会　　報

第　55　号

公益社団法人　神戸海難防止研究会
THE KOBE MARINE CASUALTY PREVENTION INSTITUTE

高　　知　　港

（提供：高知県土木部港湾・海岸課）

表紙写真

高　　知　　港

（提供:高知県土木部港湾・海岸課）

目　　　次

第１２回地域部会 兼 第１２１回月例会概要

（1）事業経過報告等‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥ 1

（2）講演Ⅰ　「高知新港へのクルーズ船の寄港と地域活性化」
株式会社 四銀地域経済研究所
代表取締役社長　　岩井　俊介　氏

講演Ⅱ　「能登半島地震の教訓と南海トラフ地震への備え」
高知大学 教育研究部
自然科学系 理工学部門 教授　　原　忠　氏

第１２２回　月例会概要

（1）事業経過報告等‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥ 33

（2）講演　「日本内航コンテナ船協会設立 ～内航コンテナ輸送の現状～」
一般社団法人 日本内航コンテナ船協会
会長　　井本　隆之　氏

事　業　報　告

新港・灘浜航路工区鋼斜張橋工事の海上施工に関わる航行安全対策検討‥‥‥‥‥‥ 45
（第一段階）調査第１回委員会

LNGバンカリング事業に係る航行安全対策検討調査（播磨地区）第２回委員会‥‥‥‥ 49

大阪港新島周辺海域の新たな船舶交通環境構築に関する調査研究‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥ 52
第１回検討部会

LNGバンカリング事業に係る航行安全対策検討調査（大阪湾地区）第２回委員会‥‥‥ 54

神戸空港整備事業に伴う航行安全対策検討調査第１回委員会‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥‥ 58

南海トラフ地震臨時情報発表時における対応状況の検証と課題に関する調査研究‥‥ 61
第２回委員会

会　務　報　告

第122回業務運営会議 ……………………………………………… 67
第123回業務運営会議 ……………………………………………… 68
第42回通常理事会 …………………………………………………… 69

船舶交通随感

第27回　徳島小松島港内の衝突事故に関する一考 ……………………… 73

事務日誌抄……………………………………………………………… 75

お知らせ………………………………………………………………… 76
・会員名簿の訂正について

第12回地域部会 兼 第121回月例会概要

１　日　　　時　　令和7年10月22日(水)15:00～17:00

２　場　　　所　　高知市　高知城ホール　２階　くすのきの間

３　出　席　者　　４６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

Ⅰ　株式会社 四銀地域経済研究所

代表取締役社長　岩井　俊介 氏により

『高知新港へのクルーズ船の寄港と地域活性化』と題し、講演が行われた。

Ⅱ　高知大学 教育研究部

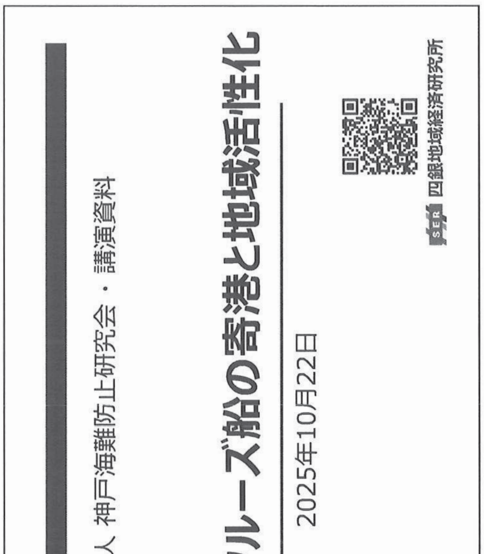
自然科学系 理工学部門 教授　原　忠 氏により

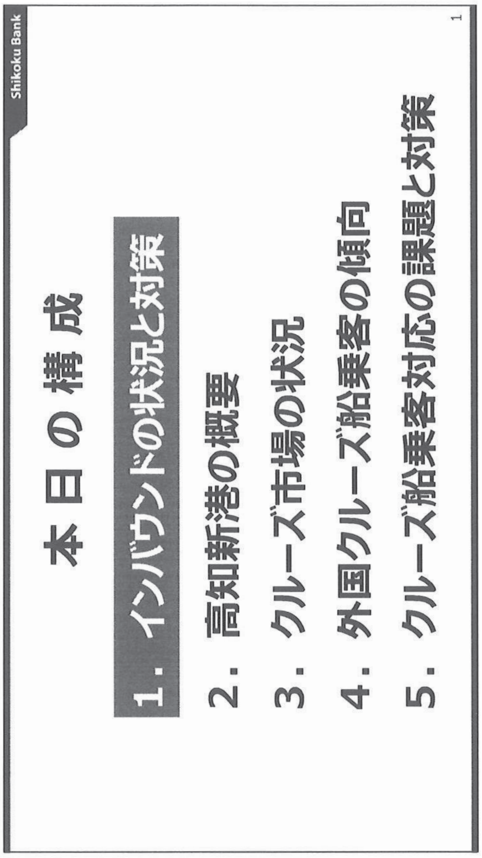
『能登半島地震の教訓と南海トラフ地震への備え』と題し、講演が行われた。

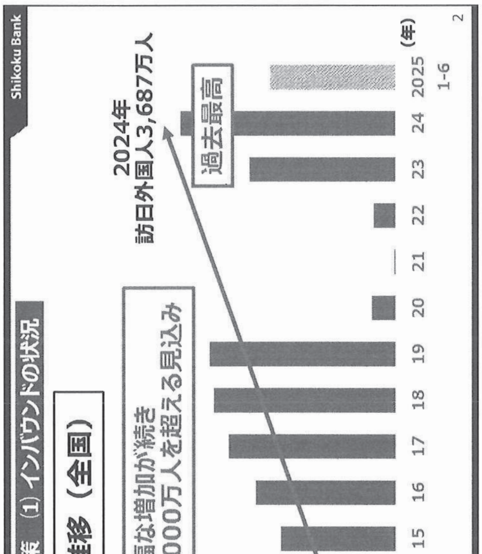
≪第12回地域部会 兼 第121回月例会講演資料≫

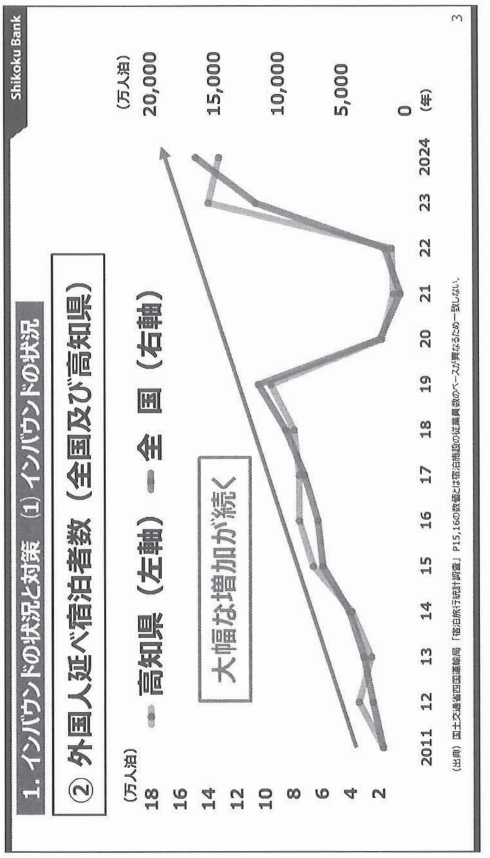
高知新港へのクルーズ船の寄港と地域活性化

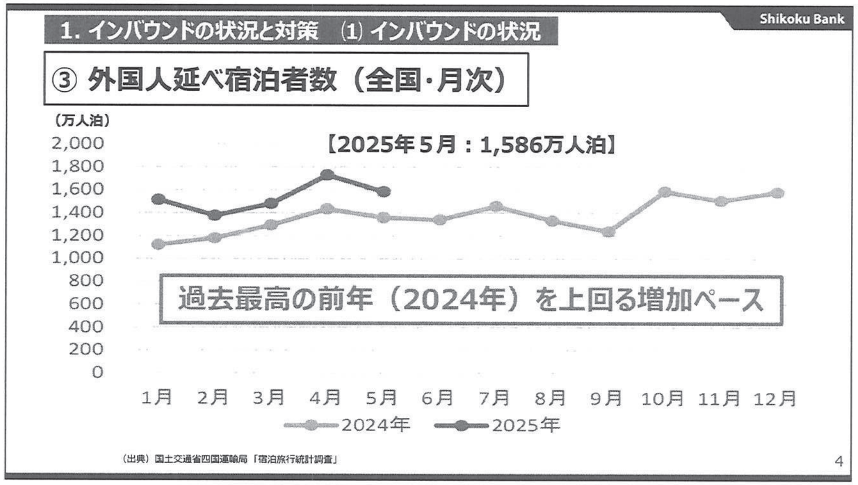
講師　株式会社 四銀地域経済研究所
代表取締役社長　　岩井　俊介　氏

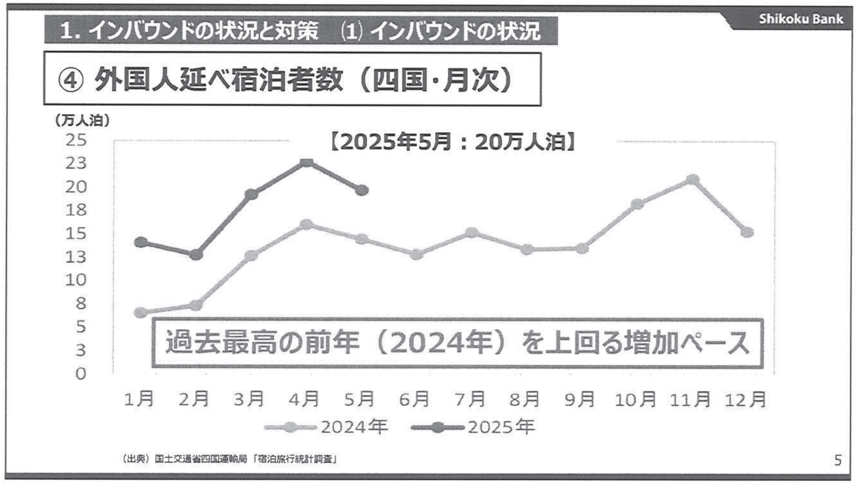


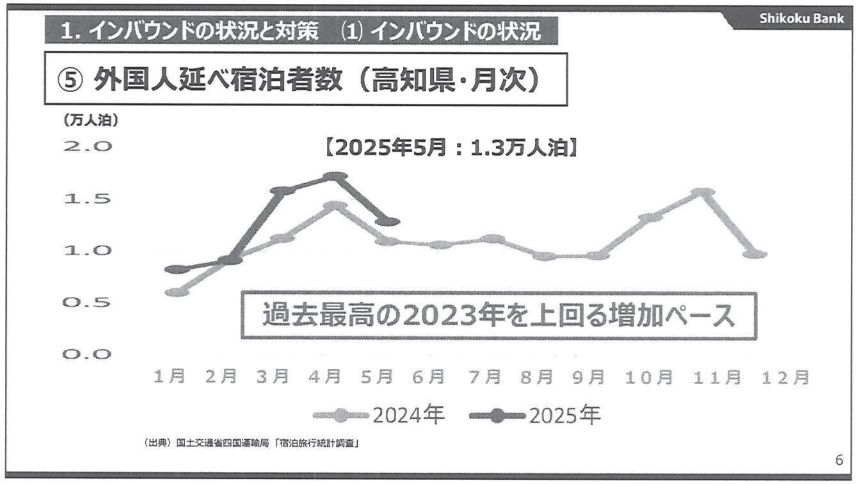


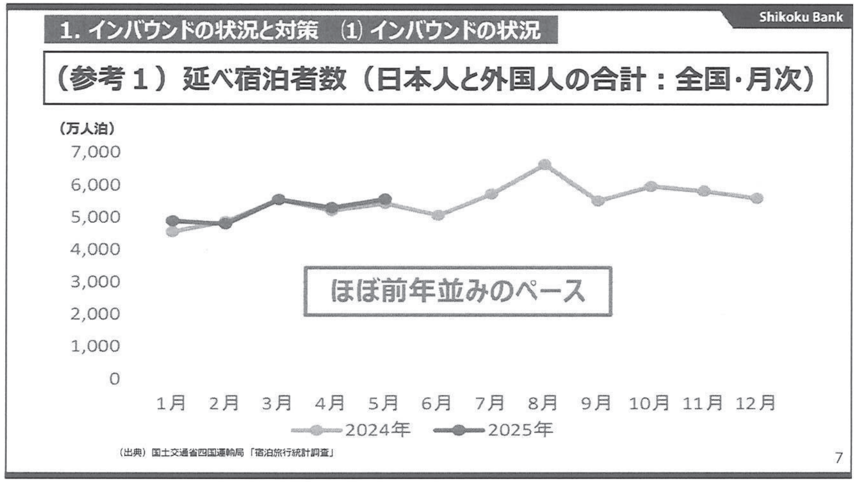





Shikoku Bank
1. インバウンドの状況と対策　⑴ インバウンドの状況
③ 外国人延べ宿泊者数（全国・月次）
（万人泊）
2,000
1,800
1,600
1,400
1,200
1,000
800
600
400
200
0
【2025年５月：1,586万人泊】
過去最高の前年（2024年）を上回る増加ペース
1月 2月 3月 4月 5月 6月 7月 8月 9月 10月 11月 12月
2024年
2025年
（出典）国土交通省四国運輸局「宿泊旅行統計調査」
4


Shikoku Bank
1. インバウンドの状況と対策　⑴ インバウンドの状況
④ 外国人延べ宿泊者数（四国・月次）
（万人泊）
25
23
20
18
15
13
10
8
5
3
0
【2025年5月：20万人泊】
過去最高の前年（2024年）を上回る増加ペース
1月 2月 3月 4月 5月 6月 7月 8月 9月 10月 11月 12月
2024年
2025年
（出典）国土交通省四国運輸局「宿泊旅行統計調査」
5

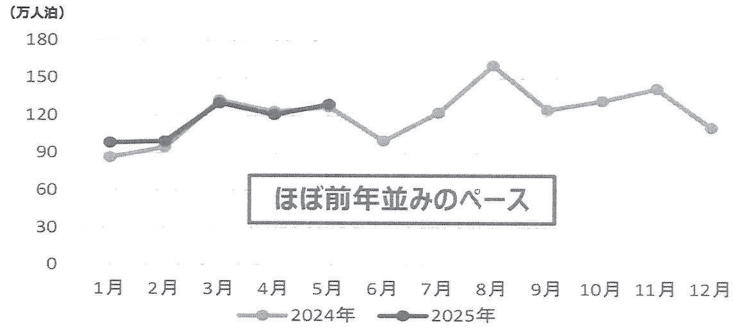

Shikoku Bank
1. インバウンドの状況と対策　⑴ インバウンドの状況
⑤ 外国人延べ宿泊者数（高知県・月次）
（万人泊）
2.0
1.5
1.0
0.5
0.0
【2025年5月：1.3万人泊】
過去最高の2023年を上回る増加ペース
1月 2月 3月 4月 5月 6月 7月 8月 9月 10月 11月 12月
2024年
2025年
（出典）国土交通省四国運輸局「宿泊旅行統計調査」
6


Shikoku Bank
1. インバウンドの状況と対策　⑴ インバウンドの状況
（参考１）延べ宿泊者数（日本人と外国人の合計：全国・月次）
（万人泊）
7,000
6,000
5,000
4,000
3,000
2,000
1,000
0
ほぼ前年並みのペース
1月 2月 3月 4月 5月 6月 7月 8月 9月 10月 11月 12月
2024年
2025年
（出典）国土交通省四国運輸局「宿泊旅行統計調査」
7

Shikoku Bank

1. インバウンドの状況と対策　⑴ インバウンドの状況

（参考２）延べ宿泊者数（日本人と外国人の合計：四国・月次）



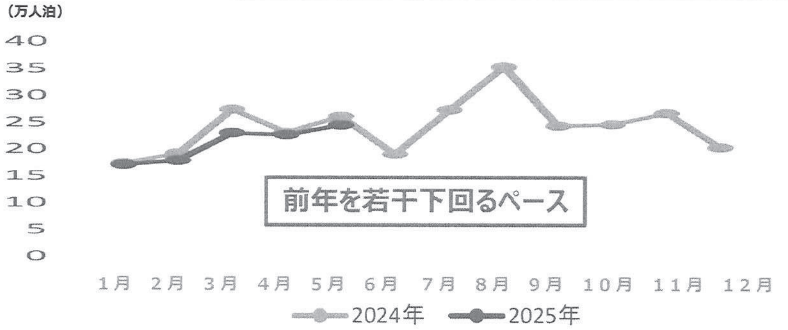
（出典）国土交通省四国運輸局「宿泊旅行統計調査」

8

Shikoku Bank

1. インバウンドの状況と対策　⑴ インバウンドの状況

（参考３）延べ宿泊者数（日本人と外国人の合計：高知県・月次）



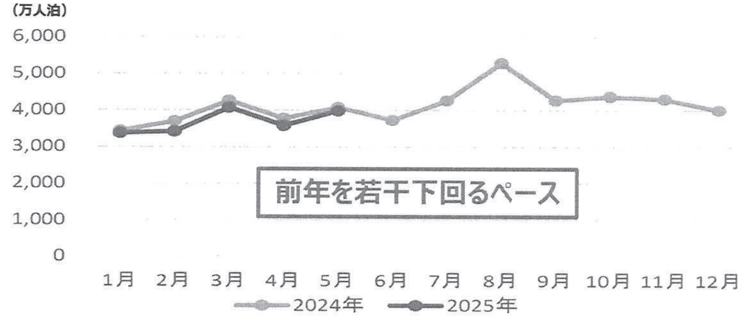
（出典）国土交通省四国運輸局「宿泊旅行統計調査」

9

Shikoku Bank

1. インバウンドの状況と対策　⑴ インバウンドの状況

（参考４）延べ宿泊者数（日本人：全国・月次）



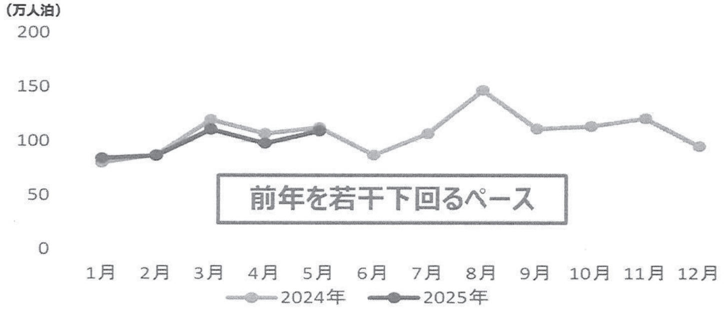
（出典）国土交通省四国運輸局「宿泊旅行統計調査」

10

Shikoku Bank

1. インバウンドの状況と対策　⑴ インバウンドの状況

（参考５）延べ宿泊者数（日本人：四国・月次）



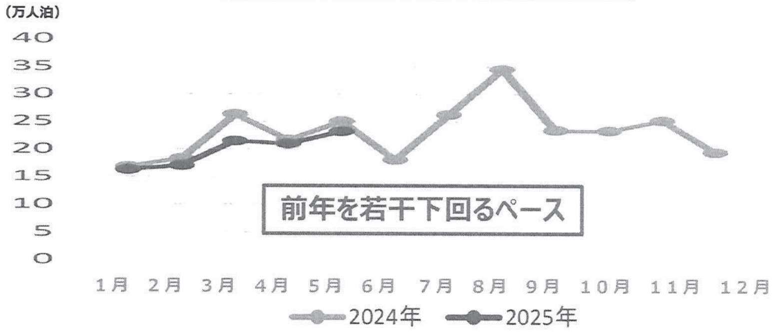
（出典）国土交通省四国運輸局「宿泊旅行統計調査」

11

1. インバウンドの状況と対策　⑴ インバウンドの状況

Shikoku Bank

（参考６）延べ宿泊者数（日本人：高知県・月次）



（出典）国土交通省四国運輸局「宿泊旅行統計調査」

12

---

1. インバウンドの状況と対策　⑴ インバウンドの状況

Shikoku Bank

訪日外国人数は増加を続け、

全国、高知県ともに今後も増加する見通し

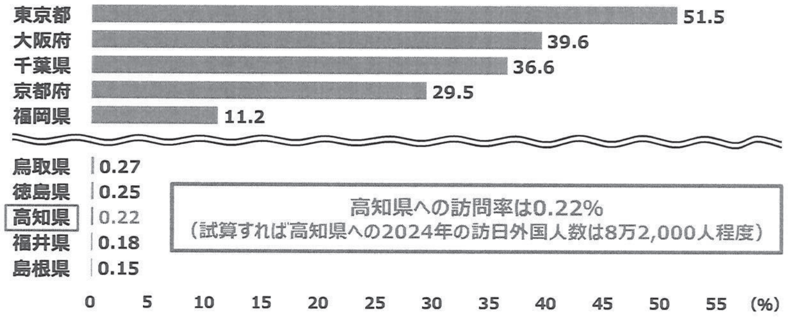
13

---

1. インバウンドの状況と対策　⑴ インバウンドの状況

Shikoku Bank

⑥ 訪日外国人の訪問率（都道府県別上位５都府県と下位5県・2024年）



高知県への訪問率は0.22%
（試算すれば高知県への2024年の訪日外国人数は8万2,000人程度）

（出典）日本政府観光局「日本の観光統計データ」

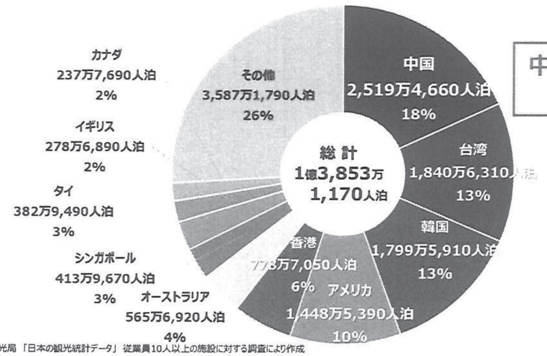
14

---

1. インバウンドの状況と対策　⑴ インバウンドの状況

Shikoku Bank

⑦ 外国人延べ宿泊者数の出身国・地域構成比（全国・2024年）

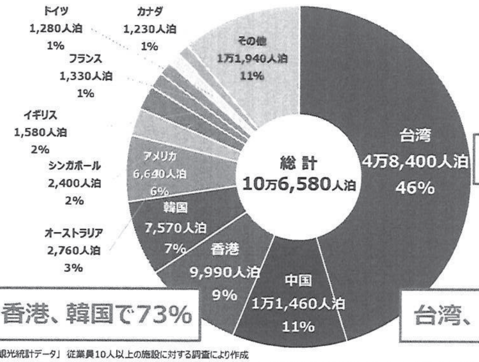


中国、台湾、韓国、香港で50%

（出典）日本政府観光局「日本の観光統計データ」従業員10人以上の施設に対する調査により作成

15

⑧ 外国人延べ宿泊者数の出身国・地域構成比（高知県・2024年）



台湾だけで50%弱

台湾、中国、香港、韓国で73%

台湾、中国、香港で66%

（出典）日本政府観光局「日本の観光統計データ」従業員10人以上の施設に対する調査により作成

16

⑨ 台湾⇔高知定期チャーター便の就航状況

【チャーター便概要】

- 期間：2023（令和5）年5月10日～
  2026（令和8）年3月28日
- 便数：週２便往復（水、土）
- 旅行会社：スタートラベル
  （台湾発団体ツアー販売）
- 航空会社：タイガーエア台湾
- 座席数：180席
  （個人向け座席販売・１機あたり36席）
- 平均搭乗率：約95%
  （令和５年５月～令和７年６月）

