

平成22年度 港長との意見交換会

【議事概要】

- 1 日時 平成22年6月17日(木) 1400～1600
- 2 場所 神戸地方合同庁舎 1階 第4会議室
- 3 主な出席者
 - (1) 海事関係者(大阪湾水先区水先人会、神戸旅客船協会、兵庫県港運協会、船社代理店等31団体)
 - (2) 行政機関(近畿地方整備局神戸港湾事務所、神戸市みなと総局等6団体)
 - (3) 海上保安庁(阪神港長、神戸海上保安部・西宮海上保安署)合計 39団体 83名
- 4 議題
 - (1) 神戸海上保安部からのお知らせ
「港則法及び海上交通安全法の一部改正について」
神戸海上保安部航行安全課より、同改正について説明を行いました。

※ なお、上記説明時、「港則法及び海上交通安全法の一部を改正する法律」の施行後における大阪湾海上交通センターの位置通報については、パブリックコメントに付し、意見募集中であることから、暫定版である旨を説明致しましたが、6月25日をもって意見募集期間が終了し、正式なものとなりましたのでお知らせ致します。

(別添図参照)

- (2) 同改正にかかる質問等

①【質問】

今回の改正に伴い海図の改版は行われるのか。また、改版が行われるのであれば、その時期はいつなのか。

【回答】

海上交通安全法第25条に基づいて、指定された経路についての海図の改版は、7月9日から数回に分けて順次改版される予定となっております。

改版の内容については、現行の水色の線を削除して、告示上の線を海図図式に従い赤色の分離線として設定。

また、赤色の矢印については、通航方向を示すように設定する予定となっております。

②【質問】

明石海峡航路東側出入口付近海域においては、明石海峡航路東方灯浮標から北側に2,300メートルの地点まで引いた線が基線(B線)となるが、灯浮標の北200メートルの地点にも灯浮標を設置するのか。

【回答】

現時点においては、海上交通安全法改正に伴う、新たな航行方式を定着させるため、平成22年6月24日に明石海峡航路東方灯浮標の北側約2500メートルに「明石海峡航路北東方仮設灯浮標」を設置します。

仮設灯浮標の新規設置は、1基のみであり、東方灯浮標から200メートルの地点への灯浮標の設置はありません。

仮設灯浮標は、新たに導入する航行方式を定着させるため、かつ、漁業が盛んで支障になるとして来期のイカナゴ漁までの間、設置するものです。

明石海峡航路を航行する船舶については、明石海峡航路北東方仮設灯浮標の位置を海図やプロッターに記入して頂き、以後航行方式を遵守して頂きたい。

③【質問】

阪神港神戸区内の造船所から出港する新造船の試運転では、阪神港神戸区内の工場を出港し、海上公試運転を終了後、再び阪神港神戸区内の工場へ戻るケースが主である。

この場合、阪神港神戸区を出港する時点において、AISの「目的地に関する情報」コードを入力した場合、阪神港神戸区を示す『JP UKB K』となってしまい、他の船舶に混乱を与えてしまう可能性があるため、どのように入力すればよいのか。

【回答】

法律・省令・告示においては、AISの目的地情報として、仕向港及び進路に関する記号を送信することを求めており、この場合における仕向港は当該造船所の所在する港となります。

このことから、目的地情報は「>JP 港の記号」を入力することとなります。

④【質問】

大阪湾北部海域における経路の指定について、東西に航行する船舶については、有効な整流方法だと思われる。

しかし、阪神港神戸区を出港後、友ヶ島水道へ向かう大型船舶（総トン数500トン以上の船舶）については、大阪湾中央に設置されている海苔網の東側を通る針路を設定する場合と、海苔網の西側を通る航路をとる場合がある。

海苔網の西側を通り友ヶ島水道に向かう場合、今回の経路指定に従うとなると、大角度変針を行う必要があり、時間帯によっては、操業漁船等により輻輳する海域ですので、航路同船に乗船している水先人にとっては、懸念事項が一つ増えることとなる。

