○広報活動 ① ポスターの掲示場所 ・庁舎、各事務所掲示板 ・旅客船事務所、漁協、マリーナ等 ② 公文書及びメールにて周知した。 ○各種行事 ① 海遊館等への来訪者に対し、自己救命策確保に関するリーフレット等の配布 ② 報道機関による万博会場建設現場の撮影に伴い、報道機関及び万博協会に対しリーフレットの配布 ③ 「海の日体験学習」にあわせた安全教室の開催 ④ 関西国際空港展望ホールイベント来場児童・生徒に対する安全教室の開催 ○安全に関する指導・教育・訓練 ① 安全運航に関する指導隻数 漁船　２隻（　２人） プレジャーボート　８３隻（　８３人） 貨物船　８隻（　８人） タンカー　２隻（　２人） その他　２０隻（　２０人） 合計　１１５隻（１１５人） ② 企業訪問件数　５８件（　５８人） ○安全教育関係 海上安全教室　５回（２９０人受講） 海難防止講習会　２回（　５２人受講） その他　１回（　１０人受講） 計８回（３５２人受講）

◆兵庫県阪神淡路地区海難防止強調運動推進連絡会議　　（順不同・敬称略）

団　体　名	実　　施　　概　　要
神戸地区石油コンビナート等 安全推進協議会	○広報活動 ① 事務所出入口、受付前、桟橋監視小屋にポスターを掲示した。 ② 海事関係者、着桟した船舶へリーフレットを配布し、海難防止・安全意識の向上推進活動を実施した。 ③ 桟橋受入荷役ミーティング前にリーフレットを手渡し、内容の説明を実施した。
兵庫県漁連	○広報活動 県下 37 漁協に対し、パンフレット等を利用して周知を実施した。
神戸旅客船協会	別掲
日本沖荷役安全協会神戸支部	○広報活動 ① 沖荷役現場視察の際、内航タンカーにリーフレットを配布し、周知・啓発活動を実施した。 ② 当協会及び安全管理業者中谷商運株式会社の出入口にポスターを掲示し、来客者に周知した。 ③ 当協会が発行する安全情報誌に海の事故ゼロキャンペーン及び同キャンペーンの重点事項「ふくそう海域等の安全性の確保」に関する内容を掲載し、会員151社に配布・周知した。
(公社)関西小型船安全協会	別掲
神戸観光局	○広報活動 事務所内にポスターを掲示した。
海上保安協会神戸支部	○広報活動 玄関、船舶部出入口、執務室にポスターを掲示した。
兵庫県淡路県民局洲本土木事務所	○広報活動 所内の掲示板にポスターを掲示し、関係企業、漁協等にリーフレットを配布した。
近畿地方整備局	別掲

団　体　名	実　　施　　概　　要
神戸運輸監理部	別掲
神戸海上保安部	○各種行事 ① 水上警察署様との合同啓発イベントを実施した。 ② 神戸港ボート天国に合わせた啓発ブースを設置した。 ③ JR 明石駅において JR 職員とともに啓発ブースを設置した。 ○安全に関する指導・教育・訓練 ① 安全運航に関する指導隻数 漁船　４１隻（　４１人） プレジャーボート　１４６隻（１５６人） 貨物船　２４隻（　２４人） タンカー　６０隻（２８６人） 旅客船　３７隻（　３７人） 作業船　５隻（　１８人） その他　６６隻（　６６人） 計３７９隻（６３８人） ② 企業等訪問件数　２４件（　２４人） ○安全教育関係 海上安全教室　８回（６１０人受講） 海難防止講習会　４回（１３０人受講） その他　４回（１６６人受講） 計１６回（９０６人受講）

◆播磨地区海難防止強調運動推進連絡会議　　（順不同・敬称略）

団　体　名	実　　施　　概　　要
ハリマシッピング(株) 全国内航タンカー海運組合 JFE 条鋼(株)姫路製造所 (株)日本触媒姫路製造所 高速いえしま(株) 網干港振興協会 たつの市 播磨町 神戸運輸監理部姫路海事事務所 姫路海上保安部 加古川海上保安署	○広報活動 ① 海難防止にかかる理解を広く浸透させるため、令和 5 年 7 月 13 日(木)、海の事故ゼロキャンペーンの趣旨及び期間中の主な活動を、報道関係者あて一斉広報した。 ② 地元 FM ラジオに姫路海上保安部長及び交通課職員等が出演し、海の事故ゼロキャンペーンを周知した。 ③ 官公署、マリーナ、道の駅のほか、各構成員の施設内の国民の目につきやすい場所にポスターを掲示した。 ④ 姫路海上保安部ホームページにより海の事故ゼロキャンペーンを周知した。 ⑤ 期間中に発生した海難にかかる個別広報を実施した。 ⑥ 海難防止講習会、海上安全教室等のあらゆる機会に広報用グッズを活用し、海の事故ゼロキャンペーンの啓発活動を実施した。 ○各種行事 ① 7 月 12 日(水)、13 日(木) 海事局との夏季多客期に向けた旅客船安全総点検を実施した。 ② 7 月 6 日(木)、7 日(金)、13 日(木) マリーナ等への海の事故ゼロキャンペーン事前活動を実施した。 ③ 7 月 6 日(木)、7 日(金)、13 日(木) マリーナ等への海の事故ゼロキャンペーン事前活動を実施した。 ④ 7 月 19 日(水) 小型船舶操縦士免許更新講習者に対する海難防止講習会を実施した。 ⑤ 7 月 23 日（日） 地元こども会による子どもヨット体験教室における海上安全教室を実施した。 ⑥ 7 月 24 日（月）姫路港旅客船等事業関係者業務連絡会の開催及び FM ラジオ出演による海の事故ゼロキャンペーンの周知を実施した。 ⑦ 7 月 25 日(火) 安全会議における海の事故ゼロキャンペーン周知(ハリマシッピング(株))を実