17

高知県への訪日外国人の出身国の構成比は、

- 中華系がメインで、台湾だけで50%弱
- 中華系（台湾、中国、香港の合計）で66%
- 中華系＋韓国で合計73%

18

高知県のインバウンド対策（高知県産業振興計画第5期ver.2・2025年３月より）

現状と課題	◆台湾からの定期チャーター便の定着や新たな路線の誘致 ◆大阪・関西万博を最大限生かした関西圏からの誘客促進 ◆消費拡大に向けた付加価値の高い旅行商品づくりや受入環境の整備
目標値	◆観光庁「宿泊旅行統計調査」外国人延べ宿泊者数 出発点(R4) 9,890人泊 ⇒ 現状(R5) 139,110人泊 ⇒ R7 14万人泊 ⇒ 4年後(R9) 17万人泊 ◆外国人県内消費額 出発点(R4) 3億円 ⇒ 現状(R5) 44億円 ⇒ R7 49億円 ⇒ 4年後(R9) 57億円

19

1. インバウンドの状況と対策　⑵ インバウンドの対策

Shikoku Bank

高知県のインバウンド対策（高知県産業振興計画第5期ver.2・2025年３月より）

対処方針

★高知県への誘客のさらなる拡大

❶国際チャーター便誘致活動と定期便化を見据えた取り組み
- ⅰ 台湾定期チャーター便の定着に向けた取り組みの強化
  - ・旅行会社への誘客支援、航空会社への運航支援
    - 団体向け：ツアー商品の拡充（サイクリング等の新たなコンテンツ提案）、旅行会社との共同誘客プロモーション（旅行博出展、台湾メディアでの発信等）
    - 個人向け：航空会社との共同プロモーションによる販売促進（SNS等による情報発信等）
- ⅱ 短期チャーター便の誘致（韓国等）
  - ・航空会社等へのセールス強化（県内視察やゴルフの提案）
  - ・旅行会社への商品販売に向けた連携や韓国メディアを活用した情報発信

❷関西圏からの誘客の促進
- ⅰ 大阪・関西万博での自治体催事参加（よさこい祭りや街路市等を通じた魅力発信）
- ⅱ 万博訪問者等への本県の魅力発信（どっぷり体験コンテンツ予約サイトへの誘導）
- ⅲ 大阪観光局や関西エアポート等と連携した情報発信
  （富裕層向け海外旅行博(カンヌ、シンガポール等)でのセールス、関西国際空港でのPRブース設置）

20

---

1. インバウンドの状況と対策　⑵ インバウンドの対策

Shikoku Bank

高知県のインバウンド対策（高知県産業振興計画第5期ver.2・2025年３月より）

対処方針（続き）

★消費拡大に向けた受入環境整備

❶ 消費拡大の取り組みの促進
- ⅰ 消費拡大セミナー(仮称)の開催や受入環境整備への観光事業者支援の強化
  （多言語での商品紹介（ポップ作成）やキャッシュレス機器の導入、補助金の活用等）
- ⅱ 地元ならではの食や土産物等に関する情報発信の強化
  （観光情報サイト「VISIT KOCHI JAPAN」やSNS等による情報発信）

❷ 付加価値の高い旅行商品づくりの推進
- ⅰ 稼げるガイドの育成
  （ガイド活躍につなげるための「どっぷり高知旅」商品やクルーズ客船ツアーを活用した実地研修の充実）
- ⅱ ガイド付インバウンド向け商品づくりの推進
  （観光事業者、旅行会社と通訳案内士の交流会やマッチングを通じたガイド付き「どっぷり高知旅」商品づくりや販売促進）

21

---

1. インバウンドの状況と対策　⑵ インバウンドの対策

Shikoku Bank

高知県のインバウンド対策としては

- **●台湾や韓国等との航空便の定着・誘致など**
- **●観光事業者支援の強化**（多言語での商品紹介（ポップ作成）、キャッシュレス機器の導入、補助金の活用等）や**情報発信の強化**（観光情報サイト「VISIT KOCHI JAPAN」やSNS等による情報発信）など

22

Shikoku Bank

本 日 の 構 成

1．インバウンドの状況と対策

2．高知新港の概要

3．クルーズ市場の状況

4．外国クルーズ船乗客の傾向

5．クルーズ船乗客対応の課題と対策

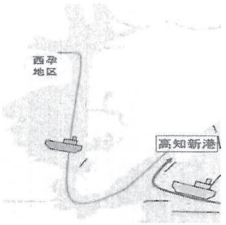
23

2. 高知新港の概要

① 物流と交流の拠点である高知新港

太平洋に面した世界への玄関口 ”高知新港”

- 高知港は、四国4県の一つである高知県の中央部、高知市の沿岸部に位置し、古くから京阪神と南四国を結ぶ海上交通の要衝として機能。
- 高知港では、太平洋に面した立地を活かし、高知県の産業の振興を図るとともに、国際物流、交流の拠点化を目指して整備が進捗。
- 高知港の三里地区にある高知新港は、1998年3月に外洋に面した国際貿易港として一部供用開始され、2014年5月にはメインバースが新たに供用開始。
- 高知新港には、開港以来、コンテナ船やバルク船のみならず、国内外のクルーズ客船も多く寄港。



（出典）高知県 港湾振興課

2. 高知新港の概要 （参考）高知新港でのクルーズ船（写真①）

（出典）国土交通省 高知港湾・空港整備事務所

2. 高知新港の概要

① 物流と交流の拠点である高知新港（上空からの写真）

（出典）高知県 港湾振興課 第３期高知新港振興プラン（2023年3月）

2. 高知新港の概要

① 物流と交流の拠点である高知新港（上空からの写真の説明）

区分	土地利用計画
輸出入拠点ゾーン	○コンテナ貨物を扱うゾーンとして、コンテナヤード・付属施設（倉庫、冷蔵庫等）の用地
流通・生産ゾーン	○既存立地企業や高台用地へ立地する企業などの流通・生産用地 ○港湾利用者の一時避難スペース ○一部を客船寄航時の飲食スペースとして活用
バルクゾーン	○石灰石ヤードとして利用
客船受入ゾーン	○客船等寄港時のイベントの実施、バスヤード
多目的ゾーン	○客船・イベント船寄港時の対応、一般貨物船の荷捌地として利用 ○コンテナ船の大型化、バルクの更なる増加に対応して、コンテナ・バルクヤードの拡張用地
工事・資材ヤード	○当面は港湾・海岸工事のための作業ヤード ○定期内航航路の誘致状況により今後の利活用を判断

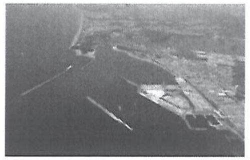
（出典）高知県 港湾振興課 第３期高知新港振興プラン（2023年3月）

2．高知新港の概要

② 高知新港の施設

❶施設
- 埠頭／バース：第7-1岸壁（-8.0m、L=240m）、第7-2岸壁（-12.0m、L=240m）、第7-3岸壁（-14.0m、暫定-12.0m、L=280m）、第7-4岸壁（耐震、-11.0m、L=190m）
- 関連用地：物流ターミナル　約1.5ha、コンテナヤード　約3.2ha、野積み場　約1.1ha
- 倉庫：普通倉庫棟 約4,000m2、上屋棟約3,000m2、冷蔵倉庫棟　約5,000m2
- 荷役機械：ガントリークレーン2基（1号機・・・9列3段対応、2号機・・・13列5段対応）、リーチスタッカ2台（うち1台は民間所有）、シップローダ1基、冷凍コンセント60口

❷貨物
- 年間貨物取扱量：404万トン（2023年）
- コンテナ貨物：12,651TEU（2023年）
- 主な貨物：石灰石、石油製品、石炭、紙・パルプ、農業用資材



❸体制
- 管理機関：高知県
- 荷役体制：民間港運会社が荷役作業を請負：高知港運㈱
- 通関業者：５社：入交海運㈱、高知港運㈱、高知通運㈱、高知福山通運㈱、日本通運㈱高知支店

（出典）高知県 港湾振興課

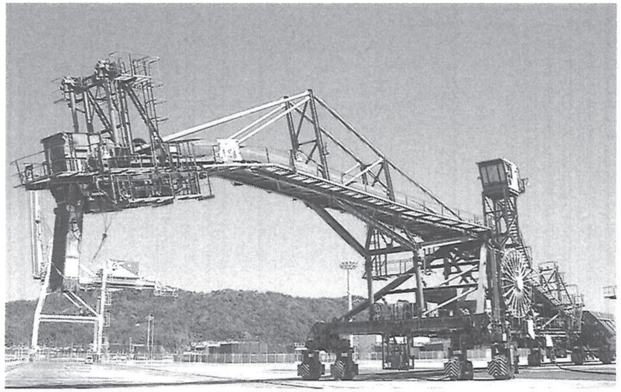
2．高知新港の概要　（参考）高知新港の施設・ガントリークレーン（写真）

（出典）高知県 港湾振興課

2．高知新港の概要　（参考）高知新港の施設・リーチスタッカ（写真）

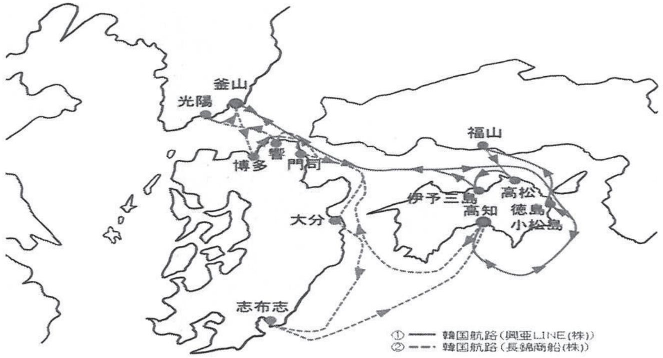
（出典）高知県 港湾振興課

2．高知新港の概要　（参考）高知新港の施設・シップローダ（写真）



（出典）高知県 港湾振興課

③ 高知新港の定期コンテナ船（航路図・韓国航路が週２便就航）

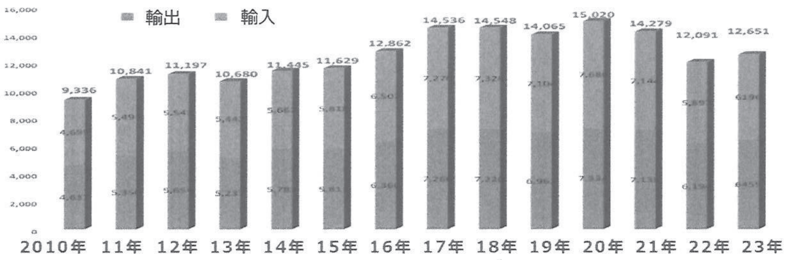


（出典）高知県 港湾振興課

④ 高知新港のコンテナ取扱い実績

- 高知新港のコンテナ取扱実績は年々増加。2011年には1万TEU超え。
- 2020年4月からは、船舶の大型化に対応した2基目のガントリークレーンが稼働を開始。

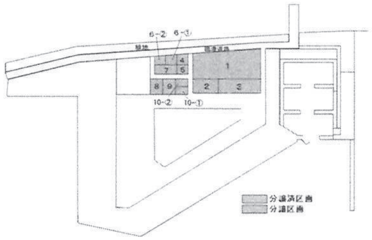
高知新港取扱いコンテナ貨物量の推移（TEU）



（出典）高知県 港湾振興課

⑤ 高知新港の企業用地 ⅰ区画図等

- 国際定期コンテナ航路が発着するコンテナヤードに近接し、高知自動車道高知ICや、高知龍馬空港まで車で15分の好立地（残り一区画）



（出典）高知県 港湾振興課

⑤ 高知新港の企業用地 ⅱ団地概要

事業主体	高知県（お問い合わせ 港湾振興課 ポートセールス第二担当 TEL：088-823-9890）
所在地	高知県高知市仁井田字新港
規模	総面積 約19ha、分譲面積 約0.14ha、分譲区画 10区画（分譲1区画）
用途・指定地域	用途・準工業地域、指定・臨港地区
分譲方法	分譲価格 12,200円/m2、支払方法 一括支払・割賦支払、貸付（年間貸付料金）分譲想定代金の4.0%、事業用定期借地権による10年以上20年以下の契約期間
対象施設	生産施設（港湾活用が見込まれるもの）、物流施設
分譲状況	分譲中
水道・排水	高知市上水道 ※道路まで引込み済、各企業で一定処理後、排水溝へ排水
道路	臨港道路幅員18m, 12.5m, 9m
建ぺい率・容積率	建ぺい率60%、容積率200%
電力	使用電力により四国電力と協議
環境協定	用途によっては、県及び高知市と協定が必要
景観協議	高知の海の玄関口として景観の調和を進めており、事前に協議が必要

（出典）高知県 港湾振興課

本 日 の 構 成

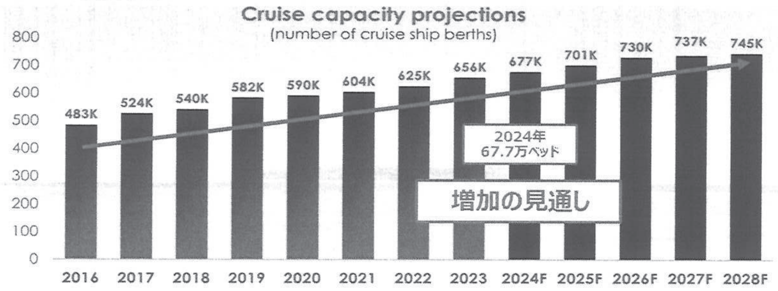
1．インバウンドの状況と対策
2．高知新港の概要
3．クルーズ市場の状況
4．外国クルーズ船乗客の傾向
5．クルーズ船乗客対応の課題と対策

3.クルーズ市場の状況　(1) 世界のクルーズ市場の現状と見通し

①世界のクルーズキャパシティ（ベッド数）

● 世界のクルーズ船の輸送キャパシティ（供給サイド＝ベッド数）は継続して増加。2025年以降も増加する見通し。

クルーズ定員予測



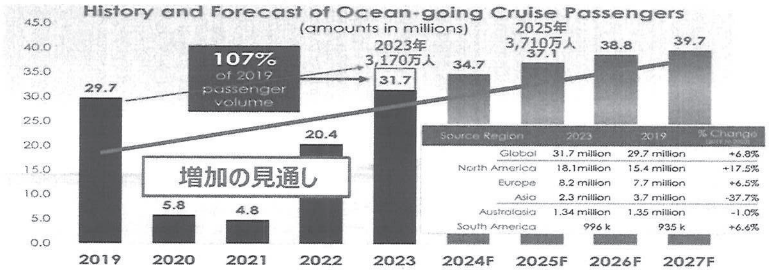
（出典）国土交通省「クルーズ旅客の受入機能高度化に向けた検討会」（令和6年9月11日） "State of the Cruise Industry Report" May 2024, CLIA

3.クルーズ市場の状況　(1) 世界のクルーズ市場の現状と見通し

②世界のクルーズ人口

● 世界のクルーズ人口（需要サイド）は、2023年に3,170万人とコロナ前の2019年に比べ107%の水準。2025年には3,710万人となる見込み。

世界のクルーズ人口の実績と将来予測



Source Region	2023	2019	% Change
Global	31.7 million	29.7 million	+6.8%
North America	18.1million	15.4 million	+17.5%
Europe	8.2 million	7.7 million	+6.5%
Asia	2.3 million	3.7 million	-37.7%
Australasia	1.34 million	1.35 million	-1.0%
South America	996 k	935 k	+6.6%

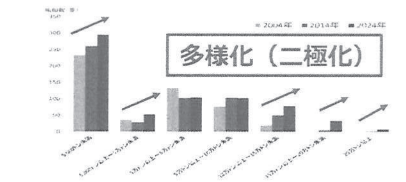
（出典）国土交通省「クルーズ旅客の受入機能高度化に向けた検討会」（令和6年9月11日） "State of the Cruise Industry Report" May 2024, CLIA

3.クルーズ市場の状況　(1) 世界のクルーズ市場の現状と見通し

③クルーズ船の多様化（二極化）

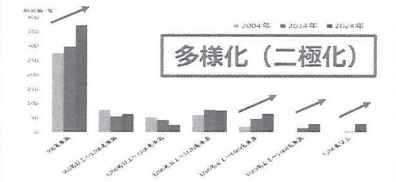
● 総トン数と乗客定員における隻数の分布では、5,000トン未満、乗客定員500名未満の小型・中型船が増加傾向。また、10万トン以上、乗客定員3,000名以上の大型船も増加傾向。
● 2024年時点の最大は、ロイヤルカリビアンクルーズのアイコン・オブ・ザ・シーズ（総トン数：250,800トン/乗客定員：全室2名利用の場合5,610人、最大7,600人/乗組員数：2,350人）である。

［総トン数 GT］



➢ 最大値の推移
2004年　14.9万トン ➡ 2014年　22.7万トン ➡ 2024年　24.9万トン

［乗客定員］



➢ 乗客定員合計の推移
2004年　39.0万人 ➡ 2014年　58.3万人 ➡ 2024年　85.6万人

（出典）国土交通省「クルーズ旅客の受入機能高度化に向けた検討会」（令和7年2月7日） IHS Maritime Portal Sea-Web Ship List, 船社HP

3.クルーズ市場の状況　⑴ 世界のクルーズ市場の現状と見通し

Shikoku Bank

世界のクルーズ市場は拡大を続け、
今後も拡大する見通し

40

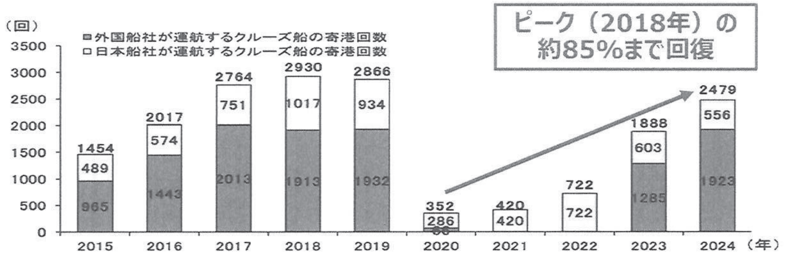
3.クルーズ市場の状況　⑵ 日本へのクルーズ船の寄港等の現状と見通し

Shikoku Bank

①日本へのクルーズ船の寄港回数（日本船及び外国船）

- 2024年の日本へのクルーズ船寄港回数は、前年比約1.3倍の2,479回となり、コロナ前ピーク水準（2018年）の約85%まで回復。

日本へのクルーズ船の寄港回数（暦年）



（出典）国土交通省「訪日クルーズ旅客数及びクルーズ船の寄港回数（2024年速報値）」

41

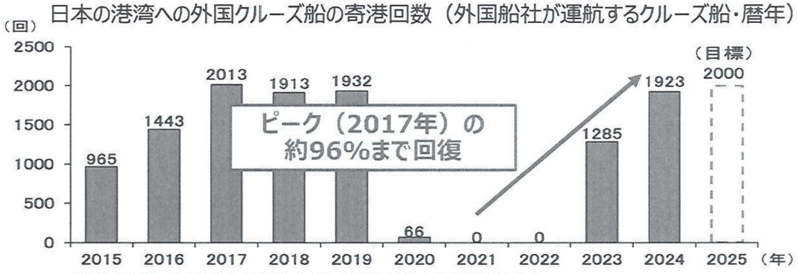
3.クルーズ市場の状況　⑵ 日本へのクルーズ船の寄港等の現状と見通し

Shikoku Bank

②日本への外国クルーズ船の寄港回数

- 日本への外国クルーズ船（外国船社が運航するクルーズ船）の寄港回数は、前年比約1.5倍の1,923回となり、コロナ前ピーク水準（2017年）の約96%まで回復。
- 観光立国推進基本計画では、2025年で2,000回を目標値としている。

日本の港湾への外国クルーズ船の寄港回数（外国船社が運航するクルーズ船・暦年）



（出典）国土交通省「訪日クルーズ旅客数及びクルーズ船の寄港回数（2024年速報値）」

42

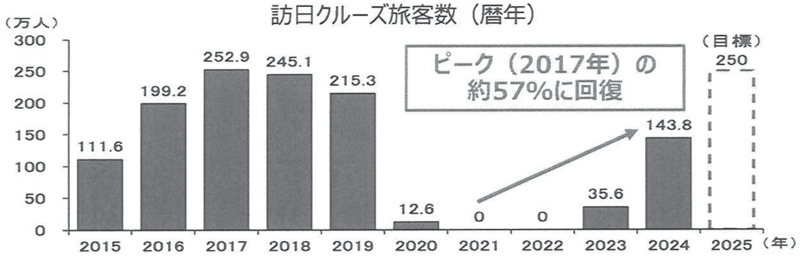
3.クルーズ市場の状況　⑵ 日本へのクルーズ船の寄港等の現状と見通し

Shikoku Bank

③訪日クルーズ旅客数

- 2024年に日本へクルーズ船で入国した外国人旅客数（訪日クルーズ旅客数）は、前年比約4.0倍の143.8万人となり、コロナ前ピーク水準（2017年）の約57%に回復。
- 観光立国推進基本計画では、2025年で250万人を目標値としている。

