

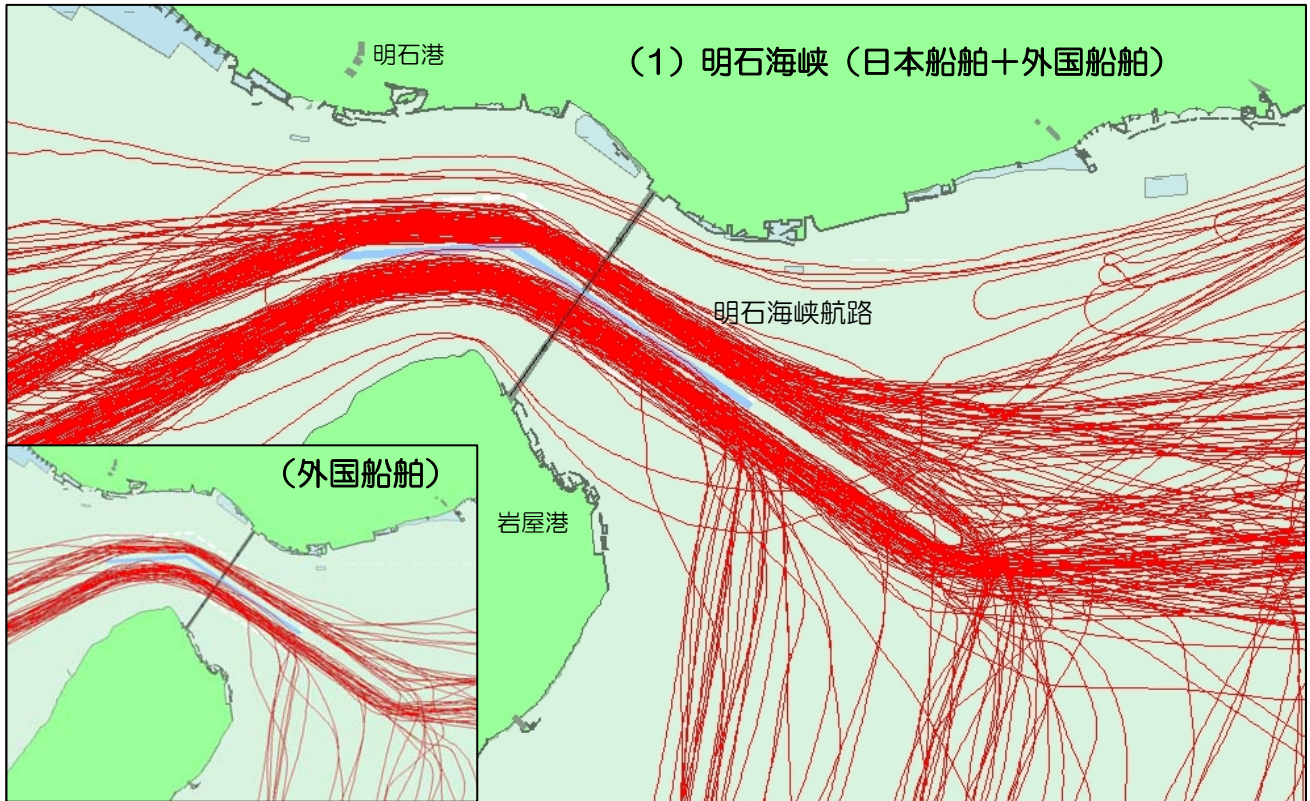
明石海峡をはじめとした海上交通概況



第五管区海上保安本部
平成22年10月作成
平成23年 6月改訂

1 主な船舶の航跡図 (船舶自動識別装置 (AIS) 搭載船舶の24時間の航跡)

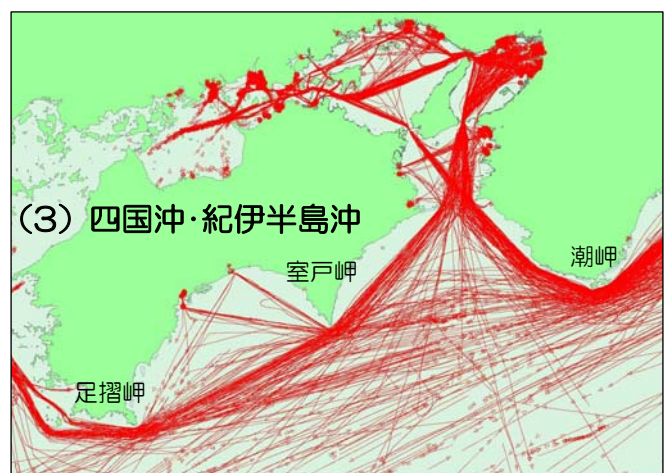
- * 船舶自動識別装置 (AIS) : 船舶の位置、速力等の情報を自動的に送受信するシステム
- * AIS搭載義務船舶 : 国際航海に従事する旅客船及び旅客船を除く総トン数300トン以上の船舶、国際航海に従事しない500トン以上の船舶 (義務船舶以外も任意に搭載可)