団　体　名	実　　施　　概　　要
	施した。 ⑧ 7月 28 日(金) 全国内航タンカー海運組合との合同パトロールを実施した。 ⑨ 7月 29 日(土) 家島中学校生徒に対する海上安全教室を実施した。 ○安全に関する指導・教育・訓練 ① 安全運航に関する指導隻数 漁船　７隻 プレジャーボート　１５隻 タンカー　２隻 旅客船　７隻 その他　１隻 合計　３２隻 ② 企業等訪問件数　６６件 ○安全教育関係 海上安全教室　５回（３６５人受講） 海難防止講習会　２回（　３０人受講） 計１７回（３９５人受講）

◆和歌山北部地区海難防止強調運動推進連絡会議　　（順不同・敬称略）

団　体　名	実　　施　　概　　要
和歌山海上保安部 海南海上保安署	○広報活動 　構成員による各事務所等へのポスター掲示、社内メール、企業内会議、関係船舶乗員に対する指導等による周知を実施した。 ○各種行事 　和歌山海上保安部、海上安全指導員との合同安全パトロールを実施し、プレジャーボート運航者に対し、リーフレット及びグッズを配布し、海難防止周知啓発活動を実施した。 ○安全に関する指導・教育・訓練 ① 安全運航に関する指導隻数 漁船　４０隻（　５３人） プレジャーボート　２７隻（　４１人） タンカー　１３９隻（３０５人） 作業船　３隻（　１０人） その他　３隻（　５人） 合計　２１２隻（４１４人） ② 企業等訪問件数　３６件（　３６人） ○安全教育関係 海上安全教室　１回（２６６人受講） 海難防止講習会　２回（　４４人受講） 計３回（３１０人受講）

◆紀南地区海上安全対策協議会　　（順不同・敬称略）

団　体　名	実　　施　　概　　要
田辺海上保安部 串本海上保安署	○広報活動 ① 海上安全指導員との合同パトロール（記事掲載：毎日新聞）を実施した。 ② 地元 FM ラジオ局に協力いただき、平日朝に海難防止啓発事項をワンポイントメッセージとして放送（期間中 10 回）した。 ○安全に関する指導・教育・訓練 ① 安全運航に関する指導隻数 漁船　２隻 プレジャーボート　１０隻 その他　８隻 合計　２０隻 ② 企業等訪問件数　３４件 ○安全教育関係 海難防止講習会　１回（１４人受講） 計１回（１４人受講）

◆徳島地区海難防止強調運動推進連絡会議　　（順不同・敬称略）

団　体　名	実　　施　　概　　要
徳島海上保安部	○広報活動 　ポスター掲示、リーフレット及びウエットティッシュの配布を実施し、ラジオ出演、警察との合同パトロール、各種 TV 取材対応、事故ゼロキャンペーン静止画の CM 放送を実施した。 ○各種行事 　巡視船艇の一般公開にあわせての啓発活動を実施した。 ○安全に関する指導・教育・訓練 ① 安全運航に関する指導隻数 漁船　３９隻 プレジャーボート　９隻 貨物船　２隻 旅客船　５隻（１３０人） その他　５隻 計６０隻（１３０人） ② 企業等訪問件数　２４件 ○安全教育関係 　徳島県内の高校生及び小学生を対象とした海の安全教室を実施した。 海上安全教室　２回（８０人受講） 計２回（８０人受講）

◆高知地区海難防止強調運動推進連絡会議　　（順不同・敬称略）

団　体　名	実　　施　　概　　要
高知県海運組合 高知県漁業協同組合連合会 　代理事務所 高知県まぐろ船主組合 高知県水先協会 高知県海砂利採取協業組合 高知県港湾空港建設協会 四国運輸局高知運輸支局 四国地方整備局 　高知港湾・空港整備事務所 高知県土木部港湾海岸課 高知県水産振興部漁業管理課 高知県高知土木事務所 高知海上保安部 宿毛海上保安署 土佐清水海上保安署	○広報活動 　① ポスターの掲示 　② リーフレット・グッズの配布 　③ テレビ出演 ○安全に関する指導・教育・訓練 　① 安全運航に関する指導隻数 　　漁船　　１２９隻（１５０人） 　　プレジャーボート　　６隻（　１４人） 　　貨物船　　２７隻（　３７人） 　　タンカー　　５隻（　３０人） 　　作業船　　２隻（　１１人） 　　計１６９隻（２４２人） 　② 企業等訪問件数　　２２件（　６７人） ○安全教育関係 　海上安全教室　　３回（　１６人受講） 　海難防止講習会　　６回（　９２人受講） 　計９回（１０８人受講）

