令和３年度

船舶交通と漁業操業に関する問題の調査事業

海運・水産関係団体連絡協議会

報告書

令和４年３月

公益社団法人　日本海難防止協会

はじめに

本事業は海上交通安全法の施行後、海運業と水産業の興盛、発展に欠くことのできない海上安全問題について、海運業と水産業双方の関係者が共に歩調をそろえて真剣に取り組もうとの気運が高まった結果、昭和 51 年からそれぞれの実務者レベルの担当者が平素から意見を交換し相互の実態を把握するための話し合いの場として設置された。以後、財団法人日本海事センターの補助を受けながら、業界諸施策の円滑な運用、実施に対処すべく忌憚のない意見交換の場として、船舶交通と漁業操業に関わる諸問題の調査研究を行う際の協議会という位置づけのもと今日に至っているものである。

この報告書は、令和 3 年度の事業計画に基づき、伊勢湾における商船航行情報図を作成し漁業者側に配布することにより、一般通航船舶側および操業船側双方にとって安全な海域利用の一助となるよう検討することを目的に、関係実務者により構成される「海運・水産関係団体打合会」ならびに「海運・水産関係団体連絡協議会」の場を通じて検討・議論された内容を取り纏めたものである。

この調査にあたっては、委員をはじめ関係官庁及び関係者の方々に格別のご指導とご協力を賜った。ここに厚く御礼申し上げる次第である。

令和 4 年 3 月

公益社団法人 日本海難防止協会

目次

第Ⅰ編　調査概要
１．調査目的 1
２．調査内容 1
３．調査方法 1
3.1　海運・水産関係団体連絡協議会の開催..... 1
3.2　開催回数 2
3.3　委員構成 2
3.4　海運・水産関係団体連絡協議会の経緯..... 4

第Ⅱ編　調査結果
１．調査目的 5
２．調査方法 5
2.1　過年度調査内容（東京湾商船航行情報図）..... 5
2.2　本年度調査方法..... 8
３　伊勢湾における現況..... 9
3.1　海難の発生状況..... 9
3.1.1　調査対象海域..... 9
3.1.2　調査対象海域における海難の発生状況..... 10
3.2　伊勢湾における船舶通航状況..... 12
3.2.1　一か月間の船舶通航状況..... 12
3.2.2　船舶通航量..... 14
3.2.3　船種別航跡図..... 18
3.3　関係者ヒアリングによる伊勢湾の現状..... 32
４．伊勢湾における既存安全情報..... 32
５．商船航行情報図の構成..... 33
5.1　大型船のブラインドゾーン..... 36
5.2　パイロットステーション..... 38
5.3　伊良湖水道航路航法説明..... 39
5.4　錨泊地 40
5.5　海難発生場所 43
5.6　視界不良時の待機場所..... 44
5.7　船種別航跡等 45
5.8　自主規制航路 48
5.9　中部国際空港工事..... 49

5.10　その他 50
６　伊勢湾商船航行情報図..... 51
参考資料 55

第Ⅲ編　議事概要

第 1 回打合会議事概要..... 59
第 2 回打合会議事概要..... 65
協議会議事概要 70

第Ⅰ編　調査概要

１．調査目的

わが国における沿岸海域及び主要港内水域においては、航行船舶が輻輳するとともに漁業操業が活発に行われていることから運航関係者及び漁業関係者相互の安全確保並びに海域利用の理解向上が重要な課題となっている。

また、地方港湾においても整備計画の進展に伴って変貌しつつあり、海上安全の阻害要因も多く内在している。本事業は、これら海域における海上の安全を確保するため、海上環境に関する問題点及びその対策について調査検討しようとするものである。

２．調査内容

平成 22 年度は一般船舶向けに東京湾漁業操業情報図を、翌 23 年度は漁業者向けに東京湾商船航行情報図を作成し海運・水産関係者双方にとって安全な海域利用への一助とすべく事業を実施した。

平成 29 年度から令和元年度では瀬戸内海漁業操業情報図を作成し、令和 2 年度では伊勢湾漁業操業情報図を作成した。

瀬戸内海及び伊勢湾については一般船舶に向けた漁業操業情報の提供を行っているところであるが、漁業者向けの一般船舶側の情報提供は行えていないことから、令和 3 年度は令和 2 年度に引き続き対象海域を伊勢湾とし、伊勢湾における海運・水産関係者双方の安全な海域利用の一助とすべく、商船航行情報図を作成した。

３．調査方法

3.1　海運・水産関係団体連絡協議会の開催

会議の開催海運・水産関係団体及び関係官庁で構成する「海運・水産関係団体連絡協議会」を開催し、本年度事業計画を基に検討を行った。

海運・水産関係団体連絡協議会の運営を円滑に行うために、関係実務者及び関係官庁で構成する「海運・水産関係団体打合会」を開催した。

3.2　開催回数

海運・水産関係団体連絡協議会：1 回

海運・水産関係団体打合会：2 回

3.3　委員構成

（1）海運・水産関係団体連絡協議会

【委員長】

武田　誠一　　東京海洋大学　名誉教授

【委員】（順不同、敬称略）（括弧書きは前任者）

佐久間　國治　　一般財団法人 千葉県漁業振興基金　理事長

吉田　勝彦　　一般財団法人 東京都内湾漁業環境整備協会　専務理事

服部　郁弘　　一般財団法人 中央漁業操業安全協会　理事長

小菅　君明　　一般財団法人 神奈川県漁業操業安全協会　理事長

（飛松　正幸　　一般財団法人 神奈川県漁業操業安全協会　理事長）

永富　洋一　　一般財団法人 三重県漁業操業安全協会　理事長

立木　宏幸　　公益財団法人 愛知県水産業振興基金　理事長

井上　仁　　公益財団法人 ひょうご豊かな海づくり協会　理事長

嶋野　勝路　　一般社団法人 香川県水産振興協会　会長

濱野　力　　一般財団法人 岡山県水産振興協会　理事長

平井　義則　　公益財団法人 えひめ海づくり基金　理事長

飯島　正宏　　東京湾遊漁船業協同組合　理事長

三次　亮　　全国漁業協同組合連合会　漁政部　次長

平尾　真二　　一般社団法人 日本船主協会　常務理事

遠藤　英明　　一般社団法人　日本船主協会　海務幹事会幹事長

長田　泰英　　一般社団法人 日本船長協会　常務理事

阪本　敏章　　日本水先人会連合会　専務理事

岩瀬　恵一郎　　一般社団法人 日本旅客船協会　労海務部長

池谷　義之　　全日本海員組合　中央執行委員 国際局長

榎本　成男　　全国海運組合連合会　理事

山口　孝次　　全国内航タンカー海運組合　海工務部長

野田　明　　東京海洋大学 学術研究院 海洋資源エネルギー学部門 教授

向田　昌幸　　公益社団法人 東京湾海難防止協会　理事長

藤田　義朝　　公益社団法人 伊勢湾海難防止協会　専務理事
奥原　徳男　　公益社団法人 神戸海難防止研究会　専務理事
永山　哲弘　　公益社団法人 瀬戸内海海上安全協会　専務理事

【関係官庁】（順不同、敬称略）
内田　浩平　　海上保安庁 交通部　航行安全課長
藤吉　克博　　海上保安庁 交通部　航行安全課　航行指導室長
福木　俊朗　　第四管区海上保安本部　交通部長
河村　仁　　水産庁漁政部　企画課長

(2) 海運・水産関係団体打合会
【委員長】
野田　明　　東京海洋大学 学術研究院 海洋資源エネルギー学部門 教授

【委員】（順不同、敬称略）
庄司　るり　　東京海洋大学 副学長 学術研究院 海事システム工学部門 教授
小林　哲朗　　一般財団法人 中央漁業操業安全協会 専務理事
三次　亮　　全国漁業協同組合連合会 漁政部　次長
永富　洋一　　一般財団法人 三重県漁業操業安全協会　理事長
立木　宏幸　　公益財団法人 愛知県水産業振興基金 理事長
長田　泰英　　一般社団法人 日本船長協会　常務理事
遠藤　英明　　一般社団法人 日本船主協会　海務幹事会幹事長
木下　一也　　日本内航海運組合総連合会
岩瀬　恵一郎　　一般社団法人 日本旅客船協会
阪本　敏章　　日本水先人会連合会　専務理事
町　裕次　　伊勢三河湾水先区水先人会　副会長（海務担当）
髙橋　健二　　全日本海員組合　水産局長
藤田　義朝　　公益社団法人 伊勢湾海難防止協会　専務理事

【関係官庁】（順不同、敬称略）
前田　俊之　　海上保安庁 交通部 航行安全課　航行指導室　課長補佐
布留　崇史　　第四管区海上保安本部　交通部　航行安全課長
鈴木　岳明　　水産庁　漁政部　企画課　課長補佐

3.4　海運・水産関係団体連絡協議会の経緯

(1) 第 1 回 海運・水産関係団体打合会

日時：令和 3 年 12 月 3 日（金）　14：00～15：00

場所：日本財団ビル　1－3 会議室（東京都港区赤坂 1-2-2）

議題：①令和 3 年度事業計画について

②伊勢湾商船航行情報図の作成について

(2) 第 2 回 海運・水産関係団体打合会

日時：令和 4 年 3 月 10 日（木）14：00～16:00(予定)

場所：日本財団　2F　1-3 会議室

議題：①第 1 回打合会議事概要について

②伊勢湾商船航行情報図の作成について

③報告書について

④令和 4 年度事業計画について

(3) 海運・水産関係団体連絡協議会

日時：令和 4 年 3 月 25 日（金）14：00～16：00(予定)

場所：日本財団　2F　1-4 会議室

議題：①令和 3 年度事業計画について

②伊勢湾商船航行情報図の作成について

③報告書について

④令和 4 年度事業計画について

第Ⅱ編　調査結果

１．調査目的

本事業の対象海域は海上交通安全法の適用海域としており、伊勢湾については一般船舶に向けた漁業操業情報の提供を行っているところであるが、漁業者向けの一般船舶側の情報提供は行えていないことから伊勢湾商船航行情報図を作成し配布することにより、安全な海域利用の一助となるよう調査・検討を行うことを目的とした。

２．調査方法

2.1　過年度調査内容（東京湾商船航行情報図）

平成 23 年度調査では主に下記の掲載内容で構成した東京湾における東京湾商船航行情報図を作成し、東京湾で操業する漁業関係者等に配布した。図 2.1-1 に東京湾商船航行情報図を示す。

・大型船からのブラインドゾーン
・大型船の運動性能
・東京湾の主な航路
・パイロットステーション等
・東京湾との海上物流
・船種別の主な通航帯、注意事項等

また、B2 ポケットサイズ形状で作成し、耐水性があり、鉛筆で書き込みができるレインガード紙を採用した。

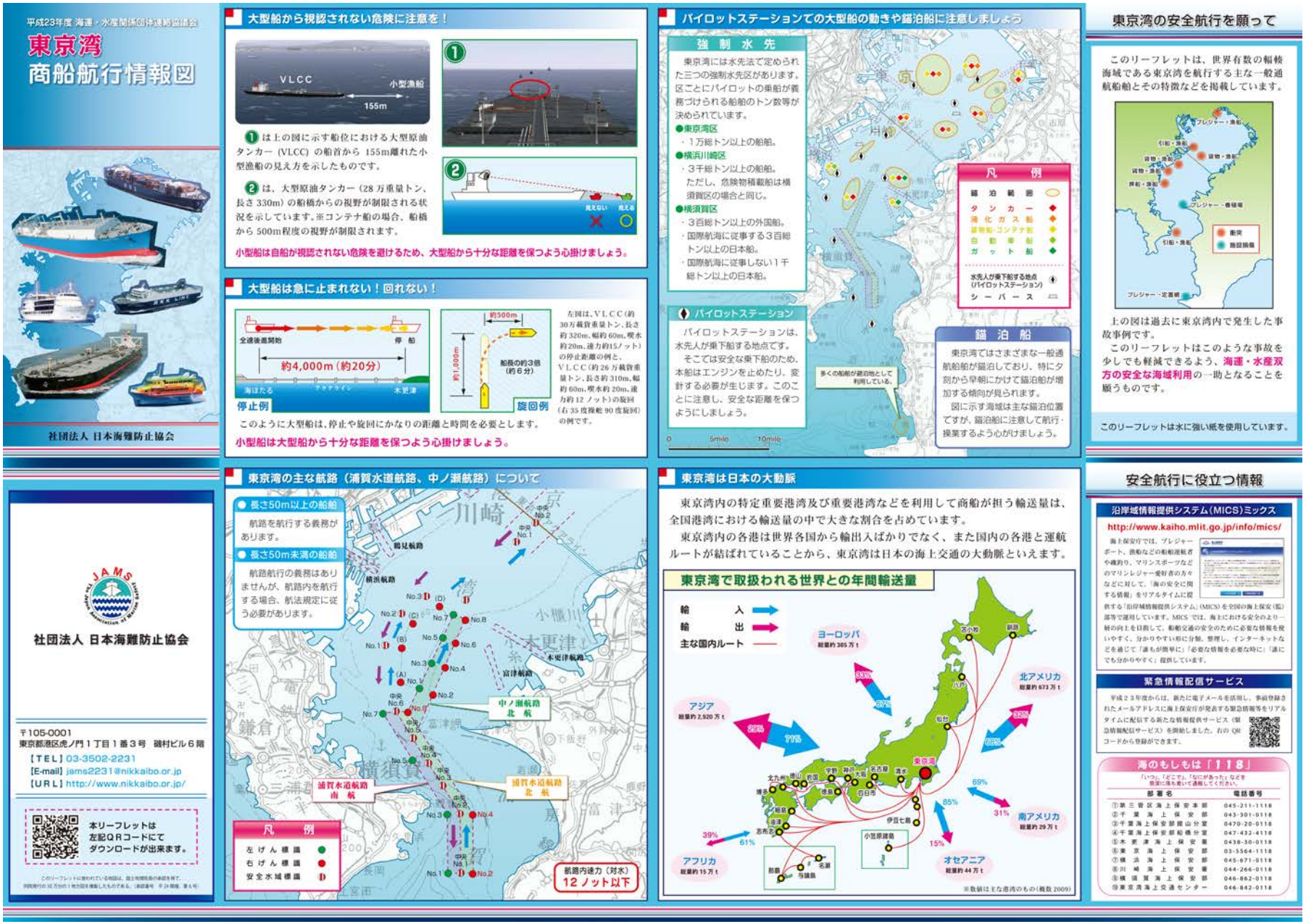
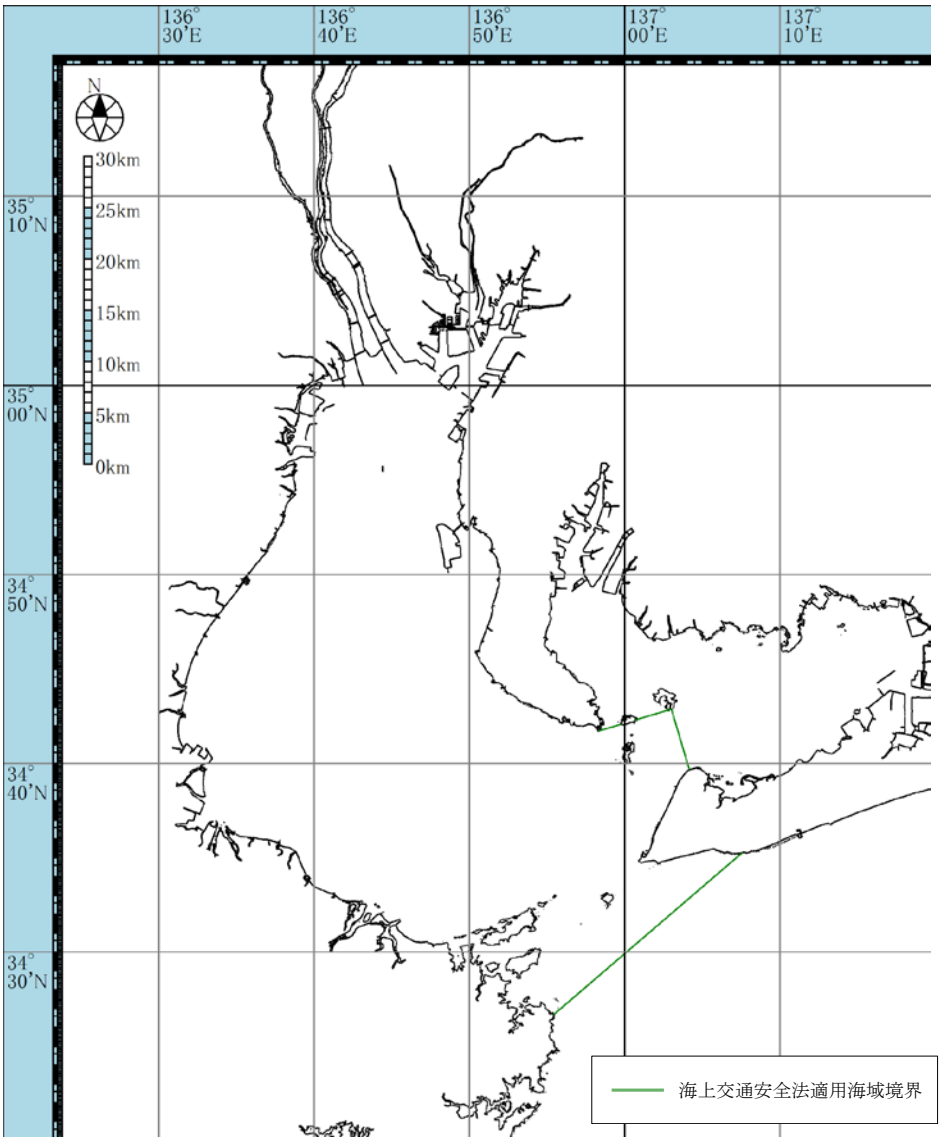


図 2.1-1(1)　東京湾商船航行情報図（表面）

図 2.1-1(2)　東京湾商船航行情報図（裏面）

2.2　本年度調査方法

本年度調査では、図 2.2-1 に示す伊勢湾（三河湾を含む）を対象として、伊勢湾の代表的な一般通航船舶の運航状況について調査を行い、その特徴などの情報を可能な限り整理して伊勢湾商船航行情報図として作成する。



（地図は new pec を使用）

図 2.2-1　本年度事業の対象海域

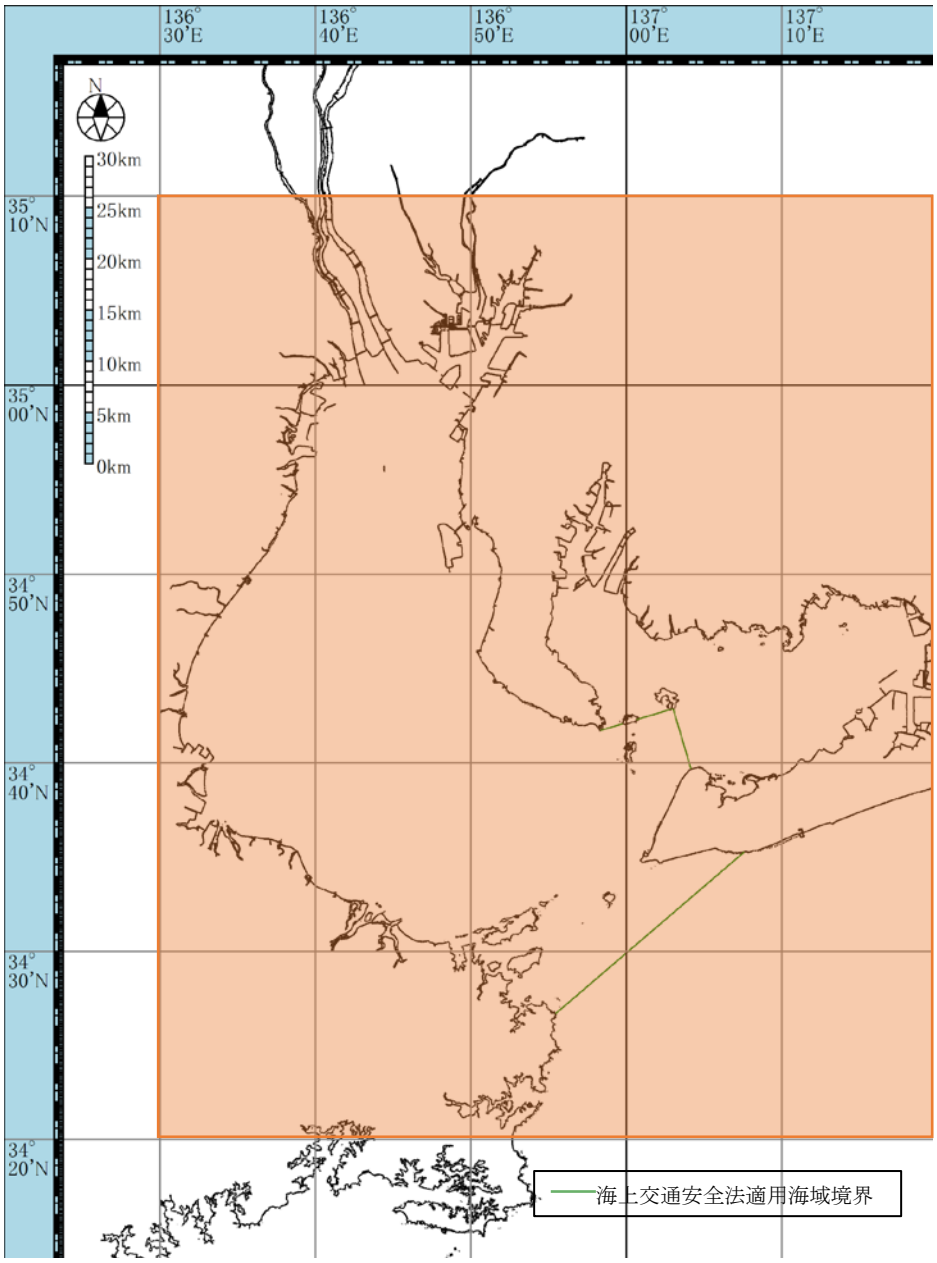
3　伊勢湾における現況

3.1　海難の発生状況

漁船と一般船舶との海難発生状況について、第四管区海上保安本部から提供いただいた資料を基に平成 28 年 1 月 1 日～令和 2 年 12 月 31 日の 5 年間における伊勢湾で発生した漁船の海難(衝突)を抽出し、情報図に掲載する。

3.1.1　調査対象海域

調査対象海域は図 3.1.1-1 に示すとおりとする。



(地図は new pec を使用)

図 3.1.1-1　調査対象海域

3.1.2　調査対象海域における海難の発生状況

平成 28 年～令和 2 年の間に調査対象海域において発生した衝突海難は 25 件であり、そのうち漁船と一般船舶との衝突は 12 件であった。

表 3.1.2-1 及び図 3.1.2-1 に衝突海難発生推移を、図 3.1.2-2 に衝突海難発生位置を示す。

表 3.1.2-1　平成 28 年～令和 2 年における漁船の衝突海難発生推移（相手船別）　（単位:件）

	平成28年	平成29年	平成30年	平成31年（令和元年）	令和2年	総計
漁船と一般船舶	1	4	3	1	3	12
漁船とプレジャーボート、漁船または遊漁船	1	1	3	5	3	13
総計	**2**	**5**	**6**	**6**	**6**	**25**

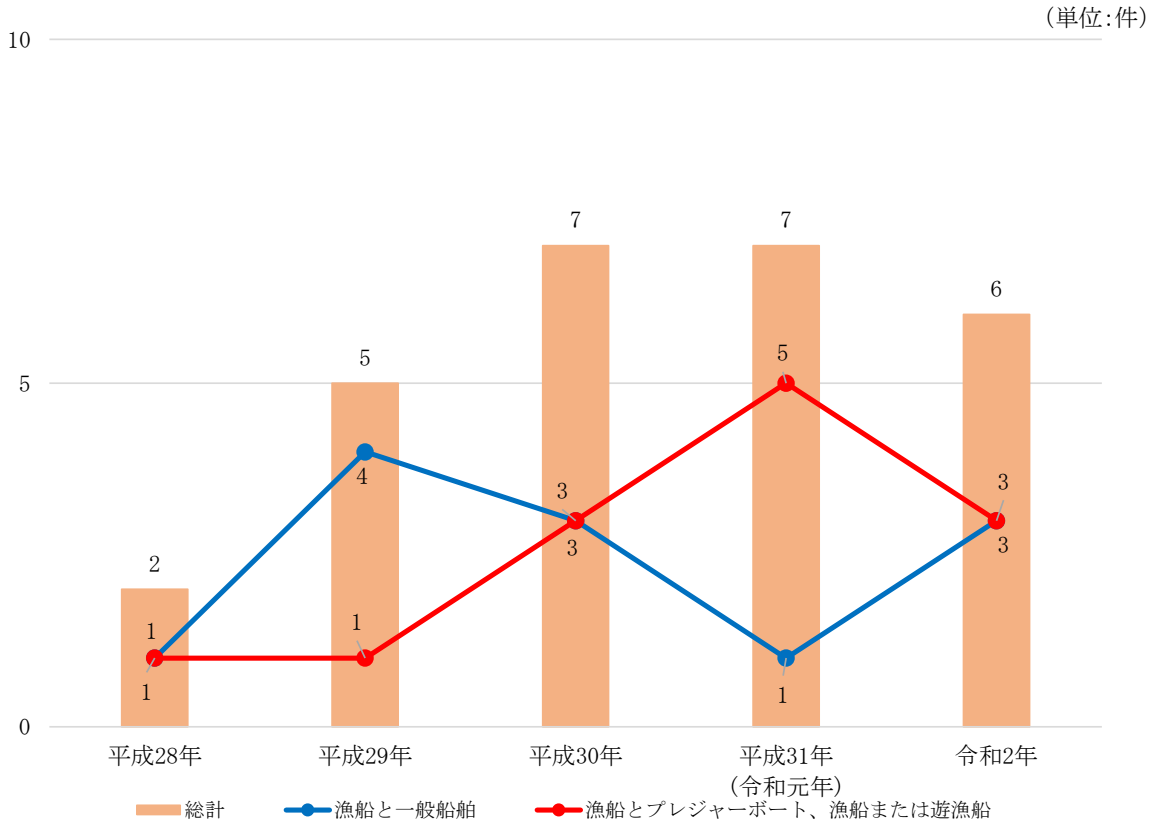
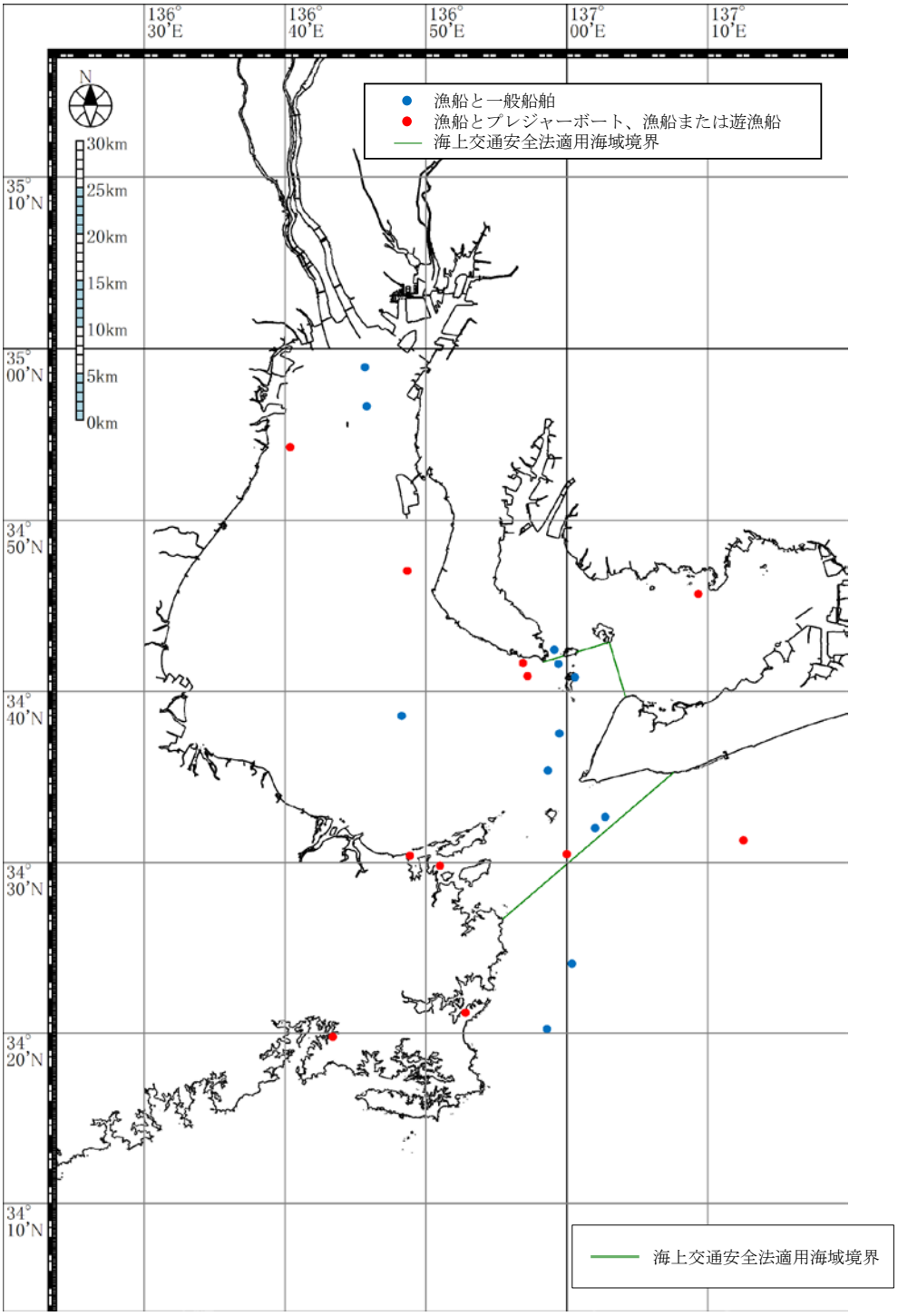


図 3.1.2-1　平成 28 年～令和 2 年における漁船の衝突海難発生推移（相手船別）



（地図は new pec を使用）

図 3.1.2-2　平成 28 年～令和 2 年における漁船の衝突海難発生位置

3.2　伊勢湾における船舶通航状況

3.2.1　一か月間の船舶通航状況

第四管区海上保安本部から提供いただいた AIS データを基に、伊勢湾における一般船舶の通航実態例として令和 2 年 3 月 1 日 00：00～令和 2 年 3 月 31 日 23:59 の航跡図を図 3.2.1-1 に示す。また、同データの船種船型別隻数を表 3.2.1-1 及び表 3.2.1-2 に示す。調査対象海域は 3.1.1 に同じ。

