

令和 6 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 7 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 6 年度の事業計画に基づき、瀬戸内海東方海域（大阪湾以南）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 7 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

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.....	5
2.1.1 東京湾商船航行情報図.....	6
2.1.2 伊勢湾商船航行情報図.....	9
2.1.3 瀬戸内海西方海域商船航行情報図.....	12
2.1.4 瀬戸内海東方海域（備讃瀬戸～明石海峡）商船航行情報図.....	15
2.2 本年度調査方法.....	18
3. 瀬戸内海東方海域（大阪湾以南）における現況.....	20
3.1 海難の発生状況.....	20
3.1.1 調査対象海域.....	20
3.1.2 調査対象海域における海難の発生状況.....	20
3.2 瀬戸内海東方海域における船舶通航状況.....	22
3.2.1 一か月間の船舶通航状況.....	23
3.2.2 船舶通航量.....	25
3.2.3 船種別航跡図.....	35
3.2.4 漁船の動静と輻輳度の高い海域.....	45
3.2.5 台風通過時の錨泊船.....	46
3.3 瀬戸内海東方海域（備讃瀬戸～明石海峡）商船航行情報図に関する漁業者へのヒアリング	50
3.3.1 兵庫県①.....	50
3.3.2 兵庫県②.....	51
3.3.3 徳島県①.....	52
4. 瀬戸内海東方海域（大阪湾以南）における既存安全情報例等.....	54
4.1 明石海峡及び大阪湾北部海域における航法.....	54

4.2	大坂湾海上交通センター提供情報.....	59
4.3	走錨海難防止のためのルール.....	60
4.4	由良瀬戸（友ヶ島水道）における航法.....	61
4.5	霧海難防止キャンペーン.....	63
5.	瀬戸内海東方海域（大阪湾以南）商船航行情報図のレイアウト.....	64
5.1	情報図の形式.....	64
5.2	情報図の掲載項目及びレイアウト.....	64
5.3	第一回打合会の課題と対応.....	67
5.4	第二回打合会の課題と対応.....	73
6.	瀬戸内海東方海域（大阪湾以南）商船航行情報図.....	79

第Ⅲ編 議事概要

第1回打合会議事概要.....	85
第2回打合会議事概要.....	91
協議会議事概要	96

第 I 編 調査概要

1. 調査目的

我が国における沿岸海域及び主要水域では、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、海上交通の安全確保には、海運関係者及び漁業関係者の相互理解が重要である。

このため、海運・水産両業界の関係者が関係官庁、学識経験者を交えて定期的に安全対策を協議する「海運・水産関係団体連絡協議会」を開催し、現場の実務関係者が広く共通の認識を持ちつつ、海上交通の安全確保のための海上交通環境に関する問題点及びその対策について調査・検討するものである。

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。

令和 2 年度は伊勢湾漁業操業情報図を作成し、令和 3 年度は伊勢湾商船航行情報図を作成した。

瀬戸内海については、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、一般船舶に向けた漁業操業情報の提供を行ったが、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 4 年度は瀬戸内海における商船航行情報図を作成することにより、海運・水産関係者双方の安全な海域利用の一助とする。なお、瀬戸内海は東西に広大な海域であることから、令和 4 年度は来島海峡航路を含む瀬戸内海の西方海域（広島県、山口県、愛媛県、福岡県及び大分県）を対象とし、令和 5 年度は瀬戸内海東方海域（兵庫県、岡山県、香川県及び徳島県の備讃瀬戸海域から明石海峡に至る海域）を対象とした。令和 6 年度は大阪府、兵庫県、和歌山県および徳島県を基本とし、大阪湾及びその以南の海域（以下「大阪湾等」という。）を対象に海上交通安全法における航路および主要な推薦航路周辺を主な調査対象海域とする。

3. 調査方法

3.1 海運・水産関係団体連絡協議会の開催

学識関係者と、東京湾、伊勢湾、瀬戸内海における海運・水産関係者で構成する「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、学識関係者と、瀬戸内海（大阪湾等）における海運・水産関係者で構成する「海運・水産関係団体打合せ」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・水産関係団体打合せ：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】

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）

松本 浩文	水産大学校 海洋生産管理学科 准教授
三野 隆志	全国漁業協同組合連合会 漁政部 部長代理
服部 郁弘	一般財団法人 中央漁業操業安全協会 理事長
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
小山 雄輔	一般財団法人 神奈川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
永富 洋一	一般財団法人 三重県漁業操業安全協会 理事長
山田 智昭	公益財団法人 ひょうご豊かな海づくり協会 理事長
平田 晋也	公益財団法人 岡山県水産振興協会 理事長
嶋野 勝路	一般社団法人 香川県水産振興協会 会長
平井 義則	公益財団法人 えひめ海づくり基金 理事長
吉野 吾朗	東京湾遊漁船業協同組合 専務理事
平尾 真二	一般社団法人 日本船主協会 常務理事
増富 聡司	一般社団法人 日本船主協会 海務幹事長 (日本郵船(株) 海務グループ長代理)
滝浦 文隆	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
逸見 幸利	日本内航海運組合総連合会 海務部長

秋本 茂雄	公益社団法人 東京湾海難防止協会 理事長
鈴木 朋幸	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
増田 克樹	公益社団法人 瀬戸内海海上安全協会 専務理事
中嶋 哲雄	公益社団法人 西部海難防止協会 専務理事

【関係官庁】（順不同、敬称略）

本位田 拓	海上保安庁 交通部 航行安全課長
福木 俊朗	海上保安庁 交通部 航行安全課 航行指導室長
伊藤 智人	第五管区海上保安本部 交通部長
河嶋 正敏	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】

松本 浩文	水産大学校 海洋生産管理学科 准教授
-------	--------------------

【委員】（順不同、敬称略）

庄司 るり	東京海洋大学 名誉教授（国立研究開発法人 海上・港湾・航空技術研究所 理事長）
三野 隆志	全国漁業協同組合連合会 漁政部 部長代理
小林 哲朗	一般財団法人 中央漁業操業安全協会 専務理事
亀井 誠	大阪府漁業協同組合連合会 専務理事
山田 智昭	公益財団法人 ひょうご豊かな海づくり協会 理事長
西尾 英高	和歌山県漁業協同組合連合会 事務局長
美馬 克哉	徳島県漁業協同組合連合会 指導部 主事
滝浦 文隆	一般社団法人 日本船長協会 常務理事
増富 聡司	一般社団法人 日本船主協会 海務幹事長 （日本郵船(株) 海務グループ長代理）
逸見 幸利	日本内航海運組合総連合会 海務部長
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
井筒 毅	大阪湾水先区水先人会 副会長
高橋 健二	全日本海員組合 中央執行委員 水産局長

奥原 徳男 公益社団法人 神戸海難防止研究会 専務理事

【関係官庁】（順不同、敬称略）

布留 崇史 海上保安庁 交通部 航行安全課 課長補佐
岸原 司 第五管区海上保安本部 交通部 航行安全課長
笠原 光仁 水産庁 漁政部 企画課(労働安全・デジタル班) 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・水産関係団体打合せ