訪日クルーズ旅客数（暦年）



（出典）国土交通省「訪日クルーズ旅客数及びクルーズ船の寄港回数（2024年速報値）」

43

3.クルーズ市場の状況　⑵ 日本へのクルーズ船の寄港等の現状と見通し

Shikoku Bank

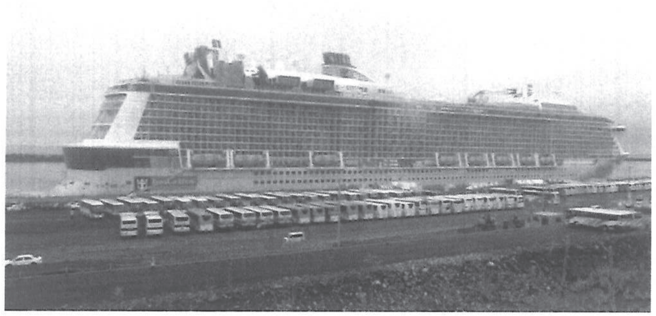
日本へのクルーズ船の寄港回数は

大幅に増加し、今後も増加する見通し

44

3.クルーズ市場の状況　（参考）高知新港でのクルーズ船（写真②）

Shikoku Bank



（出典）高知県 港湾振興課

45

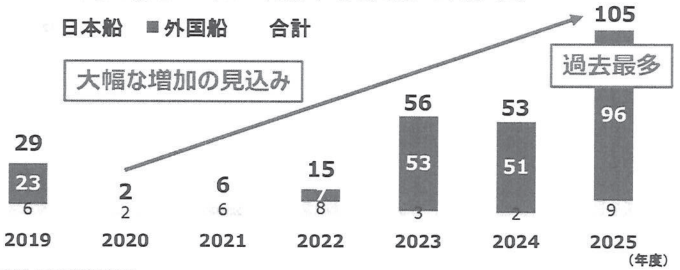
3.クルーズ市場の状況　⑶ 高知へのクルーズ船の寄港等の現状と見通し

Shikoku Bank

①高知新港へのクルーズ船の寄港回数（日本船及び外国船）

- 2024（令和6）年度の高知新港へのクルーズ船の寄港回数（日本船及び外国船）は53回、2025（令和7）年度には105回と大幅な増加の見込み（2025年度は2025年10月8日現在の数値で予約を含む）。

高知新港へのクルーズ船の寄港回数（年度・回）



（出典）高知県港湾振興課

46

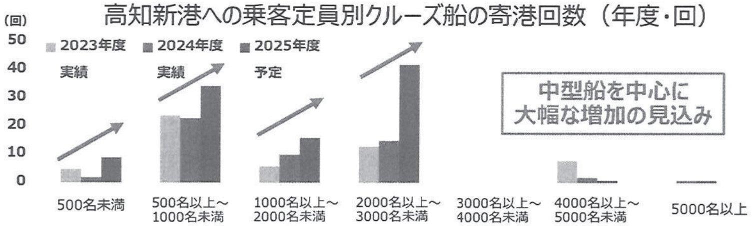
3.クルーズ市場の状況　⑶ 高知へのクルーズ船の寄港等の現状と見通し

Shikoku Bank

②高知新港に寄港するクルーズ船の規模（乗客定員）と寄港回数

- 高知新港に寄港するクルーズ船（日本船及び外国船）の規模（乗客定員）は1,000名～3,000名の中型が多く、2025（令和7）年度には寄港回数が大幅に増加する見込み（2025年度は2025年10月8日現在の数値で予約を含む）。

高知新港への乗客定員別クルーズ船の寄港回数（年度・回）



高知新港に寄港予定のクルーズ船の乗客定員を合計すると
2024（R6）年度8.7万人⇒2025（R7）年度16.6万人の見込み

（出典）高知県港湾振興課資料を四銀地域経済研究所にて集計し作成

47

（参考）高知県の交通機関別県外観光客入込数（推計値）

利用交通機関		令和6年入込数（人）(2024年)	構成率	令和5年入込数（人）(2023年)	構成率	対前年比 増減数（人）	対前年比 比率
鉄道		107,796	2.4%	107,892	2.3%	▲ 96	99.9%
航空機		143,481	3.2%	144,528	3.1%	▲ 1,047	99.3%
自動車	高速バス	78,991	1.8%	74,883	1.6%	4,108	105.5%
	乗用車	2,940,327	66.0%	3,148,102	66.7%	▲ 207,775	93.4%
	観光バス	882,509	19.8%	937,714	19.9%	▲ 55,205	94.1%
チャーター機		18,260	0.4%	11,903	0.3%	6,357	153.4%
客船		74,600	1.7%	76,339	1.6%	▲ 1,739	97.7%
その他（バイク、自転車 徒歩 等）		207,655	4.7%	220,656	4.7%	▲ 13,001	94.1%
県外観光客入込数計		4,453,619	100%	4,722,017	100%	▲ 268,398	94.3%

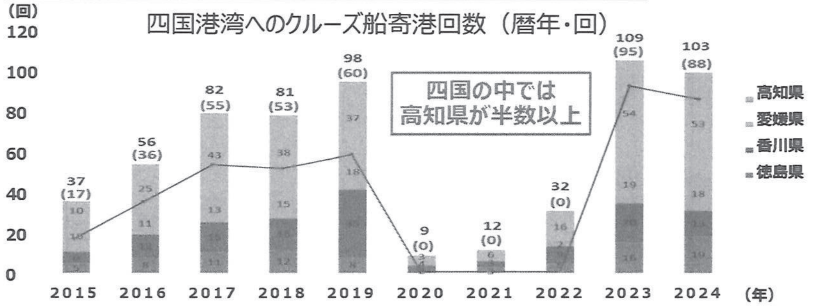
※各交通期間の構成率の計は、四捨五入の関係で100%とならない場合がある。

県外観光客入込数に占める客船での来県割合は1.7%（2024年）

（出典）高知県観光政策課　※上記の数値はあくまで「県外観光客入込数」であり、日本人を含む数値

③高知を含む四国港湾へのクルーズ船寄港回数

● 四国港湾へのクルーズ船寄港回数のうち半数以上を高知新港を含む高知県が占める。

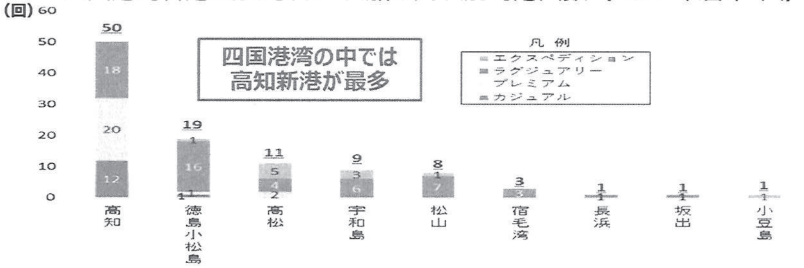


＊（ ）書きと赤の折れ線グラフは、外国船社の運航する船舶の寄港回数

（出典）四国地方整備局 港湾空港部「四国港湾へのクルーズ船寄港回数について（2024 年1月～12月）」

④高知を含む四国港湾各港におけるクルーズ船のクラス別寄港回数

● 四国港湾へのクルーズ船寄港回数のうち高知新港への寄港回数が最多。



＊「cruise industry news」等をもとに四国地方整備局でクラスを分類

（出典）四国地方整備局 港湾空港部「四国港湾へのクルーズ船寄港回数について（2024 年1月～12月）」

⑤外国船社及び日本船社が運航するクルーズ船の日本の港湾への寄港回数

● 寄港地は西日本に集中。2023年には高知新港が初めてランクイン。

順位	2015年 港湾名	回数	2016年 港湾名	回数	2017年 港湾名	回数	2018年 港湾名	回数	2019年 港湾名	回数
1	博多	259	博多	328	博多	326	博多	279	那覇	260
2	長崎	131	長崎	197	長崎	267	那覇	243	博多	229
3	横浜	125	那覇	193	那覇	224	長崎	220	横浜	188
4	那覇	115	横浜	127	横浜	178	横浜	168	長崎	183
5	神戸	97	神戸	104	石垣	132	平良	143	石垣	148
6	石垣	84	石垣	95	平良	130	神戸	136	平良	147
7	鹿児島	53	平良	86	神戸	116	ベラビスタマリーナ	122	神戸	131
8	佐世保	36	鹿児島	83	鹿児島	108	佐世保	108	鹿児島	106
9	名古屋	34	佐世保	64	佐世保	84	石垣	107	ベラビスタマリーナ	100
10	広島	32	広島	47	八代	66	鹿児島	100	佐世保	79
	その他	488	その他	693	その他	1,133	その他	1,304	その他	1,295
	合計	1,454	合計	2,017	合計	2,764	合計	2,930	合計	2,866

順位	2020年 港湾名	回数	2021年 港湾名	回数	2022年 港湾名	回数	2023年 港湾名	回数	2024年 港湾名	回数
1	ベラビスタマリーナ	53	ベラビスタマリーナ	82	ベラビスタマリーナ	93	横浜	171	博多	204
2	横浜	47	横浜	72	横浜	82	長崎	96	那覇	175
3	神戸	29	神戸	24	神戸	57	ベラビスタマリーナ 神戸	91	長崎	160
4	厳島 那覇	19	厳島	18	小豆島	33	—	—	横浜	147
5	—	—	笠島漁港	15	厳島	32	鹿児島	82	石垣	120
6	笠島漁港	16	名古屋	14	名古屋	22	那覇	79	鹿児島	105
7	博多	14	大三島（愛媛県）	13	宮之浦	18	博多	75	神戸	95
8	大三島（愛媛県）	13	仁尾	12	大阪 竹原	14	広島	59	ベラビスタマリーナ	91
9	犬島	12	大島	11	—	—	清水	58	清水	87
10	石垣 長崎	10	小大下島	10	清水	13	高知	53	東京 大阪 佐世保	72
	その他	110	その他	149	その他	344	その他	1,033	その他	1,079
	合計	352	合計	420	合計	722	合計	1,888	合計	2,479

（出典）国土交通省「訪日クルーズ旅客数及びクルーズ船の寄港回数（2024年速報値）」

3.クルーズ市場の状況　⑶ 高知へのクルーズ船の寄港等の現状と見通し

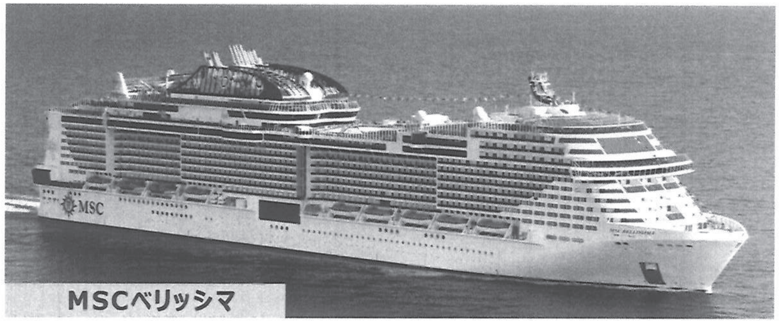
⑥クルーズ船の船型（高知新港に接岸できる船型等）

● 高知新港は22万トンまでの客船の接岸が可能。国内発着クルーズ船では最大級のMSCベリッシマも寄港済み。

船名	船型、同船尺イメージ	船幅	乗客定員
ル・ソレアル（Le Soleal）（'13年より日本に寄港）初就航:2013年	総トン数 10,992トン 必要岸壁水深 5.3m程度 満載喫水 4.74m 全長142.10m	18.0m	264人（264）
飛鳥Ⅱ（邦船最大のクルーズ船）初就航:1990年	総トン数 50,444トン 必要岸壁水深 8.8m程度 満載喫水 8.0m 全長240.96m	29.6m	872人（872）
ダイヤモンド・プリンセス（Diamond Princess）（'14年より日本発着クルーズに配船）初就航:2004年	総トン数 115,906トン 必要岸壁水深 9.5m程度 満載喫水 8.55m 全長290m	37.5m	2,706人（3,247）
スペクトラム・オブ・ザ・シーズ（Spectrum of the Seas）（'19年より日本に寄港）初就航:2019年	総トン数 169,379トン 必要岸壁水深 9.8m程度 満載喫水 8.82m 全長347.11m	41.39m	4,246人（5,622）
MSCベリッシマ（MSC Bellissima）（日本に寄港実績のある最大級のクルーズ船）初就航:2019年	総トン数 171,598トン 必要岸壁水深 9.7m程度 満載喫水 8.75m 全長315.83m	43.0m	4,418人（5,686）
オアシス・オブ・ザ・シーズ（Oasis of the Seas）（世界最大級のクルーズ船）初就航:2009年	総トン数 226,838トン 必要岸壁水深 10.3m程度 満載喫水 9.3m 全長360m	47.0m	5,602人（6,771）
アイコン・オブ・ザ・シーズ（Icon of the Seas）（世界最大級のクルーズ船）初就航:2024年	総トン数 250,800トン 必要岸壁水深 未発表 満載喫水 未発表 全長365m	64.9m	5,610人（7,600）

（出典）国土交通省「クルーズ旅客の受入機能高度化に向けた検討会」（令和6年5月20日）
「クルーズ客船データブック2022・2023（海事プレス社）」、船社代理店への聞き取り調査等を基に国土交通省港湾局作成

3.クルーズ市場の状況　（参考）高知新港でのクルーズ船（写真③）



（出典）MSCクルーズジャパン

3.クルーズ市場の状況　（参考）高知新港でのクルーズ船・写真③について）

【MSCベリッシマのスペック等】

就航年	2019年（女優ソフィア・ローレンが命名）
総トン数	約17万1,600トン
全長	約316m（はりまや橋交差点から中央公園や堀詰を超えて中の橋交差点近くまでの距離）
全幅	約43m
全高	約65m（1階あたり3mで換算すればマンション22階くらいの高さ）
乗客定員	約5,500名（日高村の人口約4,500名よりも多い）
乗組員数	約1,500名（三原村の人口約1,300名よりも多い）
客室数	約2,200室（高知市内のクラウンパレス新阪急高知が約240室で県内最大級）
特徴	12のレストランと20のバー
	96mのLEDドームを備えた屋内プロムナード「ガッレリア・ベリッシマ」
	屋外ウォーターパーク、F1シミュレーター、ボウリング場、シアターなど多彩なアクティビティ
	日本発着クルーズに投入され、日本人向けサービスが充実

（出典）MSCクルーズジャパン等

3.クルーズ市場の状況　⑶ 高知へのクルーズ船の寄港等の現状と見通し

高知新港へのクルーズ船の寄港回数は増加し、

今後も中型船を中心に大幅に増加する見通し

乗客定員でみれば約17万人が来高見込み（2025年度）

本 日 の 構 成

1．インバウンドの状況と対策

2．高知新港の概要

3．クルーズ市場の状況

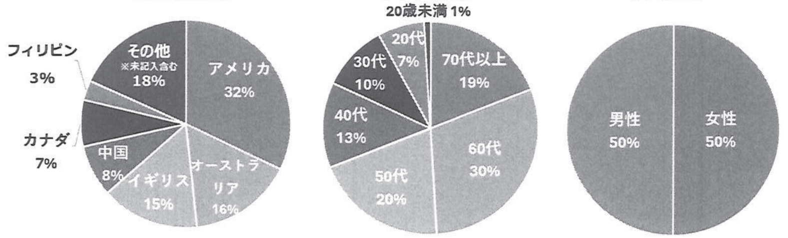
4．外国クルーズ船乗客の傾向

5．クルーズ船乗客対応の課題と対策

①2024年度 アンケート回答者の属性

- 場　所 ： はりまや橋バスターミナル（以下、HBT）
- 対　象 ： HBTからシャトルバスで新港に戻る外国クルーズ船乗客（一部乗員含む）
- 回答数 ： 有効回答数2,114(乗員132を含む)、消費額は回答数1,995（19回アンケート実施）
  ※有効回答数を母数とし、小数点1位を四捨五入。

【国籍別】　【年代別】　【性別】



（出典）高知県国際観光課

②シャトルバス乗客の行き先

【主な行き先】
1.高知城、2.ひろめ市場、3.高知城歴史博物館

【その他行き先】
牧野植物園、よさこい情報交流館、竹林寺、桂浜、商店街（アーケード、大丸等）
はりまや橋、街路市（日曜市、木曜市）、よさこい祭り　　等

主な行き先の順位は前年調査と同じ

③満足度

全体的に高いが、決済手段やWi-Fi環境に関しては、やや満足度が低い傾向がみられる。

	全体	買い物	食べ物	多言語表示	決済手段	Wi-Fi環境	また高知に来たいか
大変満足・満足	98%	93%	95%	88%	86%	77%	96%
普通	1%	7%	5%	11%	13%	21%	3%
不満・大変不満	1%	0%	0%	1%	1%	2%	1%

※「また高知に来たいか」の回答は、「ぜひ来たい・来たい」＝大変満足・満足、「どちらでもない」＝普通、「来たいと思わない・全く来たいと思わない」＝不満・大変不満に分類

満足度の傾向は前年調査と同じ

（出典）高知県国際観光課

④市街地での消費額等

中国人の消費額は外国人平均の3倍以上

平均消費額

【全体（回答数1,995（19回アンケート実施））】
買い物：6,147円、飲食費：2,722円、その他：602円、合計消費額：9,471円

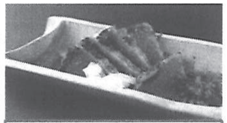
【中国人メインの客船（R6年10月5日アンケート実施）】
買い物：22,226円、飲食費：11,390円、その他：2,192円、合計消費額：35,808円

⑤高知についての感想（自由回答）

【高知県についての感想】
1.市民がとてもフレンドリーだった、2.食事がおいしかった、
3.街が清潔感がありキレイ、4.ショッピングがよかった、5.観光施設がよかった

【人気の食べ物】
1.カツオ・カツオのたたき、2.餃子、3.ビール・酒、4.寿司、5.ソフトドリンク

【人気のお土産】
1.洋服、着物等、2.靴、バック等、3.装飾品、4.雑貨、5.化粧品



感想、食べ物、土産の1位は前年調査と同じ

（出典）高知県国際観光課

Shikoku Bank

⑥よかったところ・要望等

【よかったところ】
アーケード内のイベントや体験企画がよかった

【要望】
- クレジットカードを使える店舗
- 外国語での対応
- 多言語案内表示
- 目的のお店が見つけにくい
- 目的のお店の情報がWEB上にない

商店街アーケード内のイベントが好評

要望は前年調査とほとんど変わらない

（出典）高知県国際観光課

60

Shikoku Bank

⑦高知新港へ寄港するクルーズ船乗客の傾向（まとめ）

- 出身国

・アメリカ、オーストラリア、イギリス、カナダを中心とした英語圏が半数以上

・消費額の多い中国も一定数あり、2024年のクルーズ再開により今後増加の可能性

- 年齢：60歳代以上が50%弱、40歳代以上が80%超（アンケート回答者数で見た場合）
- 性別：男性と女性が半々
- 行き先：商店街を通って高知城、ひろめ市場、高知城歴史博物館等へ（徒歩の場合）
- 満足度：総じて高いが、DX・デジタル系（決済手段やWi-Fi等）はやや低い
- 評価：商店街アーケード内のイベントや体験企画が好評
- 要望：決済手段の拡充、多言語対応化、情報への容易なアクセス（わかりやすい情報発信）

61

Shikoku Bank

本 日 の 構 成

1．インバウンドの状況と対策

2．高知新港の概要

3．クルーズ市場の状況

4．外国クルーズ船乗客の傾向

5．クルーズ船乗客対応の課題と対策

62

Shikoku Bank

よかったところ（アーケード内のイベントや体験企画）は継続し磨き上げる

満足度の低い項目及び要望＝課題であり、要望等は前年調査とほとんど変わっていない

63

①外国人観光客が求める環境整備と情報発信の必要性

【課題】
【満足度の低い項目】
決済手段及びWi-Fi環境

【要望】
- クレジットカードを使える店舗
- 外国語での対応
- 多言語案内表示
- 目的のお店が見つけにくい
- 目的のお店の情報がWEB上にない

【対策】
- DX・デジタル化の推進
  クレジットカード及びキャッシュレス機器の設置等
- 外国語での対応
  ポケット多言語翻訳機などの導入、ポップ表示。特に英語及び中国語
- 多言語情報発信の強化
  HP、SNSの情報拡充やポップの作成
  特に英語及び中国語

64

②環境整備と情報発信のために銀行ができること・その1

令和7年度商店街デジタル化支援事業などの伴走支援を実施

事業共同体（JV）各社の強みを活かしたデジタル化支援を実施中（実施期間：2025年4月~2026年3月）

四国情報管理センター株式会社
商店街、人流データ分析
- 県庁との窓口、各ステークホルダーとの調整
- 商店街組合のデジタル化、人流データ活用支援

四国銀行
モデル店舗への支援
- 店舗のデジタル化計画策定・施策提案
- 計画達成に向けた伴走支援、補助金紹介

SHIFT PLUS+
リテラシー研修
- デジタルリテラシー研修、店舗や施設間の連携を目的としたワークショップ開催
- 事例集、インタビュー動画の作成

モデル店舗各社（15社）のデジタル化計画の作成、デジタル化に向けた伴走支援を実施。下記のようなニーズに対応中。
- デジタル化が全く手つかずで紙が中心、この機会にデジタル化したい。会計システムや給与システムなどからデジタル化を行うことに併せ、来店客の情報も収集していきたい（小売店）
- インバウンド客向けに自社サイトの多言語化を図りたい（飲食店）
- 店舗前をどのような人（性別、年代など）を通行しているかを把握し、店舗前でサイネージ等で集客したい（飲食店）
- LINEを使ってお客様へのDMコストを削減させて、お店の情報やお得なクーポンを発信したい（小売店）
- 人流データと店舗データを分析し、デジタルサイネージや動画を活用して集客力を高めたい。（小売店）

65

②環境整備と情報発信のために銀行ができること・その2

❶DX・デジタル化等に活用できる補助金のご紹介・国の補助金

DX・デジタル化等を目指す方々が補助金を活用できるように支援中。ご相談は地域イノベーション部または最寄りの支店へ

業名	制度概要	補助額	補助率	公募期間	補助対象経費
ＩＴ導入補助金	業務の効率化やＤＸの推進、セキ・ユリティ対策に向けたITツール等の導入費用を支援	最大450万円	1/2～4/5	～12/22	ソフトウェア、クラウド利用料、ハードウェア（PC・タブレット・レジ・券売機等）等
小規模事業者持続化補助金	小規模事業者等が経営計画を自ら策定し、商工会・商工会議所の支援を受けながら取り組む販路開拓等を支援	最大250万円	2/3～3/4	10/3～11/28	機械装置等費、広報費、ウェブサイト関連費、展示会出展費　等
中小企業省力化投資補助金	人手不足解消に効果のあるロボットやIoT等の製品や設備・システムを導入するための経費を補助	最大1億円	1/2～2/3	随時（一般型は6/27～8/29）	省力化製品（清掃ロボット、券売機、スチームコンベクションオーブン、配膳ロボット等）