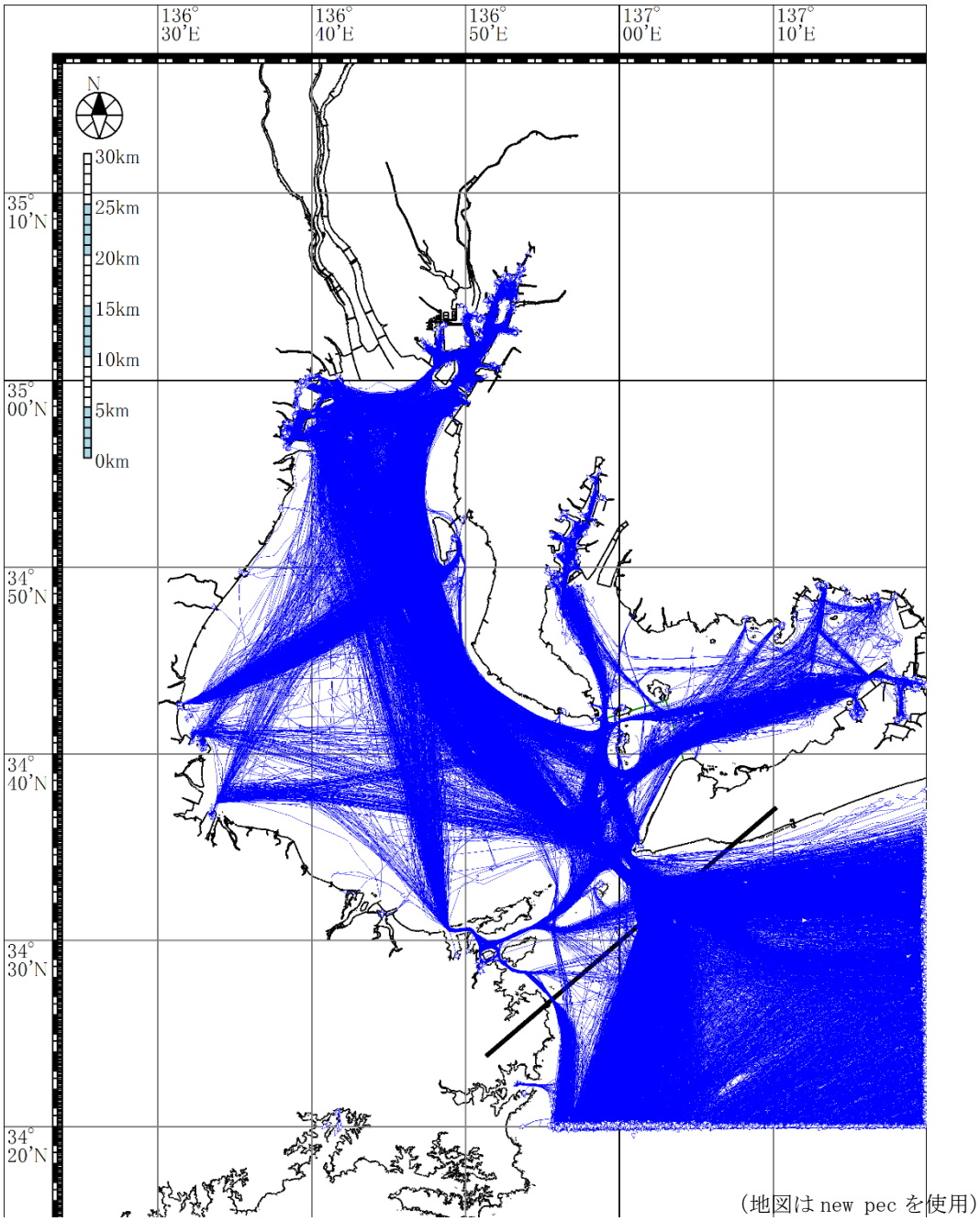


図 3.2.1-1　伊勢湾航跡図（令和 2 年 3 月 1 日～31 日）

表 3.2.1-1　伊勢湾船種船型別隻数（令和 2 年 3 月 1 日～31 日）

（単位：隻）

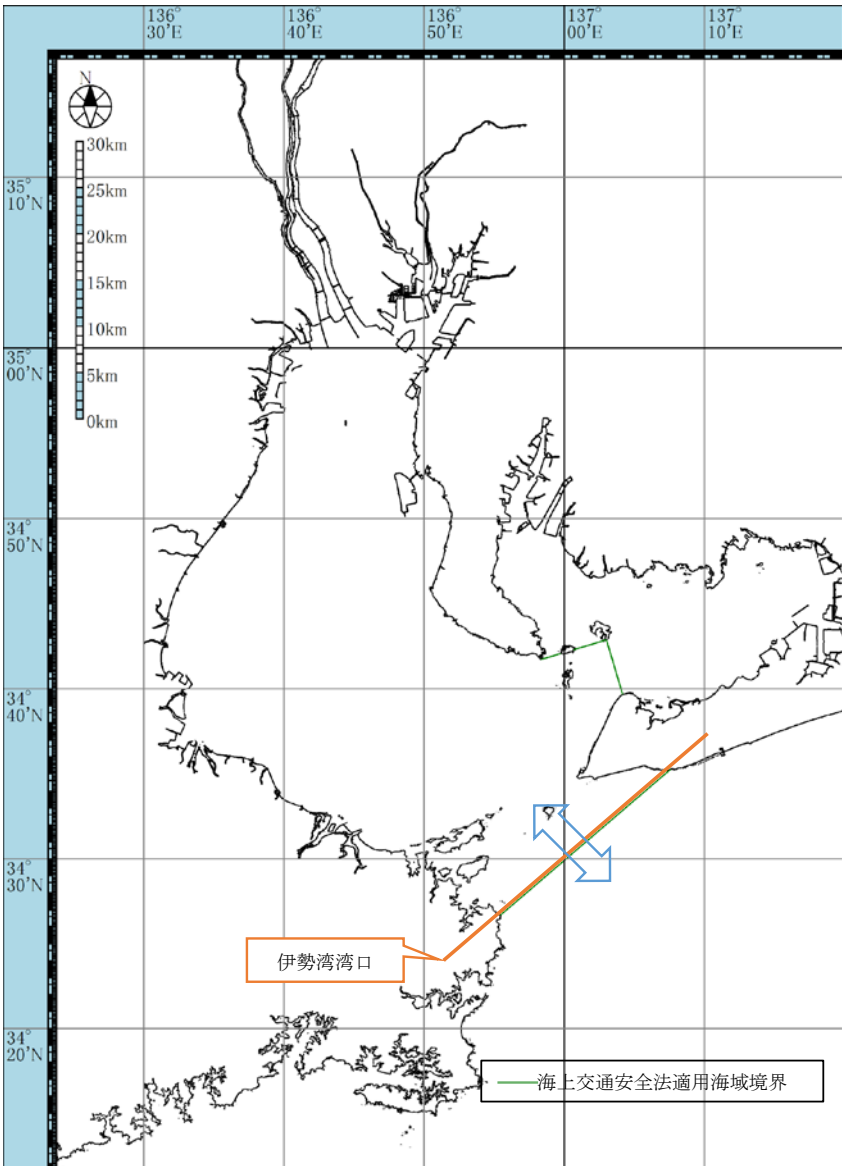
船種 船長	タンカー	貨物船	旅客船	ﾀｸﾞﾎﾞｰﾄ	ﾊﾟｲﾛｯﾄﾎﾞｰﾄ	漁船	曳船	作業船等	ﾌﾟﾚｼﾞｬｰﾎﾞｰﾄ	その他	不明	合計
50m未満	137	41	214	1,033	1,028	429	0	0	55	418	893	4,248
50～100m	2,115	3,769	63	0	0	6	0	0	0	36	289	6,278
100～150m	525	1,139	0	0	0	0	0	0	0	40	39	1,743
150～200m	16	796	2	0	0	0	0	0	0	5	0	819
200m以上	72	476	32	0	0	0	0	0	0	2	2	584
不明	0	18	0	2	0	12	0	0	2	0	26	60
合計	2,865	6,239	311	1,035	1,028	447	0	0	57	501	1,249	13,732

3.2.2　船舶通航量

表 3.2.2-1 及び図 3.2.2-1 に示す箇所にゲートラインを設け、ゲートラインを通航した船種船型別隻数を表 3.2.2-2～3.2.2-5 に示す。また、図 3.2.2-2 に航跡図を示す。伊勢湾湾口ゲートラインを北航した船舶を赤、南航した船舶を緑、その他の航跡を青色で描写した。

表 3.2.2-1　ゲートライン設定

	始点		終点	
	緯度	経度	緯度	経度
伊勢湾湾口	34度23分46.7秒	136度51分19.72秒	34度37分9.02秒	137度10分13.71秒



（地図は new pec を使用）

図 3.2.2-1　ゲートライン設定位置図及び通航量

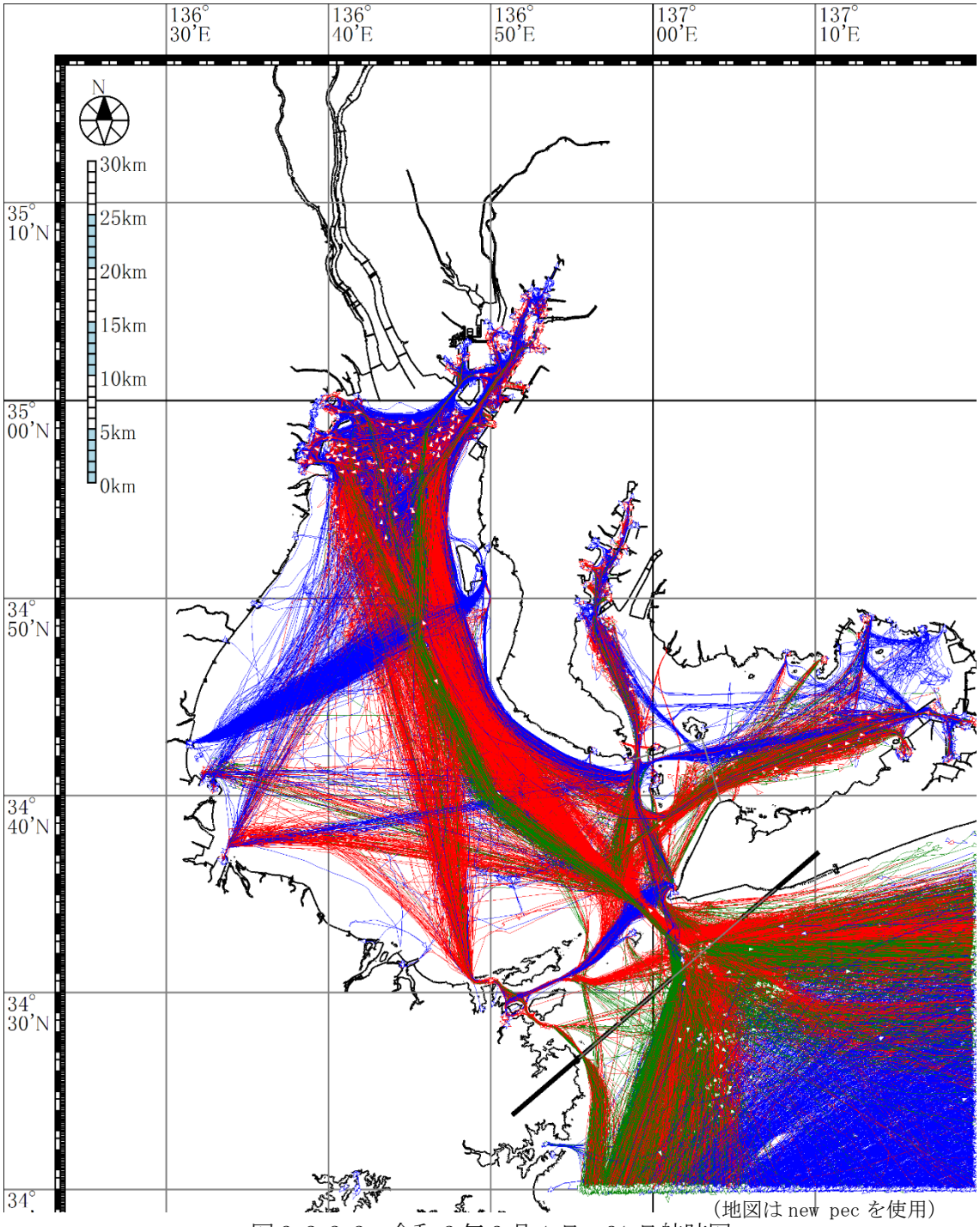


図 3.2.2-2　令和 2 年 3 月 1 日～31 日航跡図

（赤色：伊勢湾入航船航跡、緑色：伊勢湾出航船航跡、青色：その他船航跡）

表 3.2.2-2　船種船型別隻数（令和 2 年 3 月 1 日～31 日）（入湾船）

（単位：隻）

船長＼船種	タンカー	貨物船	旅客船	ﾀｸﾞﾎﾞｰﾄ	ﾊﾟｲﾛｯﾄﾎﾞｰﾄ	漁船	曳船	作業船等	ﾌﾟﾚｼﾞｬｰﾎﾞｰﾄ	その他	不明	合計
50m未満	18	0	0	33	293	175	0	0	1	144	9	673
50～100m	706	986	0	0	0	1	0	0	0	7	54	1,754
100～150m	247	403	0	0	0	0	0	0	0	15	3	668
150～200m	8	332	1	0	0	0	0	0	0	2	0	343
200m以上	37	191	16	0	0	0	0	0	0	1	1	246
不明	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	1	5
合計	1,016	1,916	17	33	293	176	0	0	1	169	68	3,689

表 3.2.2-3　船種船型別隻数（令和 2 年 3 月 1 日～31 日）（出湾船）

（単位：隻）

船長＼船種	タンカー	貨物船	旅客船	ﾀｸﾞﾎﾞｰﾄ	ﾊﾟｲﾛｯﾄﾎﾞｰﾄ	漁船	曳船	作業船等	ﾌﾟﾚｼﾞｬｰﾎﾞｰﾄ	その他	不明	合計
50m未満	20	0	0	31	292	174	0	0	0	144	8	669
50～100m	707	984	0	0	0	1	0	0	0	8	55	1,755
100～150m	253	406	0	0	0	0	0	0	0	18	3	680
150～200m	8	341	1	0	0	0	0	0	0	2	0	352
200m以上	33	183	16	0	0	0	0	0	0	1	1	234
不明	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	1	6
合計	1,021	1,919	17	31	292	175	0	0	0	173	68	3,696

表 3.2.2-4　船種船型別隻数（令和 2 年 3 月 1 日～31 日）（その他のうち湾内流動船※湾外のみ航行船舶を除く）

（単位：隻）

船長＼船種	タンカー	貨物船	旅客船	ﾀｸﾞﾎﾞｰﾄ	ﾊﾟｲﾛｯﾄﾎﾞｰﾄ	漁船	曳船	作業船等	ﾌﾟﾚｼﾞｬｰﾎﾞｰﾄ	その他	不明	合計
50m未満	93	37	214	943	443	55	0	0	54	125	868	2,832
50～100m	193	626	63	0	0	1	0	0	0	13	134	1,030
100～150m	6	193	0	0	0	0	0	0	0	2	32	233
150～200m	0	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	100
200m以上	2	97	0	0	0	0	0	0	0	0	0	99
不明	0	2	0	2	0	0	0	0	0	0	18	22
合計	294	1,055	277	945	443	56	0	0	54	140	1,052	4,316

表 3.2.2-5　船種船型別隻数（令和 2 年 3 月 1 日～31 日）（表 3.2.2-2～表 3.2.2-4 の合計）

（単位：隻）

船長＼船種	タンカー	貨物船	旅客船	ﾀｸﾞﾎﾞｰﾄ	ﾊﾟｲﾛｯﾄﾎﾞｰﾄ	漁船	曳船	作業船等	ﾌﾟﾚｼﾞｬｰﾎﾞｰﾄ	その他	不明	合計
50m未満	131	37	214	1,007	1,028	404	0	0	55	413	885	4,174
50～100m	1,606	2,596	63	0	0	3	0	0	0	28	243	4,539
100～150m	506	1,002	0	0	0	0	0	0	0	35	38	1,581
150～200m	16	773	2	0	0	0	0	0	0	4	0	795
200m以上	72	471	32	0	0	0	0	0	0	2	2	579
不明	0	11	0	2	0	0	0	0	0	0	20	33
合計	2,331	4,890	311	1,009	1,028	407	0	0	55	482	1,188	11,701