日時：令和6年10月28日（月）14：00～15：00

場所：海事センタービル 401・402号室（東京都千代田区麹町4-5）

リモート会議併用（Teamsを使用）

議題：①令和6年度事業計画について

②瀬戸内海東方海域商船航行情報図（仮称）の作成について

(2) 第2回 海運・水産関係団体打合せ

日時：令和7年1月31日（金）14：00～15：00

場所：海事センタービル 401・402号室（東京都千代田区麹町4-5）

リモート会議併用（Teamsを使用）

議題：①第1回打合会議事概要（案）について

②瀬戸内海東方海域（大阪湾以南）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

(3) 海運・水産関係団体連絡協議会

日時：令和7年3月24日（月） 14：00～15：30

場所：海運ビル 303会議室（東京都千代田区平河町2-6-4）

リモート会議併用（Teamsを使用）

議題：①令和6年度事業計画について

②瀬戸内海東方海域(大阪湾以南)商船航行情報図の作成について

③報告書について

④次年度事業計画（案）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、瀬戸内海東方海域(大阪湾以南)については一般船舶に向けた漁業操業情報(令和元年度 瀬戸内海東方海域(大阪湾以南)漁業操業情報図)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瀬戸内海東方海域(大阪湾以南)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する。

2. 調査方法

2.1 過年度調査内容

過年度作成した商船航行情報図について、対象海域別の掲載情報等を表 2.1-1 に示す。

表 2.1-1 過年度商船航行情報図掲載情報

情報図構成 対象海域		平成23年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度
		東京湾	伊勢湾	瀬戸内海 西方海域	瀬戸内海 東方海域 (備讃瀬戸～明石海峡)
掲載 内容	大型船からのブラインドゾーン	○	○	○	○
	大型船の運動性能	○	○	○	○
	漁船が関係する衝突海難	○	○	○	○
	海上物流(年間輸送量等)	○			
	台風通過時の錨泊船の状況		○	○	○
	中部国際空港周辺の護岸・埋立工事		○		
	海と安全に関する情報	○	○	○	○
	主な航路	○	○		
	パイロットステーション等	○	○		
	AISデータで見る通航状況			○	○
	航路内における漁ろう船と巨大船の避航関係例		○		
	船種別の主な通航帯、注意事項等	○			
形状	船種別の主な航跡例、注意事項等		○	○	○
	B2ポケットサイズ(耐水性)	○	○	○	○
	A4電子版				○

2.1.1 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。

- ・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。

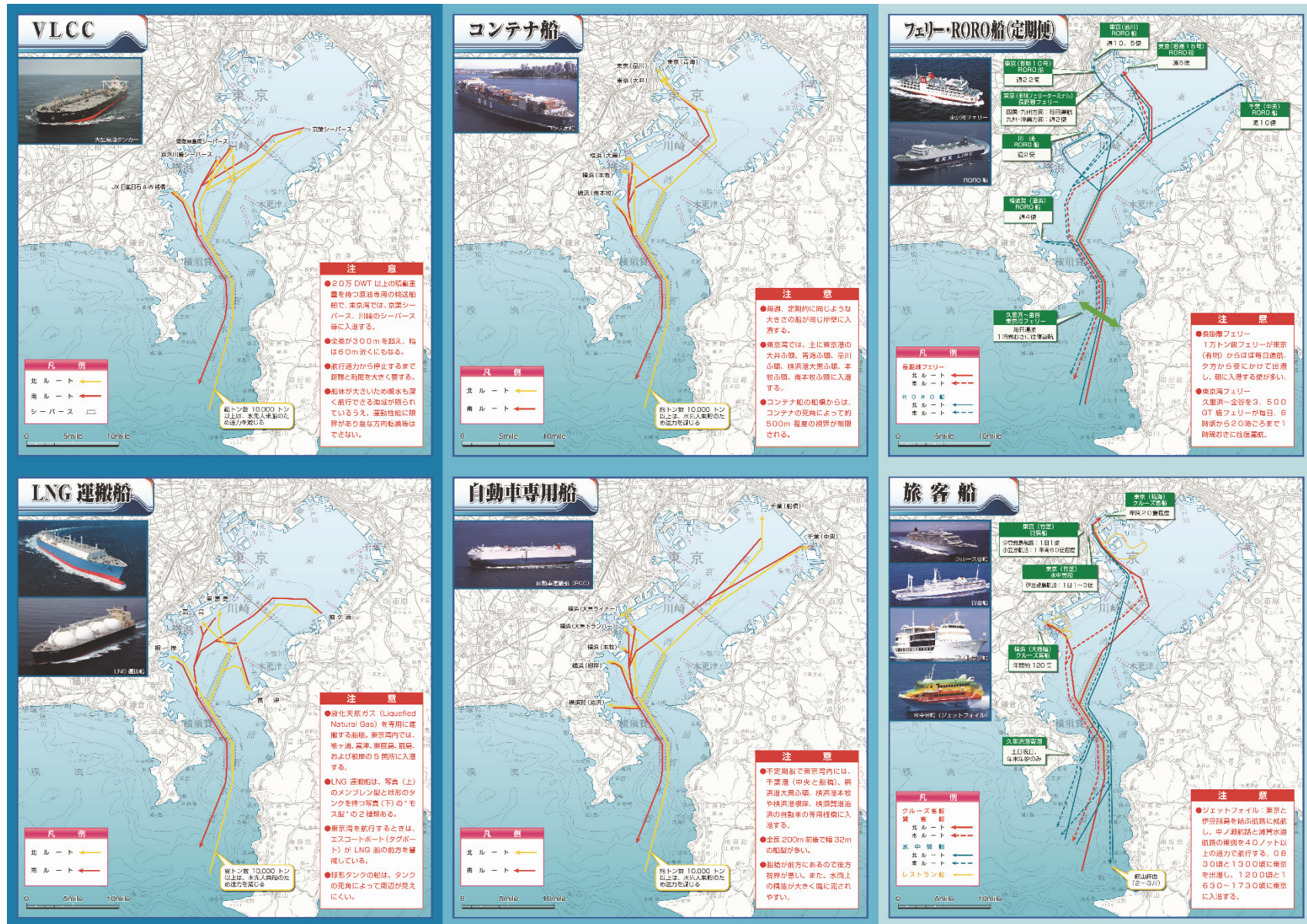


図 2.1.1-2 東京湾商船航行情報図 (裏)

2.1.2 伊勢湾商船航行情報図

令和 3 年度調査では主に下記の掲載内容で構成した伊勢湾における伊勢湾商船航行情報図を作成し、伊勢湾で操業する漁業関係者等に配布した。

- ・大型船からのブラインドゾーン
- ・大型船の運動性能
- ・漁船が関係する衝突海難
- ・台風来襲時の錨泊船の状況
- ・中部国際空港周辺の護岸・埋立工事
- ・伊勢湾の主な航路
- ・航路内における漁ろう船と巨大船の避航関係例
- ・パイロットステーション等
- ・船種別の主な航跡例、注意事項等