- ・ 明石海峡には、長さ50m以上の船舶が航行すべき航路を海上交通安全法で規定。大阪湾と播磨灘の間を航行する船舶はこの航路に沿って右側を通航。
- ・ 航行船舶の国籍は、日本船舶が大半であるが、タンカーなど大型船舶は外国船舶が多い。



- ・ 全ての船舶は、明石海峡、友が島水道又は鳴門海峡を通航するため、著しいふくそう状態。



- ・ 変針点となっている足摺岬、室戸岬、潮岬など岬の沖合いでは船舶が集中。

2 明石海峡における通航船舶の状況

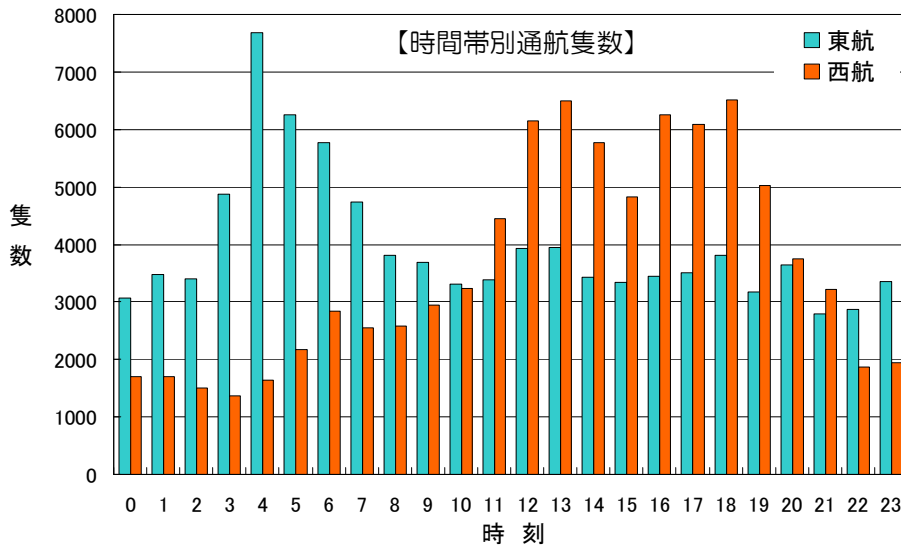
(1) 通航船舶実態調査（目視観測）による1日の通航隻数（平成22年11月に2日間観測した日平均）

明石海峡の通航隻数は1日800隻を超え、東京湾の浦賀水道、伊勢湾の伊良湖水道、瀬戸内海の備讃瀬戸など我が国の主要水道の中で最も多く、トップクラスのふくそう海域。



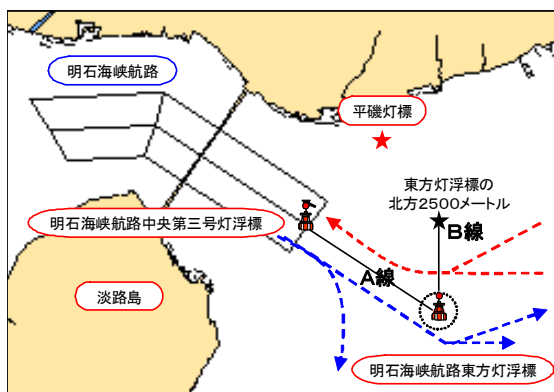
(2) 大阪湾海上交通センターのレーダー観測による時間帯別通航隻数（平成22年）

*観測対象船舶：レーダー処理が可能な長さ約20m以上、速力約3ノット以上で航行する船舶



- 明石海峡を東西に通航する船舶のラッシュ時間帯は朝方と昼過ぎ。
- 朝方は播磨灘方面から大阪湾方面に向かう東航船のピーク。
- 昼過ぎは大阪方面から播磨灘方面に向かう西航船のピーク。
- ラッシュ時間帯は、特に巡視艇による現場における安全指導を強化。