3.2.3　船種別航跡図

令和 2 年 3 月 1 日～31 日の船種別航跡図を図 3.2.3-1～図 3.2.3-9 に示す。また、航跡の色は船型を示している。

50m 未満：青色
50～100m：緑色
100～150m：赤色
150～200m：水色
200m 以上：紫色
不明：茶色

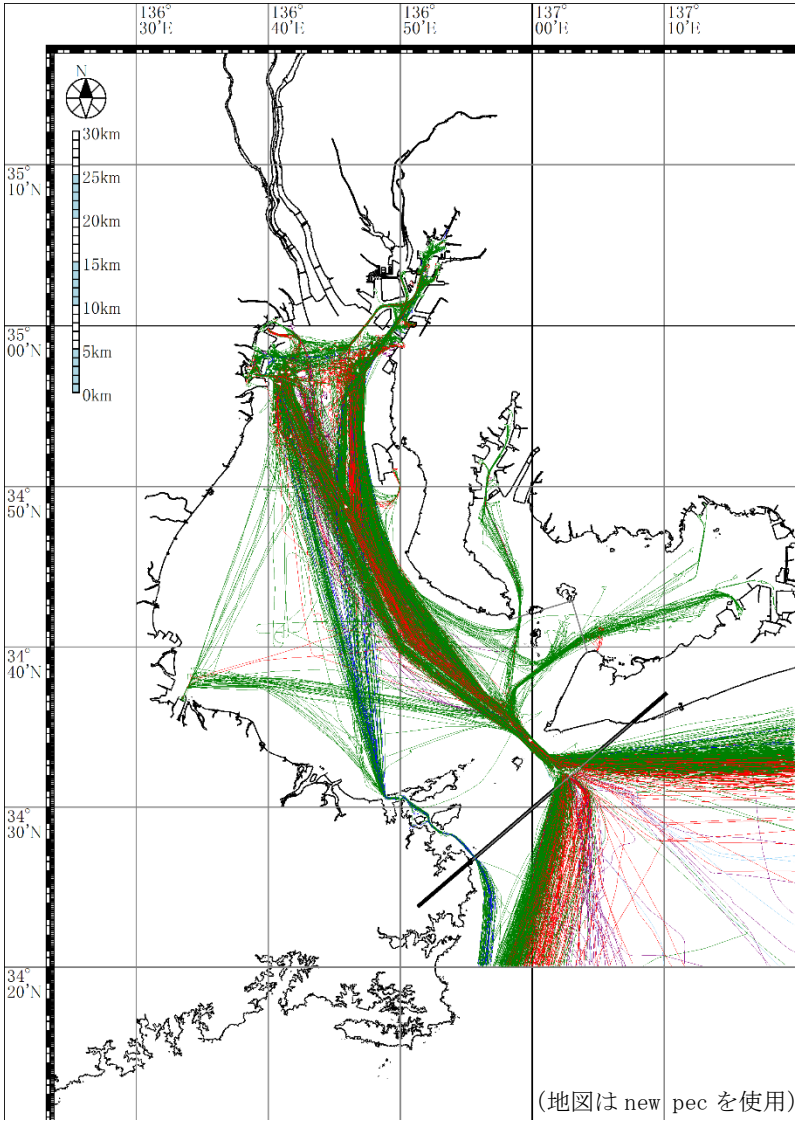


図 3.2.3-1(1) タンカー・入湾船

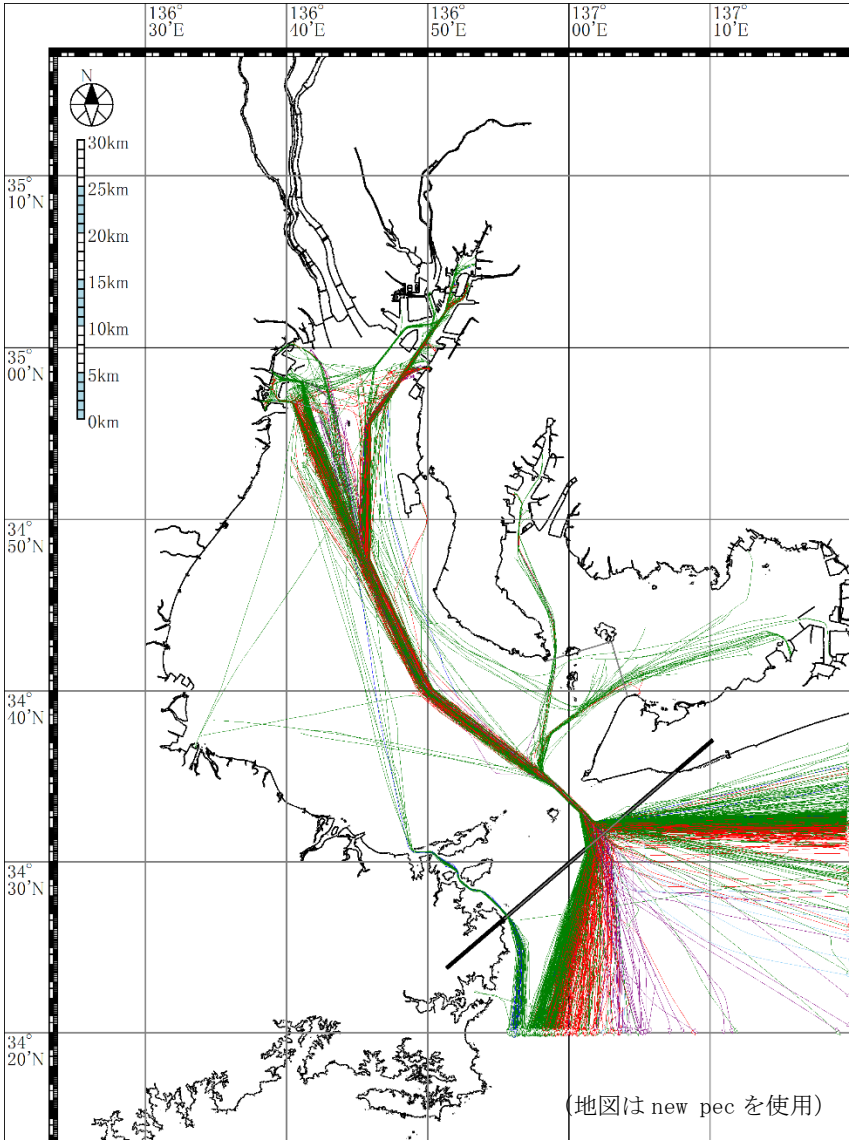


図 3.2.3-1(2) タンカー・出湾船

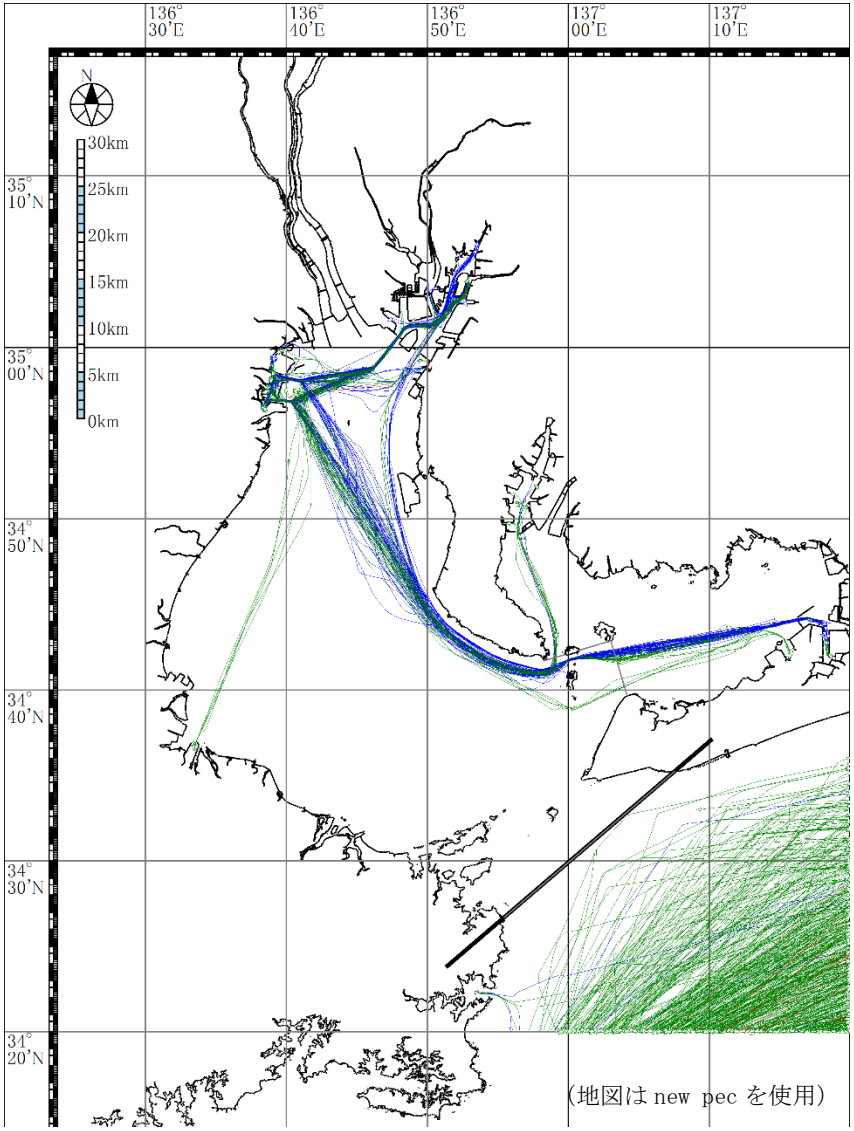


図 3.2.3-1(3)タンカー・その他

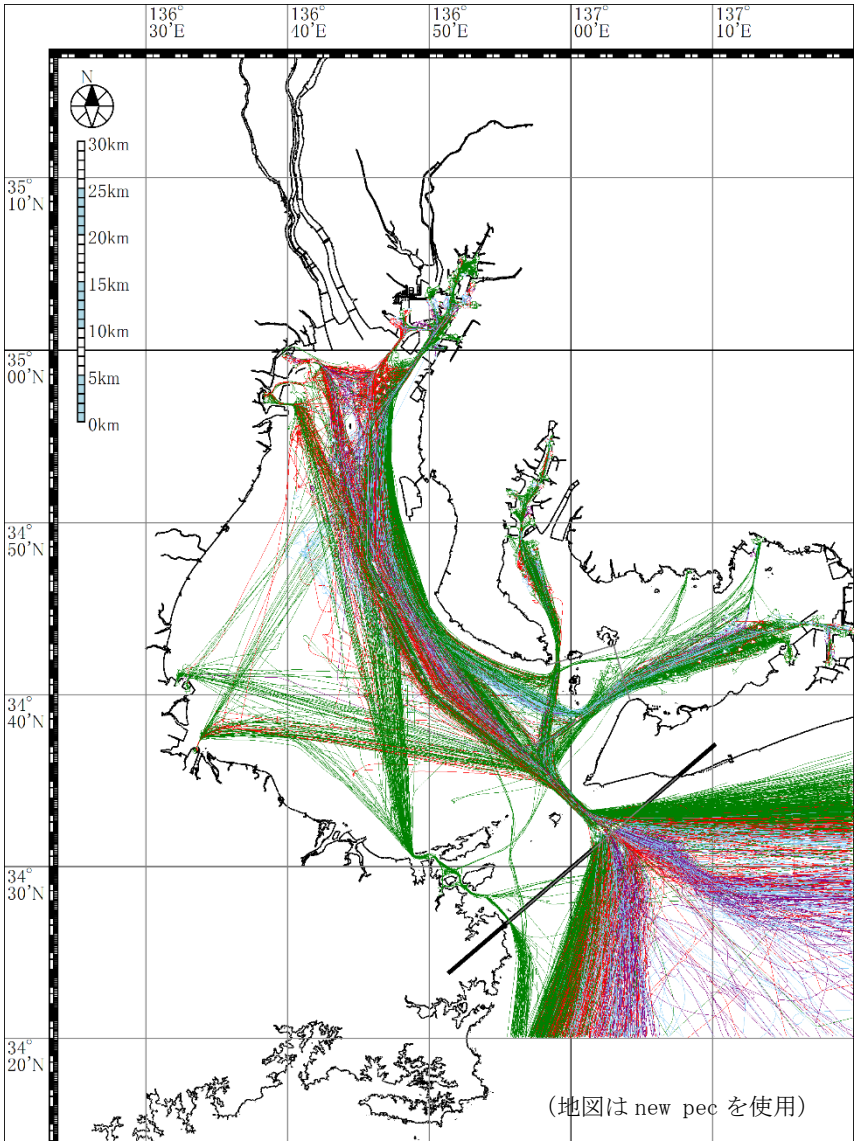


図 3.2.3-2(1)貨物船・入湾船

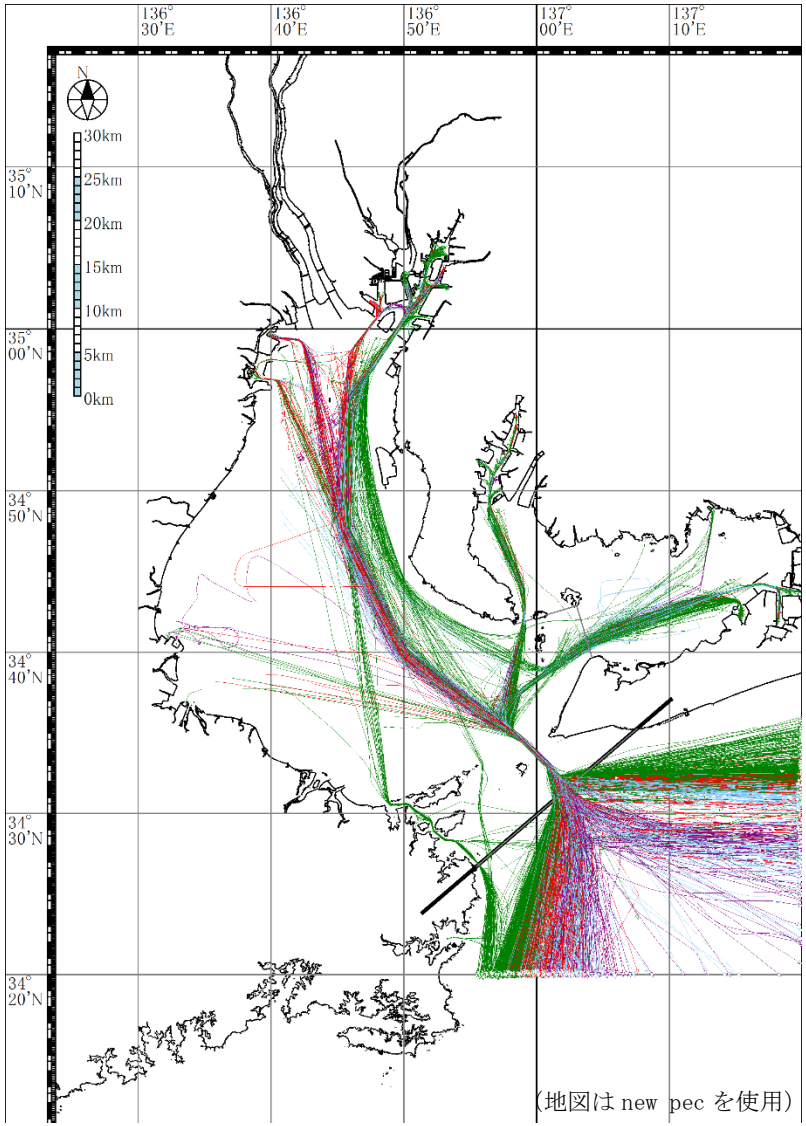


図 3.2.3-2(2)貨物船・出湾船

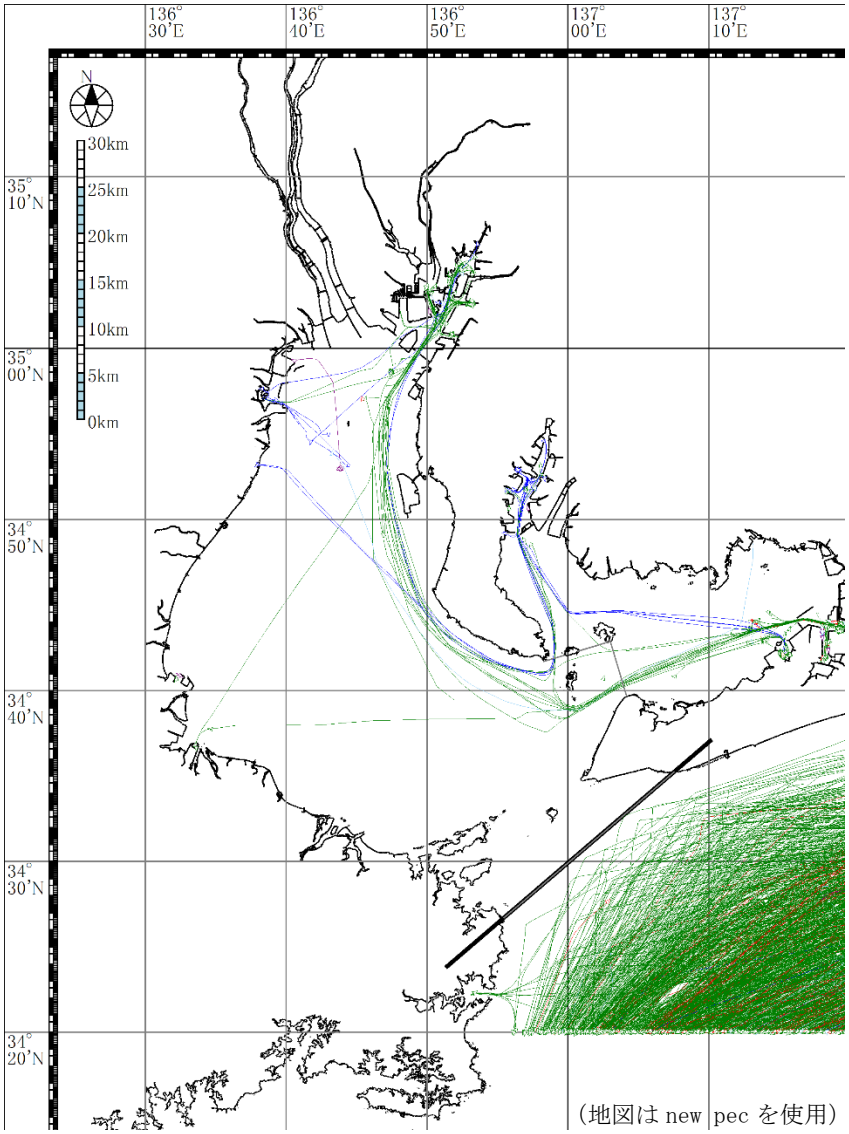


図 3.2.3-2(3)貨物船・その他

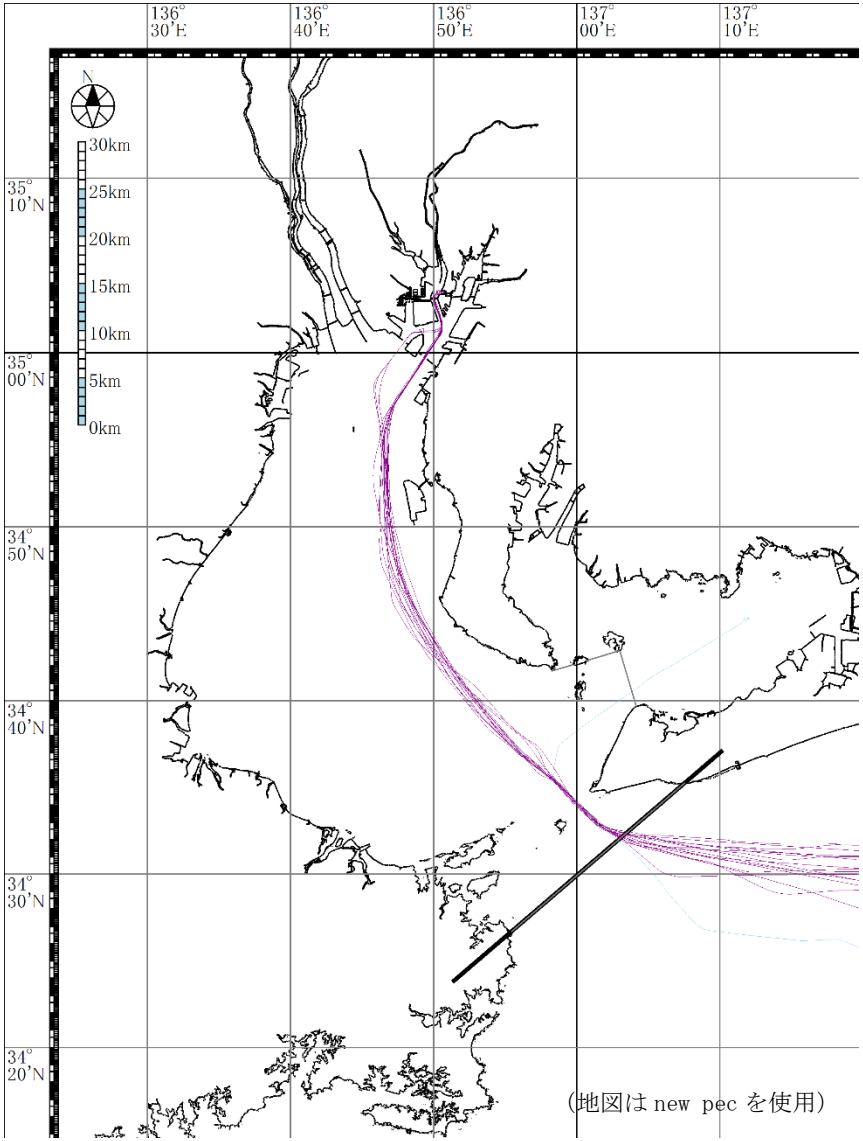


図 3.2.3-3(1)旅客船・入湾船

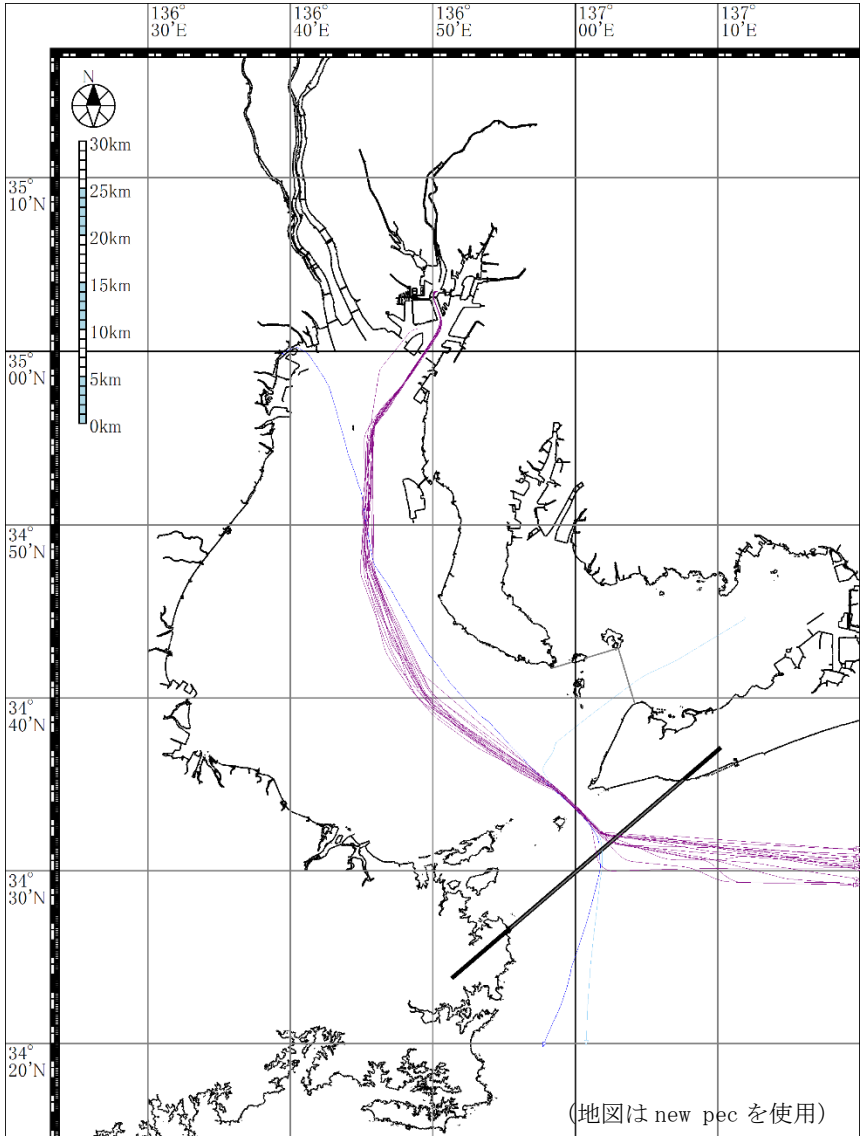


図 3.2.3-3(2)旅客船・出湾船

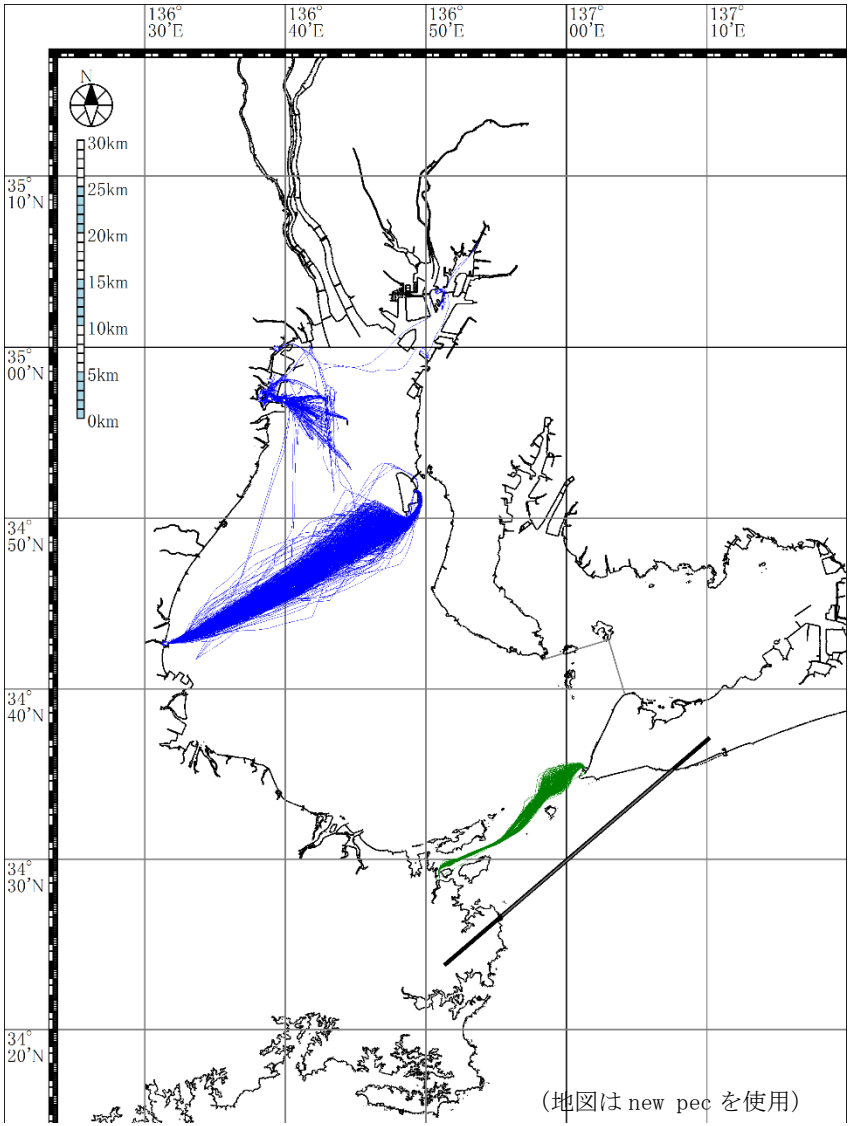


図 3.2.3-3(3)旅客船・その他

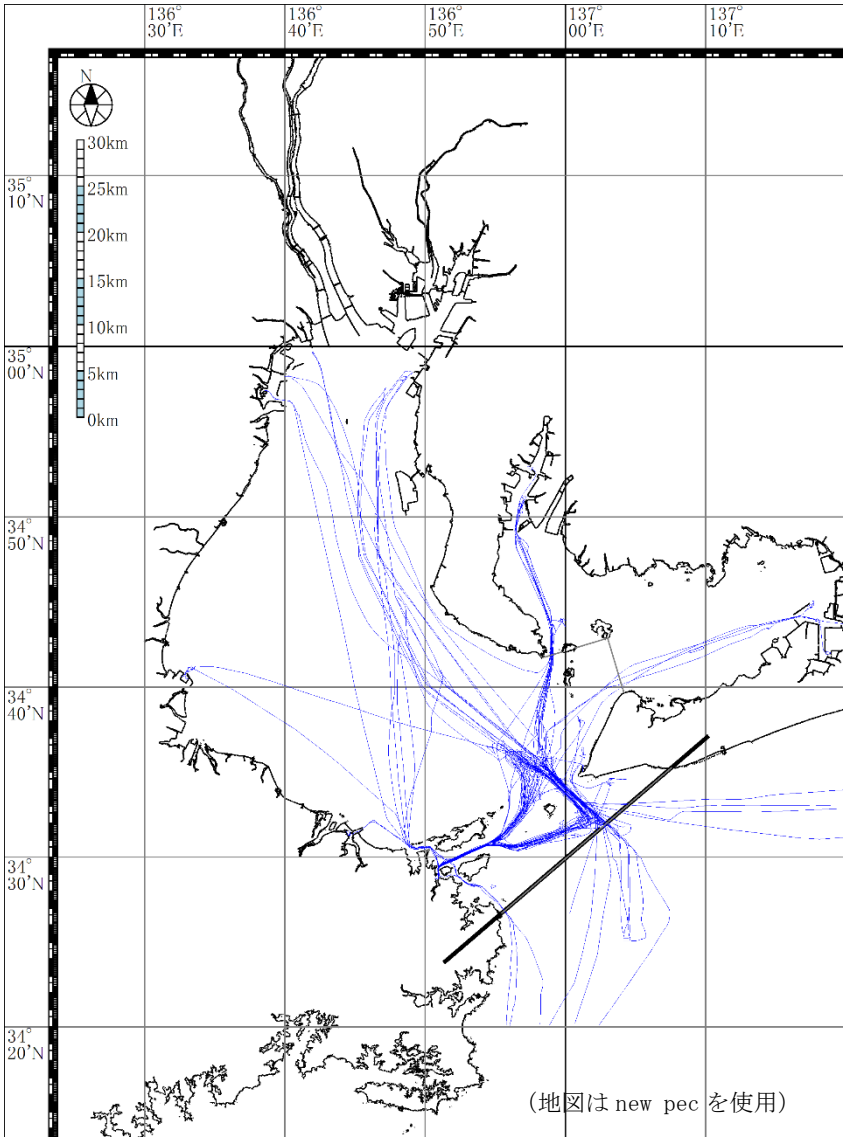


図 3.2.3-4(1)タグボート・入湾船

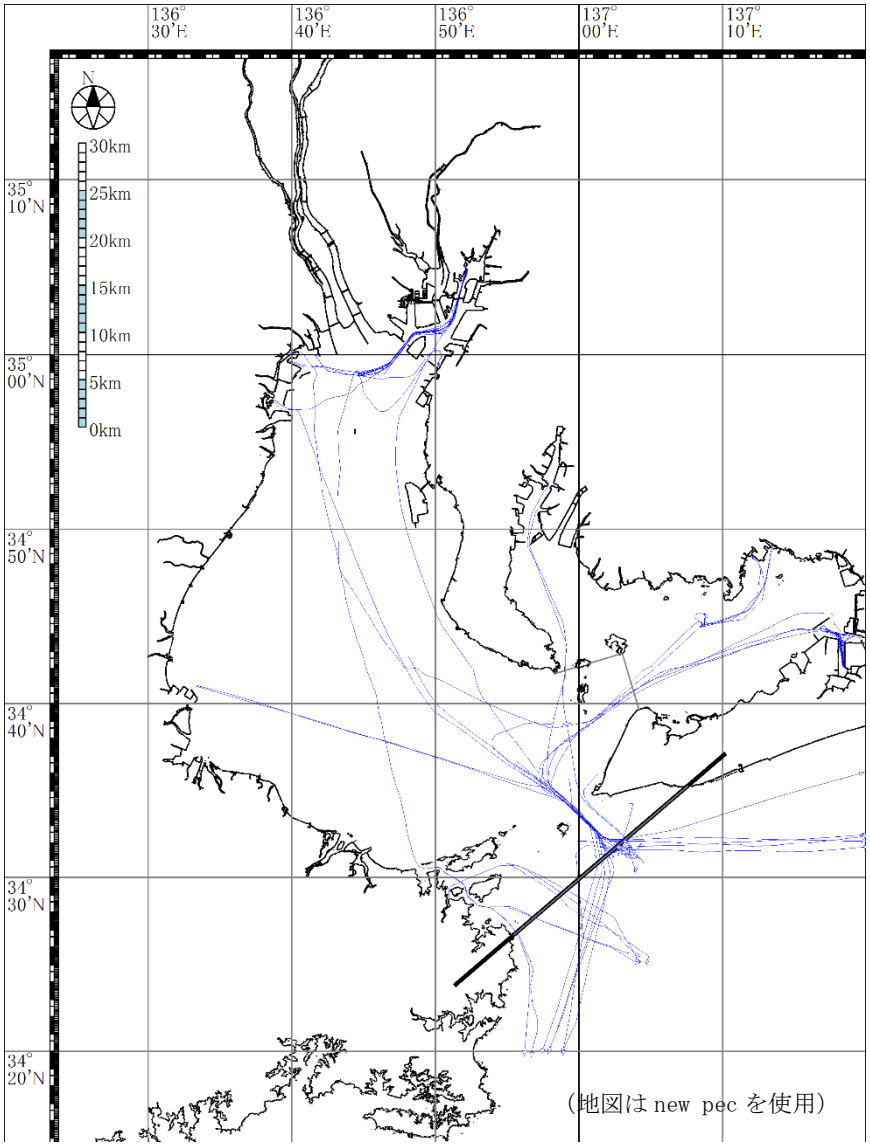


図 3.2.3-4(2) タグボート・出湾船

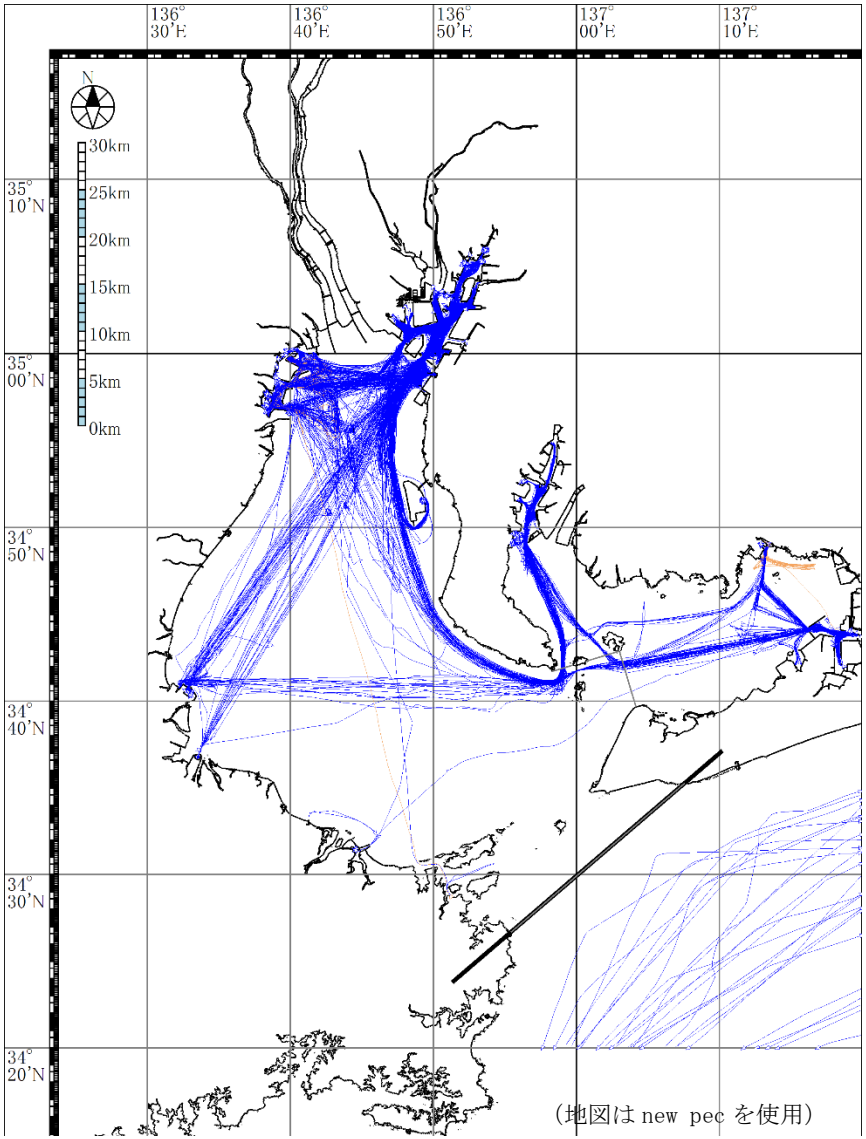


図 3.2.3-4(3) タグボート・その他

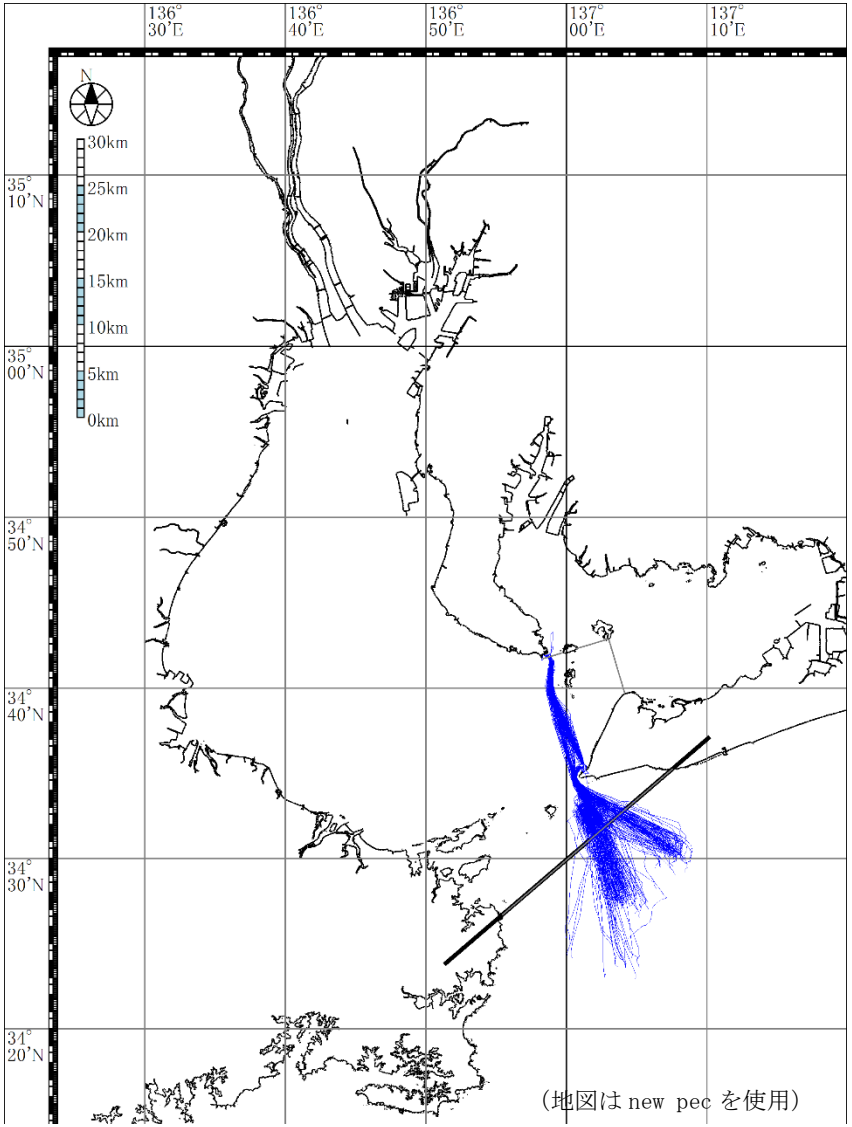


図 3.2.3-5(1)パイロットボート・入湾船

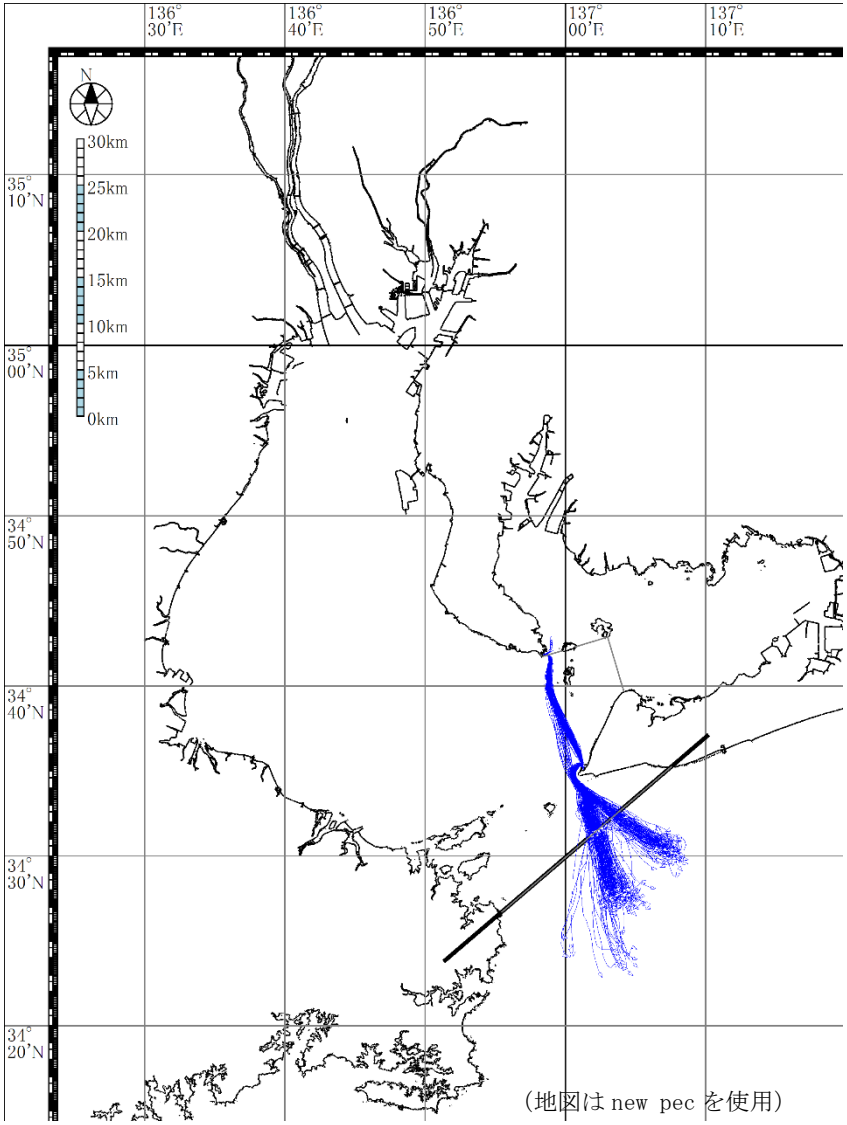


図 3.2.3-5(2)パイロットボート・出湾船

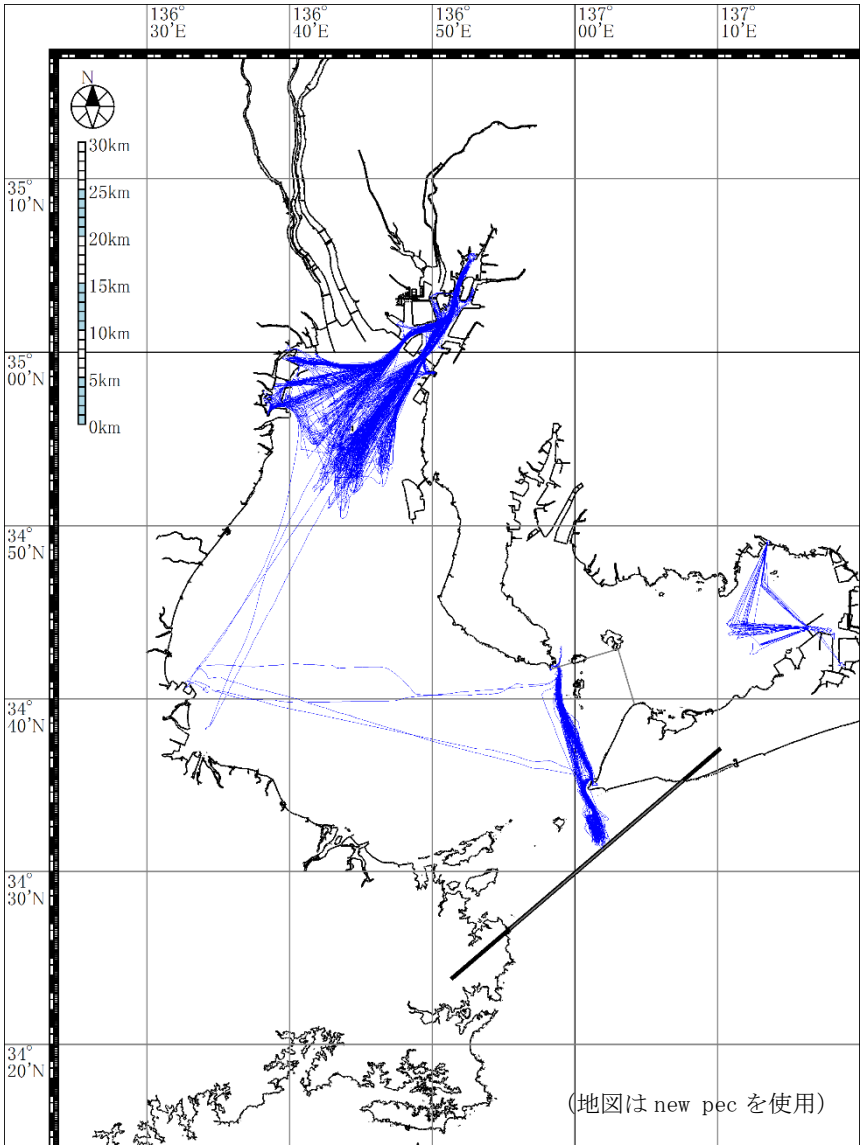


図 3.2.3-5(3)パイロットボート・その他

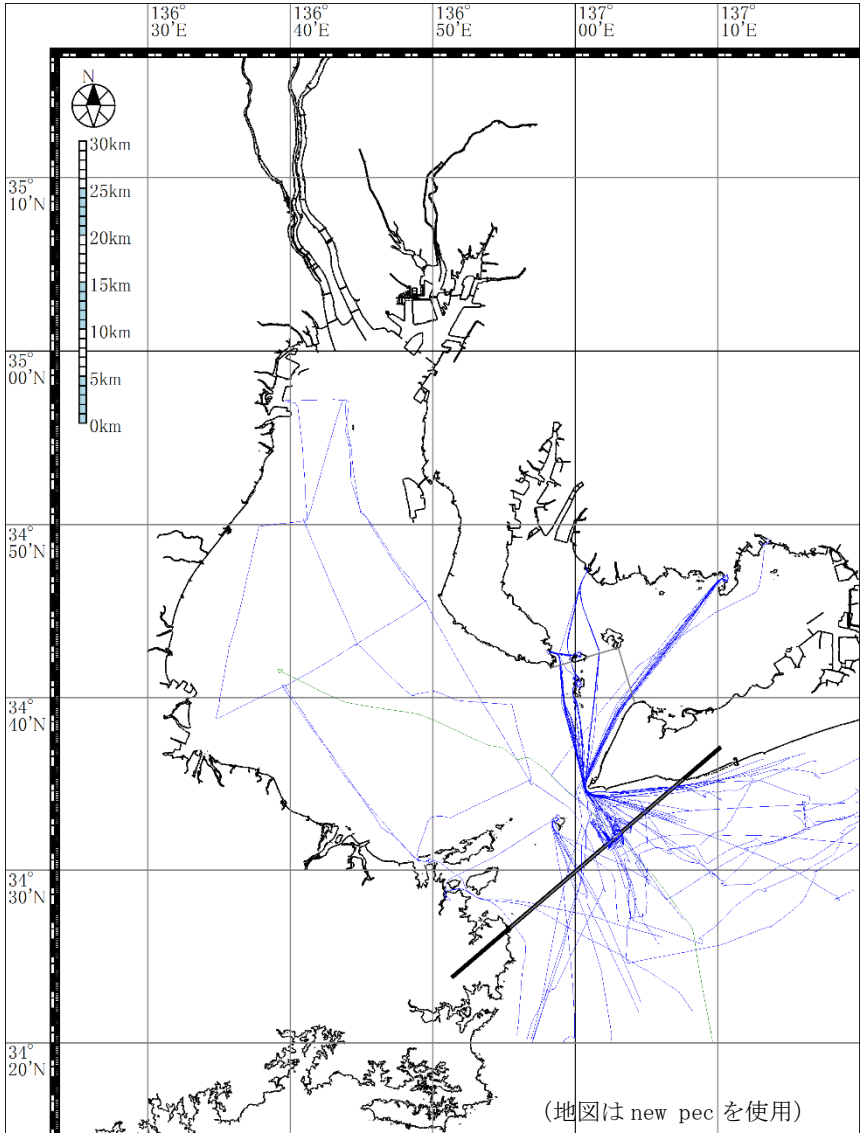


図 3.2.3-6(1)漁船・入湾船

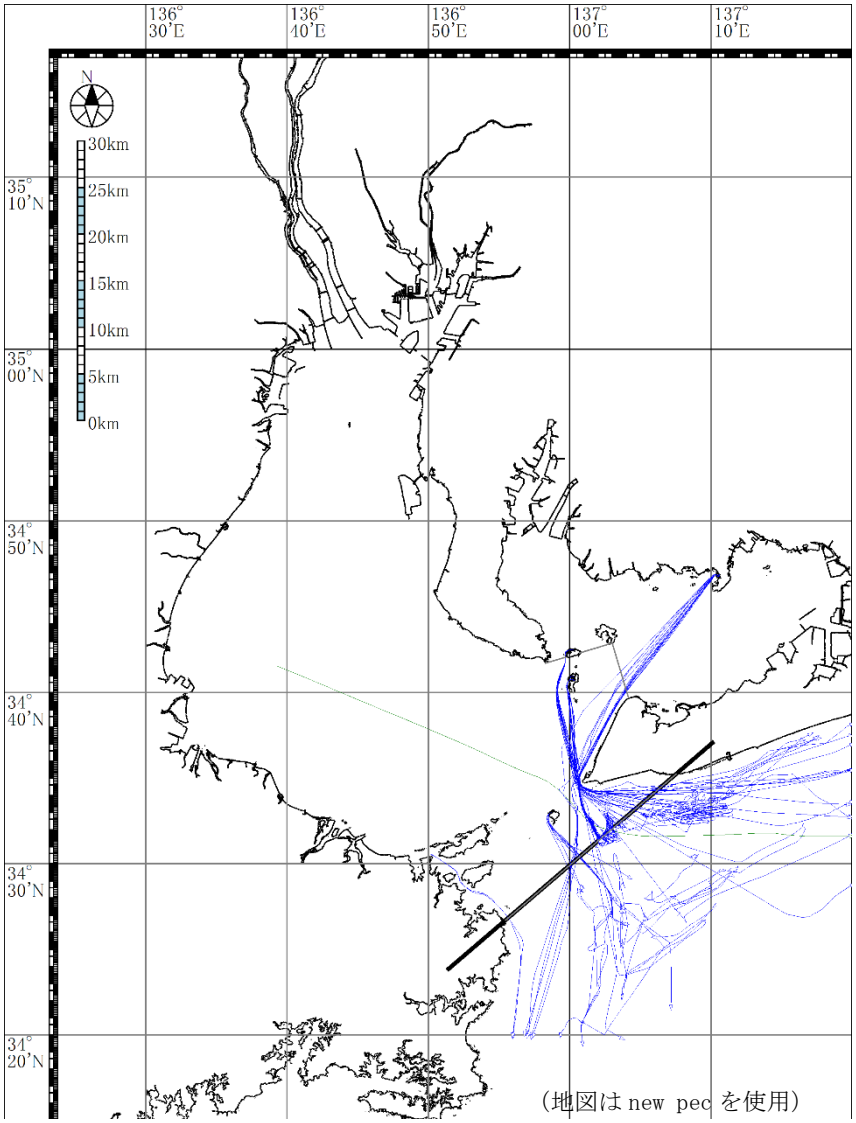


図 3.2.3-6(2)漁船・出湾船

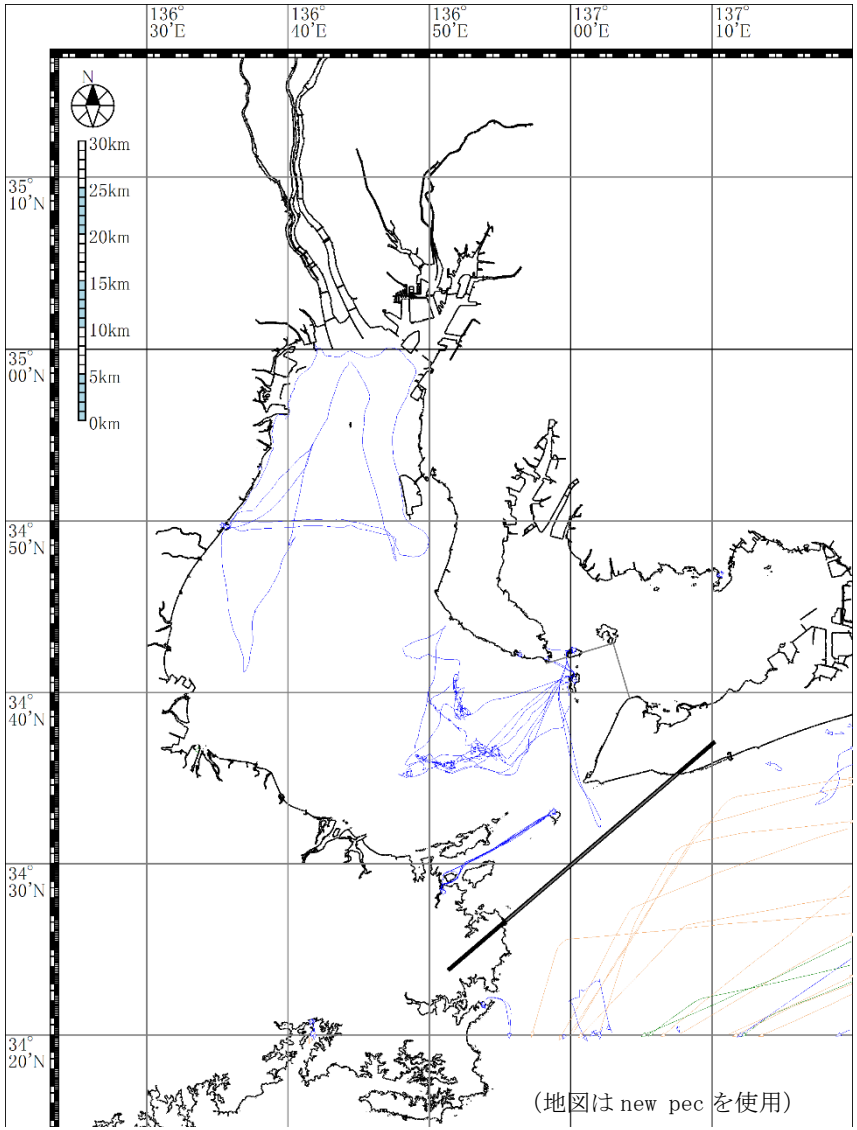


図 3.2.3-6(3)漁船・その他

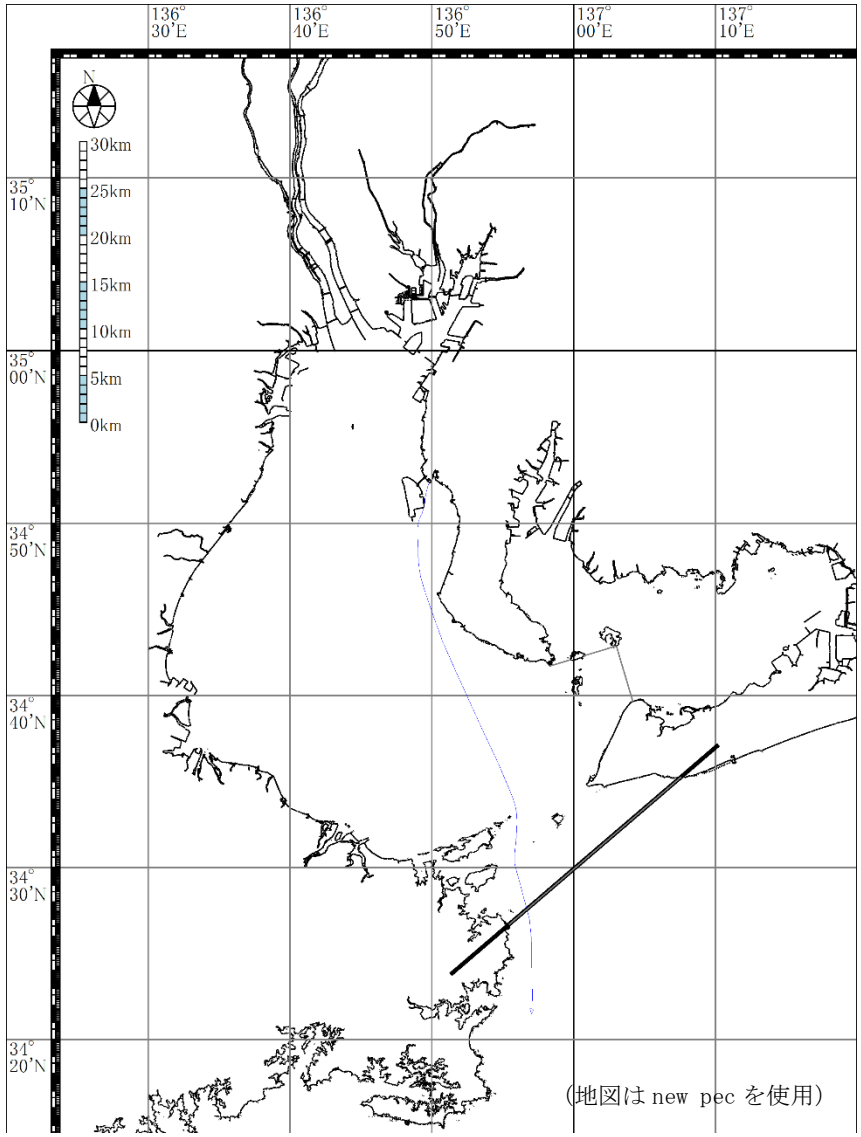


図 3.2.3-7(1)プレジャーボート・出湾船

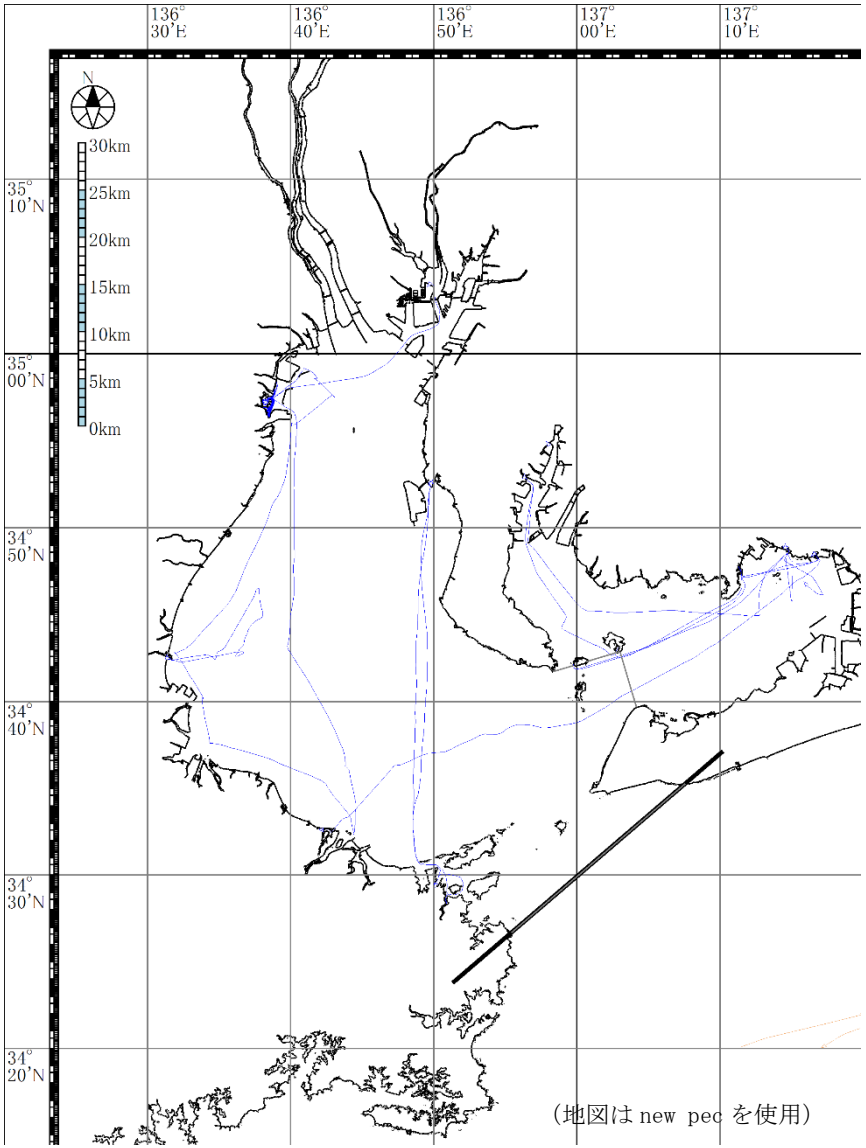


図 3.2.3-7(2)プレジャーボート・その他

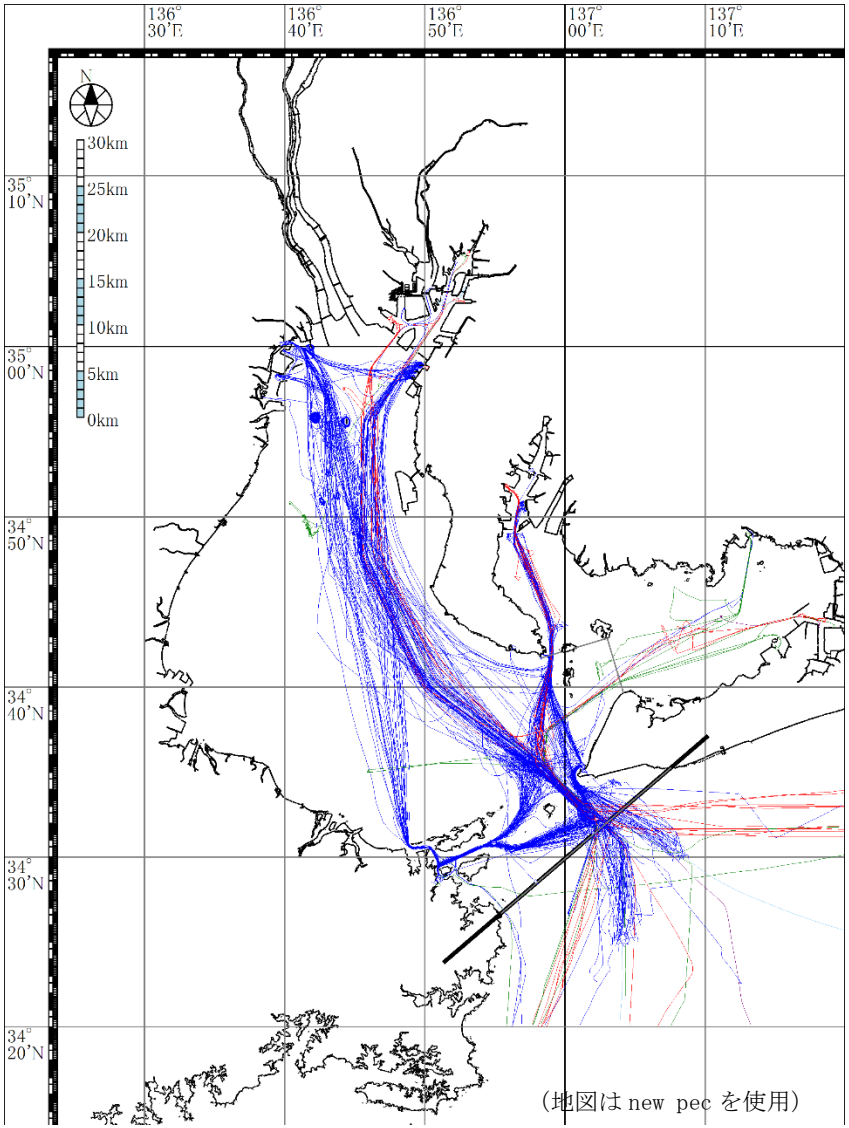


図 3.2.3-8(1)その他・入湾船

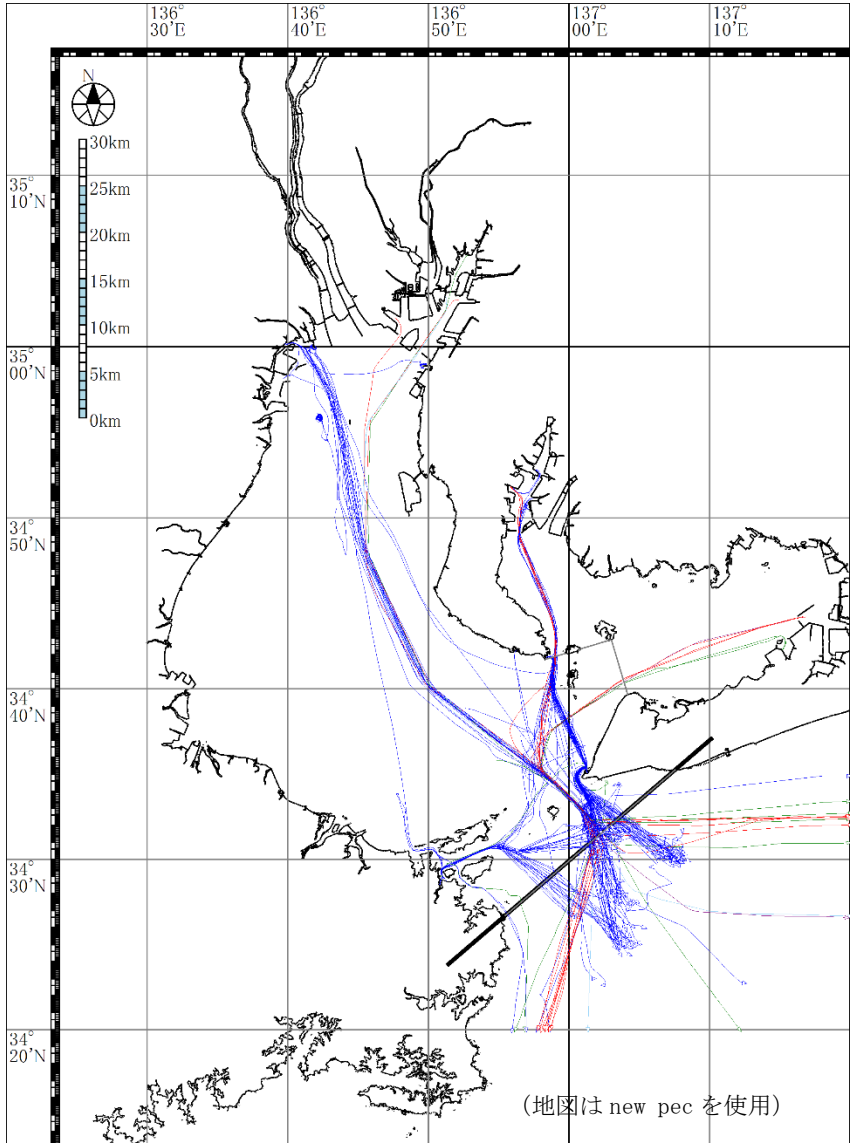


図 3.2.3-8(2)その他・出湾船

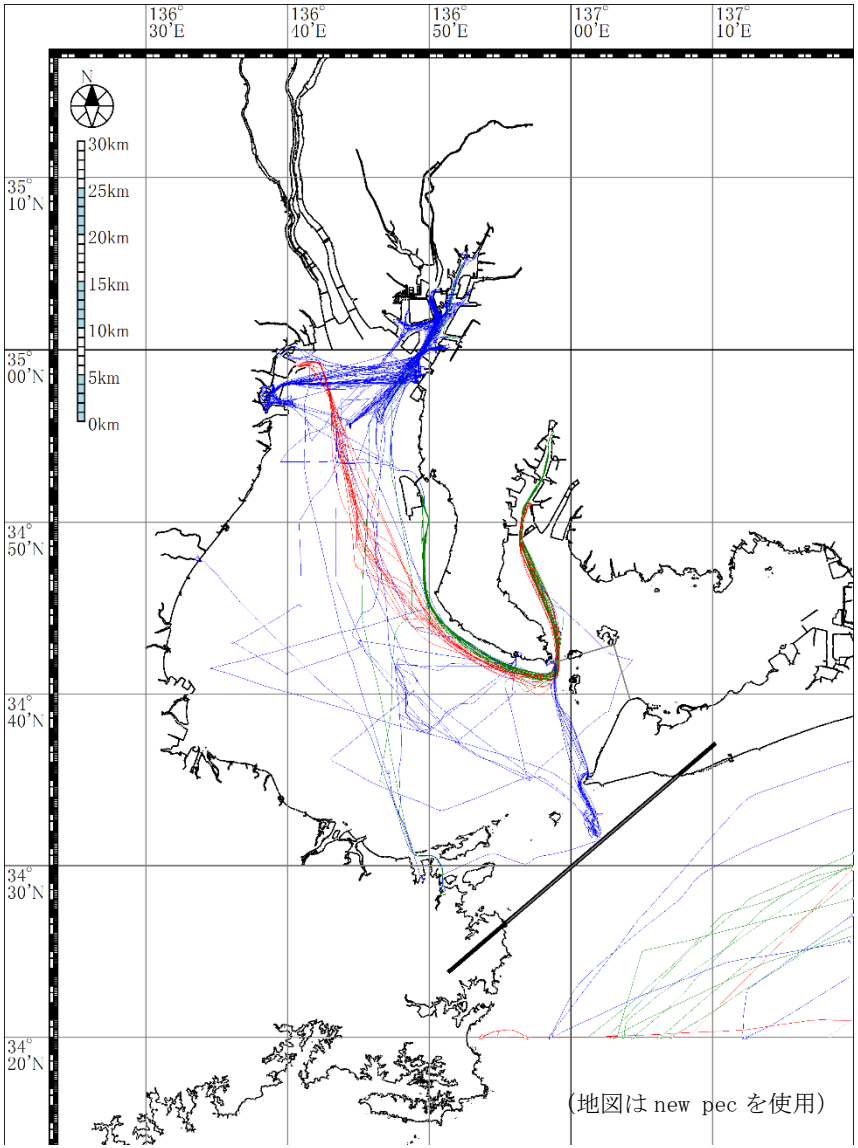


図 3.2.3-8(3)その他・その他

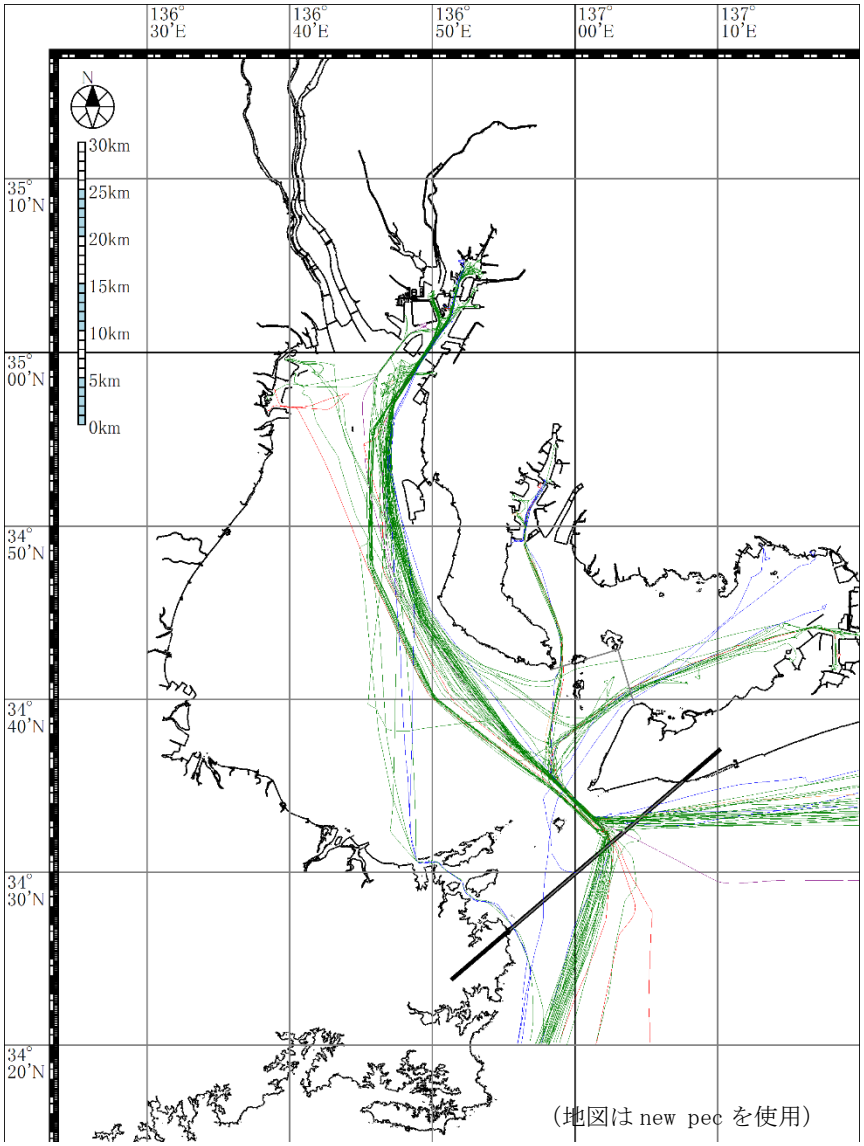


図 3.2.3-9(1)不明・入湾船

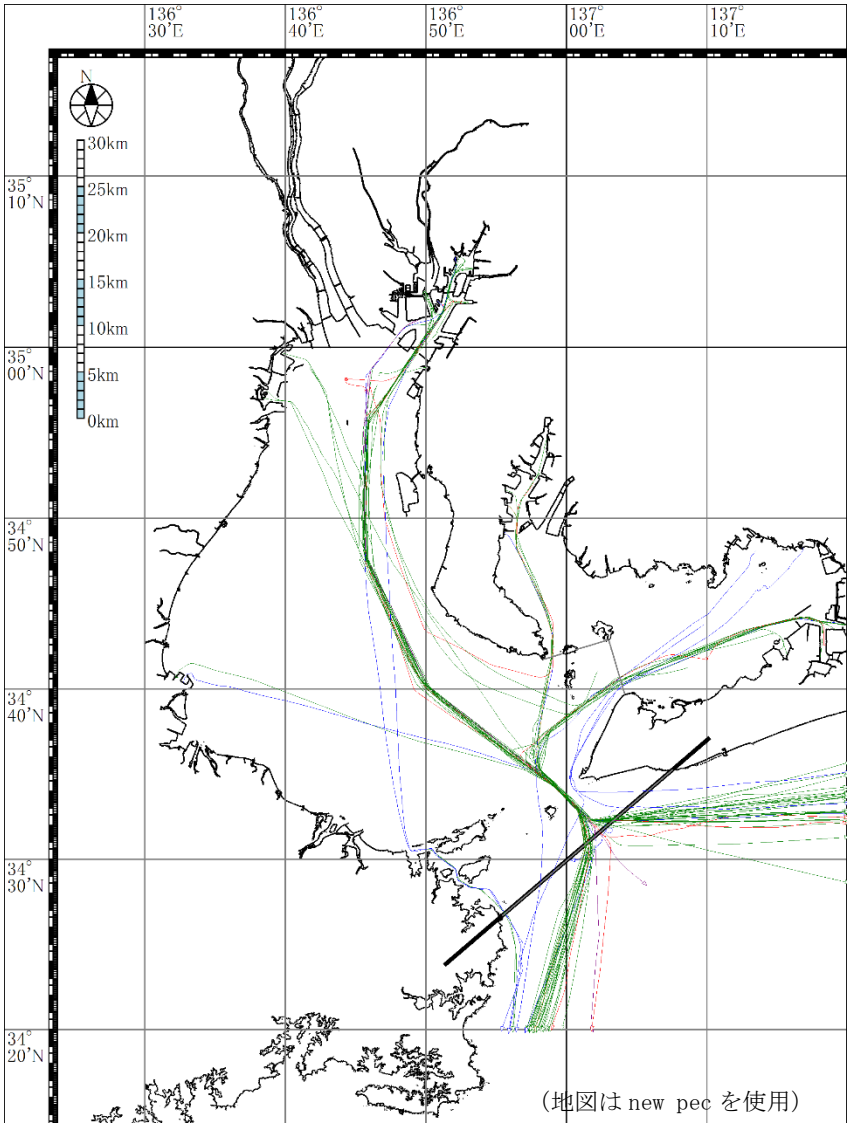


図 3.2.3-9(2)不明・出湾船

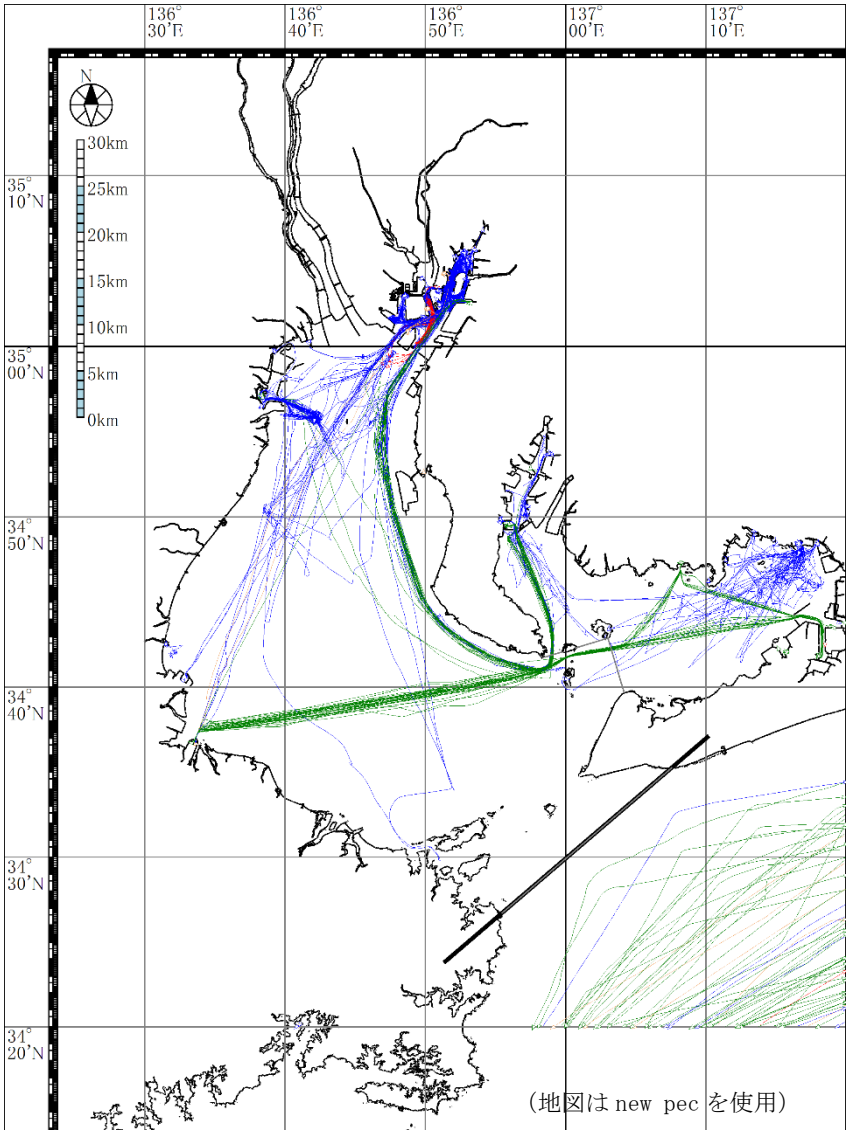


図 3.2.3-9(3)不明・その他

3.3　関係者ヒアリングによる伊勢湾の現状