東京湾と同様、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。

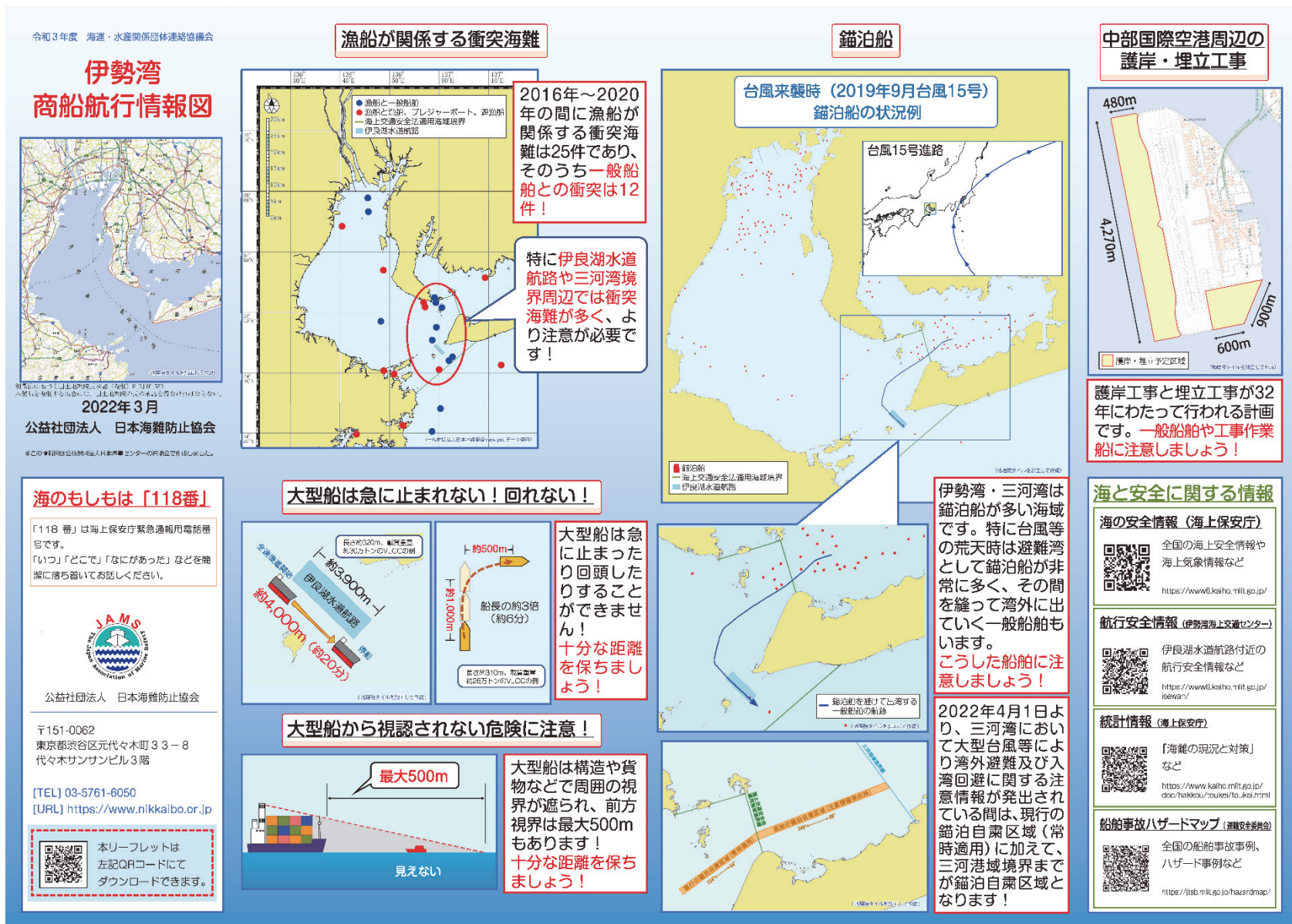


図 2. 1. 2-1 伊勢湾商船航行情報図（表）

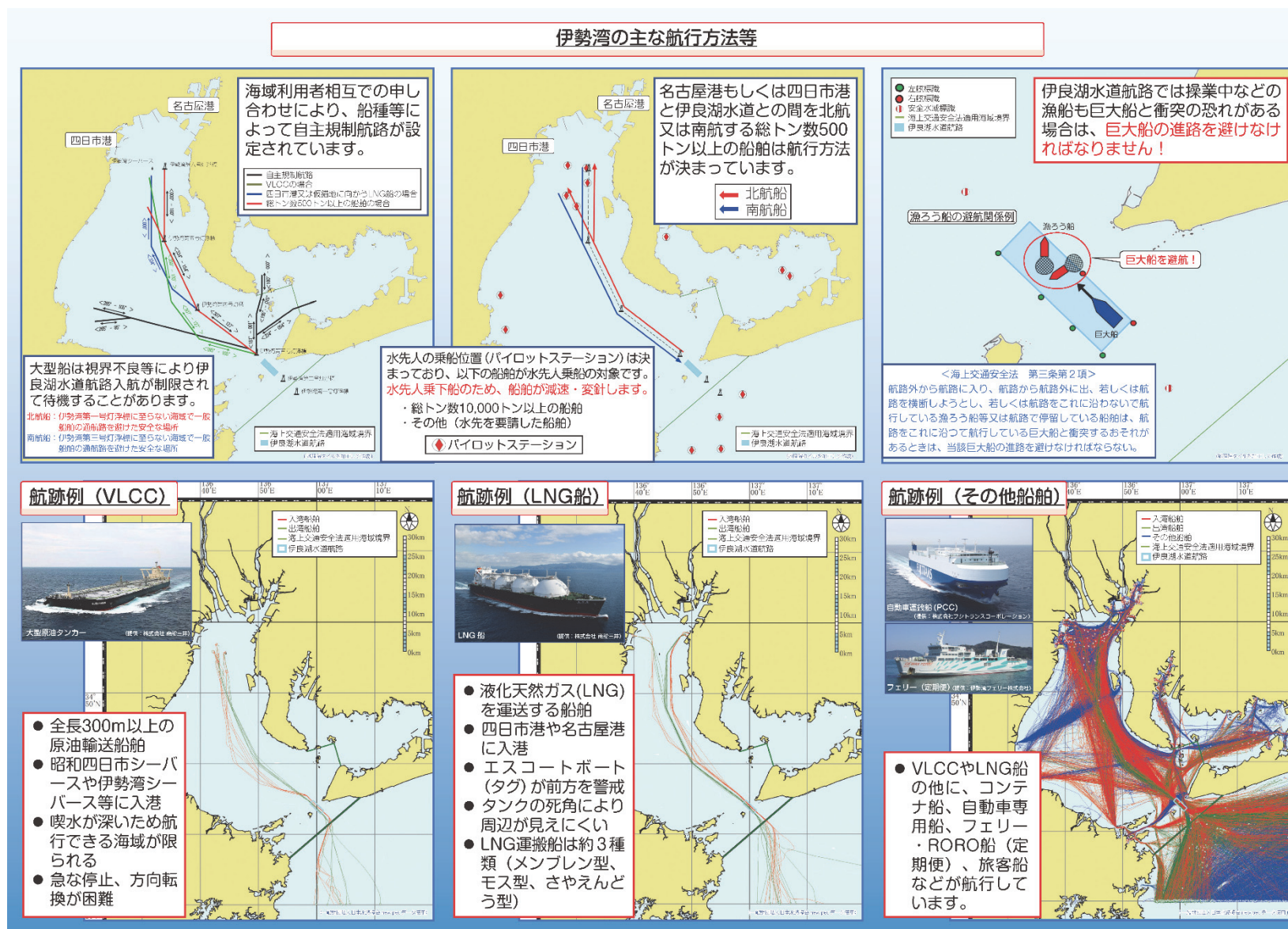


図 2. 1. 2-2 伊勢湾商船航行情報図（裏）

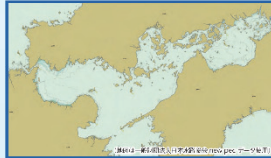
2.1.3 瀬戸内海西方海域商船航行情報図

令和 4 年度調査では主に下記の掲載内容で構成した瀬戸内海西方海域商船航行情報図を作成し、瀬戸内海西方海域で操業する漁業関係者等に配布した。

- ・漁船が関係する衝突海難（発生場所、隻数等）
- ・大型船の特性（運動性能、ブラインドゾーン）
- ・安全情報
- ・台風通過時の錨泊船の状況等（北九州空港周辺）
- ・AIS データで見る通航状況
- ・船種別航跡及び主な特徴