【各関係団体等の活動写真】（順不同）

令和４年度 近畿・四国地方海の事故ゼロキャンペーン活動状況

構　成　員

近畿地方整備局（広報活動）

四国地方整備局（広報活動）

神戸運輸監理部（本庁舎）広報活動

神戸運輸監理部（姫路海事事務所）広報活動

大阪管区気象台（広報活動）

神戸地方海難審判所
（審判官室入口廊下）

神戸地方海難審判所
（審判官室入口廊下）

神戸地方海難審判所（関係人控室）

運輸安全委員会事務局神戸事務所（広報活動）

水産庁瀬戸内海漁業調整事務所（広報活動）

水産庁瀬戸内海漁業調整事務所
（漁業取締船「白鷺」一般公開受付での広報活動）

水産庁瀬戸内海漁業調整事務所
（漁業取締船「みかげ」安全指導時での広報活動）

関西小型船安全協会（SNS 等による広報活動）

大阪湾水先区水先人会（広報活動）

神戸旅客船協会（広報活動）

日本押船土運船協会（広報活動）

大阪湾広域臨海環境整備センター（本社）広報活動

大阪湾広域臨海環境整備センター（大阪建設事務所）広報活動

大阪湾広域臨海環境整備センター（神戸建設事務所）広報活動

（株）商船三井（広報活動）

第五管区海上保安本部（広報活動）

大阪地区海難防止強調運動推進連絡会議

近畿地方整備局 大阪港湾・空港整備事務所
（広報活動）

大阪港湾局
（広報活動）

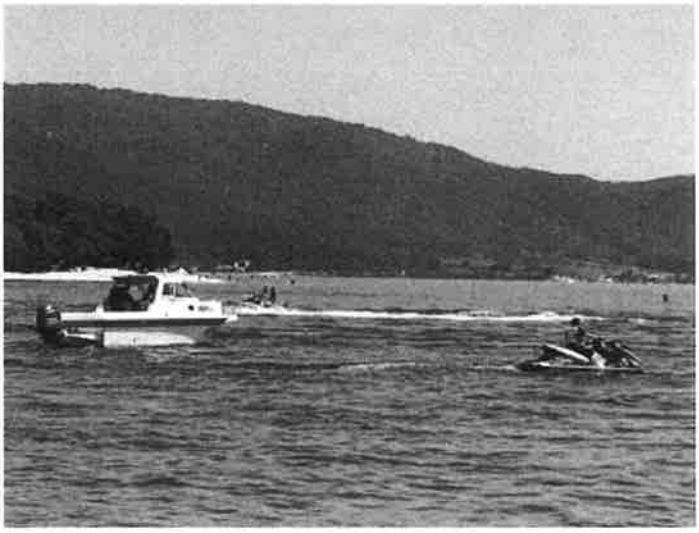
大阪府タグ事業協同組合
（広報活動）

日本押船土運船協会
（広報活動）

大阪湾水先区水先人会
（広報活動）

関西小型船安全協会
（広報活動・SNS 周知活動）

日本海洋レジャー安全・振興協会
（広報活動・合同パトロール）



大阪海上保安監部
（安全講習・広報活動）

堺海上保安署
（安全指導・海上安全教室）

岸和田海上保安署
（広報活動・安全教室）

関空保安基地
（安全教室）

兵庫県阪神淡路地区海難防止強調運動推進連絡会議

神戸地区コンビナート等安全推進協議会
（広報活動）

関西小型船安全協会
（安全講習会・広報活動・SNS 周知活動）

神戸観光局
（広報活動）

兵庫県淡路県民局
洲本土木事務所
（広報活動）

近畿地方整備局 神戸港湾事務所
（広報活動）

海上保安協会 神戸支部
（広報活動・安全講習会）

日本沖荷役安全協会 神戸支部
（広報活動・安全講習会）

神戸海上保安部
（広報活動・安全講習会・安全指導）

播磨地区海難防止強調運動推進連絡会議

ハリマシッピングサービス(株)
(広報活動・安全講習会)

JFE 条鋼(株)
(広報活動)

(株)ダイセル
(広報活動)

高速いえしま(株)
(広報活動)

網干港振興協会 (広報活動)

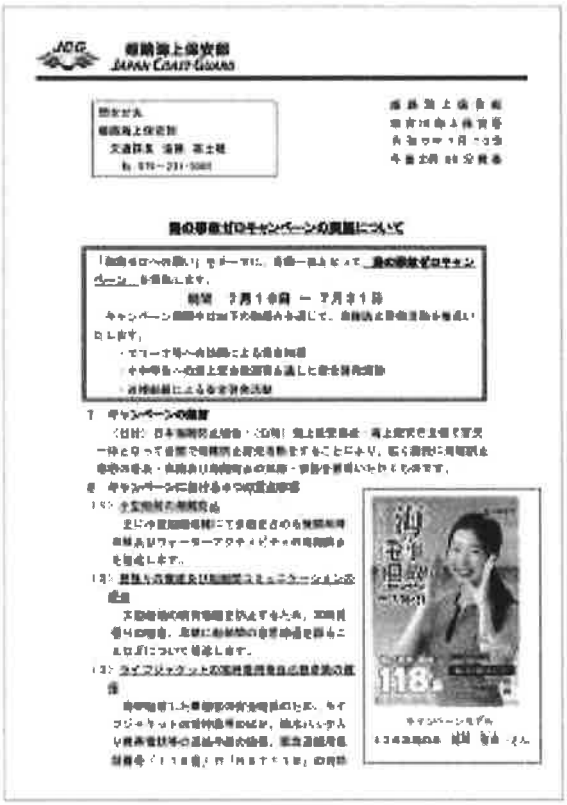
播磨町
(広報活動)