今回の改正について、大阪湾北部海域における南北に航行する船舶については、どのように想定しているのか。

【回答】

海上保安庁では、大阪湾北部海域における航行方法について指導させていただいているところですが、この指導内容にできるだけ準拠したものととして今般の法律改正に至っております。

法律改正により大阪湾北部海域では、総トン数500トン以上の船舶は

- 1 A線を横切った後、B線を横切って航行するのであればC線の北側の海域を航行すること
- 2 B線を横切った後、A線を横切って航行するのではあればC線の南側の海域を航行すること

と定められました。

よって、総トン数500トン以上の船舶が、これらA線とB線の両方を通過して目的地に向かう場合は、経路指定によって航行していただくこととなります。

海上保安庁では、船舶交通を整理し、このような海域での航行の安全性を向上させるために、船舶が航行すべき経路として指定しました。

この規定では、罰則規定を設けておりませんが、本来制定した趣旨としては定められた経路により航行できるときは、必ず航行し付近海域の安全性を向上させるというものです。

なお、経路によって航行できない場合としては、他の船舶との関係から経路によらない方が安全であると判断される場合、海難を避けるため又は人命や他の船舶を救助するためやむをえない場合等が想定されま

す。

ご懸念のとおり、大阪湾は一定の時期になると、船曳網等の操業で非常に輻輳する海域は周知のとおりです。

つきましては、大阪湾北部海域を通航する船舶の船長、水先人の皆様にあられましては、引き続き、操業漁船などの情報入手に努めて頂き、事前に危険を回避していただくなどの適切な運航に努めて頂きますとともに、同海域を通航する船舶で AIS 搭載船にあっては、自船が何処に向かおうとしているのかを他の船舶に知らせるために正確な情報を発信して頂きまして、同海域における船舶交通の安全確保に努めて頂きたいと思っております。

⑤【質問】

由良瀬戸付近海域の経路指定について、洲本港を出港するパイロットボートは通常、由良瀬戸を航過後、パイロットステーションにて上下船し、その後洲本港に入港するが、

経路の指定によると、

- 1 安全上、淡路島南方のパイロットステーションから、洲本港へ向かう場合、大型船の航路を2回横切る必要性が出てくる為、危険が増す可能性がある。
- 2 用務上、海上荒天の場合でも、友ヶ島沖まで進出する必要がある。南からの強風の場合、南流の潮流との干渉により、波が高くなる海域であるが、経験上、由良瀬戸の東側を南下することにより、安全に航行できるという認識があるのだが、今回の経路指定により、この航法をとることができない。
- 3 洲本港から出港する場合、遠回りをする必要があり、燃費等の経済的損失が予想される。

小型船と大型船と通航帯を設定する等の対策をしていただけないのか。

【回答】

この海域については、すべての船舶が経路に沿って航行しなければならないとなっております。経路については、できるかぎりこの経路に沿って航行するという内容となっております。

先の回答と同様に経路によって航行できない場合としては、他の船舶との関係から経路によらない方が安全であると判断される場合、海難を避けるため又は人命や他の船舶を救助するためやむをえない場合等が想定されます。

1 番目の質問ですが、大型船の航路を横切る際に、他の船舶との見

合いを考え危険であると判断されれば、やむをえない場合と想定されます。

また、2番目の質問ですが、海上荒天時の航行についても、海難を避けるため経路によらない方が安全であると判断されれば、やむをえない場合と想定されます。

3番目の小型船と大型船の通航帯を設定して頂きたいとの質問ですが、狭隘な海域において、船の種類毎の通航帯の設定は、それぞれデメリットを伴うもので、現在のところ、船種毎の通航帯の設定は考えておりません。

【追加質問】

由良瀬戸周辺については、漁業者が素潜り漁等を行っており、島側を航行されると航走波の影響もあり、危険である。

小型船と大型船の経路の指定を実施できないのか。

【回答】

今回の経路指定につきましては、由良瀬戸付近海域については、D線を中心にいわゆる分離帯を設定しております。

友ヶ島水道を航行する船舶については、D線から150メートル離して航行してくださいという指定を行っており、大型船はD線に近づいて、小型船は陸岸寄りという規定の仕方はしておりません。あくまでも、D線を中心に船舶の整流を行うというものであります。