東京湾及び伊勢湾と同様、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。

瀬戸内海西方海域 商船航行情報図

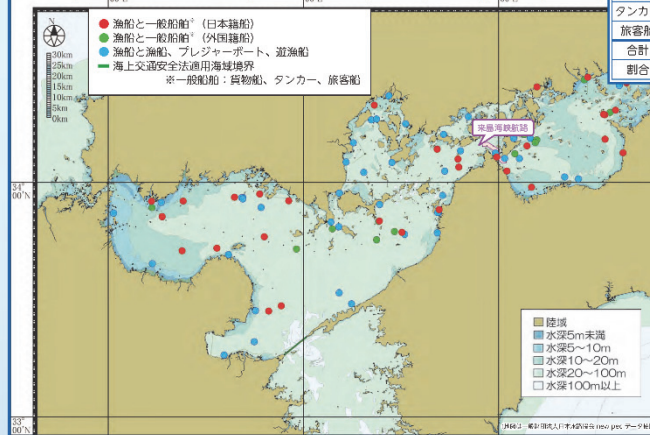


2023年3月
公益社団法人 日本海難防止協会

JMS
※この情報図は公益社団法人日本海事センターの
補助金で作成しました。

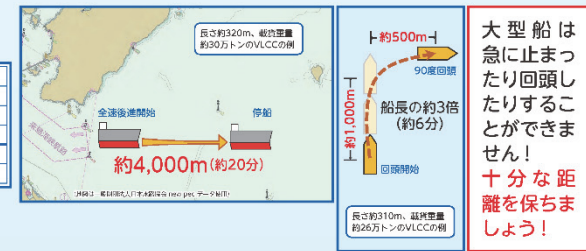
漁船が関係する衝突海難

	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年	総計
漁船と一般船舶（日本籍船） （貨物船、タンカー、旅客船）	8件	12件	10件	6件	6件	42件
漁船と漁船、プレジャーボート または遊漁船	7件	12件	11件	5件	7件	42件
総計	15件	24件	21件	11件	13件	84件



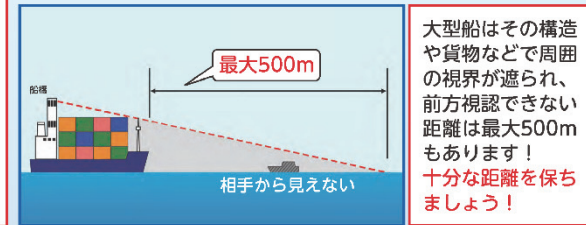
	日本籍船	外国籍船	合計	割合
貨物船	22件	6件	28件	67%
タンカー	4件	6件	10件	23%
旅客船	4件	0件	4件	10%
合計	30件	12件	42件	100%
割合	71%	29%	100%	

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！



大型船はその構造や貨物などで周囲の視界が遮られ、前方視認できない距離は最大500mもあります！
十分な距離を保ちましょう！

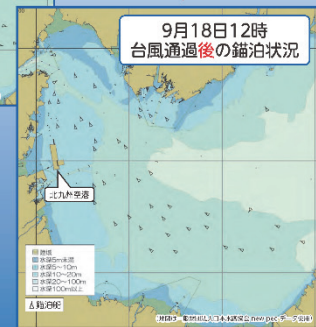
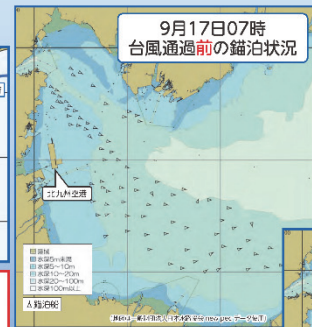
瀬戸内海のどの海域においても衝突海難が発生しており、また、外国籍船との衝突海難も発生しています。
操業中も含めて周囲の状況に注意を払いましょう！

台風通過時の錨泊船の状況（北九州空港周辺）

2021年9月 台風14号進路



2021年9月の台風14号通過時の北九州空港周辺の錨泊船の状況です。北九州空港は17日19時～20時頃通過したと推測されますが、その10時間以上前の午前7時にはすでに多くの錨泊船がいることがわかります。
また、その17時間以上後の18日12時の時点でもまだ多くの錨泊船がいることがわかります。
台風上陸前後の海面が比較的穏やかな時でも錨泊船が多い可能性があるため航行等注意しましょう！



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（来島海峡海上交通安全センター）

来島海峡航路付近の航行安全情報など
<https://www6.kaiho.mlit.go.jp/kurushima/>

統計情報（海上保安庁）

「海難の現状と対策」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://tsb.mlit.go.jp/hazardmap/>

JAMS
Japan Association of Marine Salvagers

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
元代々木サンサンビル3階

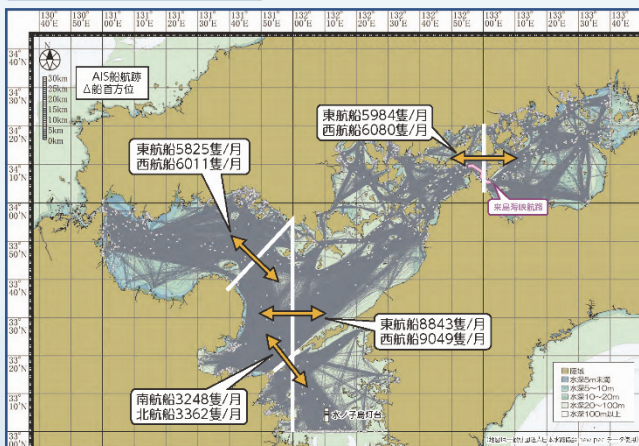
[TEL] 03-5761-6050
[URL] <https://www.nikkaibo.or.jp>

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。

図 2.1.3-1 瀬戸内海西方海域商船航行情報図（表）

AIS*データで見る通航状況

2021年3月期のAIS搭載船舶航跡図

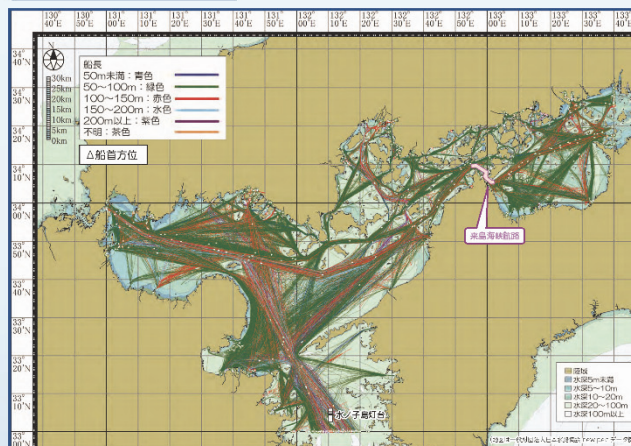


AIS搭載船の一个月間の航跡図です。例えば来島海峡付近における南北線を通航した船舶は東航船5984隻、西航船6080隻と多くの船舶が通航していることが分かります。また、比較的朝夕に通航隻数が増加する傾向があります。