たつの市
(広報活動)

全国内航タンカー海運組合
(広報活動・合同パトロール)

姫路農林水産振興事務所
(広報活動・安全啓発活動)

姫路海上保安部
(広報活動・安全講習会・安全教室・旅客船安全点検・安全指導)



海上保安部
JAPAN COAST GUARD

問合せ先
○○海上保安部
交通課長 ○○ ○○
℡ 000-000-0000

○○海上保安発
第○○○号
令和○○年○月○○日
○○海上保安部長

海の事故ゼロキャンペーンの実施について

「海の事故ゼロへの願い」をテーマに、各種一斉広報として**「海の事故ゼロキャンペーン」**を実施します。

期間　○月○日 ～ ○月○日

キャンペーン期間中は以下の活動を通じて、自発的な事故防止を推進いたします。

・マスコミへの広報による啓発活動
・中学生への海上安全教室を通じた安全指導活動
・巡視船による安全広報活動

1　キャンペーンの概要

（目的）日本海洋科学協会・○○町・海上保安部・○○海上保安署で官民一体となって各種の啓発活動を実施することにより、広く国民に海難防止等の意識・自助および共助の醸成・浸透を図っていくものです。

2　キャンペーンに当たっての重点事項

（1）子供向けの啓発活動

主に中学校訪問等にて学校生活のなかで海難事故防止やウォーターアクティビティの啓発活動を推進します。

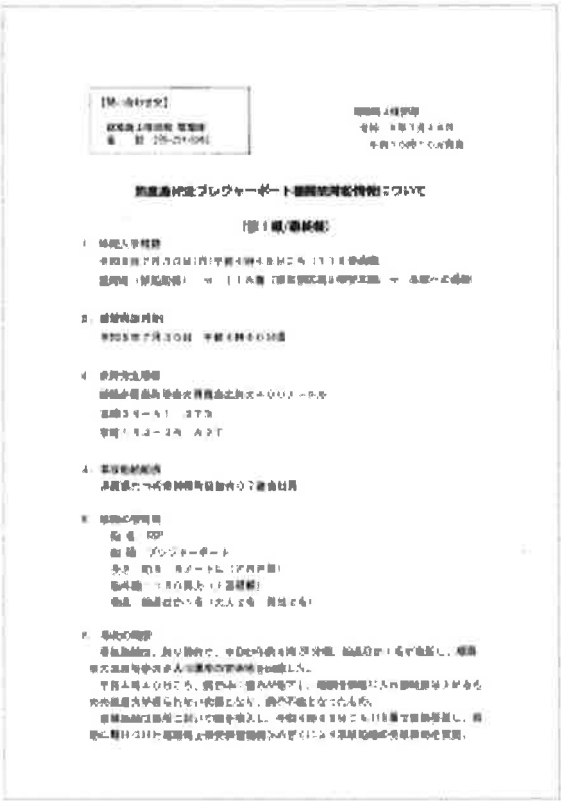
（2）関係行政機関及び船舶関係とのコミュニケーションの促進

不審船等の情報収集を行なうため、関係機関や船舶、漁業関係者等との連絡体制を図ることなどについて推進します。

（3）ライフジャケットの着用義務を含む船舶安全の推進

海洋性レジャーの普及に伴い、ライフジャケットの着用義務のほか、船舶のバッテリー搭載義務基準等の基礎知識や、緊急連絡用電話番号（○○番）や「○○○○」の周知

キャンペーンモデル
○○○○○○○　○○ ○○さん



【問い合わせ先】
○○海上保安部 警備課
電　話 000-000-0000

令和○年○月○日
午前○○時○○分発表

航路標識ブレゥーボート機能喪失等情報について

（第1報/最終報）

1　航路名等概要

2　航路標識概要

3　事故発生場所

4　事故発生概要

5　航路標識概要

6　今後の対応

和歌山北部地区海難防止強調運動推進連絡会議

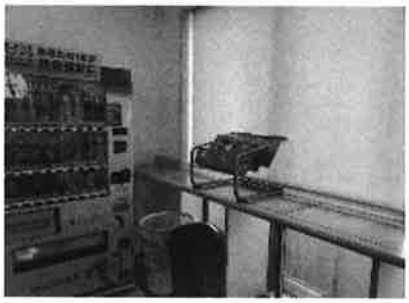
和歌山海上保安部
（広報活動・安全講習会・合同パトロール・安全指導）

紀南地区海上安全対策協議会

田辺海上保安部
（広報活動・安全講習会・合同パトロール・安全指導）

徳島地区海難防止強調運動推進連絡会議

オーシャントランス(株)
(広報活動・安全指導)



北灘漁港
(広報活動)

小松島水先区水先人会
(広報活動)

東洋建設(株)徳島営業所
(広報活動)

若築建設(株)徳島営業所
(広報活動)

兼子建設(株)
(広報活動)

高原建設(株)
(広報活動)