※上記は国の補助金の一例。この他、県や市町村の補助金制度もある。

66

②環境整備と情報発信のために銀行ができること・その2

❷DX・デジタル化等に活用できる補助金のご紹介・高知市の補助金

DX・デジタル化等を目指す方々が補助金を活用できるように支援中。ご相談は地域イノベーション部または最寄りの支店へ

業名/	制度概要	補助額	補助率	公募期間	補助対象経費
高知市中小企業等生産性向上設備等導入支援事業費補助金	生産性を向上させる設備等の導入に関する支援	最大200万円	2/3	4/1～12/26	ソフトウェア、ハードウェア（PC・タブレット・周辺機器等）等
高知市テレワーク導入支援事業費補助金	ICTの活用促進等のたのテレワーク環境整備を支援	最大30万円	1/2	開始済み（予算なくなり次第終了）	ソフトウェア、ハードウェア（PC・タブレット・周辺機器等）等
高知市リスキリング支援事業	DX等の人材育成を目的とし、オンライン動画学習プラットフォーム「Udemy Business」を無料で視聴可能	無料	無料	開始済み（先着50企業まで）	ビジネススキル（プレゼン、Excel、財務・会計等）、データ活用（機械学習、深層学習、Python、RPA等）、IT活用（ウェブ開発、AI活用、プログラミング言語、クラウド等）等3万講座受講可能

※上記は高知市の補助金及び補助事業である。

67

5．クルーズ船乗客対応の課題と対策 （意見交換用）

Shikoku Bank

①外国人観光客のTips（私見）

- 外国人観光客は「日本」＝「異文化」＝「そこでしか買えないもの・そこでしか食べられない美味しいもの」が好き。
- 地元の人が食べてるもの・使ってる（推奨する）ものも好き。
- 納豆など一部の例外を除き、鰹のたたきやゆずなど日本人や高知県人が美味しい・美しい・素晴らしいと思うものは、概ね外国人観光客も美味しい・美しい・素晴らしいと思う。
- 帯屋町商店街ほかでの物産展等のイベント（歓迎されている雰囲気）も好き。
- 物販に一定の関心があり、和洋服や和洋鞄・靴、装飾品なども購入することがある。
- お箸や扇子など軽くて嵩張らないお土産は人気。漢字での名前を入れることも好評。それから考えれば、かんざしにも可能性があるかも。
- 母国語の表示や国旗があれば親近感がわく。

68

5．クルーズ船乗客対応の課題と対策 （意見交換用）

Shikoku Bank

②クルーズ船旅行のTips（私見）

- クルーズ船は夜に移動し、午前中に入港、夕方から夜に出港するパターンが多い。高知滞在時間は7～11時間程度。このためクルーズ船乗客の観光については日中がメインで、クルーズ船が催行するオプショナルツアーはほぼ日帰りのみ。
- オプショナルツアーへの誘導のため、船内でパンフレットほか寄港地の情報提供はほとんどされない。そもそも日本船以外のクルーズ船内に日本人スタッフがほとんどおらず、日本について詳しいスタッフも少ない。また、インターネット環境が悪いあるいは高額であるクルーズ船が多い。
- 高知新港から高知市中心商店街までバスで片道30～40分程度。余裕を見て片道1時間と考えれば、8時間滞在だと実質6時間しか観光できず、その時間は限定される。
- 船上での食事については、オールインクルーシブ（旅行代金に一日三食の費用が含まれ原則無料）が大半なので、ランチのみを船外でという乗客が多い。
- 日中にアルコールを摂取することは普通のこと。
- 高齢者の乗客は元気だが、高齢者は高齢者であり、一定の配慮が必要。
- 高知新港への入港はツアーの途中、数か所目ということが多い。特に高齢者にとっては、最初の入港は新鮮でも、ツアーの進行につれて疲労が出ることもあり得る。ツアー後半には下船しない人もいたりする。船上では映画やショー、プールほか娯楽がたくさんあり、困らない。

69

5．クルーズ船乗客対応の課題と対策 （意見交換用）

Shikoku Bank

③Tipsからの考察（私見）

- 限られた時間で何を楽しんでもらうか。どんな物販とサービスができるか。
- 中国ベースのクルーズ船が寄港する際は、中国語のポップ表示を増やし、国旗を掲げたり、クルーズ船の入出港時間や滞在時間に合わせたイベント実施等、寄港船ごとに商店街・地域全体の受入れ方を変えてもいいのではないか。
- 大型クルーズ船寄港時は常時物産イベントを開催できないか（⇒県市との連携）。その際、商店街を含む地元の人が推奨するもの（飲食含む）を推奨することを示しつつ販売できないか。
- クルーズ船の寄港時のみ通常の業態以外の営業をしてもいいのではないか（物販店がコーヒーやアルコールを提供するなど）。
- これにより、物販店でコーヒー等を販売することでクルーズ船乗客が立ち寄り、物販販売につながることにはならないか。

70

5．クルーズ船乗客対応の課題と対策 （意見交換用）

Shikoku Bank

④中心商店街を活性化するために（意見交換用）

- ほとんど情報を持たないクルーズ船乗客に高知と商店街の情報をどのように伝えるか。
- はりまやばしバスターミナルに来たクルーズ船乗客の多くが、徒歩で商店街を通り訪問する高知城及びひろめ市場と商店街がコラボレーションできないか（ひろめ市場の店舗と商店街の店舗の相互割引クーポン等）。
- クルーズ船乗客は60歳代以上が50%弱であり、元気とは言え高齢者が多い中、どのような物販やサービスの戦略が考えられるか。
- 商店街アーケード内のイベント（ゆずや打刃物など県内特産品の物産展等）、体験企画（着物着つけ等）が好評であるが、他にどのような催しが可能か。
- 外国人相手の対応は効率が悪いとして積極的ではない商店街店舗もあるが、どのように考えたらよいか。
- この他の意見交換の議題設定も可。

71

Shikoku Bank

ご清聴ありがとうございました。

72

Shikoku Bank

経済・金融等に関する講演等の依頼がございましたら、下記QRコードにあるホームページのお問い合わせフォームから弊社宛ご連絡ください。

73

Shikoku Bank

四国銀行 地域イノベーション部

四銀地域経済研究所

地域と共に未来を創造する

㈱ 四銀地域経済研究所
〒780-0823 高知市菜園場町１－２１
Tel ： 088-883-1152（代表）
Mail : shigincr@crux.ocn.ne.jp

74

≪第12回地域部会 兼 第121回月例会講演資料≫

能登半島地震の教訓と南海トラフ地震への備え

講師　高知大学 教育研究部
自然科学系 理工学部門 教授　原　忠 氏

能登半島地震の教訓と南海トラフ地震への備え

令和7年10月22日（水）
神戸海難防止研究会地域部会　講演会

高知大学　教育研究部自然科学系理工学部門
原　忠

©Tadashi Hara, Kochi University, All Rights Reserved.　高知大学 Kochi University

講演内容

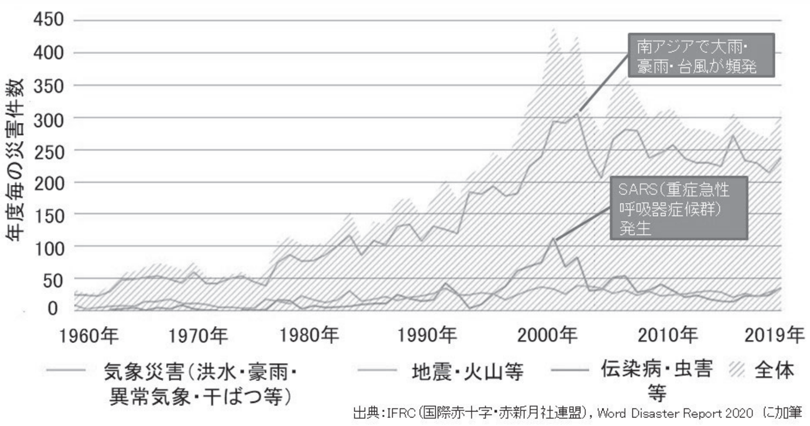
1. 頻発する自然災害
2. 大地震を受けたまち
3. 南海トラフ地震への備え
4. 長期的な視点に立つ意義

©Tadashi Hara, Kochi University, All Rights Reserved.　高知大学 Kochi University

1. 頻発する自然災害

©Tadashi Hara, Kochi University, All Rights Reserved.　高知大学 Kochi University

世界の災害の発生数と内訳



出典：IFRC（国際赤十字・赤新月社連盟），Word Disaster Report 2020 に加筆

- 1960年以降，11,000件を超える災害が世界で発生している。
- 気象災害（洪水・豪雨等）の増加が顕著で，発生数の7割以上を占める。
- 2030年には，洪水により1億人を超える住民が影響を受けるとされている。

©Tadashi Hara, Kochi University, All Rights Reserved.　高知大学 Kochi University

我が国を繰り返し襲う地震（主なものを整理）

発生日	地震名称	M_J	最大震度	死者数	負傷者数
1995/1/17	兵庫県南部地震	7.3	7.3	6,434	43,792
2000/10/6	鳥取県西部地震	7.3	6強	0	182
2001/3/24	芸予地震	6.7	6弱	2	288
2003/5/26	宮城県沖地震	7.1	6弱	0	174
2003/7/26	宮城県北部地震	6.4	6強	0	677
2003/9/26	十勝沖地震	8.0	6弱	1	849
2004/10/23	新潟県中越地震	6.8	7	68	4,805
2005/3/20	福岡県西方沖地震	7.0	6弱	1	1,204
2007/3/25	能登半島地震	6.9	6強	1	356
2007/7/16	新潟県中越沖地震	6.8	6強	15	2,346
2008/6/14	岩手・宮城内陸地震	7.2	6強	17	426
2011/3/11	東北地方太平洋沖地震	8.4	7	約19,800	約6,240
2016/4/16	熊本地震	7.3	7	276	2,809
2018/9/6	北海道胆振東部地震	6.7	7	43	782
2024/1/1	能登半島地震	7.6	7	約600	約1,400

黒字：東日本，赤字：西日本

©Tadashi Hara, Kochi University, All Rights Reserved. 高知大学

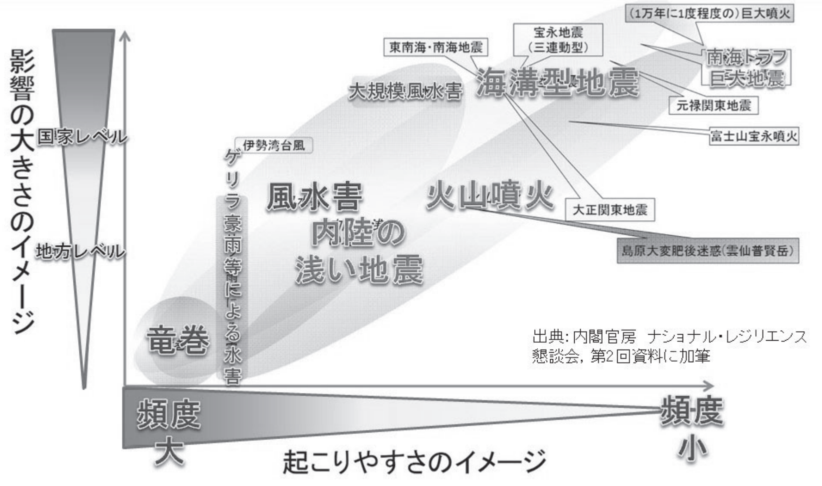
東北地方太平洋沖地震（2011年3月11日）

2011年4月1日　女川駅（原撮影）

長時間の揺れ・津波の来襲とインフラ施設の破壊

©Tadashi Hara, Kochi University, All Rights Reserved. 高知大学

自然災害等のリスクのイメージ
（内閣官房　ナショナル・レジリエンス懇談会資料より）



出典：内閣官房　ナショナル・レジリエンス懇談会，第2回資料に加筆

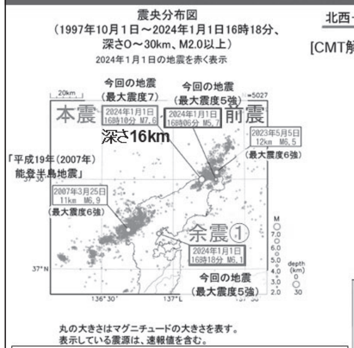
©Tadashi Hara, Kochi University, All Rights Reserved. 高知大学

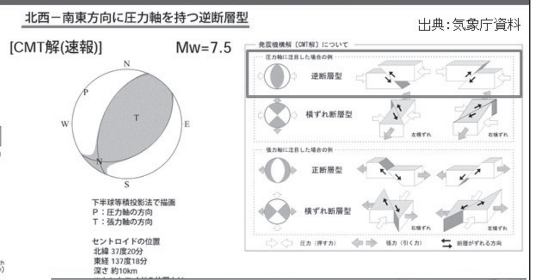
2. 大地震を受けたまち

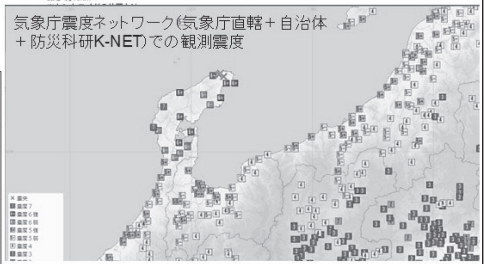
2024年能登半島地震で被災した奥能登地域の実態

©Tadashi Hara, Kochi University, All Rights Reserved. 高知大学

令和6年能登半島地震のメカニズム







- 本震：石川県能登地方
  （輪島の東北東30km付近）
- 海底活断層による地殻内地震，長さ約150km，比較的周期の長い波形（軟弱地盤に影響）
- 能登地方で最大震度7，北陸地方の平野部で深度5強を観測
- 過去の地震に比べ余震が多い

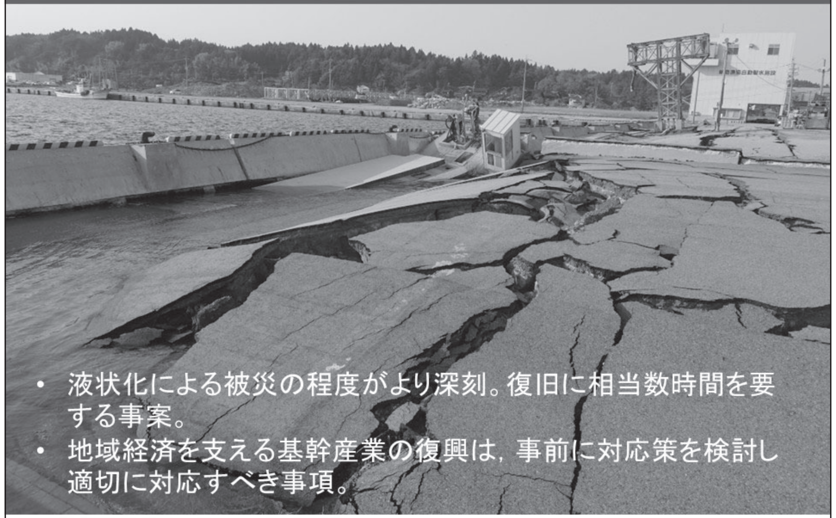
©Tadashi Hara, Kochi University, All Rights Reserved. 高知大学

奥能登地域の被害の代表例

- 揺れ，地盤災害，津波が複合的に発生。
- 被災から長期間復旧されず。
- 資機材の不足と運搬方法の途絶による復旧活動の遅延。
- 土木・建築業，ボランティア等の人員・高度人材不足。

©Tadashi Hara, Kochi University, All Rights Reserved. 高知大学

港湾施設の被害（石川県珠洲市・蛸島漁港）



- 液状化による被災の程度がより深刻。復旧に相当数時間を要する事案。
- 地域経済を支える基幹産業の復興は，事前に対応策を検討し適切に対応すべき事項。

©Tadashi Hara, Kochi University, All Rights Reserved. 高知大学

津波浸水の程度　志賀町赤崎漁港

- 防波堤・防潮堤を越流し，漁港施設が大きく被災
- 浸水深を境に被災の有無が明確

©Tadashi Hara, Kochi University, All Rights Reserved. 高知大学

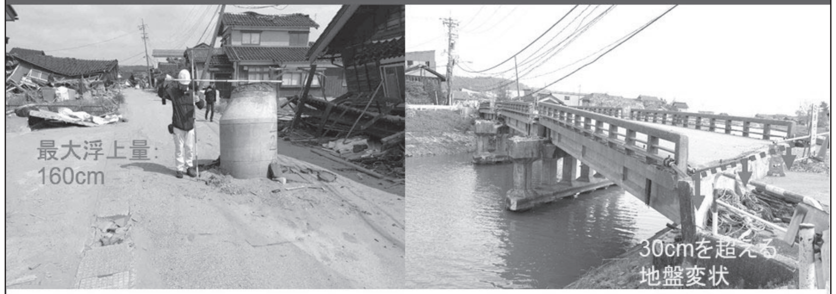
断層隆起と津波への影響　志賀町富来海岸
• 地盤が50cm程度隆起し，船舶の航行に影響
• 津波浸水深や浸水範囲を軽減した？
©Tadashi Hara, Kochi University, All Rights Reserved.
高知大学

被災した住宅地（2025年4月時点）
石川県七尾市（揺れ＋液状化）
石川県珠洲市（液状化＋津波）
石川県輪島市（揺れ＋火災）
石川県輪島市（揺れ）
• 被災住宅の解体は地域によりバラバラ。
• 津波浸水地域に再建した家屋。
• 大規模な被災地は住民の姿がほとんどなく，まちの活気に乏しい。
©Tadashi Hara, Kochi University, All Rights Reserved.
高知大学

液状化によるライフラインへの断絶
• 浄化槽，マンホールの浮上，燃料パイプラインの破断。
• 危険物の流出，ライフラインの長期途絶による市民生活への影響。
©Tadashi Hara, Kochi University, All Rights Reserved.
高知大学

長期化する下水道の破断と生活水準の低下
石川県 かほく市
KAHOKU CITY OFFICIAL SITE
検索
暮らし・手続き
子ども・教育
健康・福祉・衛生
観光・文化・スポーツ
まちづくり
下水道の使用についてのお願い（大崎地区の一部）
更新日：2024年1月20日 ページID：010975
印刷する
大崎地区の一部において下水道本管の破損が多く、汚水が流れない状況となっており、復旧工事を順次行っております。下水道に大量に排水すると、汚水があふれたり逆流します。
台所、トイレ、お風呂の排水については、絶対に流さないでください。
手洗い、歯磨き、洗顔など、少量の排水に留めてください。
下水の不具合が確認されている地域
大崎4字12番地2から145まで、4字12番地149から154まで、大崎4字12番地156から167まで、
大崎イ40番地2、
大崎チ7番地からチ17番地まで、大崎チ25番地、大崎チ26番地、
引用：石川県かほく市ホームページ（2024年6月5日閲覧）
https://www.city.kahoku.lg.jp/001/162/d010975.html
©Tadashi Hara, Kochi University, All Rights Reserved.
高知大学

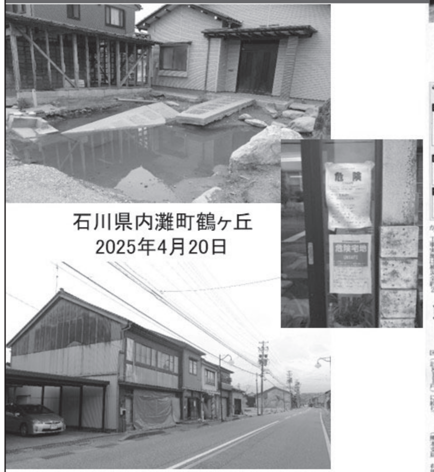
早期避難が求められる津波浸水域固有の課題
（石川県珠洲市宝立（ほうりゅう）町　現地ヒアリング抜粋）



- 本震発生後にマンホールが浮上。発災直後の避難行動の障害に（他地域で類似の証言多数あり）。
- 液状化により，橋梁擦り付け部に段差発生。河川を横断する避難経路の確保，迅速避難が困難に。
- 地震直後の建物の倒壊による逃げ遅れ。
- 橋梁添架配管の破損（脱管，曲げ・圧縮変形・座屈等）。

©Tadashi Hara, Kochi University, All Rights Reserved.　高知大学 Kochi University

放置される住宅地
（液状化発生地域）



石川県内灘町鶴ヶ丘
2025年4月20日

富山県氷見市北大町
2025年4月20日

液状化対策 長引く恐れ
能登地震8か月
工法選定・費用負担・住民合意
熊本市 実施3割弱
風評懸念も 合意形成難航

読売新聞，2024/9/2朝刊

©Tadashi Hara, Kochi University, All Rights Reserved.　高知大学 Kochi University

大規模に被災した「命の道」 のと里山道路の復旧

令和6年能登半島地震　道路復旧見える化マップ
https://www.mlit.go.jp/road/r6noto/index2.html

谷埋め盛土の被災規模が大きく，本復旧に時間を要している。

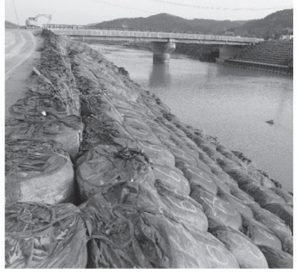
©Tadashi Hara, Kochi University, All Rights Reserved.　高知大学 Kochi University

被災した港湾施設の現状

- 液状化で施設が被災した場合，早期の復旧は困難。
- 奥能登北部では，地盤隆起による影響が大きい。
- 重要港湾では，耐震化と早期の利用可否判断が求められる。

©Tadashi Hara, Kochi University, All Rights Reserved.　高知大学 Kochi University

2024年9月　奥能登豪雨の影響



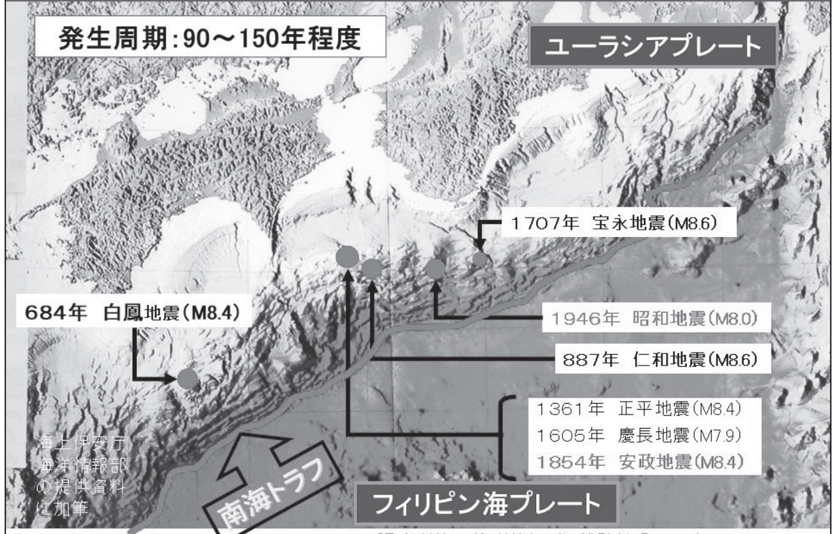
- 小規模な渓流（0字谷）で土石流が頻発。土砂・流木が住宅地や港湾施設に大量に流入し，現在も残置。港湾施設の航路を閉塞。
- 地震で被災した地域を流れる2級河川で外水氾濫が発生。大量の土嚢で仮復旧。