※AIS (Automatic Identification System) は500トン以上の船舶に搭載が義務付けられており、AISデータには船舶の位置情報の他に船種、船長、船首方位等の情報が含まれています。
※500トン未満でもAISを搭載している船舶もあり、航跡には500トン未満のAIS搭載船も含まれます。

船種別航跡例（貨物船）

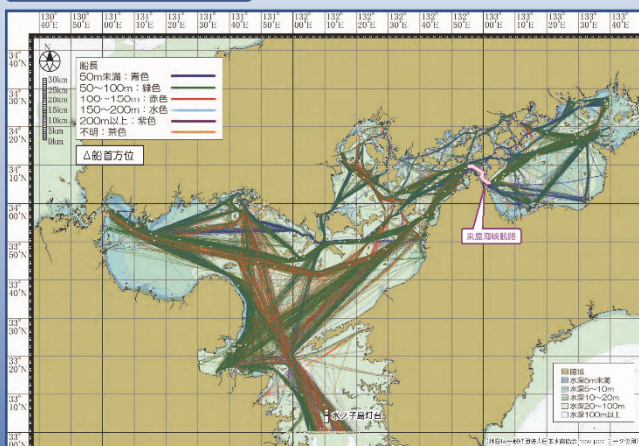
2021年3月期の貨物船航跡図



様々な種類の貨物船が航行しており、ルートも多種多様です。大きい貨物船では船長200m以上の巨大船も航行しており、操縦性能も制限されますので注意しましょう。

船種別航跡例（タンカー）

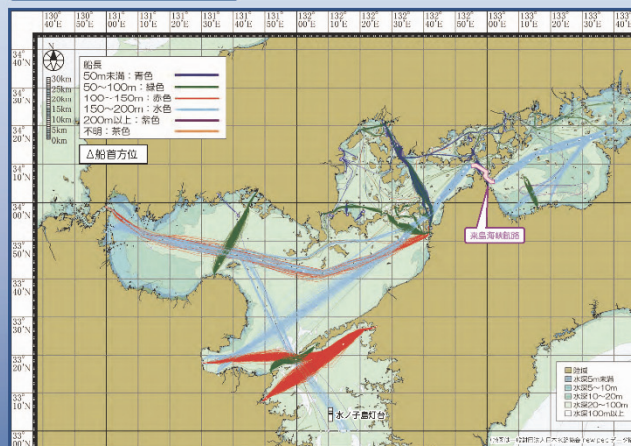
2021年3月期のタンカー航跡図



大小様々なタンカーが航行しており、ルートも多種多様です。大きいタンカーでは船長200m以上の巨大船も航行しており、操縦性能も制限されますので注意しましょう。

船種別航跡例（旅客船）

2021年3月期の旅客船航跡図



様々な旅客船が比較的決められたルートを通航しています。大きい旅客船（クルーズ船）では船長200m以上の巨大船も航行しており、操縦性能も制限されますので注意しましょう。

図 2.1.3-2 瀬戸内海西方海域商船航行情報図（裏）

2.1.4 瀬戸内海東方海域（備讃瀬戸～明石海峡）商船航行情報図

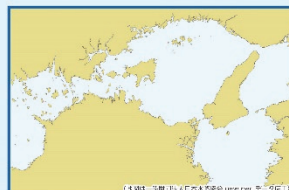
令和 5 年度調査では主に下記の掲載内容で構成した瀬戸内海東方海域（備讃瀬戸～明石海峡）商船航行情報図を作成し、瀬戸内海東方海域（備讃瀬戸～明石海峡）で操業する漁業関係者等に配布した。

- ・漁船が関係する衝突海難（発生場所、隻数等）
- ・大型船の特性（運動性能、ブラインドゾーン）
- ・安全情報
- ・台風通過時の錨泊船の状況等
- ・AIS データで見る通航状況
- ・船種別航跡及び主な特徴

他の海域と同様 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。

また、ホームページ上では A4 サイズ版も掲載した。

瀬戸内海東方海域 (備讃瀬戸～明石海峡) 商船航行情報図



2024年3月
公益社団法人
日本海難防止協会

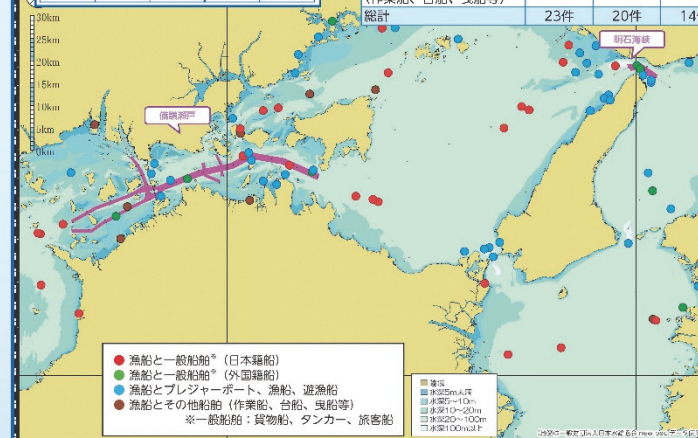
本リーフレットは
左記QRコードにて
ダウンロードできます。

JMC
補助事業
※この情報図は公益社団法人日本海事センターの
補助金で作成しました。

漁船が関係する衝突海難

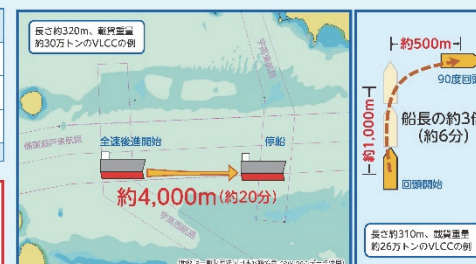
	日本籍船	外国籍船	合計	割合
貨物船	5件	1件	6件	17.65%
タンカー	18件	7件	25件	73.53%
旅客船	3件	0件	3件	8.82%
合計	26件	8件	34件	100%

	平成30年	平成31年 (令和元年)	令和2年	令和3年	令和4年	総計
漁船と一般船舶 (貨物船、タンカー、旅客船)	13件	8件	6件	2件	5件	34件
漁船とプレジャーボート、 漁船または遊漁船	7件	11件	6件	7件	8件	39件
漁船とその他船舶 (作業船、台船、曳船等)	3件	1件	2件	0件	2件	8件
総計	23件	20件	14件	9件	15件	81件



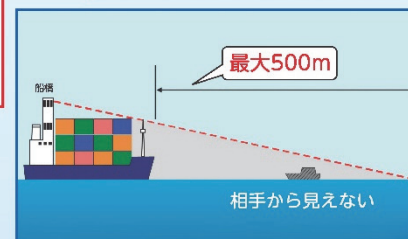
瀬戸内海のどの海域
においても衝突海難
が発生しており、ま
た、外国籍船との衝
突海難も発生してい
ます。
操業中も含めて周囲
の状況に注意を払い
ましょう！