井上建設(株)
(広報活動)

岡田組
(広報活動)

五洋建設(株)徳島営業所
(広報活動)

四国運輸局
（広報活動）

徳島海上保安部
（広報活動・安全講習会・合同パトロール・安全指導）

事故ゼロキャンペーン静止画のCM放送（４局）

①東阿波ケーブルテレビ（放送エリア：小松島市）
放送期間：7/16～7/31（16日間）
1日あたり平均放送回数：60回
1回あたり放送時間：30秒
放送累計時間：16×60×30＝28800秒

②上板町有線テレビ株式会社（放送エリア：上板町）
放送期間：7/16～7/31（16日間）
1日あたり平均放送回数：6回
1回あたり放送時間：60秒
放送累計時間：16×6×60＝5760秒

③徳島県南メディアネットワーク株式会社（放送エリア：阿南市）
放送期間：7/16～7/31（16日間）
1日あたり平均放送回数：5回（ただし7/24は3回、7/28は2回）
1回あたり放送時間：30秒
放送累計時間：（14×5＋3＋2）×30＝2250秒

④阿波市ケーブルネットワーク（放送エリア：阿波市）
放送期間：7/16～7/31（16日間）
1日あたり平均放送回数：平日3回、土日2回　→合計45回
1回あたり放送時間、放送累計時間：不明
→　最短15秒で計算した場合：15×45＝675秒
　　最長60秒で計算した場合：60×45＝2700秒

徳島海上保安部 美波分室
（広報活動・安全指導）

高知地区海難防止強調運動推進連絡会議

高知県海砂利採取協業組合
（広報活動）

高知県海運組合
（広報活動）

高知県港湾空港建設協会
（広報活動）

高知県水先協会
（広報活動）

高知県漁業協同組合連合会代理事務所
（広報活動）

高知県まぐろ船主組合
（広報活動）

四国運輸局高知運輸支局
（広報活動）

四国地方整備局
高知港湾・空港整備事務所
（広報活動）

高知県土木部港湾海岸課
（広報活動）

高知県水産振興部漁業管理課
（広報活動）

高知県高知土木事務所
（広報活動）

高知海上保安部
（広報活動・安全講習・安全指導）

宿毛海上保安署
（広報活動・合同パトロール・訪問指導）

土佐清水海上保安署
（広報活動・合同パトロール・安全講習会・訪問指導）

大阪湾海上交通センター

ヴィッセル神戸イベント　ブース設置
（広報活動）

第 16 回淡路市夏まつり　ブース設置
（広報活動）

海難防止講習会講師派遣

業務見学に併せたキャンペーン周知活動

会　務　報　告

第102回　業務運営会議

1　日　　時　　令和5年7月19日(水)12:00～12:50

2　場　　所　　商船三井ビル　4Ｆ　会議室

3　出 席 者　　(順不同・敬称略)　　は欠席者

議長 代表理事	大　泉　　勝	(公社)神戸海難防止研究会会長
業務執行理事	奥　原　徳　男	(公社)神戸海難防止研究会専務理事
構　成　員	石　田　廣　史	神戸大学名誉教授
〃	望　月　　誠	大阪湾水先区水先人会会長
		(代理　井筒　毅 副会長)
〃	末　岡　民　行	内海水先区水先人会会長
〃	中　村　紳　也	(一社)日本船長協会会長
		(代理　太田　正紀 (一社)日本船長協会理事)
〃	梯　　浩　之	(株)商船三井関西支店長
		(代理　富山　茂　海上安全部部長代理)
〃	菅　野　　亘	川崎汽船(株)関西支店副支店長
〃	徳　田　健　二	日本郵船(株)関西支店長
〃	葛　西　正　記	(株)神戸製鋼所顧問
事　務　局	宇出津　弘　昭	(公社)神戸海難防止研究会総務部長
〃	井　田　英　樹	(公社)神戸海難防止研究会事業部長

4　議　　題

(1) 業務報告等について

(2) 常任調査研究委員の委嘱について

(3) その他

5　資　　料

席上配布

資料1　業務報告等

資料2　常任調査研究委員の委嘱について

6　議 事 概 要

大泉議長の挨拶があり、引き続き議事に入った。

奥原業務執行理事より、議題 (1) 業務報告等について、(2) 常任調査研究委員の委嘱について説明があった。特に意見等はなく承認された。議題 (3) その他について、次回の業務運営会議等の開催予定日について奥原業務執行理事より説明があった。

以　上

第103回　業務運営会議

1　日　　時　　令和5年9月20日(水)12:00～12:45

2　場　　所　　商船三井ビル　4Ｆ　会議室

3　出　席　者　　(順不同・敬称略)　　は欠席者

議長 代表理事	大　泉　　勝	(公社)神戸海難防止研究会会長
業務執行理事	奥　原　徳　男	(公社)神戸海難防止研究会専務理事
構　成　員	石　田　廣　史	神戸大学名誉教授
〃	望　月　　誠	大阪湾水先区水先人会会長
〃	末　岡　民　行	内海水先区水先人会会長
〃	中　村　紳　也	(一社)日本船長協会会長
〃	梯　　浩　之	(株)商船三井関西支店長
		(代理　富山　茂　海上安全部部長代理)
〃	菅　野　　亘	川崎汽船(株)関西支店副支店長
〃	徳　田　健　二	日本郵船(株)関西支店長
〃	葛　西　正　記	(株)神戸製鋼所顧問
事　務　局	宇出津　弘　昭	(公社)神戸海難防止研究会総務部長