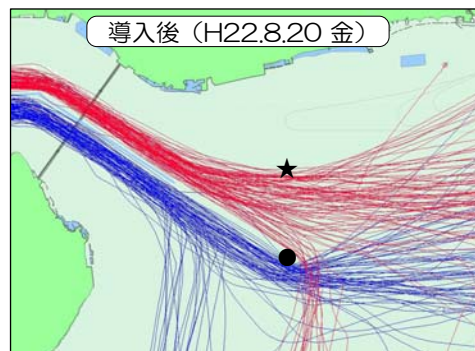
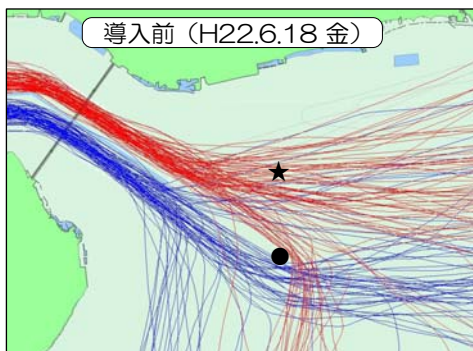
3 明石海峡航路東側海域における新たな交通ルール(経路指定)の導入



- 1 明石海峡航路を西の方向に航行する長さ50メートル以上の船舶は、
 - ・A線の北側の海域を航行すること
 - ・B線を横切って航行すること(明石海峡航路東方灯浮標から200メートル以上離れた海域を航行すること)
- 2 明石海峡航路を東の方向に航行した長さ50メートル以上の船舶は、
 - ・A線の南側の海域を航行すること
 - ・明石海峡航路東方灯浮標から200メートル以上離れた海域を航行すること

(1) 新たな交通ルール

- 平成22年7月1日から左記のルールを導入。
- これは20年3月に発生した多重衝突事故の再発防止対策として、航路出入口付近の複雑な行き会い関係を改善するもの。



(2) 導入後の変化

- 航路への出入りが整流され、複雑な行き会い関係が緩和。
- 西航船は大角度変針することなく航路に沿って緩やかに入航。
- 西航船と東航船の行き会いは東側の広い海域にシフト。

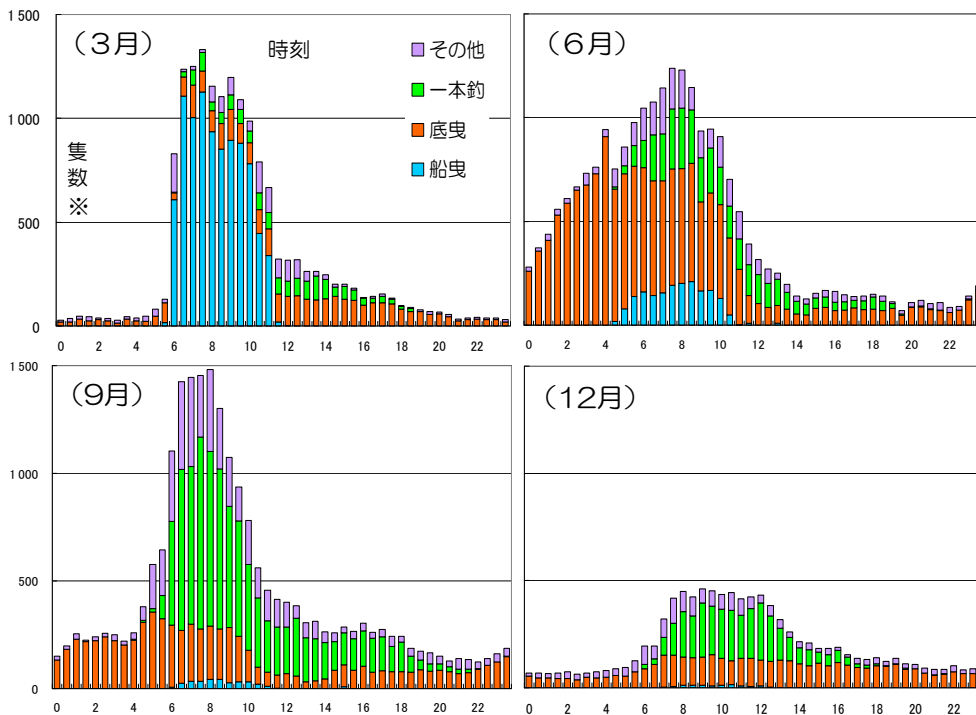
●:明石海峡航路東方灯浮標 ★:東方灯浮標から北へ2,500mの点 赤:西航船 青:東航船