事前に伊勢三河湾水先区水先人会に伊勢湾の現状に関してお話を伺い、下記の現状をお教えいただいた。

・伊良湖水道航路周辺では遊漁船が非常に多く、一般船舶の安全航行に影響がある場合がある。
・大型船と漁船からとでは目視の距離感が異なることは漁業者に知ってほしい。
・伊勢湾は錨泊船も多く、一週間以上錨泊している船もいる。
・海上交通安全法で定める伊良湖水道航路以外にも航路が多くあり、VLCC が通航する深喫水の航路もある。
・伊勢湾内と三河湾を行き来する自動車専用船などがある。
・LNG バンカリング船の「かぐや」が四日市から LNG を積出して湾内を航行している。
・名古屋港の東航路や西航路の南方海域付近では二艘びき漁船が多く操業している。
・台風時は三河湾に内航船が多く避難している。
・中部国際空港沖公有水面埋立事業のため留意が必要である。

４．伊勢湾における既存安全情報

伊勢湾商船航行情報図を作成するにあたり参考とすべく、伊勢湾における既存安全情報として下記の 2 例を挙げる。

・「伊勢湾・三河湾海上交通ガイドブック」第四管区海上保安本部交通部
・「伊勢湾・三河湾海上交通安全情報図」平成 26 年 3 月　公益社団法人伊勢湾海難防止協会

５．商船航行情報図の構成

上記伊勢湾における現況、既存安全情報及び第 1 回打合会での意見を踏まえ、商船航行情報図の構成を図 5-1 及び図 5-2 に示すとおり、以下の主な項目とした。

・大型船のブラインドゾーン
・パイロットステーション
・伊良湖水道航路航法説明
・錨泊地
・海難発生場所
・視界不良時の待機場所
・船種別航跡等
・自主規制航路
・中空国際空港工事
・安全情報

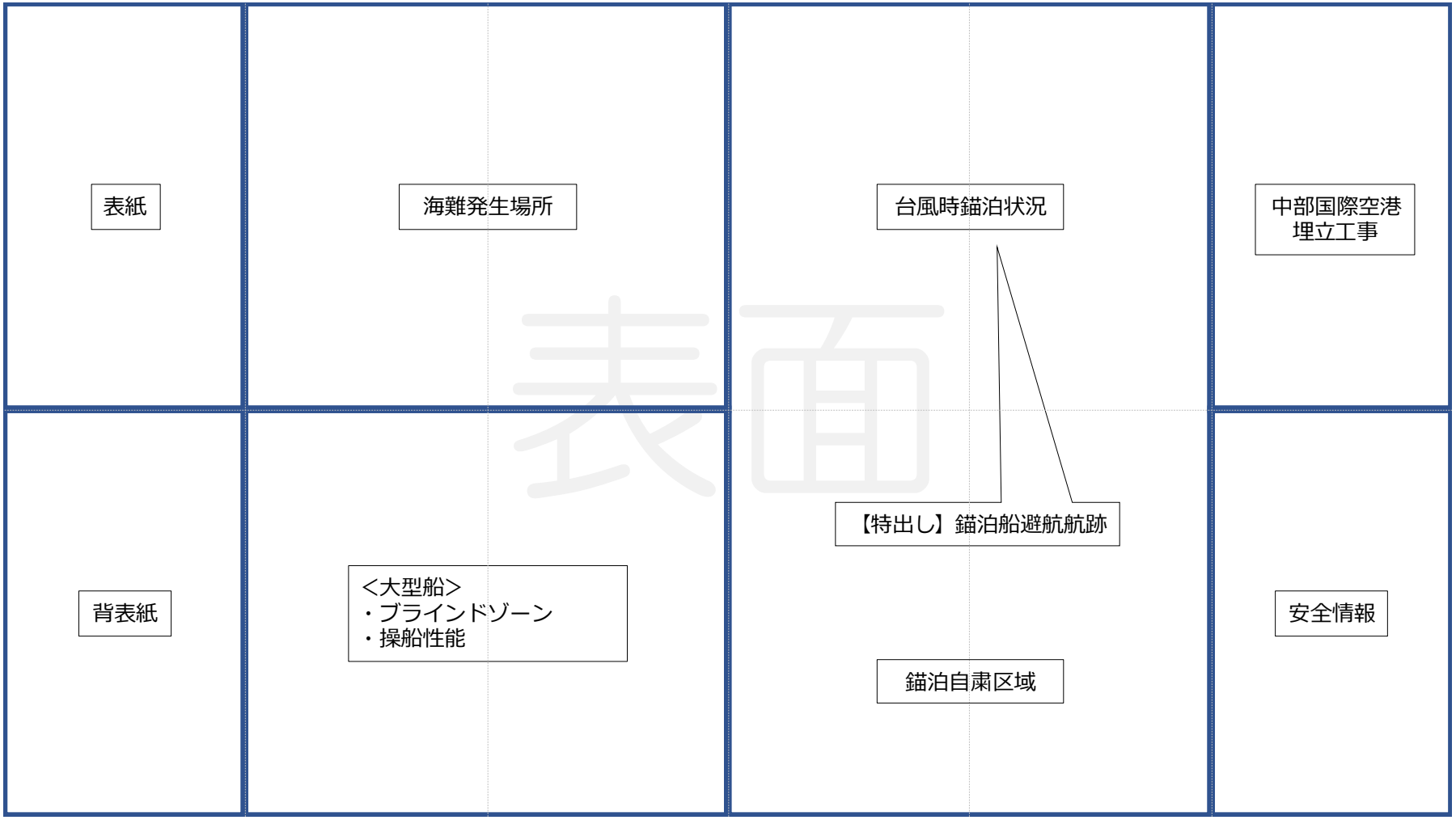


図 5-1　商船航行情報図構成（表面）

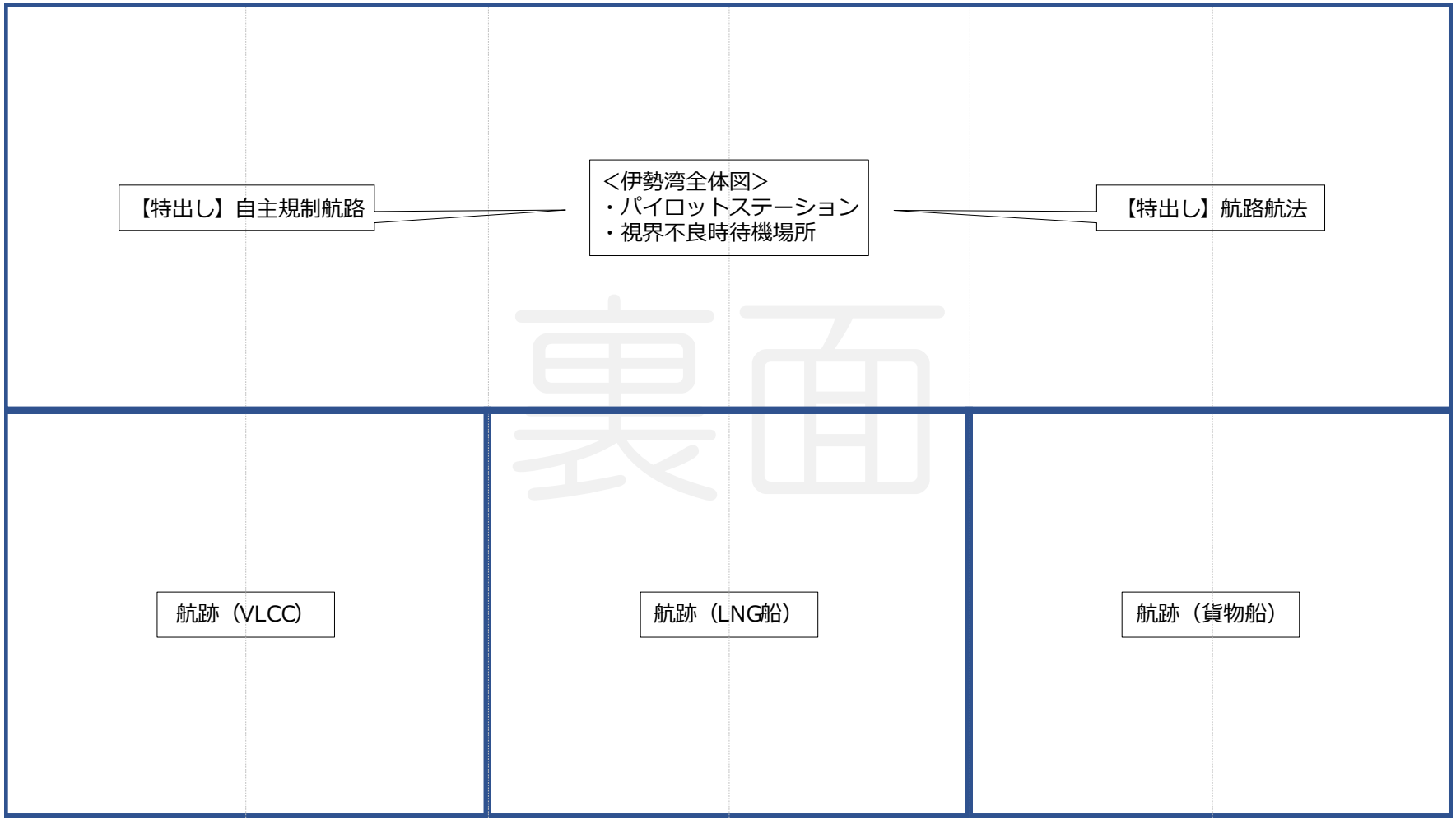


図 5-2　商船航行情報図構成（裏面）

5.1　大型船のブラインドゾーン

＜第 1 回打合会における主な意見＞

・大型コンテナ船やバラスト状態の VLCC を検討してはいかがか。

・さやえんどう型の大型 LNG 船もブラインドゾーンが大きいので検討してはいかがか。

＜第 2 回打合会における主な意見＞

・「規則で定められており」は不要ではないか。

・大型船のブラインドゾーンの絵について、現在一番大きい船でも全長 400m である。一方、ブラインドゾーンは最大 500m であり、船長よりもブラインドゾーンの方が長い。この図の船の大きさとブラインドゾーンの比に違和感がある。図では船首に近い部分のみがブラインドゾーンになっている様に見える。誤解を生じるのではないか。

＜商船航行情報図への反映＞

SOLAS 条約第Ⅴ章第 22 規則に、航海船橋から十分な視界を確保するための規則が定められているため、図 5.1-1 のとおり記載。

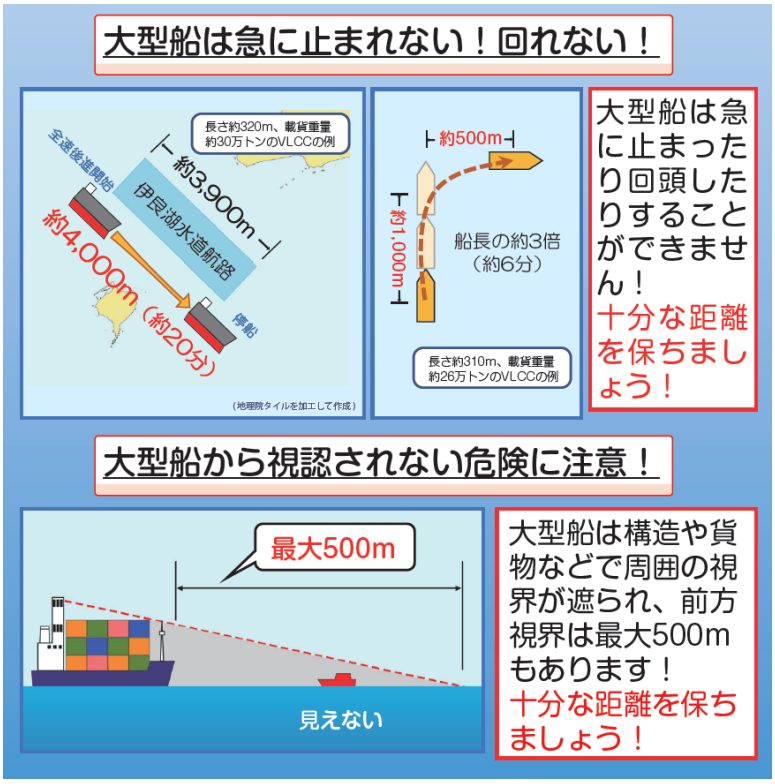


図 5.1-1　大型船のブラインドゾーン

第 22 規則　航海船橋の視界

1　この章の第 2 規則 4 に定義する長さが 55 メートル以上の船舶であつて 1998 年 7 月 1 日以後に建造されるものは，次の要件に適合するものとする。

.1　操舵を指揮する場所からの海面の視界は，喫水，トリム及び甲板積み貨物がいかなる状態にある場合にも，船首の前方から各舷 10 度の範囲で船舶の長さの 2 倍又は 500 メートルのいずれか短い方より遠くが妨げられてはならない。

.2　操舵室の外側の正横より前方にある貨物，荷役装置その他障害物による死角であつて操舵を指揮する場所からの海面の視界を妨げるものは，10 度を超えてはならない。死角の弧の合計は，20 度を超えてはならない。死角と死角との間の視界は，5 度以上とする。ただし，.1 に規定する操舵を指揮する場所からの海面の視界については，各死角は，5 度を超えてはならない。

.3　操舵を指揮する場所からの水平視界は，225 度以上にわたる弧に広がり，かつ，正船首方向から各舷正横後 22.5 度以上にわたるものとする。

.4　船橋の各翼からの水平視界は，225 度以上にわたる弧に広がり，かつ，正船首方向を通過して反対舷側へ 45 度以上及び同一舷の正船尾方向へ 180 度以上にわたるものとする。