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！



大型船はその構造
や貨物などで周囲
の視界が遮られ、
前方視認できない
距離は最大500m
もあります！
十分な距離を保ち
ましょう！

海のもしものは「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。

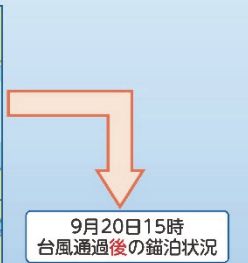
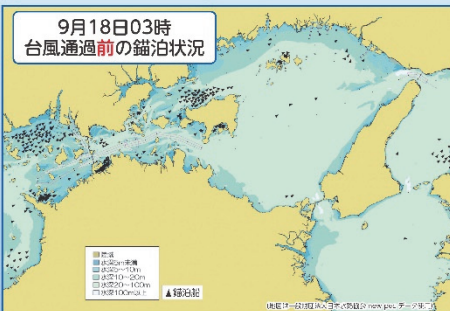


公益社団法人
日本海難防止協会

〒151-0062
東京都渋谷区元代々木町33-8
元代々木サンサンビル3階
[TEL] 03-5761-6050
[URL] <https://www.nikkaibo.or.jp>

台風通過時の錨泊船の状況

2022年9月 台風14号進路



2022年9月の台風14号通過時の備讃瀬戸周辺の錨泊船
の状況です。最も接近したのは19日15時頃と推測され
ますが、その36時間前の18日午前3時にはすでに多くの
錨泊船がいることがわかります。
また、その24時間後の20日15時の時点でもまだ錨泊船
がいることがわかります。
台風上陸前後の海面が比較的穏やかな時でも錨泊船が多
くいる可能性があるため航行等注意しましょう！

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 (大阪湾海上交通センター)

明石海峡付近の
航行安全情報など
<https://www6.kaiho.mlit.go.jp/osakawan/>

航行安全情報 (備讃瀬戸海上交通センター)

備讃瀬戸付近の
航行安全情報など
<https://www6.kaiho.mlit.go.jp/bisan/>

統計情報 (海上保安庁)

「海難の現状と対策」
など
<https://www.kaiho.mlit.go.jp/doc/hakkou/toukei/toukei.html>

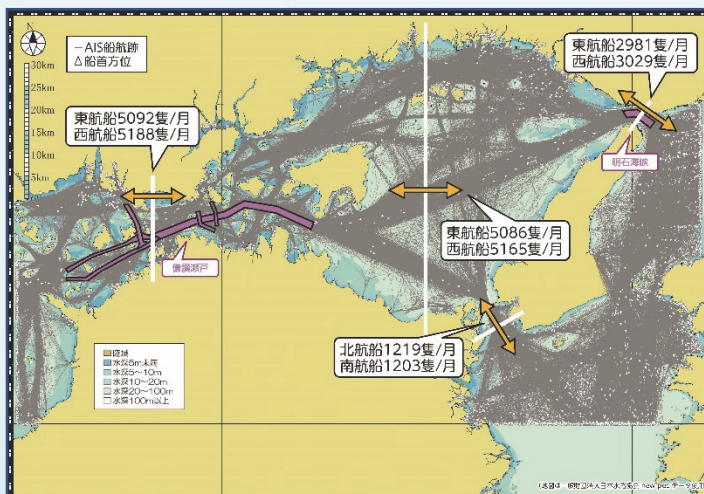
船舶事故ハザードマップ (運輸安全委員会)

全国の船舶事故事例、
ハザード事例など
<https://tsb.mlit.go.jp/hazardmap/>

図 2.1.4-1 瀬戸内海東方海域 (備讃瀬戸～明石海峡) 商船航行情報図 (表)

AIS*データで見る通航状況

2022年9月期のAIS搭載船航跡図

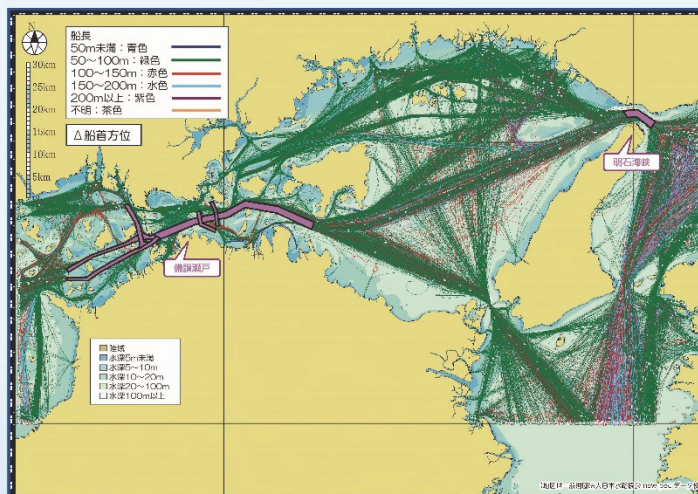


AIS搭載船の一月間の航跡図です。例えば備讃瀬戸付近における南北線を通航した船舶は東航船5092隻、西航船5188隻と多くの船舶が通航していることが分かります。また、日中通航隻数が増加する傾向があります。

※AIS(Automatic Identification System: 船舶自動識別装置)は500総トン以上の船舶に搭載が義務付けられており、AISデータには船舶の位置情報の他に船種、船長、船首方位等の情報が含まれています。
※500トン未満でもAISを搭載している船舶もあり、航跡には500トン未満のAIS搭載船も含まれます。

船種別航跡例 (貨物船)

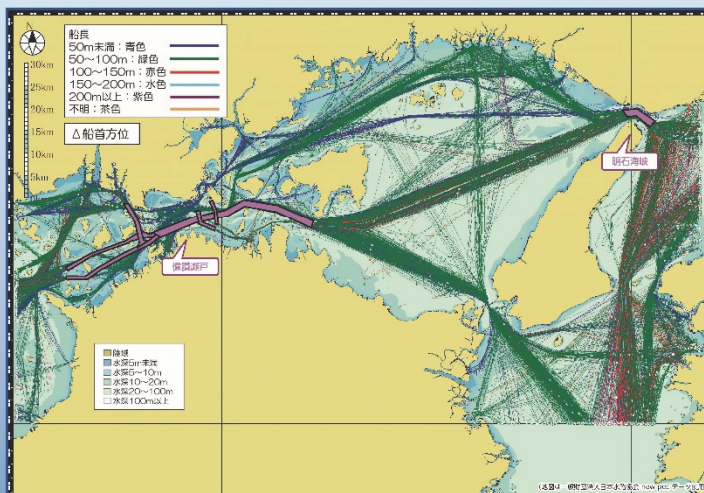
2022年9月期の貨物船航跡図



様々な種類の貨物船が航行しており、ルートも多種多様です。大きい貨物船では船長200m以上の巨大船も航行しており、操縦性能も制限されますので注意しましょう。

船種別航跡例 (タンカー)