●:平成22年6月24日、新たな経路の把握を容易にするため★印海域に灯浮標(明石海峡航路北東方仮設灯浮標)を仮設していましたが、概ね良好な遵守状況が確認できましたので平成23年2月22日に同仮設灯浮標を撤去しました。

4 明石海峡周辺海域における漁業活動

明石海峡周辺海域は、1日800隻を越える我が国有数の海上交通の要衝であるとともに、底曳きや船曳きなどの漁船操業、のり、わかめの養殖漁業など漁業活動も盛んに行われています。

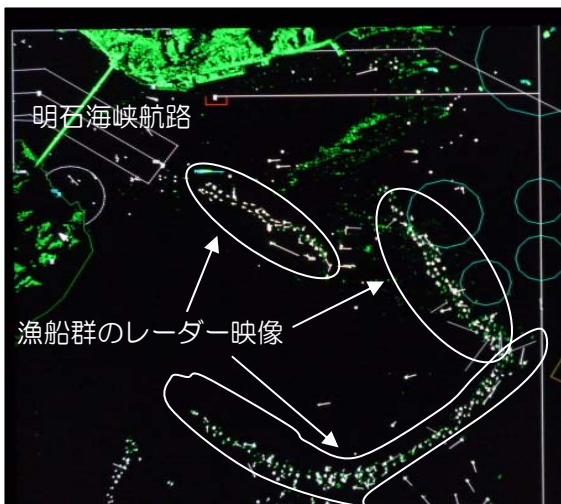
(1) 季節毎の漁種別時刻別操業隻数（平成22年：大阪湾海上交通センター観測）



- 3月は春の風物詩であるいかなご漁の最盛期で多数の船曳漁船が出漁。
- 船曳については、統数での集計
- 6月頃は底曳や一本釣漁船などが多数出漁。
- 9月頃は一本釣が主。
- 12月前後の冬場の出漁隻数は年間を通して少なめ。
- 操業は、夜明けから昼頃までの時間帯が盛ん。

※毎時0分と30分に観測した操業漁船を月毎に集計した延隻数
船曳については、統数での集計
(1統は、網船2、手船1の3隻で構成)

(2) いかなご漁船の操業状況（大阪湾海上交通センター観測）



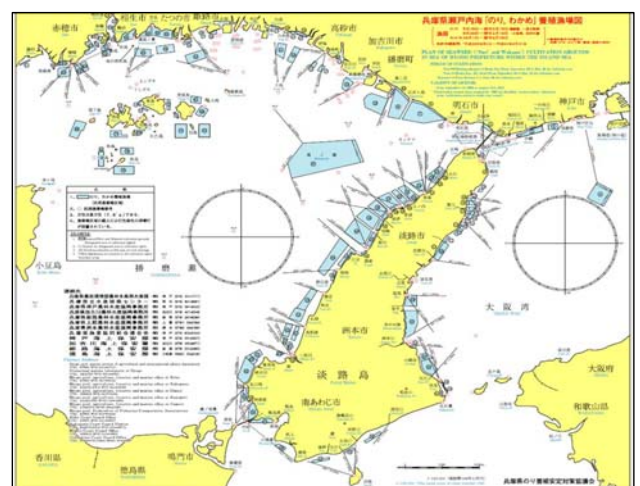
- 盛漁期には1日最大300隻を越える漁船が出漁し、付近海域は著しく混雑。
- このため、操業漁船の状況や大型船舶の通航予定などの情報提供、巡視艇による安全指導を強化。



操業中のいかなご漁船群

(3) のり、わかめの養殖漁業

- 毎年9月から翌年5月頃まで、大阪湾や播磨灘には多数の「のり、わかめ」の養殖施設が設置。
- これら養殖施設への乗揚げを防止するため、ホームページやリーフレットなどで情報周知。
- 大阪湾海上交通センターでは、通航船舶をAISやレーダーで監視し、異常接近を注意喚起。