.5　主操舵場所からの水平視界は，正船首方向から各舷 60 度以上にわたる弧に広がるものとする。

.6　舷側は，船橋翼から視認することができるものとする。

.7　航海船橋の前方の窓の下縁の船橋甲板からの高さは，可能な限り低くするものとし，当該下縁は，いかなる場合にも，この第 22 規則に定める前方の視界の障害となつてはならない。

.8　航海船橋の前方の窓の上縁は，船舶が荒海において縦揺れをしている場合において，船橋甲板からの眼高が 1800 ミリメートルである者の操舵を指揮する場所における前方の水平視界が確保されるものとする。主管庁は，1800 ミリメートルの眼高が不合理かつ実行不可能であると認める場合には，眼高を低くすることを認めることができる。ただし，1600 ミリメートル以上とする。

.9　窓は，次の要件を満たすものとする。

.9.1　船橋の前方の窓は，反射の回避に資するため，上端が垂直面から外側に 10 度以上 25 度以下の角度で傾斜するものとする。

.9.2　航海船橋の窓枠は，最小限のものとし，いかなる作業場のすぐ前方にも設けては

（資料：2020 年海上人命安全条約　海文堂 P. 657）

5.2　パイロットステーション

＜第 1 回打合会における主な意見＞

・東京湾に比べてパイロットステーションの数が多くないが掲載していただきたい。

＜第 2 回打合会における主な意見＞

・総トン数 10,000 トン以上の船舶は強制水先であるが、それ以外は船長からの求めに応じて水先人が乗船することとなっている。「外国船舶」や「全長 130m～」の記述を「その他（水先を要請した船舶）」に変更してはどうか。

・パイロットステーションについて、東京湾の商船航行情報図では、パイロットステーション付近ではエンジンを止めたり、変針する場合がある旨記載されていた。追記していただきたい。

＜商船航行情報図への反映＞

図 5.2-1 のとおり記載。

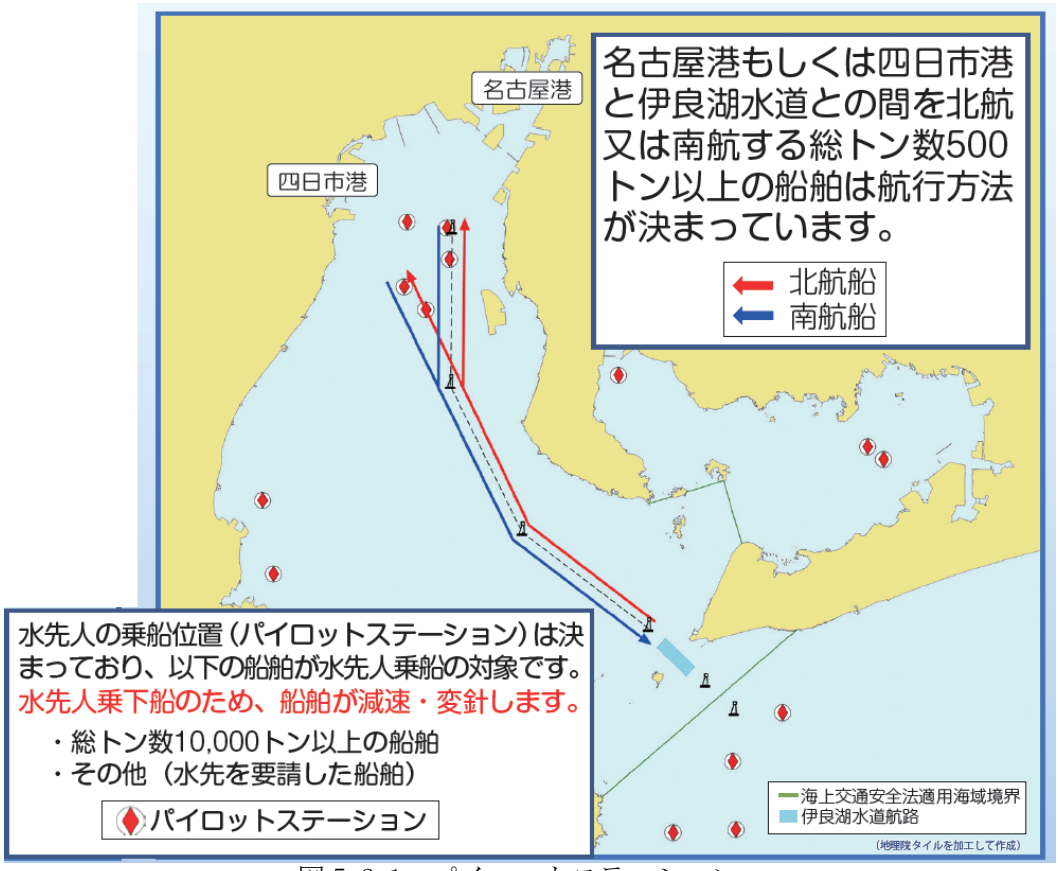


図 5.2-1　パイロットステーション

5.3　伊良湖水道航路航法説明

＜第１回打合会における主な意見＞

・海上交通安全法に則った航路内の他種船との避航関係について明記すべきではないか。漁ろうに従事している船舶でも、相手が巨大船の場合は避ける義務がある。

＜協議会における主な意見＞

・現状案では北寄りの位置に漁ろう船が描かれている。パイロット船にも北へ避けるよう言わるが、引潮の場合は南西側に避けた方が速い。避航方法は潮の向きにも依る。

＜商船航行情報図への反映＞

図 5.3-1 のとおり記載。

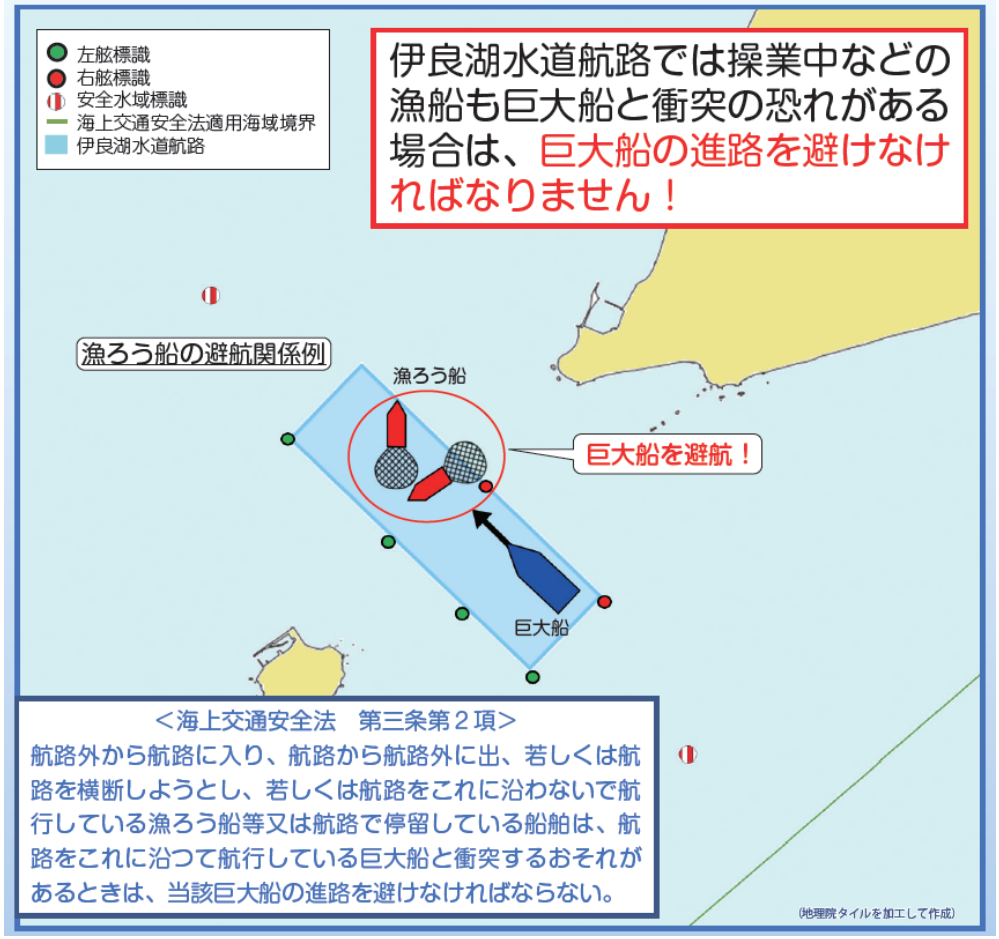


図 5.3-1　伊良湖水道航路航法説明

5.4　錨泊地

＜第 1 回打合会における主な意見＞

・底質が泥で、平坦な地形が多いため台風等の避泊地として好まれて使われており、大型船が特に利用する錨泊に最適な海域がある。錨泊船に関する情報も掲載してはいかがか。

・荒天時に三河湾へ内航船が避泊し、大型船の通航が困難な時がある。そのような状況の AIS のデータを記載した方が理解しやすいのではないか。大型船が出航する際には避泊船を避けながら操船するため、通常と異なる動きに見えると思う。

＜第 2 回打合会における主な意見＞

・令和 4 年 4 月 1 日から大型台風来襲時等に三河湾の錨泊自粛区域が追加で設定される。情報図に掲載してはいかがか。

・「競合」について、誤解が生じる恐れがあるため削除してはいかがか。

＜協議会における主な意見＞

・錨泊船の位置図を見ると、台風の経路や風向を考える。台風の経路を追記してはいかがか。

＜商船航行情報図への反映＞

荒天時のデータは 2019 年 9 月 9 日に台風第 15 号が三浦半島に上陸した時のものとした。上陸時の最大風速が 40m/s と、強い勢力で関東に上陸した台風となり、房総半島を中心に暴風による被害をもたらしている。経路図を図 5.4-1 に示す。出航する船舶が出現し始めた 2019 年 9 月 9 日 6 時頃の錨泊船の位置図と、1 隻の船舶の航跡を図 5.4-2 に示すとおり記載した。