©Tadashi Hara, Kochi University, All Rights Reserved.　高知大学 Kochi University

3. 南海トラフ地震への備え

©Tadashi Hara, Kochi University, All Rights Reserved.　高知大学 Kochi University

南海トラフ地震の震源と発生周期



©Tadashi Hara, Kochi University, All Rights Reserved.　高知大学 Kochi University

混乱を助長する地震予知

南海トラフ確率 異例の併記

30年以内「60～90%以上」「20～50%」

政府の地震調査委員会は26日、南海トラフ地震の発生確率について、発生確率の算出法を見直し発表した。複数の計算方法を採用し、今年1月の時点で30年以内に「80%程度」としてきた数値を、今後は「60～90%程度以上」または「20～50%」と併記する。一つの地震の発生確率を併記することは異例。

▼2面＝「わかりにくい」が「最善」、10面＝社説

地震調査委 不確かさ考慮 見直し

静岡県から九州沖の南海トラフ沿いのマグニチュード8～9級の地震について、計算手法の見直しは12年ぶり。震源域の状況が変わったわけではなく、確率の計算のみ変更した。今回の発生確率の見直しに伴い、地震の想定規模や地域などは変更していない。

このため、最大で死者が約29万8千人に上るなどとする、政府が算出した被害想定には影響しない。双方とも高い確率だとして、備えを進めるよう呼びかけている。

これまでの「80%程度」の算出には、江戸時代の2回の南海トラフ地震で高知県内の港が隆起した高さと、次の地震までの時間に関係性があるとする理論に基づいた「時間予測モデル」の1種類が使われてきた。

ただ、根拠となる江戸時代の記録は古文書の解釈が分かれ、潮位の考慮などデータの精度に不明な点が多い、とする研究論文が昨年発表された。このモデルを使う南海トラフのみ高い確率値が出るとして、「水増しではないか」との批判が国会で取り上げられた。

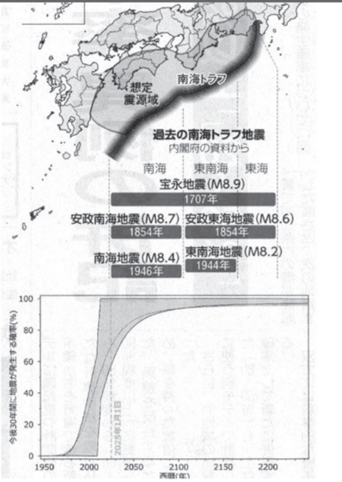
このため調査委は、モデルに隆起量や計測値の不確かさを考慮できる新たな計算手法を取り込み、80%程度から「60～90%程度以上」に更新した。誤差を反映するため、幅を持った数値になった。

さらに、他地域の地震に使う別モデルで計算した「20～50%」も、主な確率として新たに併記する。

双方には科学的な優劣がつけられず、二つの値とも「最も確率が高い『Ⅲランク』」と分類される「26%以上」となる。ただ、防災上はより高い「60～90%程度以上」を引き続き意識するよう呼びかけた。

調査委委員長の平田直・東京大名誉教授は「現在の科学として最善の計算結果を示した。いつ起きてもおかしくないことを示す。すぐに対策をしていただきたい」と話している。

（竹野内崇宏）



2025/9/27　朝日新聞朝刊

©Tadashi Hara, Kochi University, All Rights Reserved.　高知大学 Kochi University

南海トラフ巨大地震の被害想定（第二次）
内閣府・中央防災会議（令和7年3月18日公表）

死者・行方不明者数・被害額

約　32.3万人　⇒　約　29.8万人（冬・深夜に発生）
約　214兆円　⇒　約　292兆円

- 東日本大震災の教訓を踏まえ，想定外をなくすという観点から最大クラスの地震・津波が発生した場合の被害をとりまとめたもの。
- 最新の地形データ，臨時情報，半割れによる影響など，最新の分析結果を反映。
- 東日本大震災の被災状況や復旧推移等をもとに，ライフラインや交通施設等の被害状況や被災者の生活への影響を推計。
- 被害額に従業員や企業が被災し生産力が低下した影響を加算。

建て替えや耐震改修による建物倒壊による死者数減，揺れによる全壊棟数減が見られるが，死者数の減少は1割弱に留まる。

©Tadashi Hara, Kochi University, All Rights Reserved.　高知大学 Kochi University

東日本大震災が市民生活と経済に与えた影響
（輝きを失うまち）

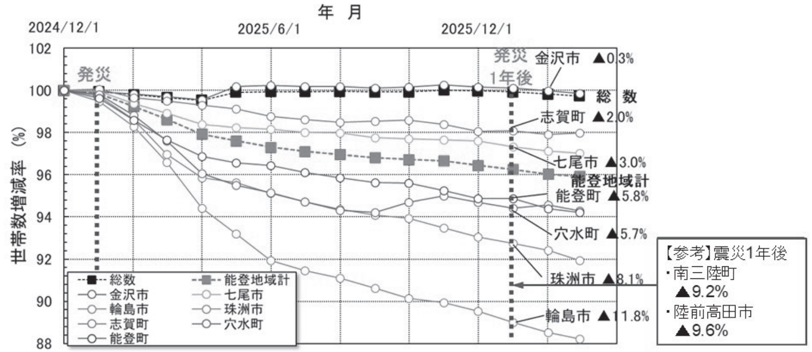
1. 地震による直接被害：インフラ施設の被災
住宅や施設などの建物，道路，港湾などの**ストックの被害**が甚大（直接被害額：16～25兆円）。
(巨大化・広域化・長期化したことにより，被害額は今も拡大している。)
2. 地震による間接被害：経済活動の停滞・機会損失
主力農林水産業の停滞，若年労働力の流出，
少子高齢化，地場産業や地域社会の疲弊。
自治機能の弱体化と地域経済の空洞化。
（担い手不足）
東京一極集中の再加速と地域間格差の拡大。

©Tadashi Hara, Kochi University, All Rights Reserved.　高知大学 Kochi University

東日本大震災被災地の現状
（岩手県，2025年1月11日　原撮影）

©Tadashi Hara, Kochi University, All Rights Reserved.　高知大学 Kochi University

奥能登地域の人口動向　（地震前からの約1年間を整理）



- 奥能登地域では震災前の緩やかな人口減少（▲約20～30%/10年）が急加速。
- 強震地域でかつ地場産業の停滞地域で人口減少に歯止めがかからない。
- 復旧の遅延は被災後のまちの存亡にかかわる。

【参考】 高知県の推定人口（2024/10/1現在）：655,698人
（昨年度比▲1.6%，2014年度比▲10.8%）

石川県　行政経営課統計情報室公開データ（2023/12/1-2025/3/1）を整理
図中の減少率（▲）は2025年3月1日現在の計算値

©Tadashi Hara, Kochi University, All Rights Reserved.　高知大学 Kochi University

能登半島地震で起こったこと（要点整理）

1. 市民生活の基本となるすべてのインフラに壊滅的な被害。
2. 限られた自治機能，限定的な公共インフラに頼る生活と，まちの機能停止による域外への人口流出。
3. 半島固有の地勢的な課題と遅れる復旧。見通せないまちの復興。

行政機能
- 膨大な災害対応と人材不足
- 所掌外の慣れない用務への対応
- 限定的な市民サービス
- 希薄な県－自治体間連携
- 対口支援頼りの運営
- 見通せない復興と疲弊する職員

公共インフラ
- 壊滅的な各種施設の損傷
- 生活インフラ（水道・下水道等）の長期間の遅延と生活水準の低下
- 復旧人材と資機材の不足
- 被災程度の大きい施の復旧と復興まちづくりとの箕臼な連携

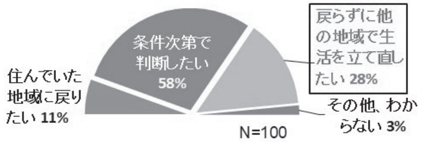
医療・介護
- 道路の寸断による孤立化と域外からの支援の途絶
- 過労による職員の退職
- 物理的に再開の見通せない環境
- 人口減による利用者の減少

飲食・宿泊業
- 破壊的な施設の損傷
- 道路の寸断による復旧従事者，観光客の激減
- 見通せない再開と求職者とのミスマッチ，人口減少による収入減

©Tadashi Hara, Kochi University, All Rights Reserved. 高知大学 Kochi University

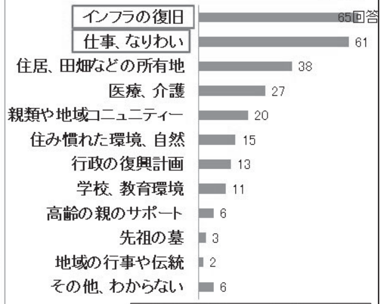
ふるさとへの想いと現実（被災地での住民アンケート・現地調査結果抜粋）

大きな自然災害に遭って離れた場所に避難した後，復興に時間がかかって1年以上，居住地に戻れなったとしたら，あなたはどうしたいですか？



出典：朝日新聞　2024年4月7日朝刊

自分の住んでいる地域が大きな被害を受け，離れた場所で長時間の避難生活を余儀なくされたとき，居住地に戻るか，戻らないかの判断をする上で，重視することはなんですか？（三つまで回答可）



出典：朝日新聞　2024年4月14日朝刊

- 発災後の居住地の早期確保が長期的な人口流出を防ぐカギ。
- 復興には居住のみならず，仕事・生業の確保が重要な観点になる。
- インフラの早期復興は住民の願い。
- 医療介護の継続は経過時間に関わらず必須。

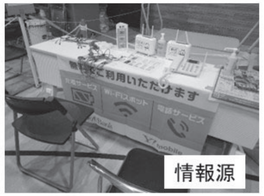
©Tadashi Hara, Kochi University, All Rights Reserved. 高知大学 Kochi University

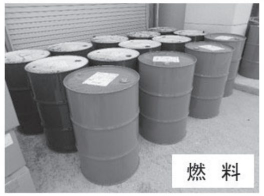
既往地震の教訓と急がれる南海トラフ地震対策

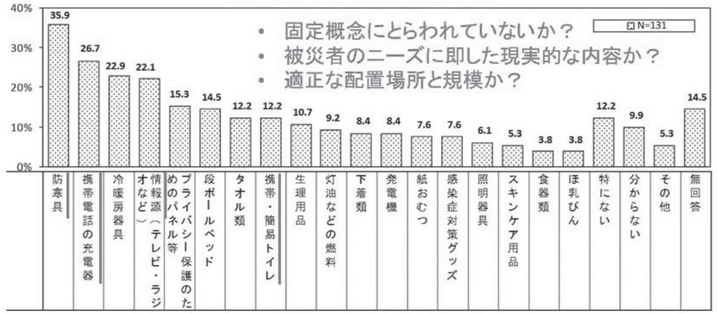
- 各種インフラの耐震化は至急対応すべき課題。地域固有の構造や老朽度，地盤の堆積構造，地震動の固有周期，累積損傷など。
- 津波来襲時間の短い地域において，液状化への対応，即時の情報伝達と迅速な避難方法の立案は喫緊に解決すべき課題。
- 半島・島嶼部，山間地域など限られたアクセスに頼る地域の応急復旧と生活継続の対策は，四国地域を問わず全国共通の課題。
- ハード・ソフト両面の事前復興計画の立案と事前対策の徹底。
- 公共インフラは生活継続の要。事前対策以外に根本的な解決法はない。地盤災害への対応は道半ば。予算の確保が最優先課題。
- インフラの被害軽減には，事前のリスク評価や迅速対応に向けた人材・資機材の準備，BCP策定など様々な手段・方法を検討すべき。
- 想定にとらわれない最大の被災規模への対応策を検討すべき。複合災害対策（地震後の豪雨，台風，積雪災害等にも配慮要）。
- 漏れの無いマルチハザードの想定と事前復興対策への反映。
- 施設の粘り強い化は，施設の保全と早期復興に有効な手段。

©Tadashi Hara, Kochi University, All Rights Reserved. 高知大学 Kochi University

避難所の物資にかかわるニーズ





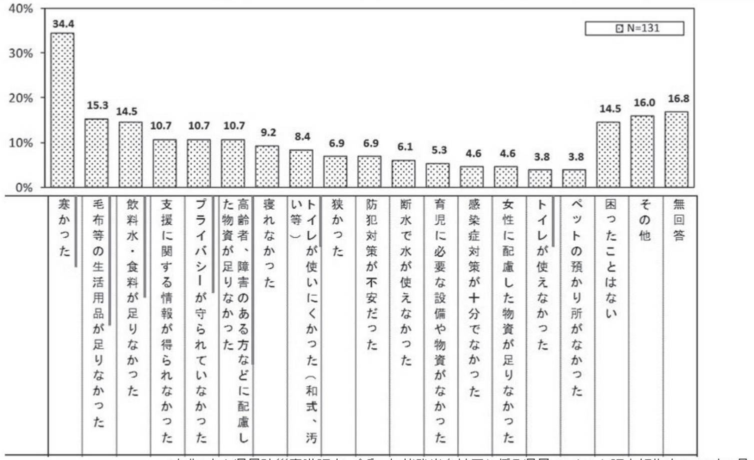


- 固定概念にとらわれていないか？
- 被災者のニーズに即した現実的な内容か？
- 適正な配置場所と規模か？

出典：富山県民防災意識調査，令和6年能登半島地震に係る県民アンケート調査報告書，2024年8月

©Tadashi Hara, Kochi University, All Rights Reserved. 高知大学 Kochi University

ソフト面の課題　避難生活で困ったこと



出典：富山県民防災意識調査，令和6年能登半島地震に係る県民アンケート調査報告書，2024年8月

- 寒暖対策，飲料水，食料，プライバシー，トイレにかかわる事項が多い。

©Tadashi Hara, Kochi University, All Rights Reserved.　高知大学 Kochi University

【新たな知見】 ため池水を利用した応急給水施設

©Tadashi Hara, Kochi University, All Rights Reserved.　高知大学 Kochi University

公共インフラの新しい考え方
重要道路の早期復旧と簡易な高潮対策

- 被災程度が大きく，本復旧に時間を要する施設の迅速な災害復旧の好例。
- 適切な規模や性能など，原形復旧にとらわれない新たな考え方を創造できないか。

©Tadashi Hara, Kochi University, All Rights Reserved.　高知大学 Kochi University

地盤隆起した漁港施設の復興
（石川県珠洲市・高屋漁港の例）

- 前例のない地盤隆起への対応。
- 早期の共用再開を優先し，原位置で復旧。
- 船からの乗り降りを容易にするため，既存のコンクリート岸壁天端を約2m切り下げ。

©Tadashi Hara, Kochi University, All Rights Reserved.　高知大学 Kochi University

被災地を支えるインフラと人材

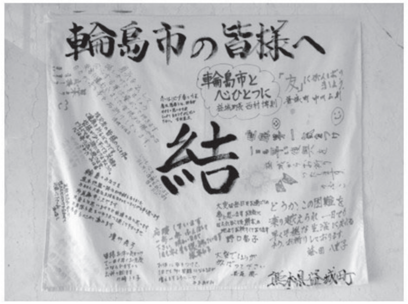
©Tadashi Hara, Kochi University, All Rights Reserved. 高知大学 Kochi University

4. 長期的な視点に立つ意義

©Tadashi Hara, Kochi University, All Rights Reserved. 高知大学 Kochi University

大地震への備え：災害レジリエンス

県民一人一人が災害リスクを正しく理解し，社会を構成するコミュニティ，社会がそれぞれの立場から，災害の影響を効果的に防護・吸収（＝予防力）し，被災の影響を受け入れながら臨機応変に対応し（＝順応力），しなやかに機能を回復する力（＝転換力）が求められる。



©Tadashi Hara, Kochi University, All Rights Reserved. 高知大学 Kochi University

長期的視点に基づいたまちづくりの勧め

- 住民の防災意識醸成 （国民総力戦，教育・訓練，リスクコミュニケーション）
- 迅速な避難 （耐震化，液状化（予測），津波（観測），火災対策（密集集落））
- 適切な救助・救出法 （警察，消防，海保，自衛隊の連携，情報共有と一元化）
- 災害対策本部の運営 （リエゾン，対口支援体制の強化，広域応援協定）
  多様な情報収集と正確な発信，ライフラインの簡易復旧，廃棄物処理等
- 短期的な避難対策（備蓄の内容と個数，電源・通信，気候や避難者の属性配慮）
- 点と点を線で結ぶ物資配送（ルート，方法，人材等確保，多様な進入手段）
- 商いの継続と早期の再生（製造業・観光業支援，農林水産業支援）
- ボランティア等の活動環境（安全で継続的な支援，関係団体との連携強化）
- 速やかな公費解体（罹災証明の発行体制，想定にない事態対応，人材確保）
- 災害廃棄物の処理（実施体制，指揮命令系統，手段，協力要請等の作成）
- 迅速なまちの機能回復（液状化，津波，火災，住民との事前合意形成）
- 文化の保全と継承（文化施設の耐震化，重要物品の高台での保全，例祭等）
- 適正規模の公共インフラ計画・立案，新技術の活用
- 職員の健康管理・適切な休息（特に自治体職員）
- 復興まちづくりの事前立案（住民・行政の意識醸成，コミュニケーション）
  地理的環境，物理的な地形変化，社会的環境（文化・歴史・人口），
  季節的特徴，地域ごとに異なる災害リスクなど，多様な視点に配慮
- 国・地方自治体・関係団体の密な連携とワンチームで臨む防災・減災対応

©Tadashi Hara, Kochi University, All Rights Reserved. 高知大学 Kochi University

南海トラフ地震被害想定（2025年3月公表・第二次報告）で提言されたインフラ・ライフラインに関連した防災・減災対策

（1）事業継続計画（BCP）の策定・充実
- 早期の事業再開に向けた事業継続計画の策定
- BCP実行体制の構築，データ等のバックアップ体制の強化
- BCPに基づく実践的な訓練の実施と計画の点検・見直し

（3）施設・設備の耐震化

（6）インフラ・ライフラインの早期復旧等
- 道路啓開体制の整備と全国的な復旧支援体制の構築
- 非常用電源の確保
- 復旧活動の円滑化に向けた復旧関連情報の共有化
- 早期復旧技術の開発

（7）二次的な影響の拡大防止
- 燃料・食料等の備蓄と供給対策
- 災害時における資金決済の円滑化，物価や金融市場の安定化に向けた方策の検討
- 復興財源の安定的な確保方策の検討

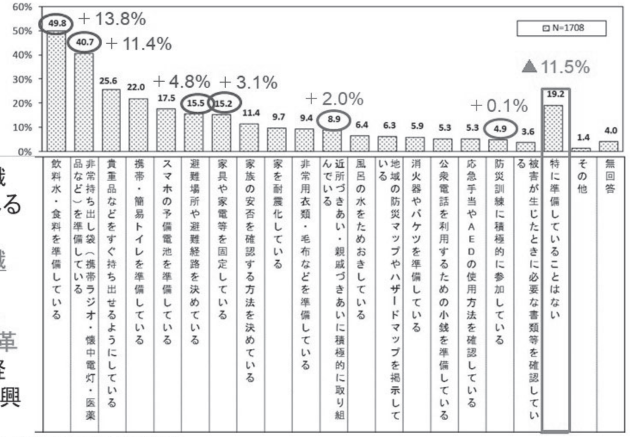
復興を見据えた事前対策を検討

©Tadashi Hara, Kochi University, All Rights Reserved. 高知大学 Kochi University

「災害への備え」 被災地の意識変化は？

Q35：地震発生前に，あなたが災害への備えとして取り組んでいたものは何ですか。（複数回答可）

地震後

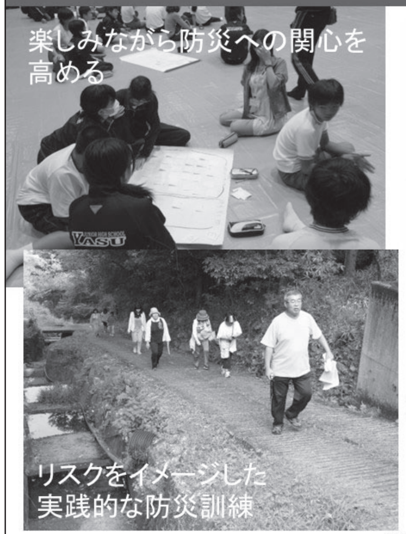


- 「自助」の意識変化がみられるが，限定的。
- 「共助」の意識変化は僅か。
- 「防災無関心層」の意識変革が人的被害軽減と迅速な復興のカギ

出典：富山県民防災意識調査，令和6年能登半島地震に係る県民アンケート調査報告書，2024年8月

©Tadashi Hara, Kochi University, All Rights Reserved. 高知大学 Kochi University

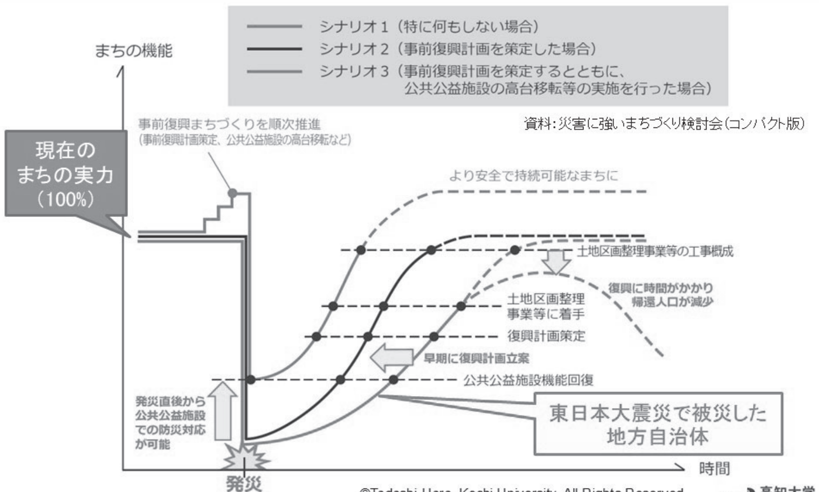
国民の能力開発は主要な項目の一つ



- 災害予防は，今後起こるかもしれない最悪な状況をイメージし，「今，何かできるのか」を考えることから始まる。
- 正しい知識を持ち，的確な対策を打てば，人的被害を確実に減らすことができる。
- すべての行為は，個別の「技能・知識」，「思考力・判断力」に依存し，最後は「人間力」が結果を支配する。
- 防災訓練や教育などを通じて危機管理能力が醸成され，最終的に「地域を守る力」となる。