4　議　　題

(1) 業務報告等について

(2) その他

5　資　　料

席上配布

資料1　業務報告等

6　議 事 概 要

大泉議長の挨拶があり、引き続き議事に入った。

奥原業務執行理事より、議題(1) 業務報告等について説明があった。特に意見等はなく承認された。議題(2) その他について、次回の業務運営会議等の開催予定日について奥原業務執行理事より説明があった。

以　上

第18回　商船とプレジャーボートの航行優先権に関する一考

海上保安大学校名誉教授
神戸大学客員教授
松　本　宏　之

小さなプレジャーボートは大型船舶を避けるべきで、それは船員の常務だから当然のことであるといった少々飛躍した意見を聞くことがある。一般海域（港則法や海上交通安全法が適用されていない海域）では、プレジャーボートも大型船舶も基本的に同じ動力船として行動するため、海上衝突予防法の世界では、例えば横切り関係において大型船舶がプレジャーボートを避けなければならないケースもありうる。しかしながら両船の操縦性能には雲泥の差があるため、大型船舶の船長は危険が迫っていると感じていても、プレジャーボートの船長はまだ余裕があって危険とは感じていない実態もあり、海上衝突予防法上の横切り船の航法を両船にそのまま適用して避航船・保持船の義務の履行を求めることが果たして妥当なのかどうか疑問をもつ諸氏もおられるであろう。

さて、海上衝突予防法が準拠している国際海上衝突予防規則（COLREG）の改正にあたっては、各国からの要請に基づいて国際海事機関（IMO）で審議されるが、過去に商船とプレジャーボートの航行優先関係について議論されたことがある。2006年、自国の水域でプレジャーボートと商船の深刻な衝突事故が続発していたイタリアから、レクリエーション目的の船舶に対する商船の航行優先権の確立を趣旨とする国際海上衝突予防規則の改正案が国際海事機関に提出されたのである。当時のイタリアでは、とりわけ夏季には各種のプレジャーボートが多く集まる水域で衝突事故が多発しており、大型船舶が安全に航行することが困難な状況となっていたという国内事情があった。確かに国際海上衝突予防規則の制定当時に比べてプレジャーボートや商船の隻数は飛躍的に増加しており、基本的なルールだけでは新しい航行形態の危険な見合い関係を回避するのが困難になっているのではないかという懸念もあろう。

イタリア改正案の具体的な内容は、国際海上衝突予防規則の第3条（一般的定義）にプレジャーボートを定義する項を追加し、航法については、例えば横切り関係にあるプレジャーボートは他の船舶を避航するというルールを第15条（横切りの状況）に新たに追加し（その後、通航を妨げないというルールに変更された。）、さらに航行中のプレジャーボートに適切な灯火・形象物の設置義務を課すものであった。本改正案のプレジャーボートの定義であるが、あらゆるタイプの推進方式を用いて推進する長さ20メートル未満の船舶のうち、プレジャー目的で運航するすべての船舶（傭船を含む。）を想定しており、目的と長さで他の船舶と区別している。蛇足になるが、国際海上衝突予防規則は船舶の全長を基準として規定されているが、わが国の国内法である海上交通安全法や港則法では、船舶の全長と総トン数が混在している。

一方、わが国では類似のルールとして港則法に定める汽艇の航法があるが、汽艇は総トン数20トン未満の汽船ということなので、結果として多くのプレジャーボートが該当する。しかしながら、汽艇が汽艇等以外の船舶の進路を避けなければならないのは、運動性能が悪く操船範囲が限られている大型の船舶を、操船自由度の高い小型の船舶が避けなければならないという理由であり、船舶の利用目的によって優先関係を決めているわけではない。この操縦性能の優れている船舶に操縦性能の劣っている船舶の進路を避けさせるという考え方は、国際海上衝突予防規則の基本原則の一つであるといわれており、典型的な例が第18条に定める各種船舶間の航法である。イタリアの改正案は操縦性能の良し悪しだけではなく、利用目的に基づいて避航すべき船舶を定めており、仕事目的の運航と余暇目的の運航を区別するものであり、国際海上衝突予防規則の法的性格の新たな潮流といえる。

国際海事機関の会議の場においては、総括として、イタリア改正案のさらなる調査の必要性が強調されるとともに、海難データの不足などの問題点が指摘され、最終的に、総会において国際海上衝突予防規則改正への同意が得られず、イタリアに対し、本案の見直しと再考を促した。国際海上衝突予防規則は、長年にわたり培われてきたルールを明文化したものが多く、その法的安定性を考慮すれば、改正には合理性と相当性および各国のコンセンサスが要求されるので、定義の問題も含め、航法適用上の諸問題を解決しなければならないが、海洋レジャーの普及に伴って潜在的な危険が増大するなかで、イタリア改正案は一つの方向性を示しているといえる。