他の海域でも言えることですが、小型船がいる場合や、工事・作業などを実施している船舶の付近を航行する場合は、船舶が起こす航走波の影響を考えて安全な速力で航行して頂き、また周りで操業している漁船につきましては、今までどおり、周辺の航行船舶等に十分注意して操業して頂きたいと思っております。

⑥ 【質問】

航路通報対象船舶の拡大ということで、現在明石海峡航路においては、引き続き2隻乃至3隻が航行する場合については、それぞれ15分の間隔を開けて通航しているが、今後、追加される長さ160メートル以上の船舶についてもこれまでの巨大船等と同じ15分間隔での通航を受け付けるのか。

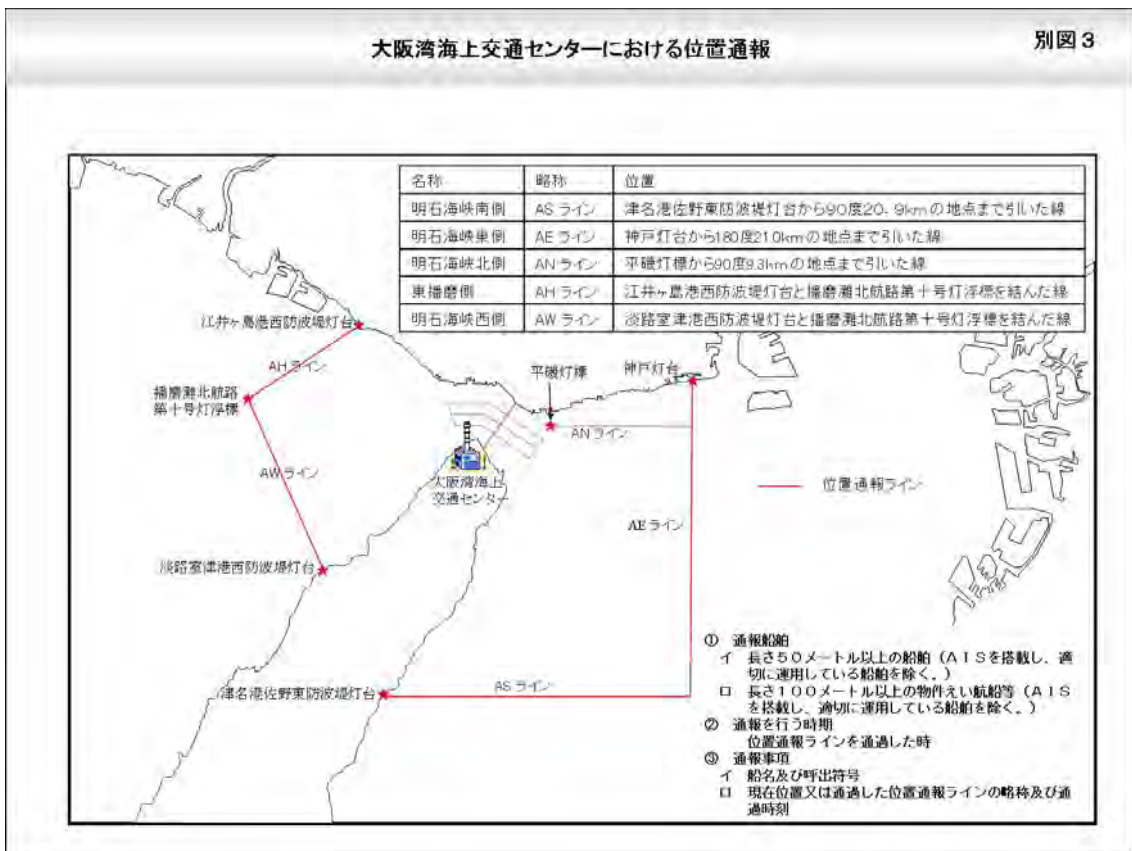
【回答】

明石海峡航路の管制業務を行っている大阪湾海上交通センターは、巨大船や長大物件えい（押）航船など2隻以上の船舶がほとんど同

時に航路入航することがないように時間間隔を設定し管制を行っています。

その時間間隔は、7月1日以降についても変更はありません。

(別添図)