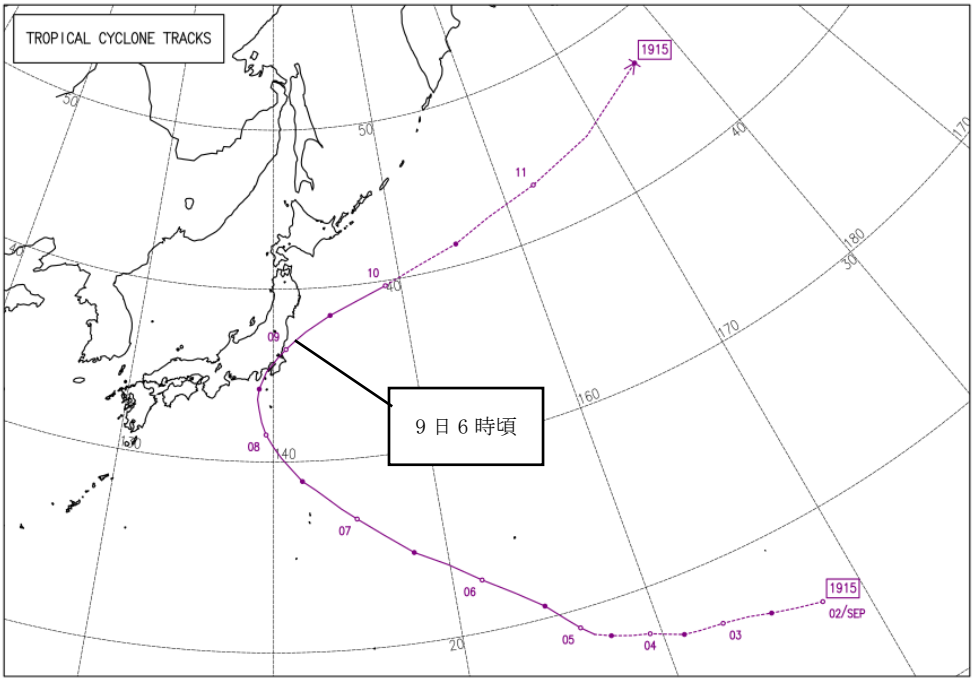


図 5.4-1　台風経路図（2019 年台風 15 号）

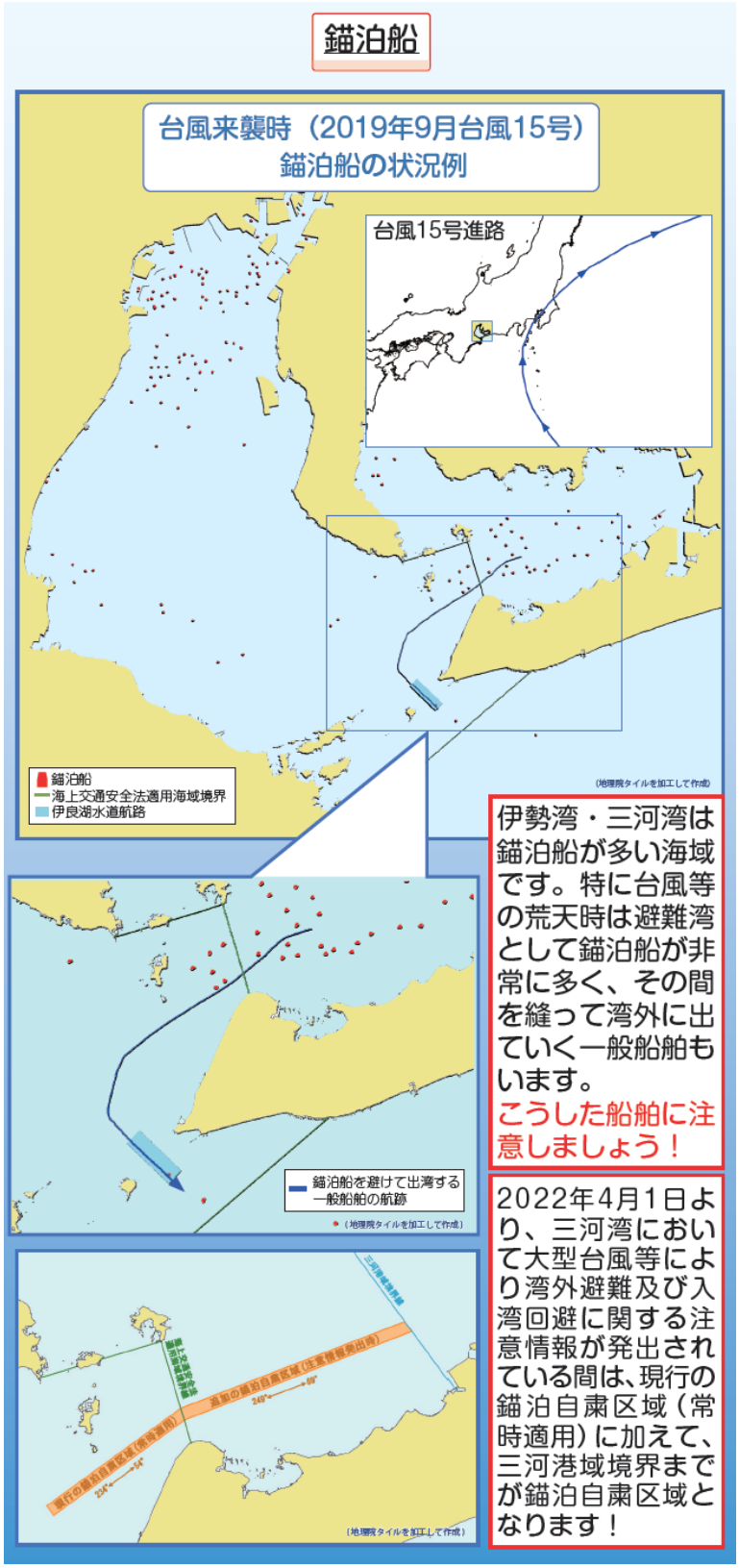

錨泊船
台風来襲時（2019年9月台風15号）
錨泊船の状況例
台風15号進路
錨泊船
海上交通安全法適用海域境界
伊良湖水道航路
（地理院タイルを加工して作成）
伊勢湾・三河湾は錨泊船が多い海域です。特に台風等の荒天時は避難湾として錨泊船が非常に多く、その間を縫って湾外に出ていく一般船舶もいます。
こうした船舶に注意しましょう！
錨泊船を避けて出湾する一般船舶の航跡
（地理院タイルを加工して作成）
2022年4月1日より、三河湾において大型台風等により湾外避難及び入湾回避に関する注意情報が発出されている間は、現行の錨泊自粛区域（常時適用）に加えて、三河港域境界までが錨泊自粛区域となります！
（地理院タイルを加工して作成）

図 5.4-2　錨泊船

5.5　海難発生場所

＜第 1 回打合会における主な意見＞

・大型船がよく利用する航路上で、見合い関係が厳しくなる海域がいくつかある。それと海難発生位置は一致するところもある。海難が多く発生する場所や理由を付けて記載するのはいかがか。

＜協議会における主な意見＞

・漁船が関係する衝突海難については理解できるが、東京湾や瀬戸内海と比較してどうなのか。また、他の船種と比較した場合もわからない。

・内航海運で言うと、499 トンクラスの船舶が主流である。それは 100m 以下の船舶である。隻数も圧倒的に多い。情報図を見ると、小型船の事例が全く掲載されていないのでそれでよろしいのか。

＜商船航行情報図への反映＞

図 5.5-1 のとおり記載。また、漁船以外の海難の現状についても掲載されているホームページへの QR コードのリンク等を情報図に記載。

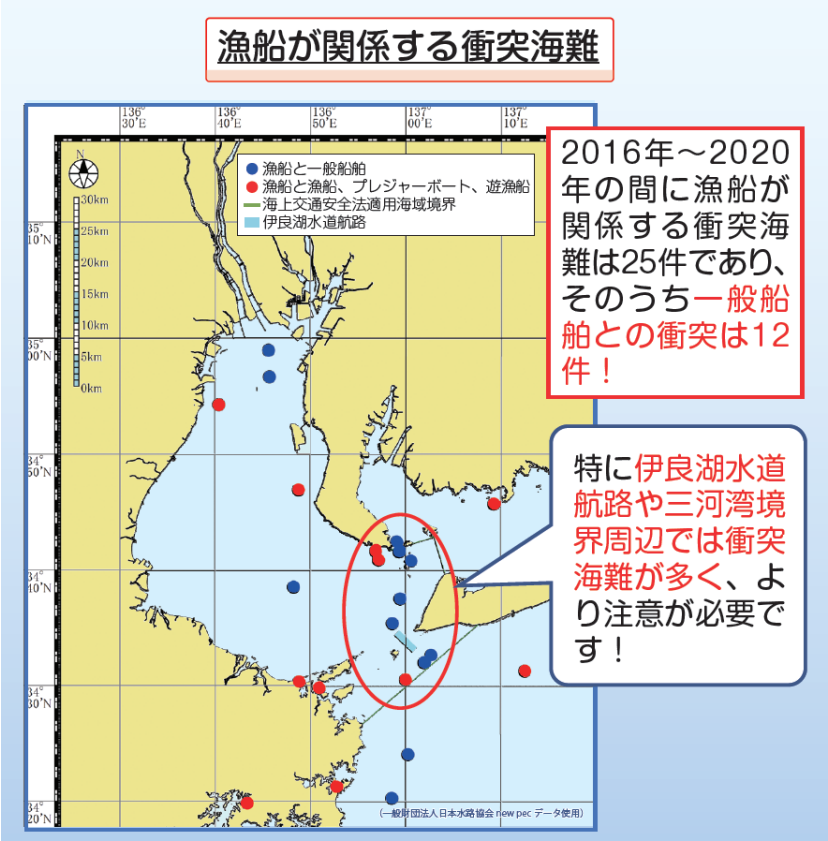


図 5.5-1　海難発生場所

5.6　視界不良時の待機場所

＜第１回打合会における主な意見＞

・視界不良時の大型船の待機場所を記載するのはいかがか。伊良湖水道航路では視界不良時に大型船は航路外で待機する。

＜商船航行情報図への反映＞

図 5.6-1 のとおり記載。

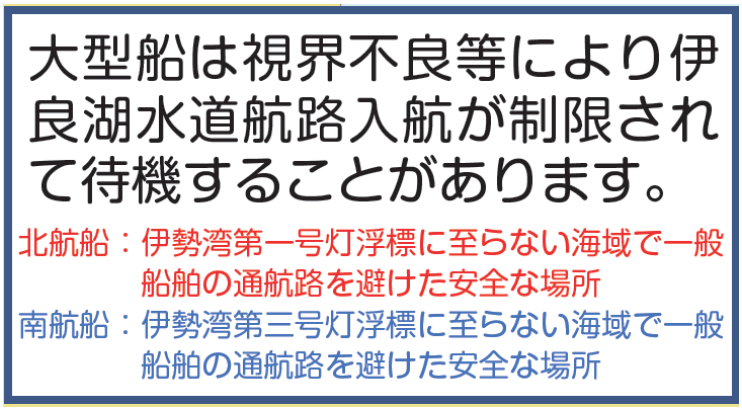


図 5.6-1　視界不良時の待機場所

5.7　船種別航跡等

＜第 1 回打合会における主な意見＞

・旅客船で一コラム使用する必要はないのではないか。

・衣浦港に入港する大型バルカーがある。動きが少々複雑で特徴があるので別枠で記載された方が良いのではないか。

・三河湾の場合、コンテナ船が少なく自動車運搬船は一緒にできるのではないか。三河湾ではコンテナ船はほとんどない。1 万トン未満の船が稀に航行する程度である。

・三河湾は自動車運搬船がメインであり、伊勢湾ではコンテナ船も自動車運搬船も名古屋港に集中するため、最終的な行先は違うが、湾内での主な航路は同じではないか。VLCC、LNG 船、貨物船の 3 船種でいいのではないか。

・伊勢湾五号灯浮標から南はほとんど同じ経路を通る。伊勢湾五号灯浮標から北では、LNG 船は手前、VLCC はシーバースやブイ、四日市へ行く等、別れている。船種別ではなく、目的地別でも良いのではないか。

・伊勢防情報図に主に四日市向けの LNG 船が伊勢湾四号灯浮標から少し遠回りし、北上する様な経路がある。VLCC も同様に特徴がある。

・四日市行きの LNG 船は伊勢湾四号灯浮標から左に行き、南航筋を外して北航する。名古屋行きの LNG 船は北航筋に沿って伊勢湾五合灯浮標へ向かう。LNG 船は行き先別に異なるが、VLCC は深喫水であるため、浅いところを避けたルートとなる。

・満載の VLCC は喫水が 20m あるため伊勢湾で通航できない海域があり、入港ルートも多船と全く異なる。航路に入っていても、見た目が低いため分かりづらいが、水深は深い。漁船からはどう見えるのかわからないが、操業漁船を避けられないことを強調していただきたい。

＜第 2 回打合会における主な意見＞

・「その他船舶」の説明書きに漁船が含まれていないが、記載してはいかがか。

＜商船航行情報図への反映＞

令和 2 年において、最も AIS 搭載船通航隻数の多かった 1 か月(3 月)の AIS データを基に、図 5.7-1～図 5.7-3 のとおり記載。

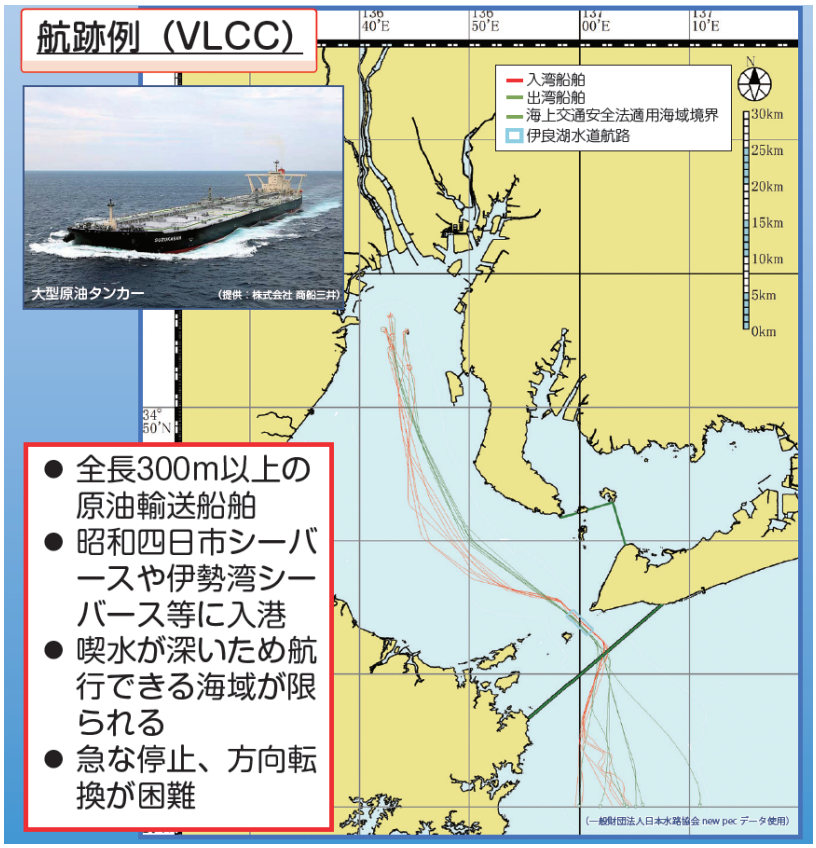


図 5.7-1　VLCC 航跡図

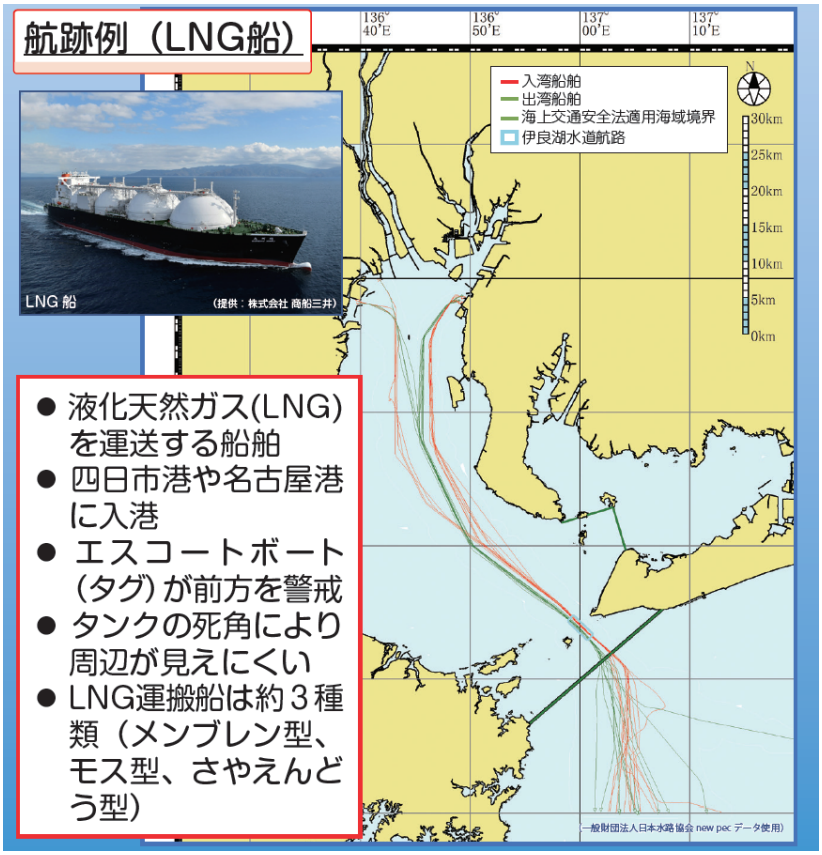


図 5.7-2　LNG 船航跡図

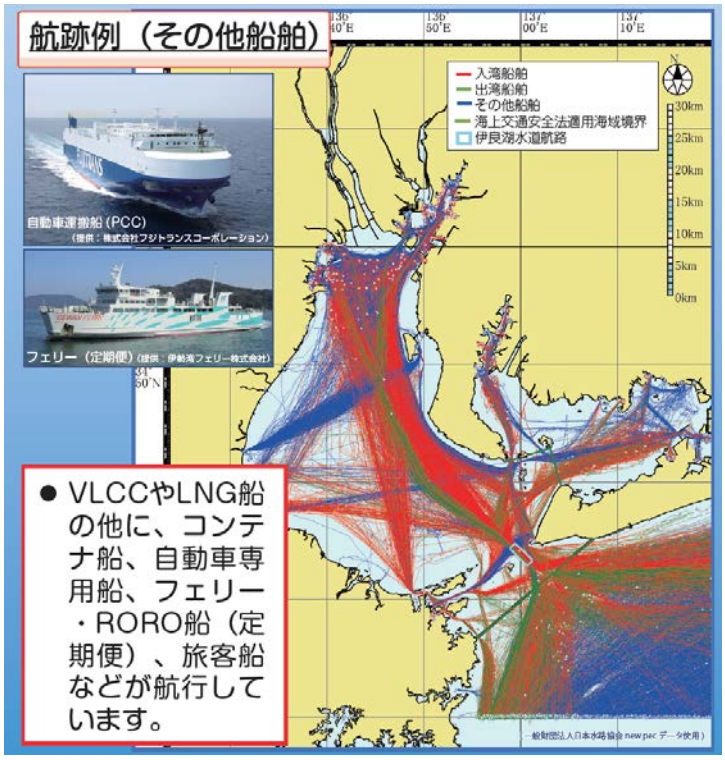


図 5.7-3　その他船舶航跡図

5.8　自主規制航路

＜第 1 回打合会における主な意見＞

・通航経路が交差するような危険な海域について記載した方が良い。従来より地元関係者で申し合わせた自主規制航路がある。AIS データによる航跡と合わせて自主規制航路も確認していただき、交差海域を記載していただきたい。

＜商船航行情報図への反映＞

図 5.8-1 のとおり記載。

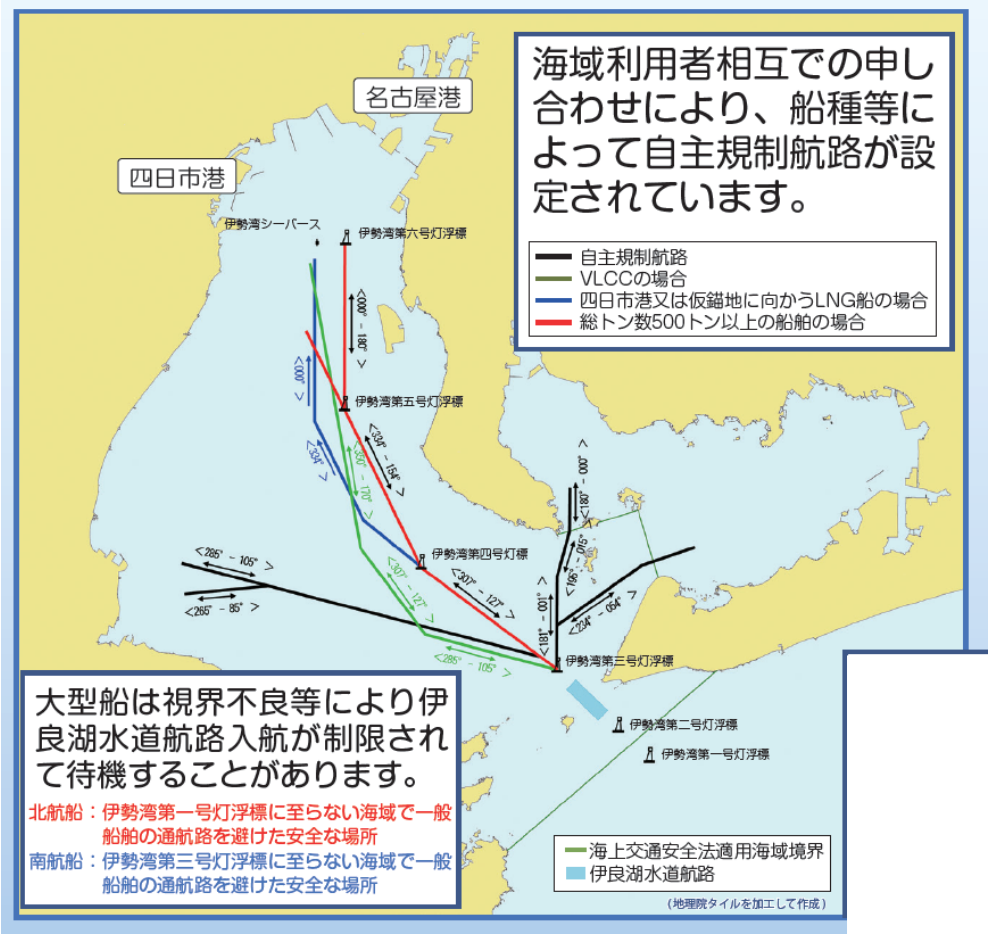


図 5.8-1　自主規制航路

5.9　中部国際空港工事

＜第 1 回打合会における主な意見＞

・中部国際空港沖の工事区域が空港より沖合に 1,000m 程出るため、一般船舶と漁船の競合があるということも注意事項として記載していただきたい。

・一般船舶の他に工事用船舶も錯綜するため、工事用船舶に関する記述も記載していただきたい。

＜第 2 回打合会における主な意見＞

・「競合」という表現は誤解が生じる恐れがあるため削除してはいかがか。

＜商船航行情報図への反映＞

図 5.9-1 のとおり記載。

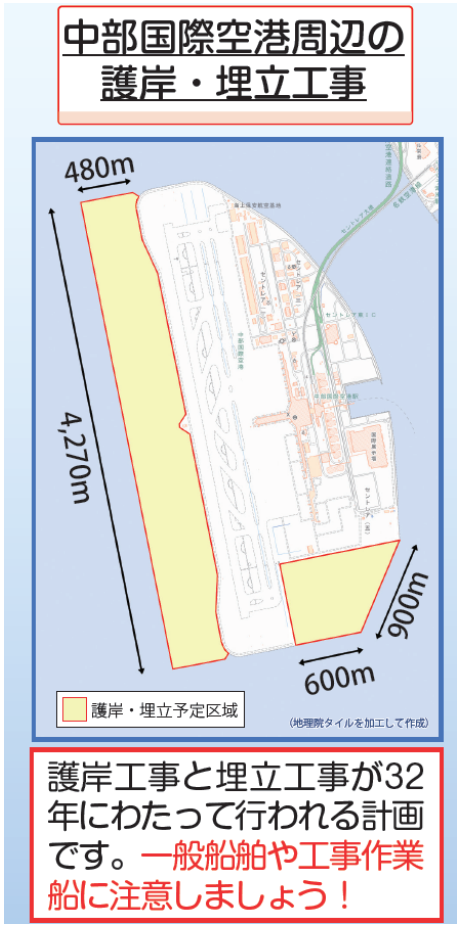


図 5.9-1　中部国際空港工事

5.10　その他

＜第 1 回打合会における主な意見＞

・漁業者は細かい字はなかなか読んでくれないと思うので、絵で見てわかる様な資料の方が現場で活用されやすいと思う。

＜第 2 回打合会における主な意見＞

・「海のもしもは「118 番」」及び「海と安全に関する情報」について、注意喚起や非常時に目立つよう、表面右下から表面左下（協会連絡先等の欄）へ移動し、折り畳み時にもすぐに見えるような配置にしてはいかがか。

・背表紙のクレジット位置と安全情報を入れ替えたほうがよいのではないか。

・西暦と元号が混在しているため、西暦に統一してはいかがか。

６．伊勢湾商船航行情報図

令和３年度　海運・水産関係団体連絡協議会

伊勢湾 商船航行情報図

2022年３月
公益社団法人　日本海難防止協会

※この情報図は公益財団法人日本海事センターの補助金で作成しました。

海のもしもは「118番」

「118 番」は海上保安庁緊急通報用電話番号です。
「いつ」「どこで」「なにがあった」などを簡潔に落ち着いてお話しください。

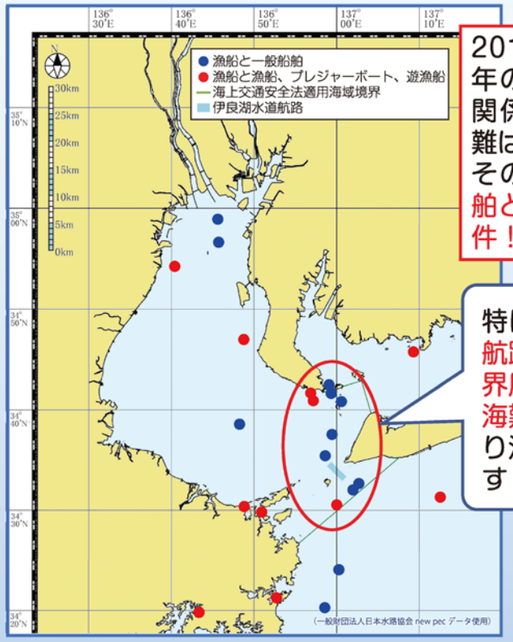
公益社団法人　日本海難防止協会

〒151-0062
東京都渋谷区元代々木町３３－８
代々木サンサンビル３階

[TEL] 03-5761-6050
[URL] https://www.nikkaibo.or.jp

本リーフレットは
左記QRコードにて
ダウンロードできます。

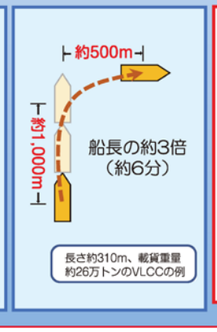
漁船が関係する衝突海難



2016年～2020年の間に漁船が関係する衝突海難は25件であり、そのうち一般船舶との衝突は12件！

特に伊良湖水道航路や三河湾境界周辺では衝突海難が多く、より注意が必要です！

大型船は急に止まれない！回れない！

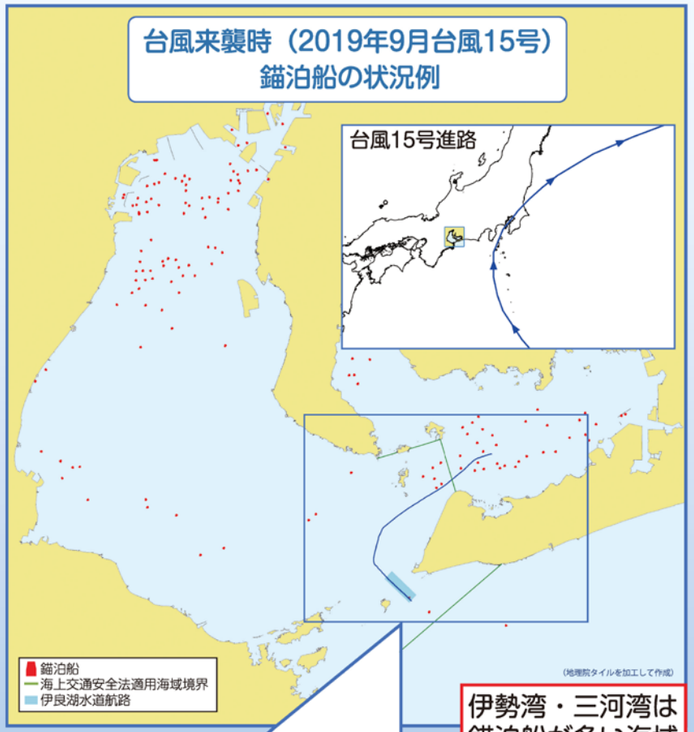


大型船は急に止まったり回頭したりすることができません！
十分な距離を保ちましょう！

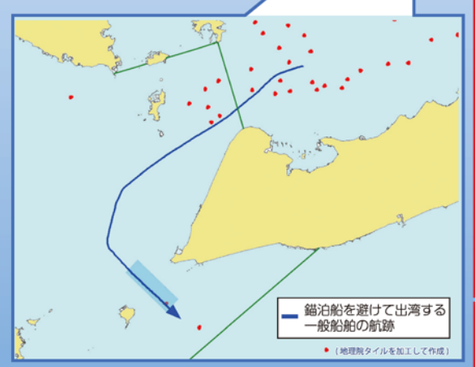
大型船から視認されない危険に注意！

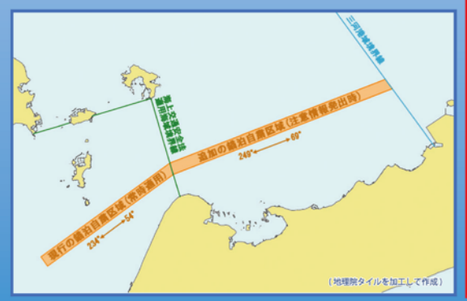
大型船は構造や貨物などで周囲の視界が遮られ、前方視界は最大500mもあります！
十分な距離を保ちましょう！

錨泊船



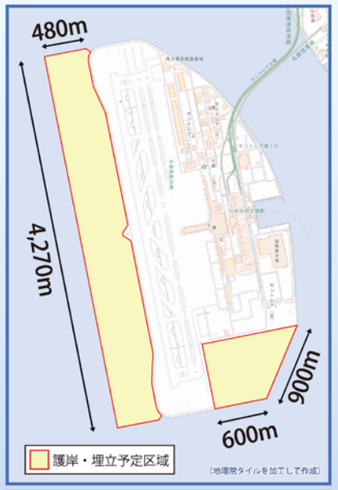
伊勢湾・三河湾は錨泊船が多い海域です。特に台風等の荒天時は避難湾として錨泊船が非常に多く、その間を縫って湾外に出ていく一般船舶もいます。
こうした船舶に注意しましょう！





2022年4月1日より、三河湾において大型台風等により湾外避難及び入湾回避に関する注意情報が発出されている間は、現行の錨泊自粛区域（常時適用）に加えて、三河港域境界までが錨泊自粛区域となります！

中部国際空港周辺の護岸・埋立工事



護岸工事と埋立工事が32年にわたって行われる計画です。一般船舶や工事作業船に注意しましょう！

海と安全に関する情報

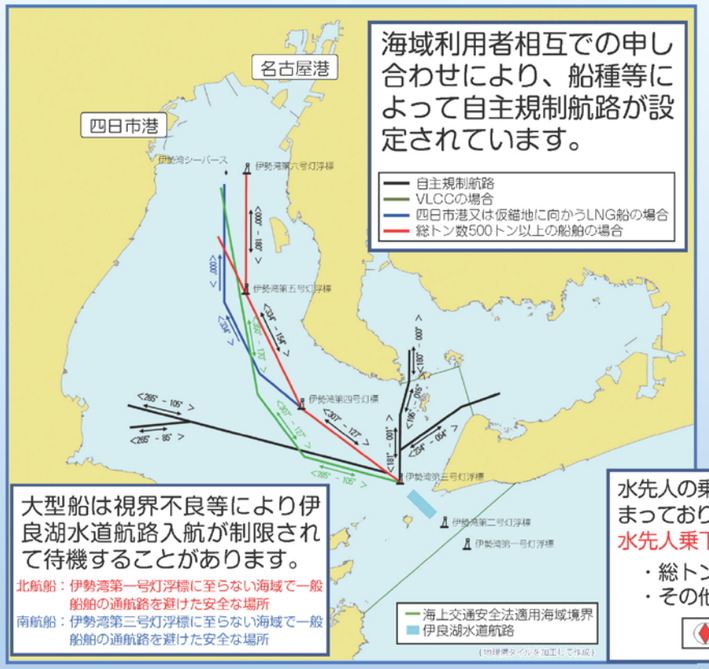
海の安全情報（海上保安庁）
全国の海上安全情報や海上気象情報など
https://www6.kaiho.mlit.go.jp/