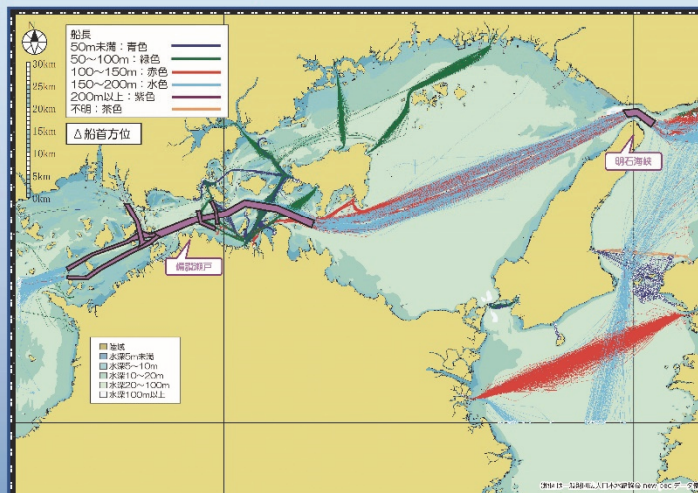
2022年9月期のタンカー航跡図



大小様々なタンカーが航行しており、ルートも多種多様です。大きいタンカーでは船長200m以上の巨大船も航行しており、操縦性能も制限されますので注意しましょう。

船種別航跡例 (旅客船)

2022年9月期の旅客船航跡図



様々な旅客船が比較的決められたルートを通航しています。大きい旅客船(クルーズ船)では船長200m程度の巨大船も航行しており、操縦性能も制限されますので注意しましょう。

図 2. 1. 4-2 瀬戸内海東方海域 (備讃瀬戸～明石海峡) 商船航行情報図 (裏)

2.2 本年度調査方法

本年度調査では、図 2.2-1 に示す大阪府、兵庫県、和歌山県および徳島県を基本とし、大阪湾及びそれ以南の海域（以下「大阪湾以南」という。）を対象として、瀬戸内海東方海域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瀬戸内海東方海域(大阪湾以南)商船航行情報図（以下、「情報図」とする。）として作成する。

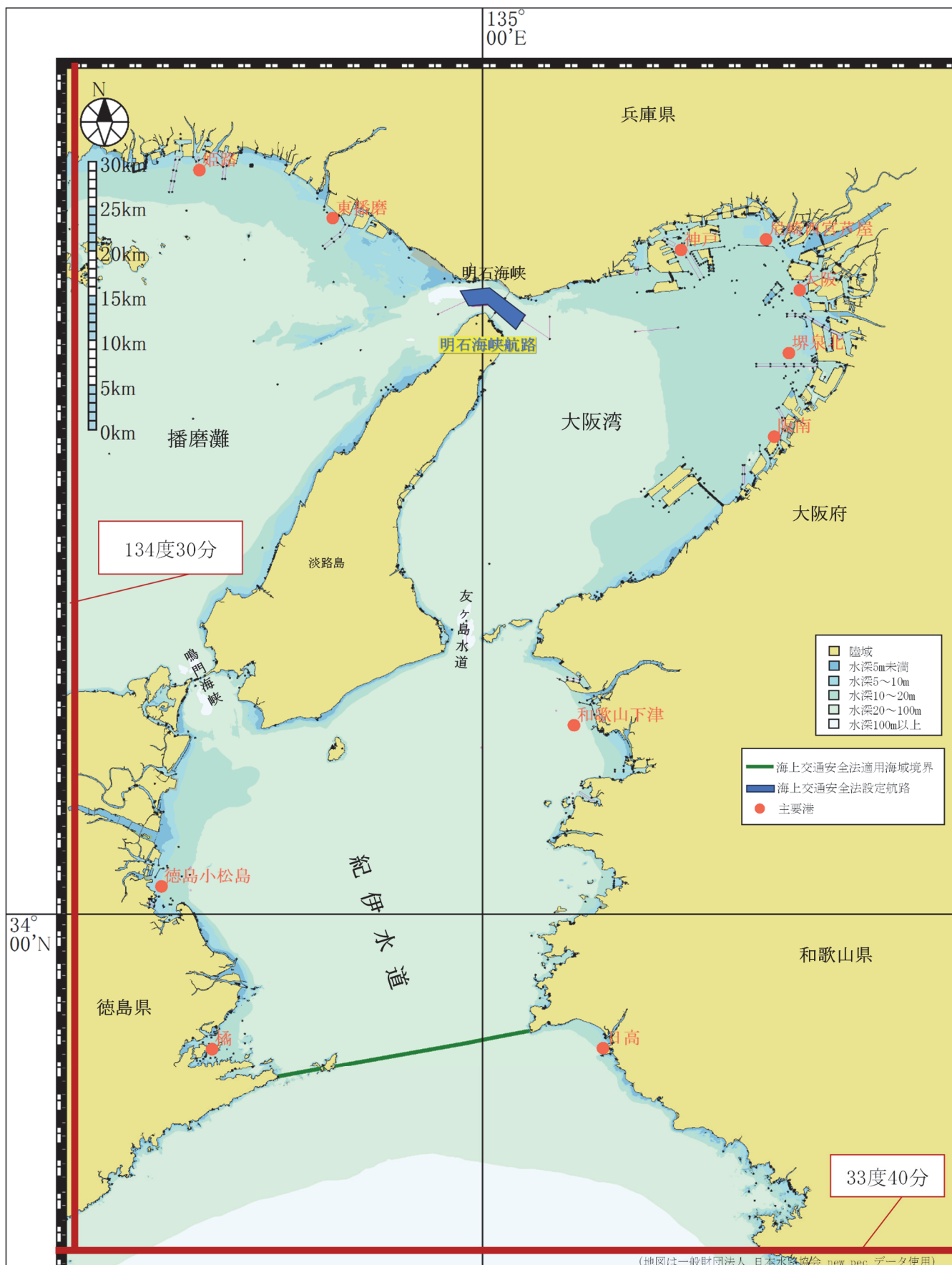


図 2.2-1 本年度事業の対象海域

3. 瀬戸内海東方海域（大阪湾以南）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、海上保安庁交通部から提供いただいた資料を基に平成31年(令和元年)1月1日～令和5年12月31日の5年間に於ける瀬戸内海東方海域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2.2-1に示すとおりである。

3.1.2 調査対象海域における海難の発生状況

平成31年(令和元年)～令和5年の間に調査対象海域において発生した漁船が関係する衝突海難は56件であり、そのうち漁船と一般船舶との衝突は19件であった。本調査における一般船舶とは貨物船、タンカー及び旅客船である。

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。また、漁船と一般船舶の衝突海難について、相手船の船種別船籍別隻数を表3.1.2-2に示す。

表3.1.2-1 平成31年(令和元年)～令和5年に於ける漁船の衝突海難発生推移(相手船別)

	平成31年 (令和元年)	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	総計
漁船と一般船舶	6件	5件	3件	4件	1件	19件
漁船とプレジャーボート、漁船 または遊漁船	8件	5件	5件	10件	8件	36件
漁船とその他船舶	0件	0件	0件	1件	0件	1件
総計	14件	10件	8件	15件	9件	56件

表3.1.2-2 衝突相手船(一般船舶)の船種別船籍別隻数

	日本籍船	外国籍船	合計	割合
貨物船	10件	3件	13件	68.4%
タンカー	2件	1件	3件	15.8%
旅客船	3件	0件	3件	15.8%
合計	15件	4件	19件	100%
割合	78.9%	21.1%	100.0%	