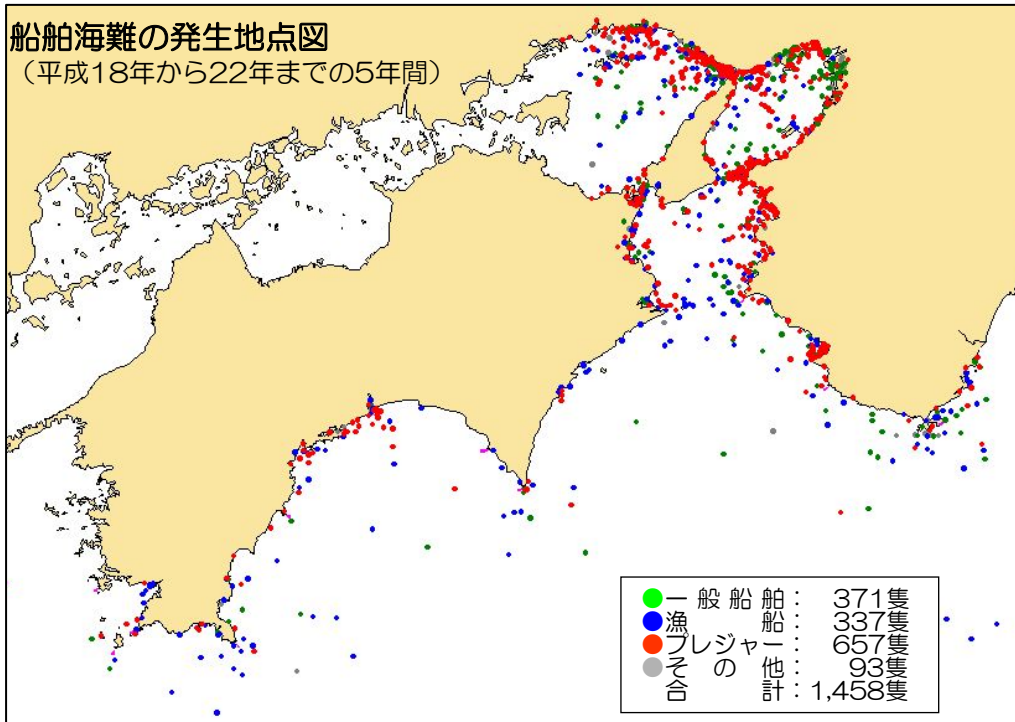


右図の水色部分が養殖施設設置区画
兵庫県のにり養殖安定対策協議会提供

5 管内における船舶海難の発生状況

船舶海難の発生地点図

(平成18年から22年までの5年間)



• 管内では毎年約300隻の船舶海難が発生。

• 大阪湾や明石海峡周辺では、船舶交通のふくそうやレジャー活動に伴い、貨物船など一般船舶やプレジャーボートの発生割合が高い状況。

• 四国から紀伊半島沖合ではプレジャーは少なく、一般船舶や漁船の発生割合が高い状況。

• 海難原因は、見張り不十分や操船不適切など運航者の不注意によるものが全体の7割以上。

• このため、操船者の安全意識を高揚すべく海難防止講習会や現場海域での指導などを実施。

6 安全情報の提供（主なもの）

船舶交通やマリナーの安全を図るため、海難発生等の緊急情報、気象情報、航路障害物、海上における工事・作業など安全に関する情報を、インターネットホームページ等により提供。

◇各海上保安部の沿岸域情報提供(MICS)の総合サイト

<http://www.kaiho.mlit.go.jp/info/mics/>

◇大阪湾海上交通センターの情報提供

<http://www6.kaiho.mlit.go.jp/osakawan/>

携帯電話は
こちらから→



MICS



大阪湾センター

7 安全な航海を支援する航路標識（平成23年4月1日現在：第五管区所管基数）

光波標識（602基）				電波標識（6基）		その他	計
灯台	灯標	灯浮標	照射灯など	ディファレンシャルGPS局	レーダービーコン局	船舶通航信号所	
367基	29基	172基	34基	2基	4基	4基	612基

• 「海の道しるべ」である灯台などの航路標識を整備し、海上交通の安全かつ効率的な航海を支援。

• 岬の突端や海上など厳しい設置環境への対応や自然環境の保護のため、従前から太陽光発電や発光ダイオード（LED）を使用した信頼性の高い機器を採用。

• * 太陽光発電など自然エネルギーの導入率：光波標識（602基）の79%

• * 省電力高効率光源であるLEDの導入率：光波標識の73%



神戸第一防波堤西灯台
クリスマス時期にサンタを装飾



第五管区海上保安本部交通部

<http://www.kaiho.mlit.go.jp/O5kanku/>

078-391-6551

〔平成22年10月作成〕