©Tadashi Hara, Kochi University, All Rights Reserved. 高知大学 Kochi University

発災前に「ストック」をためる意義
（国土交通省四国地方整備局・「災害に強いまちづくり検討会」資料）



©Tadashi Hara, Kochi University, All Rights Reserved. 高知大学 Kochi University

一人一人　考えてほしいこと

- 東日本大震災等の甚大な被災を経験した我が国において，防災・減災対策，特に大地震への対応は国と国民の生活を守るために最も必要とされる項目である。
- 最大クラスの地震に備えて，人的被害ゼロを目標に，自己復旧力を最大限に強化する努力が必要である。そのためには，「将来あるべきまちの姿」を常に念頭に入れながら，「事前の備え」と「実行性を伴う対応」（事前復興）が必要である。
- 今やるべきことを先送りすると将来に禍根を残す。
- 災害対応は事前対策が最も効果的である。

各人の持ち味を生かしながら，広い視野を持ち，創意工夫に満ちたユニークな解決策を期待したい。

©Tadashi Hara, Kochi University, All Rights Reserved.　高知大学 Kochi University

ご清聴ありがとうございました

ご意見・ご質問等は，
haratd@kochi-u.ac.jp
まで

高知大学地盤防災学研究室
Kochi University Geotechnical Engineering Lab.
https://www.cc.kochi-u.ac.jp/~haratd/

©Tadashi Hara, Kochi University, All Rights Reserved.　高知大学 Kochi University

第１２２回月例会概要

１　日　　　時　令和7年11月19日（水）15:00～16:00

２　場　　　所　神戸市中央区文化センター11階　1103-1104会議室

３　出　席　者　２０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

一般社団法人日本内航コンテナ船協会 会長　井本 隆之 氏による「日本内航コンテナ船協会設立 ～内航コンテナ輸送の現状～」と題し、講演が行われた。

≪第122回月例会講演資料≫

日本内航コンテナ船協会設立 ～内航コンテナ輸送の現状～

講師　一般社団法人日本内航コンテナ船協会
会長　井本 隆之　氏

NNCA

神戸海難防止研究会

日本内航コンテナ船協会設立

内航コンテナ輸送の現状

日本内航コンテナ船協会

2025年11月19日

NNCA

日本内航コンテナ船協会について

【協会の名称】　一般社団法人日本内航コンテナ船協会

【設立目的】
1．内航コンテナ船業界の更なる発展
2．国際コンテナ戦略港湾における国際フィーダー輸送を強化
3．「物流業界の人手不足問題」に対する海上コンテナ輸送の拡大
4．モーダルシフト推進による環境問題へ貢献
5．内航コンテナ船事業に関し、関係官庁その他関係機関に対する建議又は陳情
6．会員相互の情報交換

【所在地】神戸市中央区浪花町59番地　井本商運株式会社内
【事務局】鈴与海運株式会社
【設立】　２０２５年８月１日

NIHON NAIKO CONTAINER ASSOCIATION　1

NNCA

会員及び体制

【会長】　井本 隆之（井本商運株式会社）
【副会長】鈴木 英二郎（鈴与海運株式会社）

【理事】　井本 隆之、鈴木 英二郎、荒川 和音（丸三海運株式会社）

【会員】（五十音順）
井本商運株式会社
近海郵船株式会社
山九株式会社
鈴与海運株式会社
ナラサキスタックス株式会社
丸三海運株式会社
株式会社ユニエックスＮＣＴ
マツダロジスティクス株式会社
株式会社横浜コンテナライン　（９社）

【運航隻数】　５１隻

NIHON NAIKO CONTAINER ASSOCIATION　2

NNCA

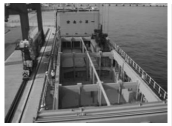
内航コンテナ船について

【一般内航船】

・艙内ボックス型
・低層ブリッジ
・デッキ上積載不可
・冷凍・危険品積載可不可
・速力（１０～１２ノット）

コンテナ専用船化

【コンテナ船】



・デッキ上にコンテナ積載可
・船倉内セルガイド設置
・冷凍コンテナ積載設備
・コンテナ積載資材
・危険品積載可
・高速船（１２～１５ノット）

大型化

【大型化の目的】
1）積載効率向上
2）燃料消費効率向上
3）乗組員職場環境改善（安全・生活）

NIHON NAIKO CONTAINER ASSOCIATION　3

各社のコンテナ船

鈴与海運　499GT 1570DW　104TEU

マツダロジ　499GT 1410DW　138TEU

ユニエックス　499GT 1640DW　72TEU

丸三海運　1594GT 2450DW　248TEU

近海郵船　749GT 1950DW　156TEU

井本商運　9828GT 11634DW　1050TEU

鈴与海運　2500GT 3850DW　400TEU

NIHON NAIKO CONTAINER ASSOCIATION　4

内航コンテナ

横浜コンテナライン

丸三海運

近海郵船

山九

鈴与

井本商運

NIHON NAIKO CONTAINER ASSOCIATION　5

全国のコンテナ港湾

港　湾	港　　名	港数
国際コンテナ戦略港湾	**東京、横浜、川崎 神戸、大阪、**	**5港**
地方港	苫小牧、仙台、常陸那珂、新潟、清水、名古屋、四日市、広島、松山、門司、博多、志布志、那覇など	55港
内航のみ	十勝、函館、宮古、大船渡、相馬、船橋、市原、姫路、大竹、宇部、新居浜、油津	12港
	合　　計	72港

（2024.8月現在）

会員の寄港地合計66港

NIHON NAIKO CONTAINER ASSOCIATION　6

内航海運の課題

NIHON NAIKO CONTAINER ASSOCIATION　7

NNCA

内航海運事業者

2024年3月31日現在

区分	内航海運実事業者		
	登録事業者	届出事業者	合計
運送事業者	717	608	1,325
貸渡事業者	867	328	1,195
船舶管理事業者	173	2	175
合計	1,757	938	2,695

登録事業者とは、総トン数が100トン以上または長さ30m以上の船舶による内航運送をする事業または船舶の貸渡しをする事業を営む者をいう

船舶隻数			
船齢	油送船	貨物船	合計
１４年未満	538	1,164	1,702
１４年以上	646	2,707	3,353
合計	1,184	3,871	5,055

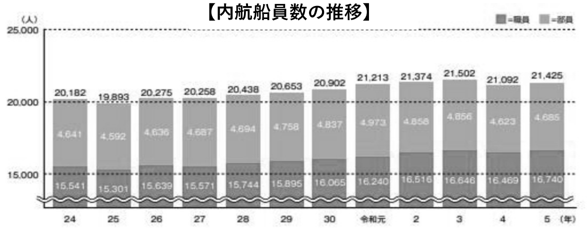
資料：内航海運組合総連合会

NIHON NAIKO CONTAINER ASSOCIATION　8

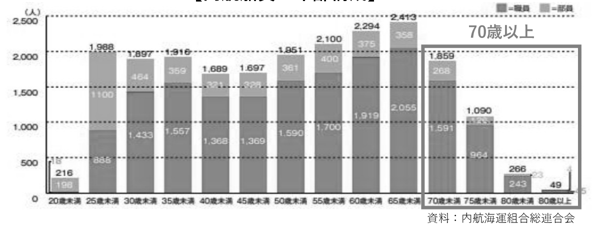
NNCA

内航船員

【内航船員数の推移】



【内航船員の年齢構成】



資料：内航海運組合総連合会

NIHON NAIKO CONTAINER ASSOCIATION　9

NNCA

船員の労働時間

船員法　第６５条の二・三　労働時間の限度

【労働時間】　原則１日当たり　**８時間以内**
上限１日当たり　**１４時間以内**
１週間当たり　**７２時間以内**

【休息時間】　**連続６時間以上**を確保
分割の場合でも長い方を６時間以上確保

労働時間のカウントは、
どの時点からでも２４時間の中で上記時間を厳守

NIHON NAIKO CONTAINER ASSOCIATION　10

NNCA

2022年 「船員の働き方改革」の新制度

船員労務関係法令が、**オペレータ、荷主**の法令遵守対象となった

荷主 ⇔ オペレータ ⇔ 船主（船舶管理業）

オペレーターが法令を遵守するための配慮を義務付け
➡**国交大臣による是正勧告・公表制度を創設**
【内航海運業法】

船員の過労防止措置を義務付け
船員の労働時間考慮した適切な運航計画の作成
船主・船舶管理業の意見を尊重
➡**オペレータへの是正勧告・改善命令**
【内航海運業法】

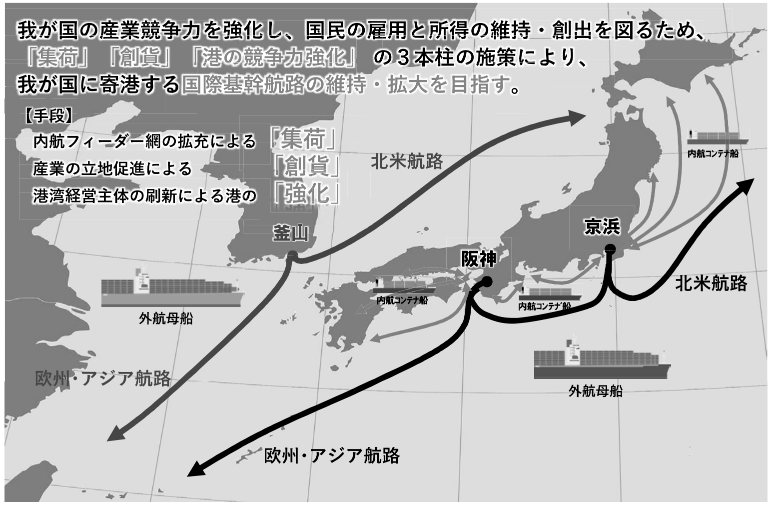
船員の労務管理の適正化
オペレータへに対する意見陳述
➡**労務管理責任者の下で適切な労務管理**
【船員法】

NIHON NAIKO CONTAINER ASSOCIATION　11

国際コンテナ戦略港湾

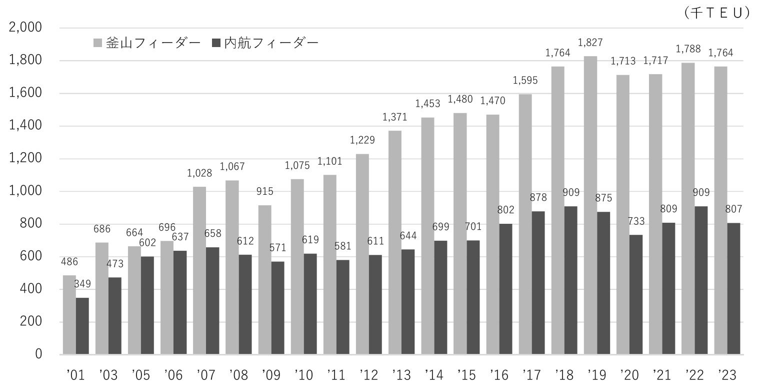
地方コンテナ港湾の整備 ➡ 現状は・・・

国際コンテナ戦略港湾　（国土交通省2010年8月指定）



内航フィーダと釜山フィーダ輸送量比較

2005年以降内航フィーダーは横ばいが続くが、釜山フィーダは倍増した。
釜山フィーダ以外にも外地接続のフィーダー貨物は多数存在している。



NNCA

釜山新港のコンテナターミナル

NIHON NAIKO CONTAINER ASSOCIATION 16

NNCA

神戸港のコンテナターミナル

NIHON NAIKO CONTAINER ASSOCIATION 17

NNCA

横浜港のコンテナターミナル

NIHON NAIKO CONTAINER ASSOCIATION 18

NNCA

国内貨物のモーダルシフト

NIHON NAIKO CONTAINER ASSOCIATION 19

海運へのモーダルシフト

世界的な規模で省エネルギーが大きな課題、国内貨物輸送でもエネルギー効率の良い輸送が求められている。

効果

- ＣＯ２排出量の抑制、環境保全に効果あり
- 単位当たりのエネルギー消費効率がよい
- 道路混雑の解消と交通事故防止に寄与
- 陸上トラックの運転手不足の緩和

地球温暖化防止に関する国際条約 ➡ **パリ協定**　（2016年11月発効）

【長期目標】
世界的な平均気温の上昇を産業革命前に比べて２度より十分低く保つとともに、１．５度以内に抑える努力をする

中国、インドを含む１９６の条約加盟国・地域が参加

【日本国内の温暖化対策】
省エネや脱ＣＯ２エネルギーへの転換によって
「2030年度までに2013年度比で、温暖化効果ガスの排出を50%削減」
「2050年には「カーボンニュートラル」を目指す」
【2021年閣議決定】

NIHON NAIKO CONTAINER ASSOCIATION　20

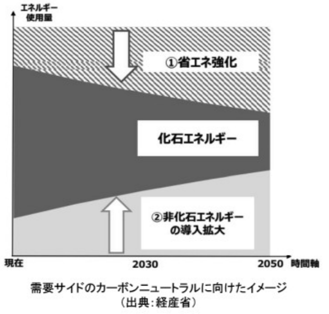
省エネ法の概要

国土交通省

- 省エネ法※1は、「エネルギーの使用の合理化に関する法律」として、石油危機を契機に昭和57年（1979年）に制定された法律。
- 国内外におけるエネルギーを巡る経済的、社会的環境に応じた燃料資源の有効な利用の確保に資するため、工場等、輸送※2、建築物及び機械器具等について、下記措置を講じ、国民経済の健全な発展に寄与することを目的としている。

<省エネ法で求められる措置>
- エネルギーの使用の合理化に関する所要の措置（省エネに関する所要の措置）
- 非化石エネルギーへの転換に関する所要の措置
- 電気の需要の最適化に関する所要の措置　等

	工場・事業場	荷主	輸送事業者
努力義務	省エネ、非化石転換の取組等	省エネ、非化石転換の取組等	省エネ、非化石転換の取組等
報告義務	特定事業者等（エネルギー使用量1,500kl/年以上） ・中長期計画 ・定期報告（毎年7月末提出〆） 【経産大臣、事業所管大臣】	特定荷主（年間輸送量3,000万トンキロ以上） ・中長期計画 ・定期報告（毎年6月末提出〆） 【経産大臣、事業所管大臣】	特定輸送事業者（保有車両トラック200台以上等） ・中長期計画 ・定期報告（毎年6月末提出〆） 【国交大臣】



需要サイドのカーボンニュートラルに向けたイメージ（出典：経産省）

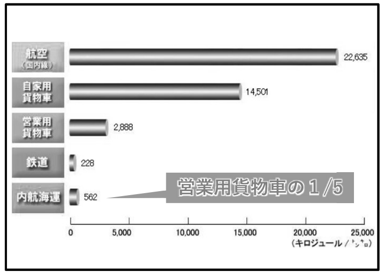
※１「エネルギーの使用の合理化及び非化石エネルギーへの転換等に関する法律」
※２ 輸送分野の措置については2005年改正時に導入。

NIHON NAIKO CONTAINER ASSOCIATION　21

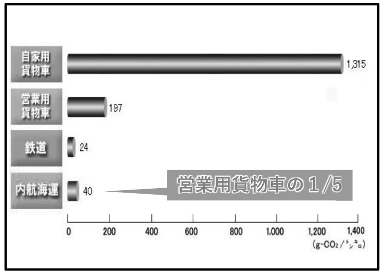
運輸部門のエネルギー消費比較

陸上輸送から効率の良い海運・鉄道への物流をシフト

【1ﾄﾝｷﾛ輸送するのに必要なｴﾈﾙｷﾞｰ消費量】



【貨物輸送機関の二酸化炭素排出原単位】



資料：内航海運組合総連合会

コンテナ化による海運へのモーダルシフトの推進

NIHON NAIKO CONTAINER ASSOCIATION　22

海運へのモーダルシフトの可能性

フェリー･RORO･コンテナ船がモーダルシフトの受け皿として既存の輸送形態をほとんど変更せずに移行出来る

【船種別の輸送形態】

船　種	貨物・形態	運　賃	荷役料	運航	ﾓｰﾀﾞﾙｼﾌﾄ
フェリー	トラック シャーシ	１台単位	利用者 荷主	定時	○
RORO	トラック シャーシ	１台単位	運航者	定期	○
コンテナ	コンテナ	１本単位	運航者	定期	○
一般貨物他	鋼材・紙・ 長尺物等	１隻・航海 重量単位	荷主	定期/ 不定期	△
油槽船	重油・軽油 ガソリン等	１隻・航海 重量単位	荷主	定期/ 不定期	×

NIHON NAIKO CONTAINER ASSOCIATION　23

物流の2024年問題とは

2024年4月1日以降、「自動車運転の業務」に対し、
年間の時間外労働時間の上限が960時間に制限されることで
発生する諸問題の総称。 ※働き方改革関連法

厚労省　改善基準告示の改正 → **トラックドライバーの労働時間が減少** → **収入減少** → **乗務員の減少**

	現行	見直し後
1年の拘束時間	3,516 時間	原則: 3,300 時間
1か月の拘束時間	原則: 293 時間 最大: 320 時間	原則: 284 時間 最大: 310 時間 (1年の拘束時間が3,400時間を超えない範囲で年6回まで) ※ 284時間を超える月が3か月を超えて連続しないこと。 ※ 月の時間外・休日労働が 100時間未満となるよう努める。
1日の休息期間	継続 8 時間	継続11時間を基本とし、9時間下限 ※ 長距離・泊付きの運行の場合は、運行を早く切り上げ、まとまった休息を取れるよう例外を規定。

（厚生労働省　Webサイトより）

モノが運べなくなる！

NIHON NAIKO CONTAINER ASSOCIATION 24

改善基準告知に違反してしまうと・・・

トラック事業者は、改善基準告示違反があった場合、
貨物自動車運送事業法により、警告、車両停止、事業停止等の
行政処分を科せられる

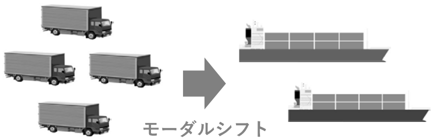
【トラック事業者の取組】
- 中継輸送
- 共同輸配送
- モーダルシフト

→

【荷主企業への影響】
- 物流コストの増加
- 長距離輸送の依頼が困難
- 輸送スケジュールの見直し

↓

【荷主企業の取組】
- 荷待時間の短縮
- 付帯作業の軽減
- モーダルシフト



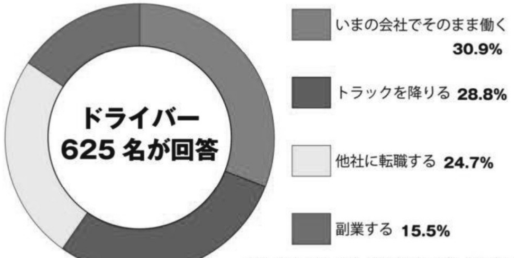
荷主企業が違反行為に関与 ➡ **荷主勧告**を発動 ➡ **荷主名の公表**

NIHON NAIKO CONTAINER ASSOCIATION 25

トラックドライバーアンケート

2024年問題で給料下がれば・・・「トラックを降りる」28.8%

2024 年問題への対策で給料が下がる場合、どうしますか？



<トラックドライバー求人サイト ブルル調べ>

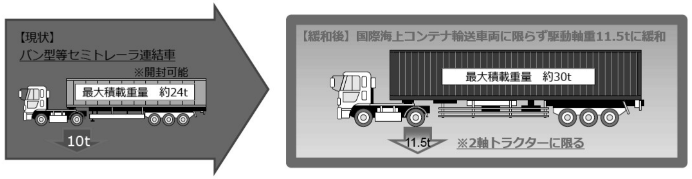
NIHON NAIKO CONTAINER ASSOCIATION 26

特殊車両通行許可基準の見直し（軸重）

国土交通省

○ 国際海上コンテナ輸送車両に限り許可されていた駆動軸重をバン型等セミトレーラ連結車にも同等の緩和 【2015年3月改正】

緩和の内容 **駆動軸重の制限を現行の１０ｔから１１．５ｔに引き上げ**



※車両制限令第３条第２項に規定されるバン型、タンク型、幌型、コンテナ又は自動車運搬用の連結車の５車種に、あおり型、スタンション型、船底型の連結車を加えた８車種が対象
※エアサスペンションを装着する車両など、今回の緩和により道路運送車両法の保安基準適合となる車両が対象

緩和の効果

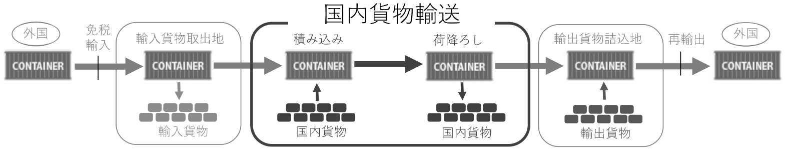
最大積載重量が国際海上コンテナ輸送車両と同等の約30tまで積載できる

NIHON NAIKO CONTAINER ASSOCIATION 27

NNCA

輸出入コンテナの国内貨物輸送への転用

2012年4月1日「関税定率法等の一部を改正する法律」の施行により、
免税コンテナに係る手続きが変更

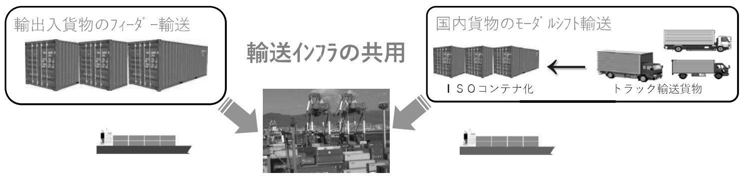


免税コンテナに係る手続き	改正前 （2012年3月まで）	改正後 （2012年4月から）
空コンテナの国内輸送への使用	不可 貨物を詰めて輸入されたコンテナであること。	**制限なし**
国内輸送の経路	制限あり 貨物の取出地から詰込地までの通常経路である必要がある。	**制限なし**
国内輸送への使用回数	1回に限る	**制限なし**
国内輸送使用の事前申請	必要	**不要**
再輸出期間	原則3か月	**原則1年**