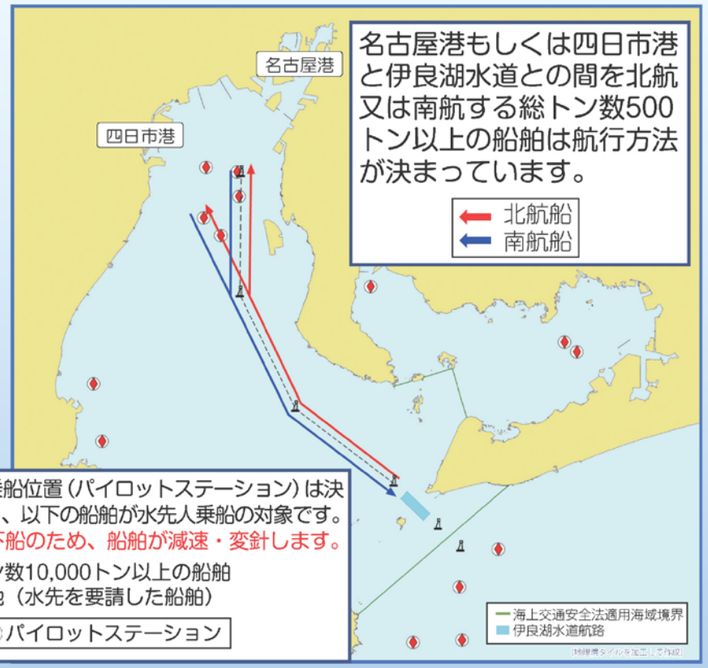
航行安全情報（伊勢湾海上交通センター）
伊良湖水道航路付近の航行安全情報など
https://www6.kaiho.mlit.go.jp/isewan/

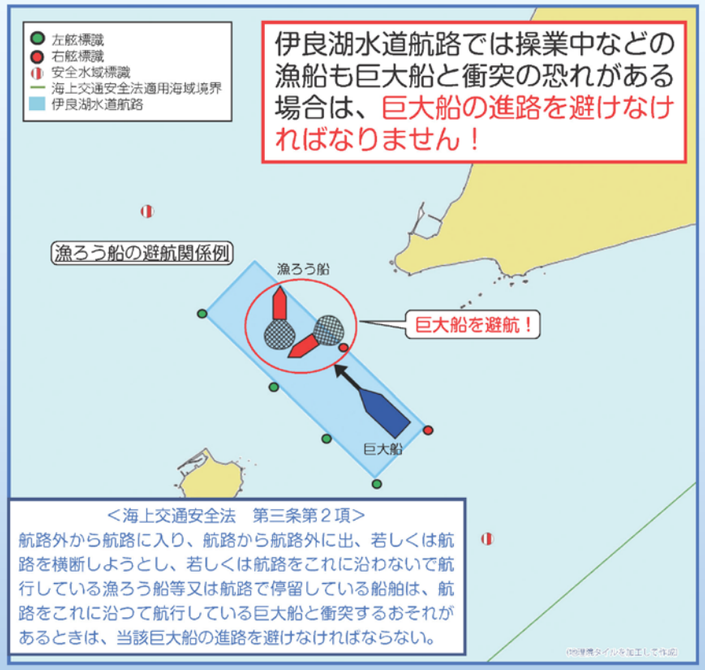
統計情報（海上保安庁）
「海難の現況と対策」など
https://www.kaiho.mlit.go.jp/doc/hakkou/toukei/toukei.html

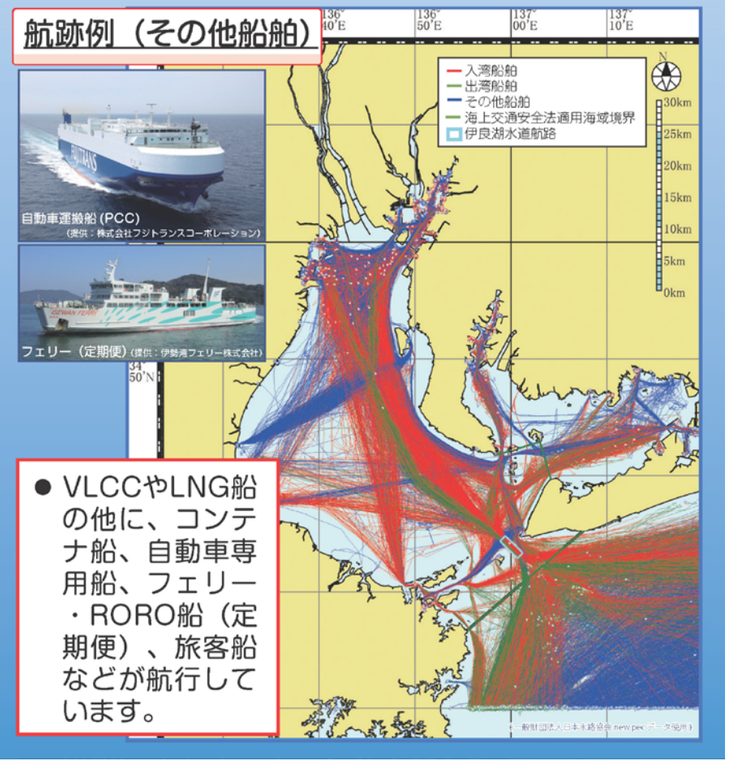
船舶事故ハザードマップ（運輸安全委員会）
全国の船舶事故事例、ハザード事例など
https://jtsb.mlit.go.jp/hazardmap/

伊勢湾の主な航行方法等









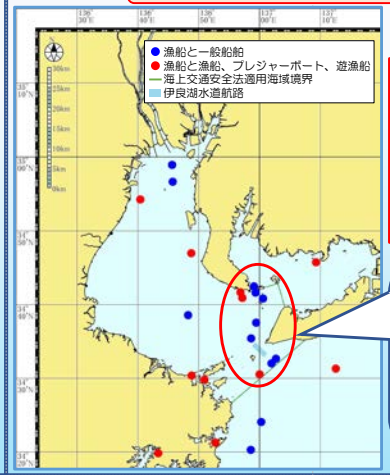
参考資料　第二回打合会配布　伊勢湾商船航行情報図（案）

令和3年度　海運・水産関係団体連絡協議会

伊勢湾 商船航行情報図

令和４年３月
公益社団法人　日本海難防止協会

漁船が関係する衝突海難

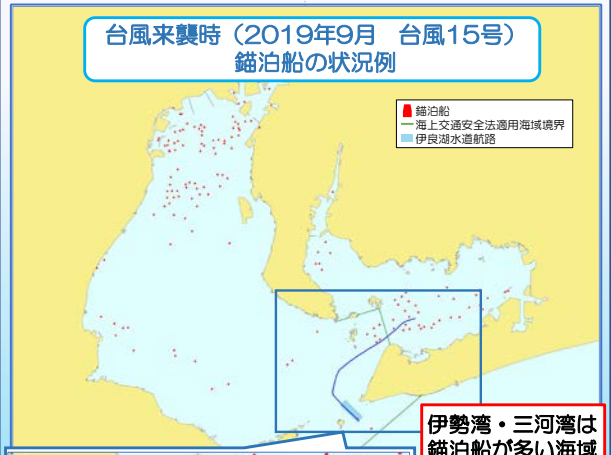


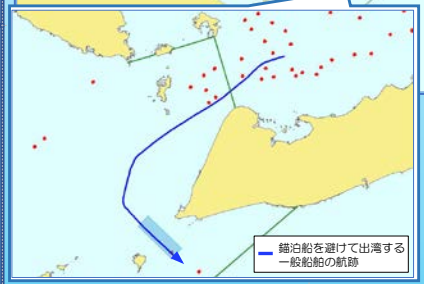
平成28年～令和2年の間に漁船が関係する衝突海難は25件であり、そのうち一般船舶との衝突は12件！

特に伊良湖水道航路や三河湾境界周辺では衝突海難が多く、より注意が必要です！

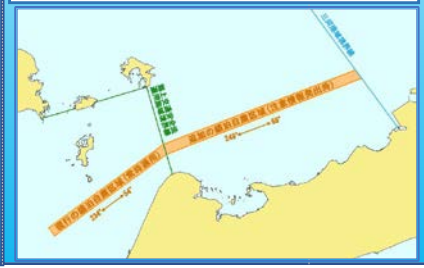
錨泊船

台風来襲時（2019年9月　台風15号）
錨泊船の状況例





伊勢湾・三河湾は錨泊船が多い海域です。特に台風等の荒天時は避難湾として錨泊船が非常に多く、その間を縫って湾外に出ていく一般船舶もいます。
こうした船舶との競合に注意しましょう！

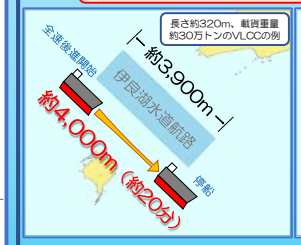


令和4年4月1日より、三河湾において大型台風等により湾外避難及び入湾回避に関する注意情報が発出されている間は、現行の錨泊自粛区域(常時適用)に加えて、三河港域境界までが錨泊自粛区域となります！

中部国際空港周辺の護岸・埋立工事

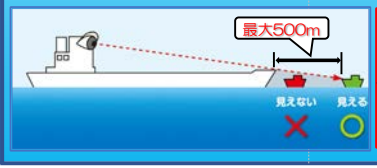
護岸工事と埋立工事が32年にわたって行われる計画です。
一般船舶や工事作業船との競合に注意しましょう！

大型船は急に止まれない！回れない！



大型船は急に止まったり回頭したりすることができません！
十分な距離を保ちましょう！

大型船から視認されない危険に注意！



大型船の前方視界は規則で定められており、最大500mもあります！
十分な距離を保ちましょう！

海のもしもは「118番」

「118番」は海上保安庁緊急通報用電話番号です。
次のような場合には、「118番」に通報し、「いつ」「どこで」「なにがあった」などを簡潔に落ち着いてお話しください。

海と安全に関する情報

海の安全情報（海上保安庁）
全国の海上安全情報や海上気象情報など
https://www6.kaiho.mlit.go.jp/

航海安全情報（第四管区海上保安本部海洋情報部）
海況情報、漁具設置場所など
https://www1.kaiho.mlit.go.jp/KAN4/koukai/koukai_index.html

航行安全情報（伊勢湾海上交通センター）
伊良湖水道航路付近の航行安全情報など
https://www6.kaiho.mlit.go.jp/isewan/

船舶事故ハザードマップ（運輸安全委員会）
全国の船舶事故事例、ハザード事例など
https://jtsb.mlit.go.jp/hazardmap/

公益社団法人　日本海難防止協会

〒151-0062
東京都渋谷区元代々木町３３-８
代々木サンサンビル３階

[TEL] 03-5761-6050
[URL] https://www.nikkaibo.or.jp

本リーフレットは左記QRコードにてダウンロードできます。

伊勢湾の主な航行方法等

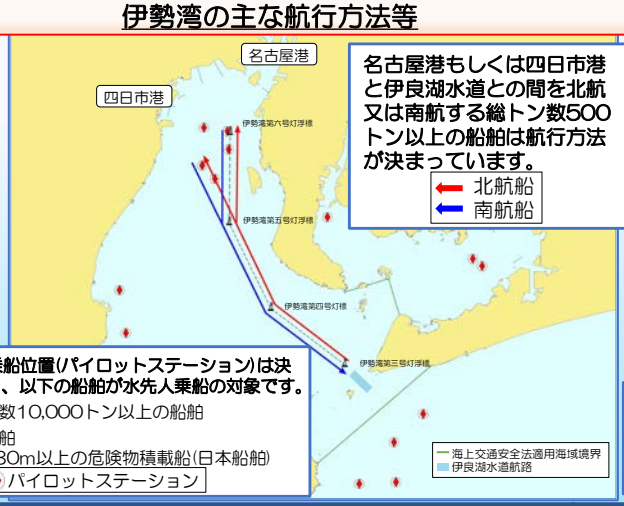
海域利用者相互での申し合わせにより、船種等によって自主規制航路が設定されています。

- 自主規制航路
- VLCCの場合
- 四日市港又は仮錨地に向かうLNG船の場合
- 総トン数500トン以上の船舶の場合

大型船は視界不良等により伊良湖水道航路入航が制限されて待機することがあります。

北航船：伊勢湾第一号灯浮標に至らない海域で一般船舶の通航路を避けた安全な場所

南航船：伊勢湾第三号灯浮標に至らない海域で一般船舶の通航路を避けた安全な場所



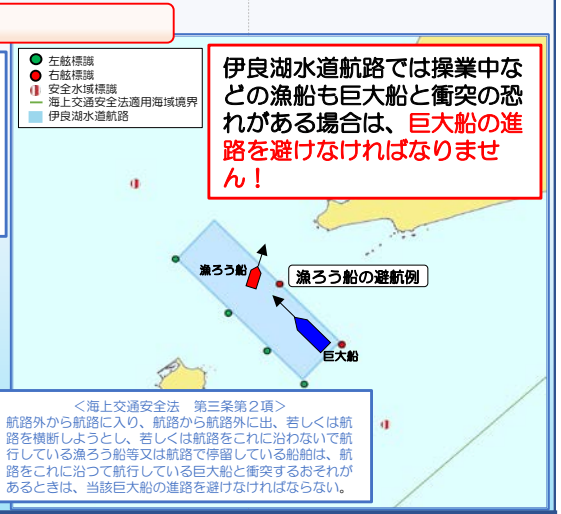
名古屋港もしくは四日市港と伊良湖水道との間を北航又は南航する総トン数500トン以上の船舶は航行方法が決まっています。

- 北航船
- 南航船

水先人の乗船位置(パイロットステーション)は決まっており、以下の船舶が水先人乗船の対象です。

- 総トン数10,000トン以上の船舶
- 外国船舶
- 全長130m以上の危険物積載船(日本船舶)

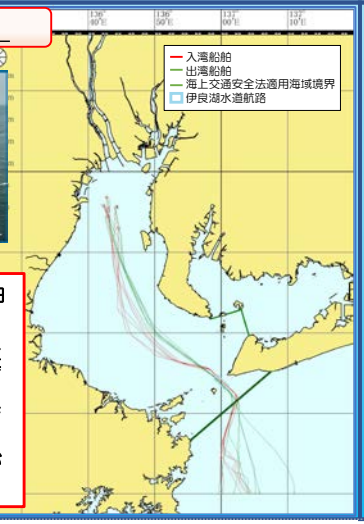
パイロットステーション



伊良湖水道航路では操業中などの漁船も巨大船と衝突の恐れがある場合は、巨大船の進路を避けなければなりません！

＜海上交通安全法　第三条第２項＞
航路外から航路に入り、航路から航路外に出、若しくは航路を横断しようとし、若しくは航路をこれに沿わないで航行している漁ろう船等又は航路で停留している船舶は、航路をこれに沿つて航行している巨大船と衝突するおそれがあるときは、当該巨大船の進路を避けなければならない。

航跡例（VLCC）

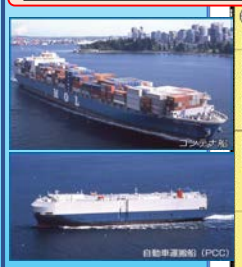


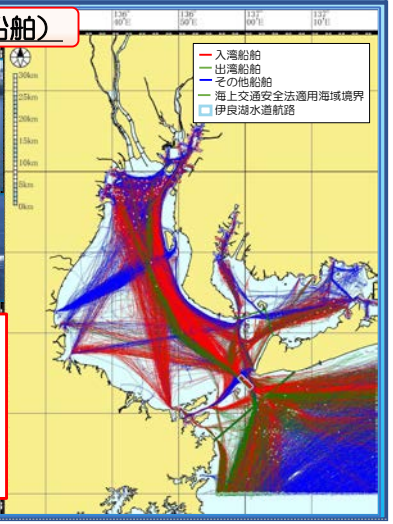
- 全長300m以上の原油輸送船舶
- 昭和四日市シーバースや伊勢湾シーバース等に入港
- 喫水が深いため航行できる海域が限られる
- 急な停止、方向転換が困難

航跡例（LNG船）

- 液化天然ガス(LNG)を運送する船舶
- 四日市港や名古屋港に入港
- エスコートボート（タグ）が前方を警戒
- タンクの死角により周辺が見えにくい
- LNG運搬船は約３種類（メンブレン型、モス型、さやえんどう型）

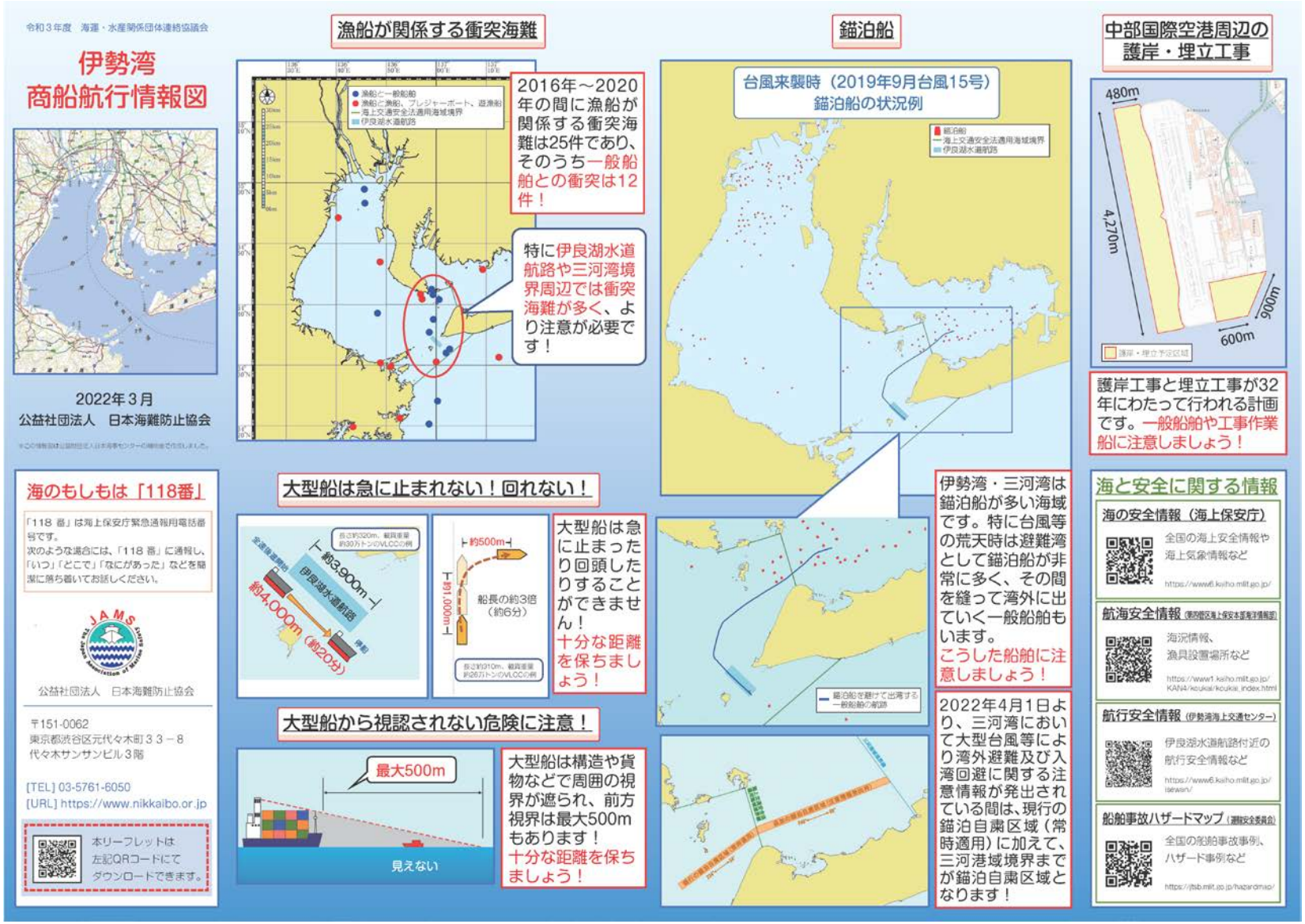
航跡例（その他船舶）





- VLCCやLNG船の他に、コンテナ船、自動車専用船、フェリー・RORO船（定期便）、旅客船などが航行しています。

参考資料　協議会配布伊勢湾商船航行情報図（案）



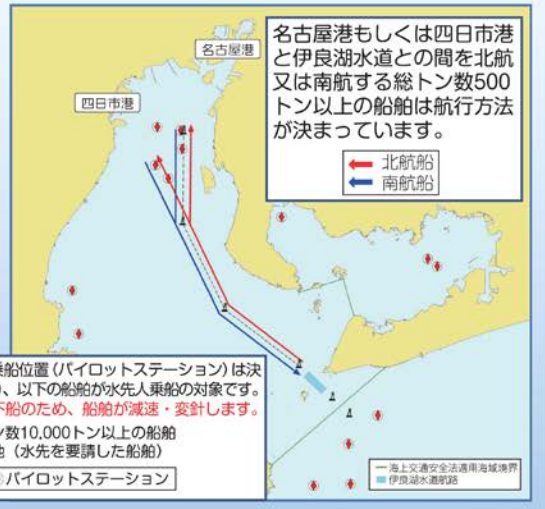
伊勢湾の主な航行方法等

海域利用者相互での申し合わせにより、船種等によって自主規制航路が設定されています。

大型船は視界不良等により伊良湖水道航路入航が制限されて待機することがあります。

北航船：伊勢湾第一号灯浮標に至らない海域で一般船舶の通航路を避けた安全な場所

南航船：伊勢湾第三号灯浮標に至らない海域で一般船舶の通航路を避けた安全な場所

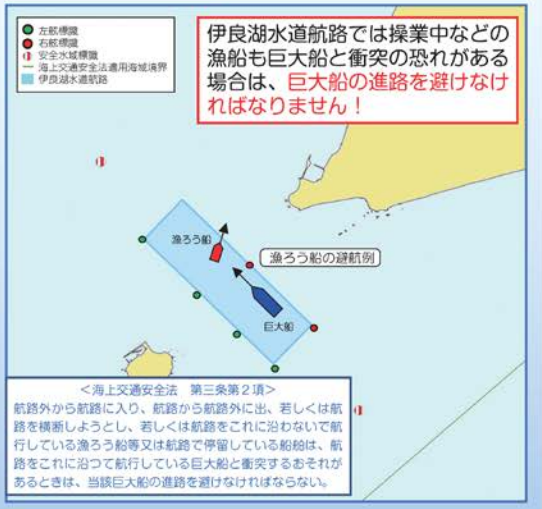


名古屋港もしくは四日市港と伊良湖水道との間を北航又は南航する総トン数500トン以上の船舶は航行方法が決まっています。

水先人の乗船位置（パイロットステーション）は決まっており、以下の船舶が水先人乗船の対象です。
水先人乗下船のため、船舶が減速・変針します。

・総トン数10,000トン以上の船舶
・その他（水先を要請した船舶）

パイロットステーション



伊良湖水道航路では操業中などの漁船も巨大船と衝突の恐れがある場合は、巨大船の進路を避けなければなりません！

＜海上交通安全法　第三条第２項＞
航路外から航路に入り、航路から航路外に出、若しくは航路を横断しようとし、若しくは航路をこれに沿わないで航行している漁ろう船等又は航路で停留している船舶は、航路をこれに沿つて航行している巨大船と衝突するおそれがあるときは、当該巨大船の進路を避けなければならない。

航跡例（VLCC）

- 全長300m以上の原油輸送船舶
- 昭和四日市シーバースや伊勢湾シーバース等に入港
- 喫水が深いため航行できる海域が限られる
- 急な停止、方向転換が困難

航跡例（LNG船）

- 液化天然ガス(LNG)を運送する船舶
- 四日市港や名古屋港に入港
- エスコートボート（タグ）が前方を警戒
- タンクの死角により周辺が見えにくい
- LNG運搬船は約３種類（メンブレン型、モス型、さやえんどう型）

航跡例（その他船舶）

- VLCCやLNG船の他に、コンテナ船、自動車専用船、フェリー・RORO船（定期便）、旅客船などが航行しています。

第Ⅲ編　議事概要

第１回打合会議事概要

１．日　時：令和３年 12 月３日（金）　14：00～15：00

２．場　所：日本財団ビル　1-3 会議室

３．出席者：別紙参照

４．議事：

（１）令和３年度事業計画について

（２）伊勢湾商船航行情報図の作成について

（３）その他

５．配布資料：

（１）議事次第、委員名簿、座席表

（２）令和３年度事業計画

（３）伊勢湾商船航行情報図の作成

別紙 1:東京湾商船航行情報図

別紙 2:伊勢湾・三河湾海上交通ガイドブック

別紙 3:伊勢湾・三河湾海上交通安全情報図

６．開会等：

① 第１回打合会の開催にあたり、事務局を代表して公益社団法人 日本海難防止協会 藤田海上交通研究部長より挨拶が行われた。

② 委員の紹介が行われた後に、委員の互選により野田委員が委員長に選任された。

７．議事概要：

（１）令和３年度事業計画について

資料「事業計画」について事務局より説明が行われ、特段の意見は無かった。

（２）伊勢湾商船航行情報図の作成について

事務局より資料「伊勢湾商船航行情報図の作成」について説明が行われ、次のとおり質疑応答がなされた。

①【町委員】

(a)3.3 項の関係者ヒアリング内容について現状と異なる箇所があるので次の箇所を修正願う。

・「VLCC が通航できるような深水深」を「VLCC が通航する深喫水」に修正。

・「「かぐや」が名古屋や四日市から」の「名古屋」は現在使用されていないので削除。

・二艘びき漁船について名古屋港の東航路・西航路内では操業していないので「東航路や西航路の南方海域付近では」に修正。

(b)AIS 解析にパイロットボートの航跡等があるが、情報図に船種別通航帯などを掲載するならパイロットボートは不要ではないか。

(c)東京湾商船航行情報図の「大型船から視認されない危険に注意を！」では VLCC からの前方視野を掲載しているが、伊勢湾版ではより目視距離が遠くなる大型コンテナ船やバラスト状態の VLCC を検討してはいかがか。

○【長田委員】

(c)さやえんどう型の大型 LNG 船もブラインドゾーンが大きいので検討してはいかがか。

○【事務局(山口)】

(a)ご指摘とおり修正させていただく。

(b)あくまで本資料は伊勢湾の現状を確認したく最新の AIS データに基づき提示させていただいたものであるので、全て情報図へ反映するものではない。

(c)東京湾商船航行情報図は 10 年ほど前の情報図であり、ブラインドゾーンについて掲載する対象船舶は現状に合わせて検討させていただく。

②【野田委員長】東京湾商船航行情報図ではパイロットステーション等の情報も掲載しているがいかがか。

○【町委員】伊勢湾は東京湾に比べてパイロットステーションの数が多くないが掲載していただきたい。

③【長田委員】

(a)東京湾商船航行情報図の物流に関する項目は伊勢湾版では不要ではないか。

(b)伊良湖水道航路の説明について、海上交通安全法に則った航路内の他種船との避航関係について明記すべきではないか。漁ろうに従事している船舶でも、相手が巨大船の場合は避ける義務がある。

(c)東京湾商船航行情報図ではパイロットステーションの情報箇所に錨泊船に関する

情報が掲載されている。弊協会が作成している大型船向けの伊勢湾航法に関するDVDにも伊勢湾の錨泊船について取り上げさせていただいている。伊勢湾は底質が泥で、平坦な地形が多いため台風等の避泊地として好まれて使われており、大型船が特に利用する錨泊に最適な海域がある。錨泊船に関する情報も掲載してはいかがか。

(d)大型船がよく利用する航路上で、見合い関係が厳しくなる海域がいくつかある。それと P.5 に示されている海難発生位置は一致するところもある。海難が多く発生する場所や理由を付けて記載するのはいかがか。

○【町委員】

(e)もし物流情報を削除するなら、代わりに視界不良時の大型船の待機場所を追加で記載するのはいかがか。伊良湖水道航路では視界不良時に大型船は航路外で待機することとなる。

○【事務局(山口)】

(a)ご指摘のとおり物流情報は不要と思うので掲載しないこととしたい。

(b),(c),(d),(e)重要な情報であるので、関係者の方にもご協力いただきながら資料を集めて掲載できるよう検討したい。

④【野田委員長】三河湾も対象海域に含めるのか。

○【事務局(山口)】本事業の対象海域は海交法適用海域に限っているが、昨年度の伊勢湾漁業操業図作成時に三河湾も対象とした方が良いというご意見をいただき、三河湾も含めて作成した。今年度も同様に三河湾も含めた情報図として整理したい。

○【野田委員長】私もその方が良いと思うが、いかがか。

○【一同】異議なし

⑤【野田委員長】船種別の通航帯や特徴等を掲載するとなると、東京湾商船航行情報図で6船種掲載していたが、伊勢湾ではいかがか。

○【町委員】

・伊勢湾は旅客船の数が少なく、主に太平洋フェリーと、空港と津を結ぶ小さい客船であるので、旅客船で一コラム使用する必要はないのではないか。

・衣浦港に入港する大型バルカーがある。伊良湖水道航路を抜けて師崎水道を通航して北上するが、動きが少々複雑で特徴があるので別枠で記載された方が良いのではないか。

・荒天時に三河湾へ内航船が避泊し、大型船の通航が困難な時がある。そのような状

況の AIS のデータを記載した方が漁船の方には理解しやすいのではないか。大型船が出航する際には避泊船を避けながら操船するため、通常と異なる動きに見えると思う。

○【長田委員】三河湾の場合、コンテナ船が少なく自動車運搬船は一緒にできるのではないか。

○【町委員】三河湾ではコンテナ船はほとんどない。1 万トン未満の船が稀に航行する程度である。

○【長田委員】三河湾は自動車運搬船がメインであり、伊勢湾ではコンテナ船も自動車運搬船も名古屋港に集中するため、最終的な行先は違うが、湾内での主な航路は同じではないか。東京湾とは状況が異なるので VLCC、LNG 船、貨物船の 3 船種でいいのではないか。

○【町委員】伊勢湾五号灯浮標から南はほとんど同じ経路を通る。伊勢湾五号灯浮標から北では、LNG 船は手前、VLCC はシーバースやブイ、四日市へ行く等、別れている。船種別ではなく、目的地別でも良いのではないか。

○【長田委員】「別紙 3 伊勢湾・三河湾海上交通安全情報図」P.3 に記載されているが、主に四日市向けの LNG 船が伊勢湾四号灯浮標から少し遠回りし、北上する様な経路がある。VLCC も同様に特徴がある。この図に沿った分類はいかがか。