ただし、イタリアで発生している海難の背景には、国際海上衝突予防規則を改正しなければ防止することができないのかといった問題や海洋レジャーにかかわる人たちの教育の問題もある。各国の海上交通環境および海難の原因には特殊な要因がかかわっており、イタリア改正案のような法規範は各国の国内立法政策の問題として位置づけることもできる。すなわち、イタリアの海域で現行の国際海上衝突予防規則だけでは安全が担保できないような国内事情があるのであれば、自国の法適用海域に独自のルールを定めることも不可能ではない。わが国においても、水上オートバイも含めた小型船舶の増加や海洋レジャーの大衆化を前提としたルールの必要性が指摘され、小型船舶に特化した新たなルールの立法化の議論があった。

ところでイタリア改正案では、国際海上衝突予防規則のC部で定める灯火および形象物に加え、第3条に定義するすべてのプレジャーボートは、レーダー反射器、発光装置、汽笛または同等の装置を備えることが義務付けられている。これらの装置は、定義の不明確性を解消させ、ルールの実効性を高めるものとして評価はできるものの、小型の船舶になればなるほど構造上の問題もあり、これらの装置を取り付けることは困難となるであろう。また国際海上衝突予防規則では、例えば運転不自由船や操縦性能制限船のように、基本的に避航してもらえる船舶側が特別の灯火・形象物を掲げることとなっているので、優先されない側（ある意味で不利益を被る側）において装置が義務付けられることに関しては、経済的負担の問題とともに検討する必要がある。加えて、イタリアが対象としているプレジャーボートのタイプや運航形態などは、わが国のプレジャーボート事情と同様なのかといった問題もあり、海岸や河川に係留されている放置艇や暴走する水上オートバイを見るとき、対応の難しさを感じざるを得ない。

○　事 務 日 誌 抄

（R5．7．1～R5．9．30）

月 日	曜日	時間	委　員　会　名	実 施 場 所
7.19	（水）	1200	第102回業務運営会議	商船三井ビル会議室
7.24	（月）	1400	神戸港整備事業に伴う船舶航行安全対策検討調査委員会（載荷試験編）	神戸地方合同庁舎
7.26	（水）	1500	第101回月例会	神戸市中央区文化センター
9.20	（水）	1200	第103回業務運営会議	商船三井ビル会議室
9.28	（木）	1500	第102回月例会	神戸市中央区文化センター

○ お 知 ら せ

■ 大阪湾における船舶安全航行上の留意点（お知らせ）

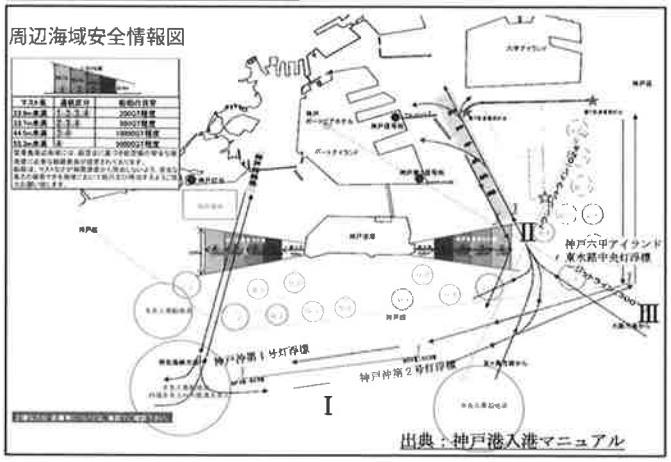
大阪湾における船舶安全運航上の留意点

大阪湾北部及び阪神港神戸区海域

神戸港周辺海域安全情報図（神戸港入港マニュアルに掲載）には付近海域を安全に航行するための経路等の情報が記載されています。

付近航行船舶は当該情報を参考にするとともに、Ⅰ～Ⅲの海域では下記事項に留意して、安全に航行しましょう。

神戸港周辺海域安全情報図



Ⅰ 大阪湾北部海域

- 総トン数５００トン以上の船舶は、神戸沖第１号及び同第２号灯浮標を左舷側にみて航行している。
- 漁船やプレジャーボート等小型船舶は一人乗りが多く、見張りが十分にできていない場合がある。
- 神戸沖第１号灯浮標西側海域では神戸西航路に入出航する船舶と、神戸沖第２号灯浮標東側海域では神戸中央航路に入出航する船舶と横切り関係になる場合がある。

神戸港入港マニュアル ➡

Ⅱ 神戸中央航路入口（南側）海域

- 入航船はトランジットラインに挟まれた海域に沿って航行し、航路入口に近くなるほど他船との距離が密となり避航する余地が少なくなる。大型船の入出港情報を事前に確認することをお勧めします。

大型船の入出港情報 ➡

- 航路南側の港界付近海域では、東西方向に航行する船舶と横切り関係となる。
- 神戸空港に離着陸する航空機のために設定されている進入表面にマストなどを突出させない。
- 港界付近海域では、停留・錨泊している船舶がいる。その裏側を船舶が航行していることがある。
- 神戸信号所及び神戸第二信号所の信号に従って航路を航行する。

Ⅲ 神戸六甲アイランド東水路沖海域

- 尼崎西宮芦屋区に入出港する船舶が神戸区を経由する場合がある。
- 六甲アイランドにはカーフェリーや大型船が入出港している。
- 大阪区方面から神戸中央航路に向かう船舶が、神戸六甲アイランド東水路中央灯浮標の北側を航行する場合がある。