AIS目的地情報の入力に係るルール(補足)

| 質問事項 | 回答内容 | 備考 |
|---|---|--|
| 1 法令により入力を求められているもののほか、任意の記号を入力することの可否。 | 法令により求めている情報が適切に入力されていれば、それ以外の部分については任意に記号等を入力することは可能。 | |
| 2 AISを搭載している曳船が、東京・コンテナふ頭向け巨大船の進路警戒船として航路航行中、当該曳船のAIS目的地譲歩の入力方法如何。 | ・当該曳船は、航路航行中、東京向け巨大船と同一に行動することから、「>JP TYO O」等を入力。 ・中ノ瀬航路出航後、巨大船と同一に行動しないことから、横浜・防災基地向けの場合は、「>JP YOK OS」、浦賀パイロットステーションに向けの場合は、「==URAGA PS」等と表示を改める。 | |
| 3 造船所から出港した後、航路を航行し、ある海域で海上試運転実施後、同じく航路を航行し、造船所に帰港する場合のAIS目的地情報の入力方法如何。 | 法律・省令・告示においては、AISの目的地情報として、仕向港及び進路に関する記号を送信することを求めている。この場合における仕向港は当該造船所の所在する港となる。このことから、目的地情報は「>JP 港の記号」を入力することとなる。 | 今後、よりよい方法を検討していく。 |
| 4 航海の途中、荒天避泊のためある海域に錨泊する場合の入力方法如何。 | ある海域(一般に受け入れられている海域名称)にて荒天避泊を行うことを決定した時点で「>==海域名称(平打ち) OFF」を入力する。錨泊時再度、目的地に向かう際に目的地を示す記号を入力し直す。 | |
| 5 任意にAISを設置しているタグボートから、タグボートの運航の性格上、AISの目的地入力が複雑なため、AISのスイッチを切ることの是非を問われた場合の対応如何。 | AIS目的地情報が、船舶交通のふくそうする港内での航行安全に寄与することから、6のとおり入力することについて協力を求める。 | (参考) 船員法施行規則第3条の16は、船舶設備規程第146条の29の2の規定によりAISの搭載を義務付けられている船舶の船長に対し、AISの常時作動義務を課している。 |
| 6 港内及び港の境界付近を主な活動の場としているタグボート等について簡易入力(例:YOKのみの入力)の可否(今後検討の可能性如何。) | 告示により記号が定められている係留施設に向かう際には、その都度、目的地情報を入力する。それ以外の場合にあつては、「>?? ?」の入力も可能とする。 | 今後、よりよい方法を検討していく。 |
| 7 同一ベースでの離岸・着岸を繰り返すような港内クルーズ船(AIS搭載船)の目的地入力の方法如何(出発地=目的地となり、クルーズの途中コースによっては、進路を示す場所と異なる方向に進行することがあり得る。) | 出発地が目的地となる場合であっても、当該目的地の記号を入力することとする。 | |
| 8 A港とB港を往復する定期フェリーの目的地入力方法如何(工夫して省略することは可能か。) | 航海ごとに入力し直す。 | |
| 9 国連LOコードが割り当てられていない港(日本の港)を目的港とする場合、「>==」の後に「JP」を付す必要はあるか。 | ルール上は、「一般に受け入れられている英語名称」としているため、一般に受け入れられている名称として「JP」が付されている場合を除き、「JP」を付す必要はない。 | |
| 10 「>」の記号を入力できないAISにおける入力方法如何。 | 「>」が入力できない場合については「TO (スペース1字)」を入力することで代替できることとする。 | 関係告示(海保告示第94号及び第95号)の一部改正を検討中。 |
| 11 関門航路を通過した後東京湾中ノ瀬海域にてびよう泊する船舶における「その他の進路を示す記号」の入力方法如何(出港時に判明している場合。) | 「>JP 港の記号/E/NNX」と入力。 | |