○【町委員】四日市行きの LNG 船は伊勢湾四号灯浮標から左に行き、南航筋を外して北航する。名古屋行きの LNG 船は北航筋に沿って伊勢湾五合灯浮標へ向かう。LNG 船は行き先別に異なるが、VLCC は深喫水であるため、浅いところを避けたルートとなる。伊勢湾では船種と行き先でルートが異なるが、「別紙 3 伊勢湾・三河湾海上交通安全情報図」P.3 を参考にしてはいかがか。満載の VLCC は喫水が 20m あるため伊勢湾で通航できない海域があり、入港ルートも多船と全く異なる。航路に入っていても、見た目が低いため分かりづらいが、水深は深い。漁船からはどう見えるのかわからないが、操業漁船を避けられないことを強調していただきたい。

○【事務局(藤田)】今回、AIS データを基に航跡図を作成しているが、AIS データの船種区分では分類が難しいところもあることご理解いただきたい。その中で、目的港別に船舶動静に特徴がある、深喫水 VLCC は航行できる海域が限られている等の特徴はできる限り反映し、漁業者の方にお伝えできる様に務めたい。

○【野田委員長】全てを整理するには限界もあるかと思うが、いただいたご意見になるべく沿う様にしていただきたい。

⑥【立木委員】東京湾商船航行情報図を拝見すると全体的に文字が多くて小さい。漁業

者は細かい字はなかなか読んでくれないと思うので、絵で見てわかる様な資料の方が現場で活用されやすいと思う。

○【野田委員長】表現方法を工夫していただければと思う。

⑦【藤田委員】

(a)通航経路が交差するような危険な海域について記載した方が良い。「別紙3伊勢湾・三河湾海上交通安全情報図」P.3にもあるとおり、伊勢湾では従来より地元関係者で申し合わせた自主規制航路がある。さらに平成16、17年の伊勢湾ハイウェイネットワークに関する委員会を受け、翌平成18年に主要航路の航行安全に関する調査研究を行い、自主規制航路を改めて関係者間で確認し合った。AISデータによる航跡と合わせて自主規制航路も確認していただき、交差海域を記載していただきたい。

(b)中部国際空港沖の工事区域が空港より沖合に1,000m程出るため、一般船舶と漁船の競合があるということも注意事項として記載していただきたい。

(c)P.4の表3.1.2-1と図3.1.2-1の海難発生の単位は「隻」ではなく、「件」ではないか。

○【事務局(山口)】

(a),(b) 重要な情報であるので、関係者の方にもご協力いただきながら資料を集めて掲載できるよう検討したい。

(c)ご指摘どおり、「件」に修正させていただく。

⑧【事務局(山口)】情報図の形状について、漁業者の方に配布するので東京湾商船航行情報図と同様に冊子ではなく一枚ものとした方がよいかと考えているがご意見を伺いたい。

○【野田委員長】東京湾商船航行情報図はある程度水にも耐久性のある紙質で破れにくくなっているが、ご意見なければ東京湾商船航行情報図と同様に一枚ものとしたいがいかがであるか。

○【一同】異議なし

（３）その他

○【事務局(山口)】貴重なご意見を多くいただいた。できる限り対応できるようにしたい。第二回打合会は早ければ2月頃に開催し、その前に情報図案をメール等で照会させていただき、ご意見をいただいた上で打合会を開催したい。

別紙

委員会

○	野田　明	東京海洋大学 学術研究院 海洋資源エネルギー学部門 教授
○	庄司　るり	東京海洋大学　副学長 学術研究院 海事システム工学部門　教授
欠	小林　哲朗	一般財団法人 中央漁業操業安全協会 専務理事
○	三次　亮	全国漁業協同組合連合会 漁政部　次長
欠	永富　洋一	一般財団法人 三重県漁業操業安全協会　理事長
○	立木　宏幸	公益財団法人 愛知県水産業振興基金 理事長
○	長田　泰英	一般社団法人 日本船長協会　常務理事
○	遠藤　英明	一般社団法人 日本船主協会　海務幹事会幹事長 （川崎汽船(株)安全品質管理グループ長）
○	木下　一也	日本内航海運組合総連合会 （鶴見サンマリン(株)船舶グループ部長）
○	岩瀬恵一郎	一般社団法人 日本旅客船協会　労海務部長
○	阪本　敏章	日本水先人会連合会　専務理事
○	町　裕次	伊勢三河湾水先区水先人会　副会長（海務担当）
欠	髙橋　健二	全日本海員組合　水産局長
○	***（代）釜石　隆***	全日本海員組合　水産局　水産部　副部長
○	藤田　義朝	公益社団法人 伊勢湾海難防止協会　専務理事

官庁

欠	前田　俊之	海上保安庁 交通部 航行安全課　航行指導室　課長補佐
○	***（代）丸山　純平***	海上保安庁 交通部 航行安全課　航行指導室　専門官
○	布留　崇史	第四管区海上保安本部　交通部　航行安全課長
○	***（随）上原　優紀***	第四管区海上保安本部　交通部　航行安全課　海務第一係
欠	鈴木　岳明	水産庁　漁政部　企画課　課長補佐

事務局

○	藤田　望	公益社団法人日本海難防止協会　海上交通研究部長
○	山口　　繁	公益社団法人日本海難防止協会　主任研究員
○	福田　友子	公益社団法人日本海難防止協会　研究員

第 2 回打合会議事概要

１．日　時：令和 4 年 3 月 10 日（木）　14：00～15：00

２．場　所：日本財団ビル　1-3 会議室

３．出席者：別紙参照

４．議事：

（１）第一回打合会議事概要（案）について

（２）伊勢湾商船航行情報図の作成について

（３）報告書（案）について

（４）次年度事業計画（案）について

（５）その他

５．配布資料：

（１）議事次第、座席表

（２）伊勢湾商船航行情報図（案）

（３）報告書（案）

（４）令和 4 年度事業計画（案）

６．議事概要：

（１）第一回打合会議事概要について

資料「報告書（案）」に掲載した第一回打合会議事概要について事務局より説明が行われ、特段の意見等無く承認された。

（２）伊勢湾商船航行情報図の作成について

事務局より資料「伊勢湾商船航行情報図の作成」について説明が行われ、次のとおり質疑応答がなされた。

①【三次委員】航跡例の「その他船舶」の説明書きに漁船が含まれていないが、記載してはいかがか。航跡図の中には漁船も含まれているのではないか。

○【事務局(山口)】AIS を搭載している漁船も含んでいる。

○【三次委員】隻数は少ないか。

○【事務局(山口)】本事業で数年前に二艘びきの船舶に何隻か搭載させていただいたこ

ともある。数は少ないと思うが、AIS 搭載漁船は存在している。

○【三次委員】漁船向けの情報図であるが、漁船が記載されていないことに違和感がある。

○【小林委員】情報図自体は「商船航行情報図」という名称である。航跡には漁船も含まれてしまっているだけであり、あくまで商船の情報であるため「その他船舶」に漁船が含まれていないのではないか。商船に的を絞った方がすっきりするのではないか。

○【野田委員長】あくまでも漁船向けということである。

○【髙橋委員】記述はこれで良いと思っている。漁船は定期航路で動いているのではなく、様々な漁場や魚群を求めて移動する。漁船から見て、定期航路の船の動き方や大型船の航路を確認できれば海難防止につながるのではないか。

○【野田委員長】文言はこのままとする。

②【町委員】P.38 パイロットステーションについて、総トン数 10,000 トン以上の船舶は強制水先であるが、それ以外は船長からの求めに応じて水先人が乗船することとなっている。「外国船舶」や「全長 130m～」の記述を「その他（水先を要請した船舶)」に変更してはどうか。

○【事務局(山口)】ご指摘のとおり、修正させていただく。

③【長田委員】P.37 大型船のブラインドゾーンの絵について、現在一番大きい船でも全長 400m である。一方、ブラインドゾーンは最大 500m であり、船長よりもブラインドゾーンの方が長い。この図の船の大きさとブラインドゾーンの比に違和感がある。図では船首に近い部分のみがブラインドゾーンになっている様に見える。誤解を生じるのではないか。

○【町委員】ざっくり同縮尺にしてはどうか。

○【長田委員】最大限同縮尺で、実際には船の長さの 2 倍の場合もある。

○【事務局(山口)】誤解を生じないよう図を修正させていただく。

④【野田委員長】背表紙のクレジット位置と安全情報を入れ替えたほうがよいとの事前意見があったということだが、いかがか。

○【事務局(山口)】協会クレジットを小さくし、「海のもしもは」の枠のみをクレジットの上に記載するのはいかがか。

○【小林委員】東京湾版と同様完成イメージか。それとも冊子になるのか。

○【事務局(藤田)】東京湾版と同様の完成イメージとなる。

○【事務局(山口)】ご指摘は特に「118 番」が目立つ位置が良いのではないかということである。

○【野田委員長】東京湾版は開いて最初に確認できる。活用される方がどういう見方をするかというところである。

⑤【野田委員長】パイロットステーションについて、東京湾の商船航行情報図では、パイロットステーション付近ではエンジンを止めたり、変針する場合がある旨記載されていた。追記していただきたい。

○【事務局(山口)】スペース等を工夫して追記させていただく。

⑥【事務局(藤田)】西暦と元号が混在しているため、元号に統一させていただきたい。また、本事業は公益財団法人日本海事センターの補助を受け実施していることから、その旨も追記されることをご了承いただきたい。

○【町委員】元号ではなく西暦の方が良いのではないか。

○【藤田委員】表紙の「令和３年度　海運・水産関係団体連絡協議会」についてはいかがか。

○【事務局(藤田)】表紙の事業前については「令和３年度」とするが、その他の記載は西暦に統一させていただく。

⑦【事務局(山口)】最終的には用紙サイズに合わせるため、図の寸法や色合いは少し変わる可能性があるが、中身については本日いただいたご意見を基に修正し、変更無いようにさせていただく。

（３）報告書（案）について

資料「報告書（案)」について事務局より説明が行われ、特段の意見等無く承認された。

（４）次年度事業計画（案）について

資料「令和３年度事業計画（案)」について事務局より説明が行われ、次のとおり質疑応答がなされた。

⑧【阪本委員】瀬戸内海には大阪湾も含むのか。

○【事務局(山口)】海上交通安全法の提供海域が対象のため、大阪湾も含まれる。

⑨【野田委員長】漁業操業情報図は瀬戸内海東方（大阪湾以南)、瀬戸内海東方（備讃瀬戸～明石海峡)、瀬戸内海西方の３か所に分かれて作成されているが、商船航行情報図は１つにまとめるのか。

○【事務局(山口)】漁業情報図は地域によってさまざまな漁法があるなど細かく、漁協も複数存在し、情報が複雑であった。商船航行情報図については単年度で考えている。

○【野田委員長】航路が交差している海域があるため、心配になったが、単年度ということで承知した。

⑩【第四管区海上保安本部　交通部　布留航行安全課長】瀬戸内海版の商船航行情報図作成では、この協議会、打合会においてどの管区が対象となるのか。

○【事務局(山口)】管轄している第五、第六、第七管区海上保安本部にご協力をお願いしたい。

（５）その他

特になし

○【事務局(山口)】本日いただいたご意見を基に修正し、25 日の協議会に報告したい。またお気づきの点等あればご連絡いただきたい。

別紙

委員

○	野田　明	東京海洋大学 学術研究院 海洋資源エネルギー学部門 教授
欠	庄司　るり	東京海洋大学　副学長 学術研究院 海事システム工学部門　教授
○	小林　哲朗	一般財団法人 中央漁業操業安全協会 専務理事
○	三次　亮	全国漁業協同組合連合会 漁政部　次長
欠	永富　洋一	一般財団法人 三重県漁業操業安全協会　理事長
欠	立木　宏幸	公益財団法人 愛知県水産業振興基金 理事長
○	長田　泰英	一般社団法人 日本船長協会　常務理事
○	遠藤　英明	一般社団法人 日本船主協会　海務幹事会幹事長 （川崎汽船(株)安全品質管理グループ長）
○	木下　一也	日本内航海運組合総連合会 （鶴見サンマリン(株)船舶グループ部長）
欠	岩瀬恵一郎	一般社団法人 日本旅客船協会　労海務部長
○	阪本　敏章	日本水先人会連合会　専務理事
○	町　裕次	伊勢三河湾水先区水先人会　副会長（海務担当）
○	髙橋　健二	全日本海員組合　水産局長
○	藤田　義朝	公益社団法人 伊勢湾海難防止協会　専務理事

官庁

○	前田　俊之	海上保安庁 交通部 航行安全課　航行指導室　課長補佐
○	布留　崇史	第四管区海上保安本部　交通部　航行安全課長
欠	鈴木　岳明	水産庁　漁政部　企画課　課長補佐
○	***（代）宇佐見　和也***	水産庁　漁政部　企画課　安全指導係

事務局

○	藤田　望	公益社団法人日本海難防止協会　海上交通研究部長
○	山口　　繁	公益社団法人日本海難防止協会　主任研究員
○	福田　友子	公益社団法人日本海難防止協会　研究員

協議会議事概要

１．日　時：令和 4 年 3 月 25 日（金曜日）14：00～15：30

２．場　所：日本財団　2 階　1-4 会議室

３．出席者：別紙参照

４．議事：

（１）挨拶

（２）出席者紹介

（３）委員長選任

（４）議事

①令和 3 年度事業計画について

②伊勢湾商船航行情報図の作成について

③報告書について

④令和 4 年度事業計画について

（５）その他

５．配布資料：

（１）議事次第、委員名簿、座席表

（２）令和 3 年度事業計画

（３）伊勢湾商船航行情報図（案）

（４）報告書（案）

（５）令和 4 年度事業計画（案）

６．開会等：

① 開催にあたり日本海難防止協会　佐々木専務理事より挨拶が行われた。

② 委員の紹介が行われた後に、委員長に武田委員が選任された。

７．議事概要：

（１）令和 3 年度事業計画について

資料「令和 3 年度事業計画」について事務局より説明が行われ、次のとおり質疑応答がなされた。

①【武田委員長】来年度の事業計画案と照らし合わせたところ、今年度は打合会と協議会の間隔が１か月であり、来年度は２か月である。どちらが良いのか。

○【事務局(山口)】今年度は感染症の影響もあり、遅れていた部分もあった。詰まったスケジュールになってしまったが、来年度は余裕を持って実施したいと思っている。

○【武田委員長】短期間での実施は打合会の関係者の方々にとっても大変であったと思う。感謝申し上げる。

（２）伊勢湾商船航行情報図および報告書について

資料「伊勢湾商船航行情報図（案)」および「報告書（案)」について事務局より説明が行われ、次のとおり質疑応答がなされ、情報図案及び報告書案は承認された。

〈海難及び小型船について〉

①【武田委員長】漁船が関係する衝突海難については理解できるが、東京湾や瀬戸内海と比較してどうなのか。また、他の船種と比較した場合もわからない。これを見て何を考えるべきか。

○【事務局(山口)】伊勢湾を航行・操業している漁船と一般船舶の衝突海難発生状況を示すことで、一つの注意喚起になる様な資料としている。他の湾との比較は船舶数も異なるため一概にできないところもあるが、今般の情報図に他の湾等と比較することはしていない。

②【榎本委員】最も航行隻数が多いのは小型の商船だと思う。小型船についてはほとんど記載されていない様に思うが、良いのか。

○【武田委員長】海難隻数について、東京湾・伊勢湾・瀬戸内海も小型船（プレジャーボート）が最も多い。

○【事務局(山口)】漁船対一般船舶という意味で、作成している。昨年度作成した漁業操業情報図はプレジャーボートを含んでいないが、一般船舶向けに漁船の活動状況を対象とした。本年度はその逆で一般船舶側の情報図として漁業関係者に配布する予定である。今年度は漁船に限らずマリーナ関係者へも配布したいという思いもある。

○【榎本委員】貨物船でも 50～150m が圧倒的に多く、これも小型船の分類だと思う。海難の事例に含まれていないのは心配である。

○【武田委員長】漁船に関係する海難がとても多いわけではない。一般の小型船には海

難が無いわけではない。それがこの情報図からは読み取れない。同様にプレジャーボートはもっと多い。それでも良いのか。

○【事務局(藤田)】本事業に関しては、海運業と水産業双方の安全に寄与することを目的としている。今年度は漁船にスポットを当て、主に漁業関係の方々へ情報図を配布することで、船上でもご覧いただきながら活用いただける様にレイアウト等工夫させていただいている。情報図を配布する対象について、もっと汎用的な物にし、伊勢湾でも小型船の海難が多数起きていることから漁船以外の小型船も対象とするのか。それとも、本事業の主旨に基づく海運と漁業の双方の発展に寄与する配布物とするのか。今、その点において認識の相違が生じていると感じている。

○【藤田委員】全体的な海難事例に関しては、第四管区海上保安本部のガイドブックや伊勢湾海難防止協会が出している安全情報図等に掲載させていただき、周知もさせていただいている。本協議会は海運・水産ということで進めているため、その目的に沿ってわかりやすく見ていただくという面では漁船と一般船舶の衝突海難で十分であると思う。

○【榎本委員】プレジャーボートの小型船ではなく、一般船舶の小型船が含まれていないと述べている。内航海運で言うと、499 トンクラスの船舶が主流である。それは 100m 以下の船舶である。隻数も圧倒的に多い。情報図を見ると、小型船の事例が全く掲載されていないのでそれでよろしいのか。

○【事務局(藤田)】ご指摘のとおり、漁船が関係する海難の統計になっている。一般船舶単独の事故は含まれていない。繰り返しになるが、漁船が関係する海難のみを取り上げ、集計している。

○【武田委員長】ご指摘のようにこの図だけでは海難情報は網羅できていない。他の船種の海難発生状況を知りたい場合はどうしたらよいか記載してもいいのではないか。

○【事務局(藤田)】追記することは可能であるが、漁業関係の方に見やすいよう、なるべく文字を減らす工夫をしていることに相反している。合意が得られれば、追記させていただく。

○【服部(代理:小林)委員】榎本委員のご指摘はよくわかる。漁業者と話していると、AIS を搭載していない様な内航船が怖いと聞く。一方で、本事業の情報図の中では、情報の取捨選択が必要である。他の海難については船舶事故ハザードマップ等を辿れば詳細に知ることができるので、必要に応じてそのような情報を見ていただくことになるかと思う。。情報図の使い方としては、例えば安全講習会等で配布し、その中で合わせてプレジャーボートや小型船の海難についてもフォローしていく

のが良いと思う。他の海域の海難情報についても本情報図内には記載できないと思う。

○【永富委員】夜航行中に自動操舵で麻雀をしている船もいると聞いたことがあり、499トン以下の船は素行が悪い船もいる。イカ釣りをしていた時に汽笛が鳴り、目の前を小型船が通過していき、怖い思いをしたこともある。プレジャーボートもマナーの悪い船がいる。知り合いのサワラ流し網漁船はプレジャーボートにぶつけられ、漁船は転覆し妻が海女であったためブリッジの中から旦那を引きずり出した。プレジャーボートは法律上、操船者が横に乗っていればよいとなっており、免許を持っている操船者が操舵せずに免許を持たない息子が操舵していた。本来は見張りをしっかりと行い、気を付けていれば、このような事故は起きないと思う。また、二艘びき網漁船では網が浮いているため、大型船に巻かれて、船が転覆し、命を落とした人もいる。少し油断してしまうようなときに事故が起こりやすいと思う。皆さんがよく読めば、情報図としてはこれで十分である。

○【事務局(藤田)】情報図内には漁船に関する海難について統計資料としてまとめたが、漁船以外の海難件数についても掲載されているホームページへのQRコードのリンク等を記載することで、関心のある方を誘導したい。既に記載しているリンクを入れ替えるか、追加するかは検討させていただきたい。

〈伊勢湾の主な航行方法等について〉

⑤【武田委員長】「伊良湖水道航路では操業中などの漁船も巨大船と衝突の恐れがある場合は、巨大船の進路を避けなければなりません！」という部分で、漁ろう船が避航する例を図示している。これは漁ろう船の避航方法を示しているのか。漁船は網を曳いているため、巨大船の船首方向を横切ることはないと聞く。東京湾では本当に危ない場面では、縄を切って逃げると聞いたことがある。例えば、漁ろう船の位置をもう少し下げて、点線で衝突してしまう航路を描き、実線で巨大船の船尾を交わす様な避航方法を描くのはいかがか。実際漁船は図の様に避けるのか。

○【事務局(藤田)】この挿絵では、伊良湖水道航路内で漁ろうに従事している船舶が非常に低速で定位置に存在する場合に、巨大船側が避けるのではなく、操業中であったとしても漁船が巨大船を避けなければならないことを、この場合は前進をかけて避けている様子を「矢印」で表現している。南側から北側に向かって航路を横断している漁ろう船を表現したいのではないので伝わりにくい絵であるならば修正したい。あくまでも、航路内で漁業をしている漁船がいて、接近してきた巨大船を

見た漁船の方が避けなければならないということを示している。

○【服部(代理:小林)委員】漁ろう船の矢印を削除してはいかがか。矢印によって、漁ろう船が航行している様に見える。単に漁ろう船を描き、避けなければならないことを記載するのはいかがか。

○【永富委員】現状案では北寄りの位置に漁ろう船が描かれている。パイロット船にも北へ避けるよう言わるが、引潮の場合は南西側に避けた方が速い。避航方法は潮の向きにも依る。

○【武田委員長】海上交通安全法の適用海域は伊勢湾だけではないが、挿絵の内容は伊勢湾に限っている。その違いをもう少しわかりやすく示す必要がある。潮が変わったときにどうするかというのも大事である。

○【事務局(藤田)】実際の漁ろう船の動きについてご教示いただき感謝申し上げる。挿絵の矢印を削除し、「避ける」との文字等で表現したい。避け方はケースバイケースで潮の流れや気づいたタイミング等によっても異なるため、避け方について示しているという誤解を招かない様にしたい。

〈錨泊船について〉

⑥【武田委員長】錨泊船の位置図を見ると、台風の経路や風向を考える。南風でも同様の位置に船舶が錨泊するのか。台風の経路がわからないといけないのではないか。伊良湖の北に錨泊船が多いため、情報図の例では北風であったと想像する。

○【事務局(藤田)】台風の進路がわかるような図を追加したい。

⑦【佐久間(代理:畠山)委員】そもそも台風来襲時に漁船は出航しない。台風来襲時は漁船がいないため、衝突は起きない。ポイントが違う気がする。台風の記載を削除し、他の情報を大きく表示することもできる。

○【佐久間(代理:畠山)委員】

○【武田委員長】東京湾では漁をしている間に、避難してきた錨泊船が増加していくのではないか。

○【佐久間(代理:畠山)委員】逆だと思う。東京湾は波も高くなるため、漁船は早めに戻る。年漁師をしている人は工夫しているし、逃げるのも早い。

○【武田委員長】錨泊船がたくさんいるので注意していただきたいというのはわかるが、ここの情報で何が言いたいのかであるが、今から大きく直すのは大変である。

○【佐久間(代理:畠山)委員】例えば、1 回の例ではなく、伊勢湾に台風が来た時の過

去5年間の例を取って、船がどこにたくさん錨泊していたか示すのが良い。温暖化等により、台風も大型化し、錨泊する船の隻数も増加しているだろう。偶然この1回では、船の大きさ等によって錨地も変わると思う。逆に錨泊船が多い海域であれば、そこでは錨で海底が掘られているので操業漁船は少ないかもしれない。

○【事務局(藤田)】改めて、錨泊船の項目を掲載した経緯を述べると、打合会において委員(水先人)から、台風来襲時は三河湾に内航船が多く避泊しており、台風通過後に操業のため出航する漁船もあるだろうから十分注意してほしいという主旨で記載してほしいというご要望から掲載することとなった。過去何年間というご意見もあったが、直近の台風の中で一番多く錨泊している様子ということで、傾向としては同様であるが、サンプル形式で掲載させていただくこととなった。2019 年台風15号通過後を例として掲載した上に、実際に錨泊船を縫って航行する船舶の航跡を重畳させていただいた。

○【武田委員長】本協議会は出来上がった物に難癖をつけたいわけではない。今からでも間に合うのであれば、ということである。

⑧【事務局(藤田)】打合会にご出席いただいた方から、掲載してほしいというご意見をうけて作成したものである。このまま掲載させていただき、台風の進路がわかる図を追記させていただきたい。

〈ブラインドゾーン図について〉

⑨【永富委員】最大500mは見えないと記載されているが、船首にカメラを搭載すれば、船橋で確認できるのではないか。

○【事務局(藤田)】例えばウィングに立てば見えることもあるとは思うが、構造上死角があることを示している。

○【平尾委員】大型船に乗船していた経験があるのでお話させていただくが、最大500mの死角はカメラを設置することによって解消される部分もある。しかし、情報図に記載されているとおり、大型船は進路が変更できるまでに 1000m 程度は必要となる。そのため、カメラで視認してしまった時には避けるにはすでに遅く、その後は運任せとなってしまうのでその前に船を動かさなければならない。良いご指摘をいただいているが、カメラを設置したとしても、ブラインドゾーン内で視認した時には衝突する可能性が高い。

〈レイアウトについて〉

⑩【武田委員長】情報図を広げて、最初に目に入る項目は何か。漁業者の方に最も覚えていただきたい内容が最初にある方が良い。

○【事務局(山口)】東京湾と同様の形式であるため、まず広げると「中部国際空港周辺の護岸・埋立工事」及び「海と安全に関する情報」があるが、実際全て広げた時にパッと目に付くのは「漁船が関係する衝突海難」や大型船の操船性能等に関する項目である。

⑪【武田委員長】「漁船が関係する衝突海難」と裏面の伊良湖水道航路内での漁船と巨大船の航行方法の図を入れ替えてはいかがか。航行方法として漁船と一般船舶がどういう状態の時に気を付けなければならないのか、目立つ箇所ににある方がよい。

○【事務局(山口)】裏面は「伊勢湾の航行方法等」として纏めているため、海上交通安全法のルールも掲載している。

○【武田委員長】一般船舶を対象とした自主規制航路等と、漁船の航行方法はまた違うテーマである。一番訴えたい内容が最初に目に入るべきである。ご検討いただきたい。

⑫【事務局(藤田)】レイアウトの変更は紙面の折り方も考慮した配置となっているため、難しい状況である。ご了承いただきたいが、いかがか。

○異議なし

（３）令和４年度**事業計画について**

資料「令和４年度事業計画（案)」について事務局より説明が行われ、次のとおり質疑応答がなされ、承認された。

①【武田委員長】打合会において、瀬戸内海を対象に単年度で作成することが決まったのか。

○【事務局(山口)】打合会においても情報量の多さ等から単年度で可能であるのかというご意見があった。瀬戸内海は非常に広く、海上交通安全法の航路が 3 海域ある中、纏められるのかということである。事業計画上では単年度となっているが、ご指摘のとおり全て纏める場合は情報が密になりすぎることは危惧している。

○【武田委員長】瀬戸内海の漁業操業情報図を作成する時は、打合会の委員長を担当していた。私は瀬戸内海が広大なため心配していたが、3ヶ年に分けるということで

あったので、実施することができた。3か年で行ったのを単年度で行うのは、まず不可能であると思っているので個人的には考え直した方がいいと思う。はっきり申し上げて大変である。

○【事務局(山口)】海事センター様より補助金をいただいて、行っている事業である。海事センター様と調整させていただき、いただいたご意見を参考に検討させていただきたい。

○【事務局(藤田)】複数年度の方が好ましいということでよろしいか。

○異議なし

８．その他：

特になし

①【平尾委員】せっかくの水産関係の方との連絡会であるため、教えていただきたい。AISを搭載する漁船は今後増加する傾向であるのか。それともAISを搭載することで漁場が露見することを懸念し普及しないのか。また、伊勢湾内では携帯電話の電波は網羅されているのか。

○【永富委員】伊勢湾では密漁も多いため、AIS搭載を義務付けされているところもあり、公的資金を使用してそのような船舶は必ず搭載している。携帯の電波はdocomoは伊勢湾内どこでも受信できる。

別紙

令和3年度　海運・水産関係団体連絡協議会　出欠表　2022.3.25（金）1400～
日本財団1-4会議室

出欠	氏名	所属　職名
○	武田　誠一	東京海洋大学　名誉教授
欠	佐久間　國治	一般財団法人 千葉県漁業振興基金　理事長
○	*（代）畠山　俊之*	一般財団法人 千葉県漁業振興基金　専務理事
欠	吉田　勝彦	一般財団法人 東京都内湾漁業環境整備協会　専務理事
欠	服部　郁弘	一般財団法人 中央漁業操業安全協会　理事長
○	*（代）小林　哲朗*	一般財団法人 中央漁業操業安全協会　専務理事
欠	小菅　君明	一般財団法人 神奈川県漁業操業安全協会　理事長
○	*（代）安藤　瑞貴*	一般財団法人 神奈川県漁業操業安全協会
○	永富　洋一	一般財団法人 三重県漁業操業安全協会　理事長
欠	立木　宏幸	公益財団法人 愛知県水産業振興基金　理事長
欠	井上　仁	公益財団法人 ひょうご豊かな海づくり協会　理事長
欠	嶋野　勝路	一般社団法人 香川県水産振興協会　会長
欠	濱野　力	一般財団法人 岡山県水産振興協会　理事長
欠	平井　義則	公益財団法人 えひめ海づくり基金　理事長
欠	飯島　正宏	東京湾遊漁船業協同組合　理事長
欠	三次　亮	全国漁業協同組合連合会　漁政部　次長
○	平尾　真二	一般社団法人 日本船主協会　海務部　部長
○	遠藤　英明	一般社団法人　日本船主協会　海務幹事会幹事長
○	長田　泰英	一般社団法人 日本船長協会　常務理事
○	阪本　敏章	日本水先人会連合会　専務理事
欠	岩瀬　恵一郎	一般社団法人 日本旅客船協会　労海務部長
欠	池谷　義之	全日本海員組合　中央執行委員 国際局長
○	*（代）土屋　文平*	全日本海員組合　外航部　副部長補
○	榎本　成男	全国海運組合連合会　理事
○	山口　孝次	全国内航タンカー海運組合　海工務部長
○	野田　明	東京海洋大学学術研究院 海洋資源エネルギー学部門 教授
欠	向田　昌幸	公益社団法人 東京湾海難防止協会　理事長
○	藤田　義朝	公益社団法人 伊勢湾海難防止協会　専務理事
○	奥原　徳男	公益社団法人 神戸海難防止研究会　専務理事
欠	永山　哲弘	公益社団法人 瀬戸内海海上安全協会　専務理事

【官庁】

欠	内田　浩平	海上保安庁 交通部　航行安全課長
○	*（随）工藤　吉生*	海上保安庁 交通部　航行安全課　海務第二係長
欠	藤吉　克博	海上保安庁 交通部　航行安全課　航行指導室長
○	福木　俊朗	第四管区海上保安本部　交通部長
欠	河村　仁	水産庁漁政部　企画課長

【関係者】

○		日海防関係者
○		株式会社交文社

【事務局】

○	佐々木　幸男	公益社団法人日本海難防止協会　専務理事
○	藤田　望	公益社団法人日本海難防止協会　海上交通研究部長
○	山口　繁	公益社団法人日本海難防止協会　部長代理
○	福田　友子	公益社団法人日本海難防止協会　研究員