大阪湾における船舶安全運航上の留意点に関する調査研究 から作成
公益社団法人 神戸海難防止研究会 ＵＲＬ http://kobe-kaibouken.or.jp
電話 ０７８－３３２－２０３５ ＦＡＸ ０７８－３３２－２０３７

日本海事センター JMC 補助事業

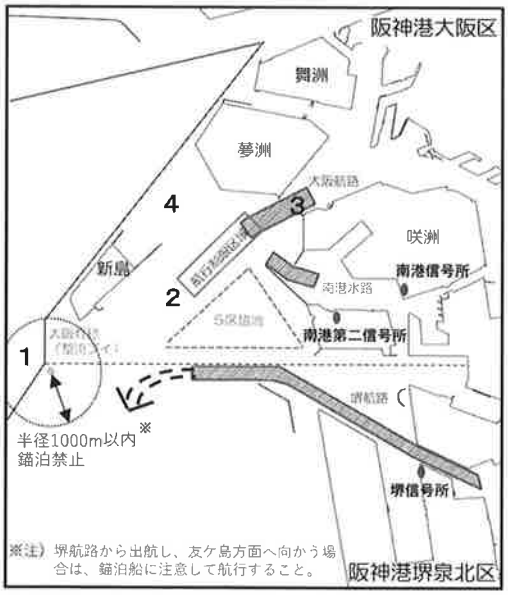
阪神港大阪区及び堺泉北区海域

阪神港大阪区に入出港する船舶は「大阪港入出港マニュアル」を阪神港堺泉北区に入出港する船舶は「堺泉北港入出港マニュアル」を参考にするとともに、１～４の海域では下記事項に留意して、安全に航行しましょう。

大阪港入出港マニュアル ➡

堺泉北港入出港マニュアル ➡

1 大阪灯標付近海域



・大阪区及び堺泉北１～３区に入出港する船舶は、大阪灯標を左舷側にみて航行している。

・神戸区方面からの入港船は、大阪区及び堺泉北区から明石・神戸区方面に向かう船舶との進路交差に留意

・大阪灯標から半径 1,000mの円周付近海域に錨泊している場合がある。

・堺航路を出航し友ケ島方面に向かう船舶の多くは、堺航路出航後に南側に変針している。

・大阪灯標付近を航行する船舶は、大阪灯標に近くなるほど他船との距離が密となり避航する余地が少なくなる。大型船の入出港情報を事前に確認することをお勧めします。

大型船の入出港情報 ➡

2 航行制限区域付近海域

・５区に錨泊している船舶が抜錨して航行開始することがある。
また、錨泊船の死角を小型船が航行していることがある。

・航行制限区域を新島・夢洲間水路～堺泉北区方面に小型船が横切ることがある。

・南港からカーフェリーなどの船舶が出港してくることがある。

・南港防波堤の裏側を小型船が航行していることがある。

・南港信号所及び南港第二信号所の信号によって南港を出入港する船舶のあることがわかる。
また、南港に入出港する船舶は信号に従って南港水路を航行する。

3 大関門付近海域

・行先信号旗を掲揚していない小型船がいることがある。

・夢洲岸壁に着岸する大型船は関門手前で急に速力を減ずることがある。

・航路に沿わずに航行する船舶がいることがある。

4 新島・夢洲間水路

・大阪航路から新島・夢洲間水路を航行する船舶は、余裕水深を確保するために水路中央寄りを航行する場合がある。

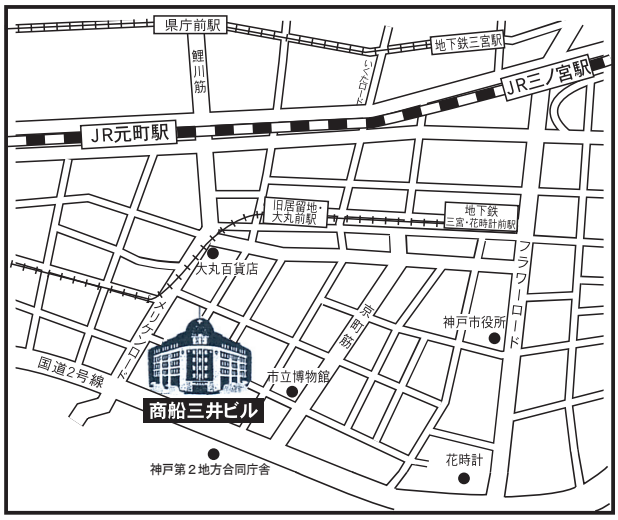
・新島付近海域では工事作業が行われており、工事作業船が頻繁に区域内へ出入りしている。
付近の工事作業の情報を事前に確認することをお勧めします。

工事作業の情報 ➡

公益社団法人 神戸海難防止研究会 所在地・略図

交通アクセス

ＪＲ神戸線　元町駅東口から徒歩７分
阪神本線　元町駅東口から徒歩７分



会　　報

第 46 号 （令和５年９月）

発行所 公益社団法人 **神戸海難防止研究会**
神戸市中央区海岸通５番地（商船三井ビル７階）

郵便番号　650−0024
ＴＥＬ　(078)332−2035(代)
ＦＡＸ　(078)332−2037
ＵＲＬ　http://kobe-kaibouken.or.jp
E−mail　kaibouken@kobe-kaibouken.or.jp