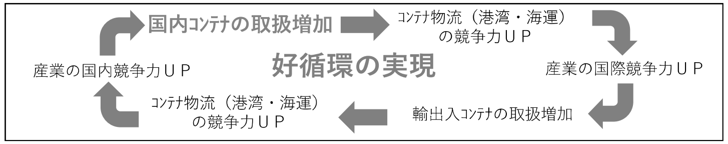
NNCA

輸送インフラの共用による好循環の実現

ＩＳＯ規格海上コンテナの国内標準化によって、輸出入貨物と国内貨物が「国内海上ｺﾝﾃﾅ輸送網」を共用できる環境を構築。



１．経済的課題に対する効果



２．社会的課題に対する効果

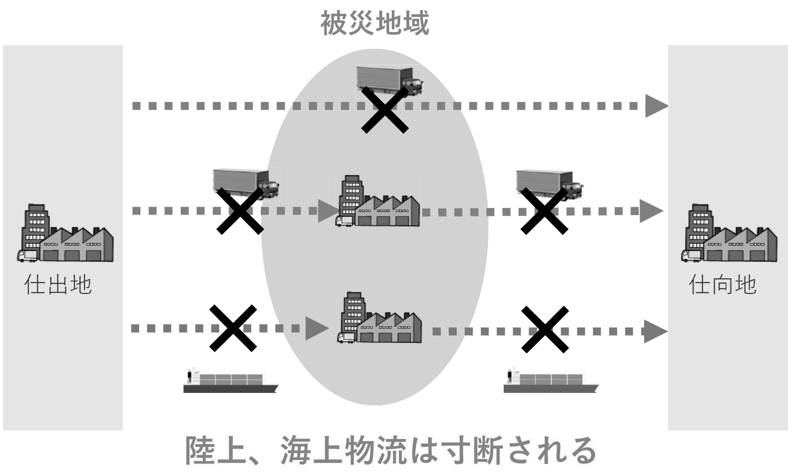
- 物流の省エネ化（ＣＯ２排出量削減）
- 物流の省人力化（ﾄﾗｯｸﾄﾞﾗｲﾊﾞｰ不足対策）
- 物流の多ルート化（災害時の代替輸送網）
- 物流の安全化（長距離陸送削減による事故・渋滞減）

NNCA

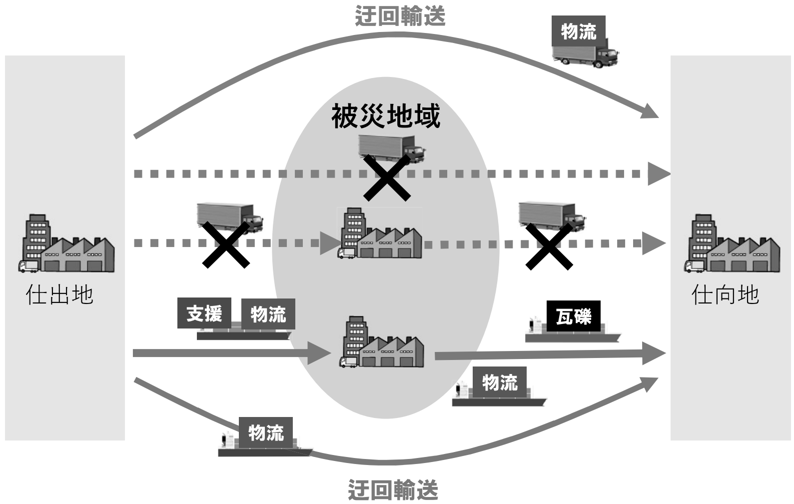
災害時の物資輸送

NNCA

災害時の物流



災害時の物流



NIHON NAIKO CONTAINER ASSOCIATION 32

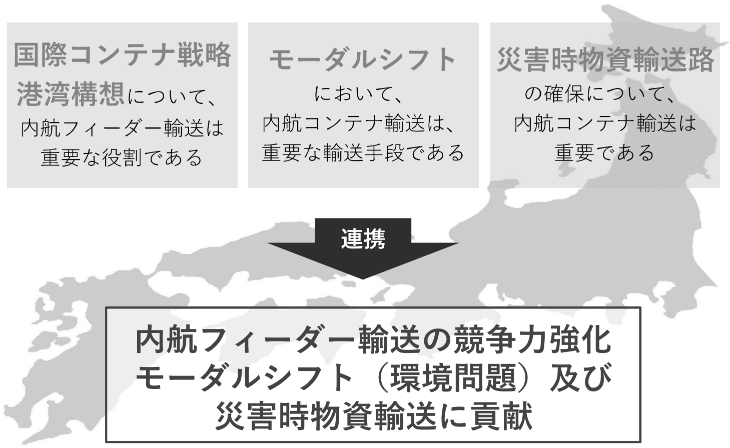
災害時の海上コンテナ輸送

- 海上輸送は陸上状況に無関係の輸送ができる
- 内航船は小型で機動力に優れている
- 荷役・物流機材は災害派遣可能

- 輸送コンテナが倉庫を兼ねている
- 使用後倉庫または仮設の建物として転用できる

NIHON NAIKO CONTAINER ASSOCIATION 33

内航コンテナ輸送とモーダルシフトについて



国際コンテナ戦略港湾構想について、内航フィーダー輸送は重要な役割である

モーダルシフトにおいて、内航コンテナ輸送は、重要な輸送手段である

災害時物資輸送路の確保について、内航コンテナ輸送は重要である

連携

内航フィーダー輸送の競争力強化
モーダルシフト（環境問題）及び
災害時物資輸送に貢献

NIHON NAIKO CONTAINER ASSOCIATION 34

NIHON NAIKO CONTAINER ASSOCIATION 35

事　業　報　告

新港・灘浜航路工区鋼斜張橋工事の海上施工に関わる
航行安全対策検討（第一段階）調査　第１回委員会

１　日　　　時　　令和7年10月28日(火)13:30～16:00

２　場　　　所　　神戸駅前研修センター 3階　307号室

(Web会議併用)

３　出　席　者　　別紙のとおり

４　議　　　題

（1）調査方針等について

（2）海上工事の施工計画について

（3）神戸港の航行環境について

５　資　　　料

（1）検討資料委１－１　調査方針等（案）

（2）検討資料委１－２　施工計画の概要（第1分冊）（案）

（3）検討資料委１－３　施工計画の概要（第2分冊）（案）

（4）検討資料委１－４　神戸港の航行環境（案）

席上配付資料

第１回委員会 検討資料の正誤表

６　議　　　事

開会にあたり委託者の阪神高速道路株式会社 建設事業本部 神戸建設部 部長 糸川智章 様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後、委員長の選任を行い、古荘　雅生委員が委員長に選任された。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、　　　　：欠席者　）
（[w]：web会議出席者・※：常任調査研究委員）

委員長	古　荘　雅　生	神戸大学名誉教授 ※
委　員	淺　木　健　司	海技大学校名誉教授 ※
〃	石　黒　一　彦	神戸大学大学院海事科学研究科准教授 ※
〃	山　田　哲　也	大阪湾水先区水先人会会長 ※
〃	太　田　正　紀	(一社)日本船長協会副会長
〃	中　川　　　悟	日本郵船(株)関西支店支店長代理 ※
〃	富　山　　　茂	(株)商船三井海上安全部部長代理 ※
〃	岡　本　龍　太	川崎汽船(株)関西支店副支店長 ※
〃	三　原　重　輝	三菱重工業(株)神戸艦船部船渠長 ※
〃	芝　本　　　明	川崎重工業(株)神戸造船工場基幹職 ※
〃	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 (代理　石定　正則　専務理事)
〃	久　保　昌　三	兵庫県港運協会会長 (代理　稲田　重彦　専務理事)
〃	[w] 石　田　竜　也	日本押船土運船協会会長 (代理　久保　信治　業務委員)
〃	寄　神　裕　佑	神戸起重機船協会会長 (代理　福元　智也　業務委員)
〃	安　岡　正　雄	協同組合神戸タグ協会理事長
〃	森　本　泰　暢	兵庫県倉庫協会会長
〃	[w] 須　藤　明　彦	神戸海運貨物取扱業組合理事長 (代理　船引　雅彦　専務理事)
〃	谷　内　政　彦	神戸サイロ協議会事務局幹事
〃	上　村　　　良	全国内航タンカー海運組合関西支部事務局長
〃	[w] 浦　　　隆　幸	全日本海員組合関西地方支部長
〃	[w] 吉　岡　幸　治	神戸港湾労働組合協議会議長 (代理　西澤　昭徳　事務局長)

委　　員		山 下 裕 久	ジャンボフェリー(株)取締役船舶部長
〃		成 尾 和 也	宮崎カーフェリー(株)運航管理者
			(代理　汐﨑　耕輔　関西支店 海務監督 副運航管理者)
〃		葛 西 正 記	(株)神戸製鋼所顧問
〃		隅 田 　 等	神戸港はしけ運送事業協同組合理事長
			(代理　阿宮　信人　航行安全部会委員)
			w (同席　大和　晋　専務理事)
			(同席　中島　由貴　航行安全部会委員)
関係官公庁		伊 藤 智 人	第五管区海上保安本部交通部長
			(同席　久内　和彦　航行安全課専門官)
〃		松 村 謙 一	神戸海上保安部長
			(同席　岡田　秀明　航行安全課長)
			(同席　南　純平　航行安全課第二海務係長)
〃		道 辻 尋 史	大阪湾海上交通センター所長
			(同席　堀辺　哲雄　安全計画課長)
〃	w	苔 口 聖 史	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)
〃		岡 村 知 則	神戸運輸監理部海事振興部長
〃		小 嶋 省 一	神戸市港湾局副局長
			(代理　村井　宏一　海務課長)
			(同席　藤元　功　港湾計画課長)
			(同席　細谷　貴　港湾計画課係長)
オブザーバー	w	市 岡 章 伸	シェルルブリカンツジャパン(株)神戸事業所業務ﾁｰﾑﾏﾈｰｼﾞｬｰ
〃	w	山 下 武 常	ＥＮＥＯＳ(株)神戸油槽所長
〃		満 井 　 滋	セントラル・タンクターミナル(株)神戸事業所長
〃		内 田 　 宏	(株)東洋信号通信社関西エリア統括マネージャー
〃		中 野 達 彦	〃　神戸港グループリーダー
委 託 者		(阪神高速道路株式会社 建設事業本部 神戸建設部)	
〃		糸 川 智 章	部長
〃		瀬 川 利 明	次長
〃		流 田 寛 之	企画課課長
〃	w	玉 田 和 也	企画課課長代理
〃		髙 橋 祐 史	湾岸西伸第二建設事業所所長
〃		今 田 勝 昭	〃　担当課長

委　託　者		曽　我　恭　匡	湾岸西伸第二建設事業所課長代理
〃		福　岡　純　一	〃　担当
〃		梶　山　千　穂	〃　担当
関係事業者		（近畿地方整備局　神戸港湾事務所）	
〃	w	桑　原　賢　二	技術企画官
〃		佐々木　利　章	第三建設管理官室先任建設管理官
〃	w	松　田　智　太	〃　建設管理官
〃		武　智　　　新	〃　係員
〃	w	北　澤　健　二	第二工務課課長
〃	w	山　根　綾　美	〃　工事検証係長
関係事業者		（近畿地方整備局　浪速国道事務所）	
〃		藤　原　克　也	副所長
〃		永　見　晃　之	大阪湾岸道路整備推進室事業対策官
〃		森　田　　　功	〃　建設専門官
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
〃	w	渡　川　　　明	〃　研究部長
〃		藤　原　　　昇	〃　情報システム管理部長

LNGバンカリング事業に係る航行安全対策検討調査（播磨地区）
第２回委員会

１　日　　　時　　令和7年11月11日(火)14:00～15:50

２　場　　　所　　神戸駅前研修センター 3階　307号室

　　　　　　　　　(Web会議併用)

３　出　席　者　　別紙のとおり

４　議　　　題

（1）第１回委員会議事概要（案）について

（2）事業計画の概要（修正版）について

（3）StSガイドラインの概要（修正版）について

（4）自然環境、航行環境（修正版）について

（5）バンカリング実施場所におけるガイドラインに準拠した確認（修正版）について

（6）LNGバンカリング事業に係る航行安全対策(地域特性等による追加事項)について

（7）報告書の構成について

５　資　　　料

（1）検討資料委２－１　第1回委員会議事概要（案）

（2）検討資料委２－２　事業計画の概要（修正版）（案）

（3）検討資料委２－３　StSガイドラインの概要（修正版）（案）

（4）検討資料委２－４　自然環境、航行環境（修正版）（案）

（5）検討資料委２－５　バンカリング実施場所におけるガイドラインに準拠した確認（修正版）（案）

（6）検討資料委２－６　航行安全対策（案）

（7）検討資料委２－７　報告書構成（案）

（8）参考資料委２－１　第1回委員会における主な指摘事項及びその対応

６　議　　　事

事務局により出席者及び資料の確認を行った後、岩瀬 潔 委員長により議事が進められた。閉会にあたり委員長より挨拶が行われた後、委託者の大阪ガスインターナショナルトランスポート株式会社 技術部長　山田 裕久 様より挨拶が行われた。

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、　　　　：欠席者　）
（ w ：Web会議出席者・※：常任調査研究委員）

委員長		岩瀬　　潔	海技大学校名誉教授 ※
委　員	w	渕　　真輝	神戸大学大学院海事科学研究科准教授 ※
〃	w	橋本孝亮	内海水先区水先人会会長 ※
〃	w	滝浦文隆	(一社)日本船長協会常務理事
〃		中川　　悟	日本郵船(株)関西支店支店長代理 ※
〃		富山　　茂	(株)商船三井海上安全部部長代理 ※
〃		岡本龍太	川崎汽船(株)関西支店副支店長 ※
〃	w	浦　　隆幸	全日本海員組合関西地方支部長
〃		大東洋治	兵庫海運組合理事長
〃		加藤琢二	神戸旅客船協会会長
			(代理　井上　誠　専務理事)
〃		堀川満弘	小豆島フェリー(株)代表取締役社長
〃		水田裕一郎	姫路港運協会会長
			(代理　丸尾　洋一　専務理事)
〃		山田基嗣	東播港運協会会長
関係官公庁		伊藤智人	第五管区海上保安本部交通部長
			(代理　相馬　洋　企画調整官)
			(同席　前田　竜之介　航行安全課海務第二係)
〃		佃　　長門	姫路海上保安部長
			(代理　川端　成記　次長)
〃	w	宮川卓也	加古川海上保安署長
〃	w	苔口聖史	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)
〃		黒澤　　茂	神戸運輸監理部海上安全環境部長
			(代理　籔内　直也　船舶安全環境課長)
〃	w	宇野文章	兵庫県土木部長
			(代理　奥宮　英治　港湾課副課長)

委　託　者（大阪湾LNGシッピング（株）およびその出資者）

＜大阪ガスインターナショナルトランスポート（株）＞

〃　山　田　裕　久　技術部長

〃　高　橋　秀　真　技術部

＜阪神国際港湾(株)＞

〃　w 栗　林　佑貴恵　企画部係長

＜ＮＳユナイテッドタンカー(株)営業部＞

〃　w 小　林　稔　常務取締役

〃　w 今　岡　孝　之　営業部長

＜ＮＳユナイテッドタンカー(株)船舶部＞

〃　w 藤　丸　美　幸　取締役船舶部長

〃　w 田　畑　晴　久　船舶部部長代理

〃　w 横　山　幹　〃　部長代理

〃　w 洲　鎌　洋　康　〃　部長代理

関　係　者（大阪ガス(株)）

〃　天　辰　弘　二　海事担当部長

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

〃　藤　原　昇　〃　情報システム管理部長

〃　伊　藤　格　(株)日本海洋科学コンサルタント事業本部参与

〃　高　橋　浩　子　〃　ｺﾝｻﾙﾀﾝﾄｸﾞﾙｰﾌﾟ神戸支店支店長代理

〃　岡　嶋　祥　子　〃　ｺﾝｻﾙﾀﾝﾄｸﾞﾙｰﾌﾟ神戸支店コンサルタント

大阪港新島周辺海域の新たな船舶交通環境の構築に関する調査研究
第１回検討部会

１　日　　　時　　令和7年11月20日(木)14:00～15:00
２　場　　　所　　神戸海難防止研究会会議室
　　　　　　　　　(Web会議併用)
３　出　席　者　　別紙のとおり
４　議　　　題
　（1）AISデータ解析方針について
　（2）港湾計画等の留意点について
５　資　　　料
　（1）検討資料検１－１　AISデータ解析方針（案）
　（2）検討資料検１－２　港湾計画等の留意点（案）
６　議　　　事
　事務局より出席者の確認及び資料の確認を行った後、山田 多津人 部会長より議事が進められた。

以　上

別　紙

出　席　者　名　簿

（順不同・敬称略、　　　　：欠席者　）

（w：Web会議出席者・※：常任調査研究委員）

部会長	w	山田　多津人	海上保安大学校教授
委　員	w	長澤　明	海上保安大学校名誉教授　※
〃	w	万谷　小百合	海技大学校教授　※
〃		渕　真輝	神戸大学大学院海事科学研究科准教授　※
〃	w	山田　哲也	大阪湾水先区水先人会会長　※
〃		朝藤　健	(一社)日本船長協会常務理事
〃		中川　悟	日本郵船(株)関西支店支店長代理　※
〃	w	富山　茂	(株)商船三井海上安全部部長代理　※
〃	w	岡本　龍太	川崎汽船(株)関西支店副支店長　※
〃	w	進藤　正士	近畿旅客船協会安全対策委員
関係官公庁	w	伊藤　智人	第五管区海上保安本部交通部長 （代理　久内　和彦　航行安全課専門官）
〃	w	宮本　勝通	大阪海上保安監部長 （代理　今井　征司　次長）
〃	w	道辻　尋史	大阪湾海上交通センター所長
事務局		奥原　徳男	(公社)神戸海難防止研究会専務理事
〃		渡川　明	〃　研究部長
〃		藤原　昇	〃　情報システム管理部長
〃		豊島　伸匡	商船三井マリテックス(株)関西事務所長
〃		古賀　一弥	〃　〃　研究員
〃	w	福居　華子	〃　〃　アソシエイト

LNGバンカリング事業に係る航行安全対策検討調査（大阪湾地区）
第２回委員会

１　日　　　時　　令和7年12月15日(月)14:00～16:10

２　場　　　所　　神戸駅前研修センター 3階　307号室
　　　　　　　　　(Web会議併用)

３　出　席　者　　別紙のとおり

４　議　　　題

（1）第１回委員会議事概要（案）について

（2）事業計画の概要（修正版）について

（3）StSガイドラインの概要（修正版）について

（4）自然環境、航行環境（修正版）について

（5）バンカリング実施場所におけるガイドラインに準拠した確認（修正版）について

（6）LNGバンカリング事業に係る航行安全対策（地域特性等による追加事項）について

（7）報告書の構成について

５　資　　　料

（1）検討資料委２－１　第1回委員会議事概要（案）

（2）検討資料委２－２　事業計画の概要（修正版）（案）

（3）検討資料委２－３　StSガイドラインの概要（修正版）（案）

（4）検討資料委２－４　自然環境、航行環境（修正版）（案）

（5）検討資料委２－５　バンカリング実施場所におけるガイドラインに準拠した確認（修正版）（案）

（6）検討資料委２－６　航行安全対策（案）

（7）検討資料委２－７　報告書構成（案）

（8）参考資料委２－１　第1回委員における主な指摘事項及びその対応

（9）参考資料委２－２　StSガイドライン

（10）参考資料委２－３　StSガイドライン 新旧対照表（改訂部分のみ）

６　議　　　事

　事務局により出席者及び資料の確認を行った後、岩瀬 潔 委員長により議事が進められた。閉会にあたり委員長より挨拶が行われた後、委託者の大阪ガスインターナショナルトランスポート株式会社 技術部長　山田 裕久 様より挨拶が行われた。

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、 ░░░░ ：欠席者 ）

（w ：Web会議出席者・※：常任調査研究委員）

委員長		岩瀬　潔	海技大学校名誉教授 ※
委　員	w	渕　真輝	神戸大学大学院海事科学研究科准教授 ※
〃		山田哲也	大阪湾水先区水先人会会長 ※
〃	w	滝浦文隆	(一社)日本船長協会常務理事
〃		中川　悟	日本郵船(株)関西支店支店長代理 ※
〃		富山　茂	(株)商船三井海上安全部部長代理 ※
〃		岡本龍太	川崎汽船(株)関西支店副支店長 ※
〃	w	浦　隆幸	全日本海員組合関西地方支部長
〃		川橋利明	全国内航タンカー海運組合関西支部長 (代理　上村　良　事務局長)
〃		加藤琢二	神戸旅客船協会会長 (代理　井上　誠　専務理事)
〃		進藤正士（欠席）	近畿旅客船協会安全対策委員
〃		大東洋治	兵庫海運組合理事長
〃		荒川和音	大阪海運組合理事長 (代理　松野　佳幸　事務局長)
〃		久保昌三	兵庫県港運協会会長 (代理　稲田　重彦　専務理事)
〃	w	西　豊樹	大阪港運協会会長 (代理　桝谷　英樹　常務理事)
〃		安岡正雄	協同組合神戸タグ協会理事長
〃	w	小幡　斉	大阪府タグ事業協同組合理事長 (代理　金森　高介　次長兼業務課長)
〃		木附　登	堺・泉北臨海特別防災地区協議会会長 (代理　永瀬　真一　事務局長)
〃		堀口貴久	堺泉北船舶安全協議会会長
関係官公庁		伊藤智人	第五管区海上保安本部交通部長 (代理　相馬　洋　企画調整官) (同席　前田　竜之介　航行安全課海務第二係)

関係官公庁	宮　本　勝　通	大阪海上保安監部長
		（同席　藤田　優海　航行安全課第一海務係）
〃	松　村　謙　一	神戸海上保安部長
		（同席　滝澤　優　航行安全課第一海務係長）
〃	w 川　畑　照　司	堺海上保安署長
		（代理　喜多　達也　次長）
〃	w 道　辻　尋　史	大阪湾海上交通センター所長
〃	w 苔　口　聖　史	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）
〃	村　岡　英　一	近畿運輸局海上安全環境部長
		（同席　富田　真史　船舶安全環境課長）
〃	黒　澤　　　茂	神戸運輸監理部海上安全環境部長
		（代理　薮内　直也　船舶安全環境課長）
〃	w 中小路　和　司	大阪港湾局長
		（代理　原田　寿里　施設管理部海務課係員）
		w（同席　松﨑　隼人　泉州港湾・海岸部施設管理運営課係員）
〃	長谷川　憲　孝	神戸市港湾局長
委　託　者	（大阪湾LNGシッピング（株）およびその出資者）	
	＜大阪ガスインターナショナルトランスポート（株）＞	
〃	山　田　裕　久	技術部長
〃	高　橋　秀　真	技術部
	＜ＮＳユナイテッドタンカー(株)営業部＞	
〃	w 小　林　　　稔	常務取締役
〃	w 今　岡　孝　之	営業部長
	＜ＮＳユナイテッドタンカー(株)船舶部＞	
〃	w 藤　丸　美　幸	取締役船舶部長
〃	w 田　畑　晴　久	船舶部部長代理
〃	w 横　山　　　幹	〃　部長代理
〃	w 洲　鎌　洋　康	〃　部長代理
関　係　者	（大阪ガス(株)）	
〃	天　辰　弘　二	海事担当部長
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

事　務　局	藤　原　　　昇	(公社)神戸海難防止研究会情報システム管理部長
〃	高　橋　浩　子	(株)日本海洋科学ｺﾝｻﾙﾀﾝﾄｸﾞﾙｰﾌﾟ神戸支店支店長代理
〃	岡　嶋　祥　子	〃　　　　〃　　　　コンサルタント

神戸空港整備事業に伴う航行安全対策検討調査
第１回委員会

１　日　　　時　　令和7年12月16日(火)13:30～15:30

２　場　　　所　　神戸駅前研修センター 3階　307号室

　　　　　　　　　(Web会議併用)

３　出　席　者　　別紙のとおり

４　議　　　題

　（1）調査方針等について

　（2）神戸空港の滑走路移設に係る整備事業の概要について

　（3）神戸港の航行環境について

　（4）神戸空港における滑走路移設に伴う航行安全性について

　（5）神戸空港における滑走路移設に伴う航行安全対策について

５　資　　　料

　（1）検討資料委１－１　調査方針等（案）

　（2）検討資料委１－２　整備事業の概要（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　滑走路移設に伴う航行安全性の検討（案）

　（5）検討資料委１－５　航行安全対策（案）

６　議　　　事

開会にあたり委託者の神戸市港湾局 副局長 小嶋 省一 様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後、委員長の選任を行い、古莊 雅生 委員が委員長に選任された。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、　　　：欠席者　）

（[w]：Web会議出席者・※：常任調査研究委員）

委員長		古莊　雅生	神戸大学名誉教授 ※
委　員		淺木　健司	海技大学校名誉教授 ※
〃		石黒　一彦	神戸大学大学院海事科学研究科准教授 ※
〃		山田　哲也	大阪湾水先区水先人会会長 ※
〃		太田　正紀	(一社)日本船長協会副会長
〃		中川　悟	日本郵船(株)関西支店支店長代理 ※
〃		富山　茂	(株)商船三井海上安全部部長代理 ※
〃		岡本　龍太	川崎汽船(株)関西支店副支店長 ※
〃		三原　重輝	三菱重工業(株)神戸艦船製造部船渠長 ※
〃		芝本　明	川崎重工業(株)神戸造船工場基幹職 ※
〃		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
			(代理　石定　正則　専務理事)
〃		久保　昌三	兵庫県港運協会会長
			(代理　稲田　重彦　専務理事)
〃	[w]	石田　竜也	日本押船土運船協会会長
			(代理　久保　信治　業務委員)
〃		寄神　裕佑	神戸起重機船協会会長
			(代理　黒﨑　昭夫　業務委員)
〃		谷内　政彦	神戸サイロ協議会事務局幹事
〃		川橋　利明	全国内航タンカー海運組合関西支部長
〃		安岡　正雄	協同組合神戸タグ協会理事長
〃	[w]	浦　隆幸	全日本海員組合関西地方支部長
〃	[w]	吉岡　幸治	神戸港湾労働組合協議会議長
			(代理　西澤　昭徳　事務局長)
〃		葛西　正記	(株)神戸製鋼所顧問

関係官公庁	伊　藤　智　人	第五管区海上保安本部交通部長
		（同席　久内　和彦　航行安全課専門官）
〃	松　村　謙　一	神戸海上保安部長
		（同席　岡田　秀明　航行安全課長）
		（同席　滝澤　優　航行安全課第一海務係長）
〃	道　辻　尋　史	大阪湾海上交通センター所長
		（同席　松岡　慎介　安全計画課計画調査係長）
〃	W 苔　口　聖　史	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）
〃	W 黒　澤　　　茂	神戸運輸監理部海上安全環境部長
オブザーバー	内　田　　　宏	(株)東洋信号通信社関西エリア統括マネージャー
〃	中　野　達　彦	〃　神戸港グループリーダー
委　託　者	小　嶋　省　一	神戸市港湾局副局長
〃	村　井　宏　一	〃　海務課課長
〃	畔　上　　　慧	〃　空港整備課課長
〃	柴　田　雄　輝	〃　〃　係長
〃	石　井　聖　也	〃　〃　係員
関係事業者	川　口　和　行	関西エアポート神戸(株)神戸空港本部神戸運用部施設設備ｸﾞﾙｰﾌﾟ調査役
〃	岡　本　和　孝	〃　ｻﾌﾞﾘｰﾀﾞｰ
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
〃	W 渡　川　　　明	〃　研究部長
〃	W 宇出津　弘　昭	〃　総務部長
〃	藤　原　　　昇	〃　情報システム管理部長

南海トラフ地震臨時情報発表時における対応状況の
検証と課題に関する調査研究
第２回委員会

１　日　　　時　　令和7年12月22日(月)13:30～15:10

２　場　　　所　　三宮コンベンションセンター 5階 503～504号会議室
(Web会議併用)

３　出　席　者　　別紙のとおり

４　議　　　題

（1）AISデータによる船舶動静の解析結果について

（2）アンケート調査分析結果について

（3）課題の抽出について

５　資　　　料

（1）検討資料委２－１　AISデータによる船舶動静の解析実施結果（案）

（2）検討資料委２－２　アンケート調査分析結果（案）

（3）検討資料委２－３　課題の抽出（案）

（4）参考資料委２－１　南海トラフ地震臨時情報伝達要領及び発動要件

６　議　　　事

事務局により出席者及び資料の確認を行った後、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、　　　：欠席者　）

（[w]：Web会議出席者・※：常任調査研究委員）

委員長	松本　宏之	海上保安大学校名誉教授 ※
委　員	淺木　健司	海技大学校名誉教授 ※
〃	[w]廣野　康平	神戸大学大学院海事科学研究科准教授 ※
〃	橋本　孝亮	内海水先区水先人会会長 ※
〃	山田　哲也	大阪湾水先区水先人会会長 ※
〃	太田　正紀	(一社)日本船長協会副会長
〃	中川　　悟	日本郵船(株)関西支店支店長代理 ※
〃	[w]富山　　茂	(株)商船三井海上安全部部長代理 ※
〃	岡本　龍太	川崎汽船(株)関西支店副支店長 ※
〃	宮　　昭久	(公社)関西小型船安全協会会長
〃	川橋　利明	全国内航タンカー海運組合関西支部支部長 (代理　上村　良　事務局長)
関係官公庁	境　　祥光	第五管区海上保安本部警備救難部長 (代理　柳　兼一　環境防災課長)
〃	[w]山﨑　哲也	第五管区海上保安本部海洋情報部長 [w](同席　福良　博子　監理課長)
〃	伊藤　智人	第五管区海上保安本部交通部長 (代理　北村　友佐　航行安全課長) (同席　新角　伸浩　航行安全課専門官)
〃	[w]苔口　聖史	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)
〃	[w]村岡　英一	近畿運輸局海上安全環境部長
〃	[w]黒澤　　茂	神戸運輸監理部海上安全環境部長
〃	田利　信二朗	大阪管区気象台気象防災部地震津波対策調整官 [w](同席　坂井　めぐみ　気候変動・海洋情報調整官)
〃	宮下　明子	大阪港湾局施設管理部海務課長 (代理　西村　和展　海務課担当係長)
〃	[w]前田　直昭	兵庫県土木部港湾課長
〃	村井　宏一	神戸市港湾局海務課長

事　務　局	奥　原　徳　男	（公社）神戸海難防止研究会専務理事	
〃	渡　川　　　明	〃	研究部長
〃	倭　文　はるか	〃	総務部長補佐
〃	髙　橋　浩　子	㈱日本海洋科学神戸支店支店長代理	
〃	中　末　陽　介	㈱日本海洋科学経営企画グループ調査役	

会　務　報　告

第122回　業務運営会議

1　日　　　時　　令和7年10月15日(水)12:00～12:50

2　場　　　所　　神戸海難防止研究会　会議室

3　出 席 者　　（順不同・敬称略）　[網掛け]は欠席者

議長 代表理事	堀　　眞　琴	(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	奥　田　成　幸	海技大学校名誉教授
〃	橋　本　孝　亮	内海水先区水先人会会長
〃	山　田　哲　也	大阪湾水先区水先人会会長
〃	小　林　靖　匡	日本郵船(株)関西支店長
〃	中　村　紳　也	(一社)日本船長協会会長
〃	増　子　祐　司	(株)商船三井関西支店長 (代理　富山　茂　海上安全部部長代理)
〃	岡　本　龍　太	川崎汽船(株)関西支店副支店長
〃	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
〃	藤　原　　昇	(公社)神戸海難防止研究会情報システム管理部長

4　議　　　題

(1) 業務報告等について

(2) 令和８年度 日本海事センターへの補助金交付申請について

(3) その他

5　資　　　料

席上配布

資料１　業務報告等

資料２　(公財)日本海事センターへの補助金交付申請について

以　上

第123回　業務運営会議

1　日　　　時　　令和7年11月19日(水)12:00～12:55

2　場　　　所　　神戸海難防止研究会　会議室

3　出　席　者　　（順不同・敬称略）　　　　は欠席者

議長 代表理事	堀　眞琴	(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	奥田成幸	海技大学校名誉教授
〃	橋本孝亮	内海水先区水先人会会長
〃	山田哲也	大阪湾水先区水先人会会長
〃	小林靖匡	日本郵船(株)関西支店長
〃	中村紳也	(一社)日本船長協会会長 (代理　太田　正紀　副会長)
〃	増子祐司	(株)商船三井関西支店長 (代理　富山　茂　海上安全部部長代理)
〃	岡本龍太	川崎汽船(株)関西支店副支店長
〃	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
〃	藤原　昇	(公社)神戸海難防止研究会情報システム管理部長

4　議　　　題

（1）業務報告等について

（2）令和８年度事業計画（案）及び収支予算（案）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　令和８年度事業計画書・収支予算書（案）

以　上

公益社団法人 神戸海難防止研究会
第４２回　通常理事会議事録

１　日　　　時　　令和7年12月4日（木）　16時00分から

16時29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」

３　理 事 数　　１７名

出 席 理 事　　１５名

(1)　会場出席理事　１３名

堀　　眞 琴	奥 田 成 幸	橋 本 孝 亮	小 林 靖 匡
奥 原 德 男	山 田 哲 也	中 村 紳 也	松 島 義 樹
増 子 祐 司	德 丸 健 嗣	三 原 重 輝	石 倉　　歩
岡 本 龍 太			

(2)　ＷＥＢ出席理事　２名

倉 田 雄 二　　平 山 勝 敏

４　幹 事 数　３名

出席監事　３名

芝 本　　明　　渡 邉 康 夫　　葛 西 正 記

５　議　　　案

第１号議案　令和８年度事業計画及び収支予算書案について

第２号議案　特定費用準備資金資産の取崩しについて

第３号議案　その他

６　報告事項

代表理事及び業務執行理事の職務の執行状況

７　議事の経過概要及びその結果

１６時００分に開会、事務局から本日の出席理事は、会場出席１３名、ＷＥＢ会議システム出席２名の計１５名で、ＷＥＢ会議システムが出席者の音声と映像が即時に他の出席者に伝わり、適時的確な意見表明が互いにできる仕組みとなっていることが確認されたことから、理事総数１７名の過半数に達しており、定款第４２条（定足数）の規定により本理事会が成立する旨報告した。

堀眞琴会長が挨拶を行った後、定款第４１条第２項の規定に基づき議長となり、本日の議事録の署名について定款第４５条に基づき、代表理事の堀眞琴会長と出席監事の芝本明氏、葛西正記氏及び渡邉康夫氏が行うこととして議案の審議に入った。

○　第１号議案　令和８年度事業計画書及び収支予算書案について

事務局から資料１により令和８年度事業計画及び収支予算案について説明が行われた。

議長が、質疑を議場に求めたところ、特に発言がなかったことから議案の可否を議場に諮ったところ、満場一致で原案のとおり可決された。

○　第２号議案　特定費用準備資金資産の取崩しについて

事務局から資料２により特定費用準備資金資産の取崩しについて説明が行われた。

議長が、質疑を議場に求めたところ、渡邉監事から「カメラ監視装置の購入・設置はいつ頃になるのか」との質問があり、奥原専務理事が「カメラは受注生産になることなどから、来年度の購入・設置を予定している」旨の回答を行ったところ、渡邉監事から「来年度の設備投資予定として、資金調達及び設備投資の見込みを記載した書類への記載を行っていただきたい」旨の発言があり、事務局がこれを了解した。

そのほか発言がなかったことから、議案の可否を議場に諮ったところ、満場一致で原案のとおり可決された。

議長が、他に議案はないか発言を求めたところ、事務局から他に議案はないと報告が行われ、また、議場からの発言もなかった。

提出議案全ての審議終了後、代表理事及び業務執行理事の職務の執行状況について、席上配付の資料３（報告事項）に基づき奥原専務理事から報告がなされた。

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29分に閉会した。

令和7年12月4日

代表理事　　　堀　　眞　琴

監　　事　　　芝　　本　　明

監　　事　　　渡　邉　康　夫

監　　事　　　葛　西　正　記

第27回　徳島小松島港内の衝突事故に関する一考

海上保安大学校名誉教授
神戸大学リサーチフェロー
松　本　宏　之

港湾統計に基づく入港船舶隻数ランキング（総トン数5トン以上）によれば、外航船部門では横浜、名古屋、神戸、東京、大阪のような大規模港湾が並ぶが、内航船部門および総合計（外航船＋内航船）では厳島、土生などの地方港湾が上位2港となる。このうち厳島は日本三景の宮島の入り口となる港なので有名だが、土生という港湾を知る人は少ないのではないだろうか。ちなみに土生はハブと読み、広島県の因島にある小さな港である。両港は桟橋がいくつかあり、フェリーや高速艇などの定期旅客船がひっきりなしに離着桟するので必然的に入港隻数は多くなるが、意外にも大きな衝突事故が発生したという報道にふれたことはない。おそらく毎日定められた時刻に離発着が繰り返され、相手船の行動も操縦性能も互いに把握したうえで操船できるので、危険回避が比較的容易なのではないだろうか。

ところが一般船舶の通常の出入港では、不特定多数の船舶と接近することが多いことから、相手船の行動を読みづらく、かつ通常は低速力のために風や潮の影響を受けやすいので操縦性能が悪い状況にあり、危険な見合い関係となることもある。また出入港時は、一定の同一進路や同一速力を前提とする横切りや行き会いのような定型的航法が適用されることはほとんどなく、非定型的航法が適用されることが多いために明確な行動規範を見出しづらい状況となっている。

さて平成17年4月11日の朝、徳島小松島港において、フェリー専用岸壁を離岸して回頭水域に向けて後進しながら出港中の旅客船フェリーくまの（総トン数2137トン）と、離岸して右回頭しながら出港中の貨物船第十八蛭子丸（総トン数199トン）が衝突し、両船に損害が発生した（視界良好、風力4）。海難審判の第一審では、第十八蛭子丸側が船員の常務（相手船の進行方向に向け進出、衝突回避措置）不遵守を根拠に主因とされ、フェリーくまの側が警告信号不履行、船員の常務（衝突回避措置）不遵守を根拠に一因とされた。ところが第二審では、第十八蛭子丸側が船員の常務（衝突回避措置）不遵守、フェリーくまの側が動静監視不十分、船員の常務（衝突回避措置）不遵守に変更され、主因一因の区別はされなかった。受審人についても、第一審ではフェリーくまの船長が戒告、第十八蛭子丸船長が業務停止1箇月だったが、第二審では両人とも戒告となった（参照：拙稿、海保大研究報告第60巻第2号）。

このような後進中の船舶と回頭中の船舶の衝突事故は珍しく、いろいろな要因が重なり合って発生したものと思われるが、どちらの船舶が避航するのかといった明確なルールはなく、最終的には両船が船員の常務としての衝突回避措置によって未然に防止しなければならないのがむつかしいところである。すなわち法的にいえば、徳島小松島港は港則法に

定める特定港で、まず港則法の航法の適用が考えられるが、特別法たる港則法には適用すべき航法は見当たらないので一般法たる海上衝突予防法の航法が適用される。今回の事例は後進中の船舶と回頭中の船舶との見合い関係となるが、海上衝突予防法の第二章に定める航法には該当する条文がないので、第五章に定める船員の常務に基づいた航法をとることになる。ところが船員の常務という法的概念は、以前の船舶交通随感でも紹介したようにきわめて難解なものである。

裁決では、フェリーくまの側が第十八蛭子丸の動静を十分に監視していれば、同船が自船の回頭水域に向けて回頭し、衝突のおそれがあることを認めることができ、速やかに行きあしを止めるなどの措置をとることによって衝突を回避できたものと認められるとして、蛭子丸と譲り合って操船するよう求めている。また蛭子丸側についても、フェリーくまのの後進方向に向けて回頭しながら進行しなければ衝突は回避できたものと認められるとして、行きあしを止めるなどの衝突を避けるための措置をとるよう求めている。これらが衝突回避措置の具体的な内容であるが、船員の常務の概念として説明されているように、一般の船員であれば当然知っているような常識的な行為が要求されている。一方、裁決の原因の考察では、衝突との因果関係があるとは認められないものの、両船に対してVHF電話で事前に連絡をとりあっていれば、出港順を打ち合わせることができるので海難防止に有効であるとしている。もちろん適切な見張りを実施して、緊迫する状況になる前に安全サイドにたって、やるべきことやできることを早めに履行することが肝要であることは言うまでもないが、せっかく搭載しているのだから、VHF電話を積極的に有効活用してほしいものである。

ところで、この徳島小松島港で発生した衝突事故の刑事処分においては、第十八蛭子丸船長が罰金20万円（徳島簡易裁判所H19.1.6）、フェリーくまの船長が起訴猶予（H18.12.12）となっており、そのような刑事処分結果に至る詳細な理由はわからないが、刑罰の軽重を単純に比較すると第十八蛭子丸船長の方が重くなっているように思われる。また両者の刑事処分の言い渡しは、海難審判の第一審（H18.1.31）の結果が出た後、かつ第二審（H9.2.7）の結果が出る前に行われており、時系列的にいえば海難審判の第一審の懲戒処分、刑事処分、海難審判の第二審の懲戒処分の順となっている。前述したように、第一審の懲戒処分では第十八蛭子丸船長が業務停止1箇月、フェリーくまの船長が戒告となっており、懲戒の軽重を比較すると第十八蛭子丸船長の方が重くなっているが、第二審では両人とも同じように戒告となっている。

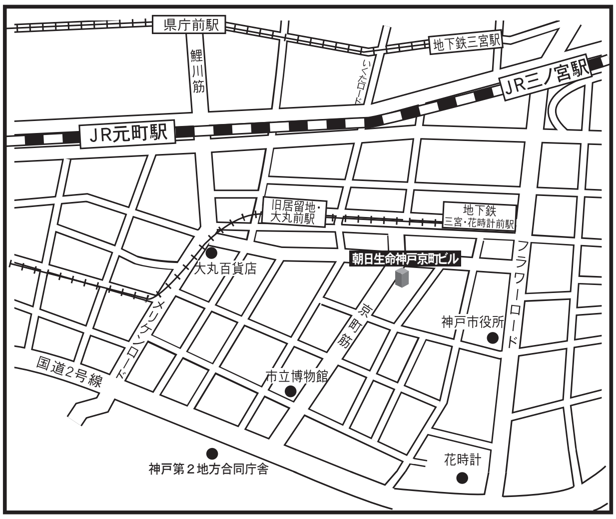
もちろん司法判断が海難審判の判断に拘束されることはなく、また刑事処分と懲戒処分はまったく異なる性格を有しているので関連性に言及すべきではないかもしれないが、刑事処分の軽重の傾向が、先に言い渡された海難審判の第一審の懲戒処分の傾向と同じで、刑事処分の直後に言い渡された海難審判の第二審の傾向と異なっていることは興味深いところである。余談になるが、フェリーくまのは事故後に売却され、AIS船舶位置情報によれば現在もフィリピンで就航中のようである。わが国で建造されて、多くの車両と乗客を運んだフェリーではあるが、安全第一、海外においては余生を事故なく活躍してほしいものである。

○　事務日誌抄

（R7．10．1～R7．12．31）

月 日	曜日	時間	委　員　会　名	実 施 場 所
10.15	（水）	1200	第122回業務運営会議	神戸海難防止研究会会議室
10.22	（水）	1500	第12回地域部会兼第121回月例会	高知城ホール
10.28	（火）	1330	新港・灘浜航路工区鋼斜張橋工事の海上施工に関わる航行安全対策検討（第一段階）調査第１回委員会	神戸駅前研修センター
11.11	（火）	1400	LNGバンカリング事業に係る航行安全対策検討調査（播磨地区）第２回委員会	神戸駅前研修センター
11.19	（水）	1200	第123回業務運営会議	神戸海難防止研究会会議室
〃	〃	1500	第122回月例会	神戸市中央区文化センター
11.20	（木）	1400	大阪港新島周辺海域の新たな船舶交通環境構築に関する調査研究第１回検討部会（Web開催）	神戸海難防止研究会会議室
12.　4	（木）	1600	第42回通常理事会	神戸メリケンパークオリエンタルホテル
12.15	（月）	1400	LNGバンカリング事業に係る航行安全対策検討調査（大阪湾地区）第２回委員会	神戸駅前研修センター
12.16	（火）	1330	神戸空港整備事業に伴う航行安全対策検討調査第1回委員会	神戸駅前研修センター
12.22	（月）	1330	南海トラフ地震臨時情報発表時における対応状況の検証と課題に関する調査研究第２回委員会	三宮コンベンションセンター

公益社団法人 神戸海難防止研究会 所在地・略図



会　　　　報

第 55 号 （令和 7 年 12 月）

発行所 公益社団法人 **神戸海難防止研究会**
神戸市中央区京町75-2 (朝日生命神戸京町ビル３階)

郵便番号　650－0034
Ｔ Ｅ Ｌ　(078)332－2035(代)
Ｆ Ａ Ｘ　(078)332－2037
Ｕ Ｒ Ｌ　http://kobe-kaibouken.or.jp
E-mail　kaibouken@kobe-kaibouken.or.jp