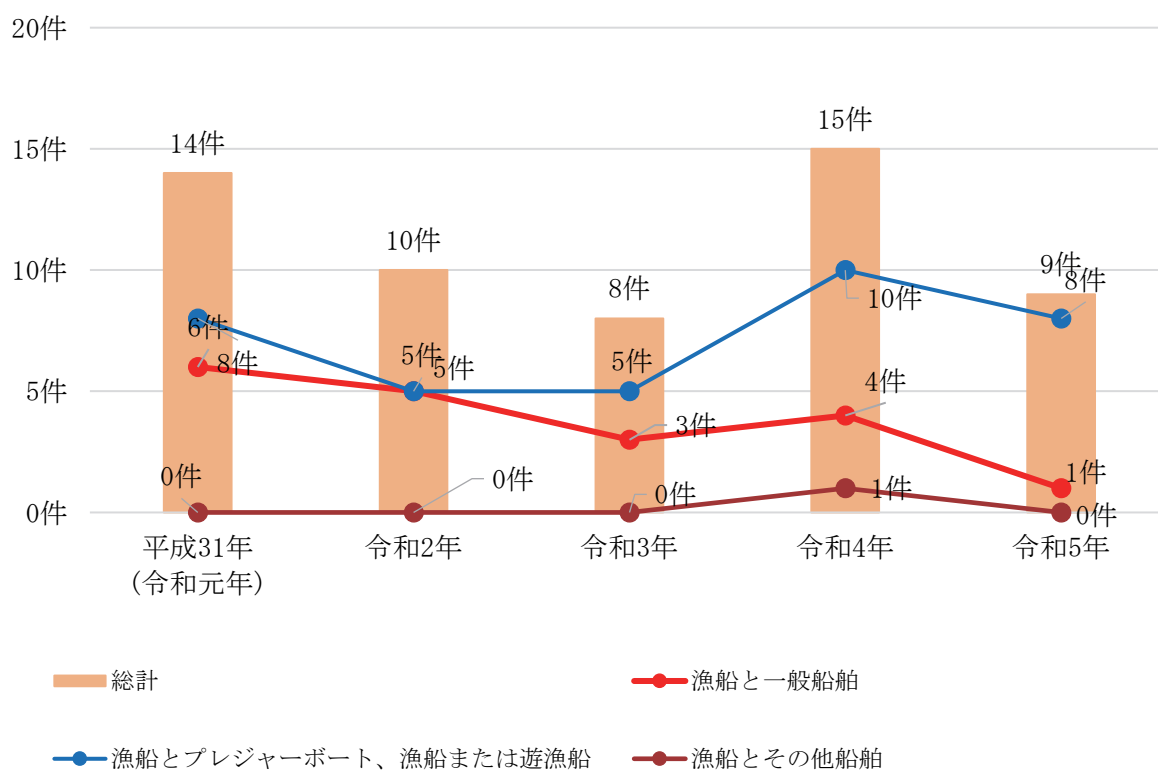


図 3. 1. 2-1 平成 31 年 (令和元年)～令和 5 年における漁船の衝突海難発生推移 (相手船別)

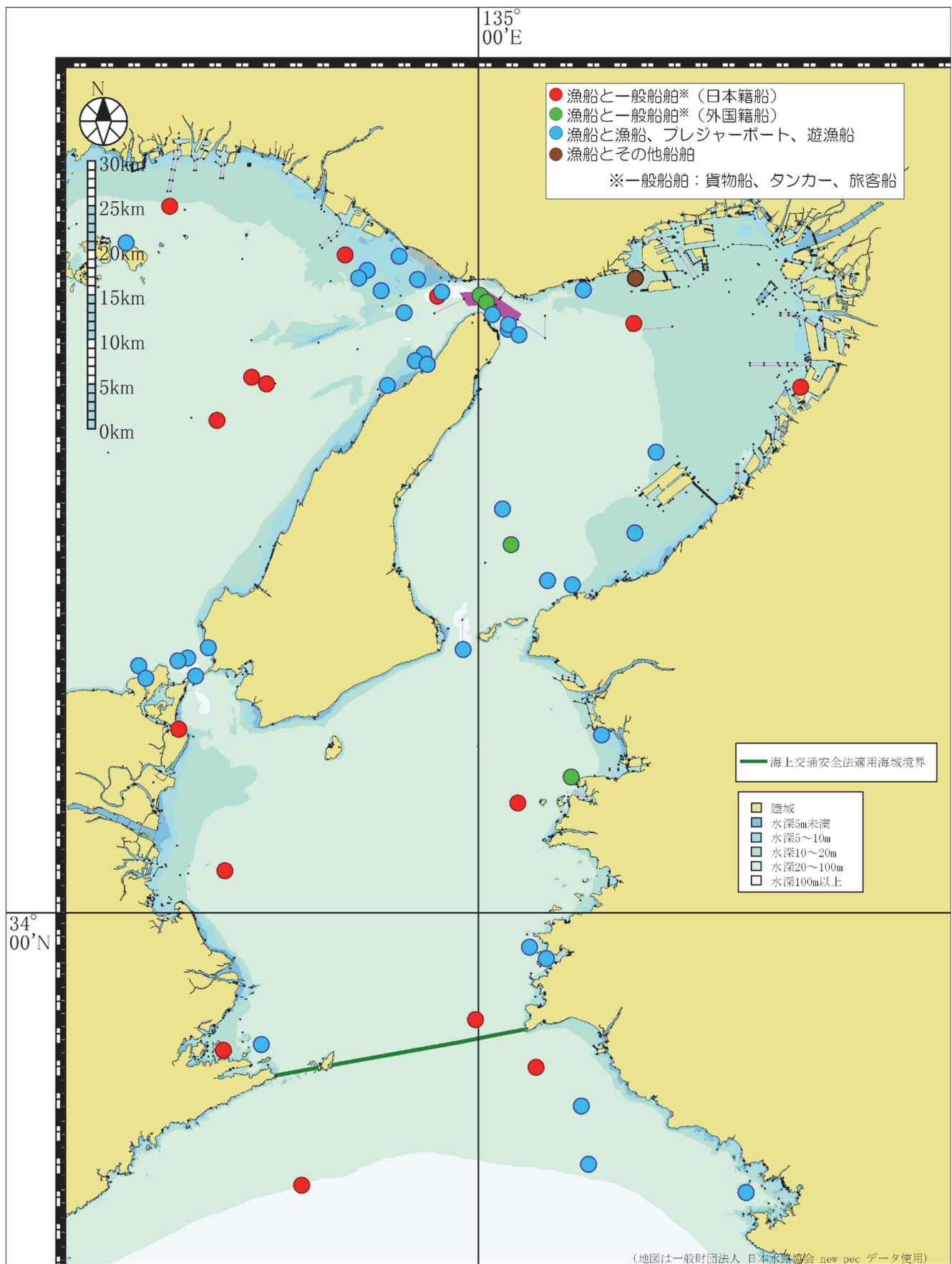


図 3.1.2-2 平成 31 年(令和元年)～令和 5 年における漁船の衝突海難発生位置

3.2 瀬戸内海東方海域における船舶通航状況

3.2.1 一か月間の船舶通航状況

海上保安庁交通部から提供いただいた AIS データを基に、瀬戸内海東方海域における一般船舶の通航実態例として令和 5 年 10 月 1 日 00 : 00 ~ 令和 5 年 10 月 31 日 23 : 59 の船舶輻輳度分布図を図 3.2.1-1 に示す。1 分毎に線形補間した AIS データを用いて、0.2 マイルメッシュ内で観測された隻数の計数値である。調査対象海域は図 2.2-1 に同じ。

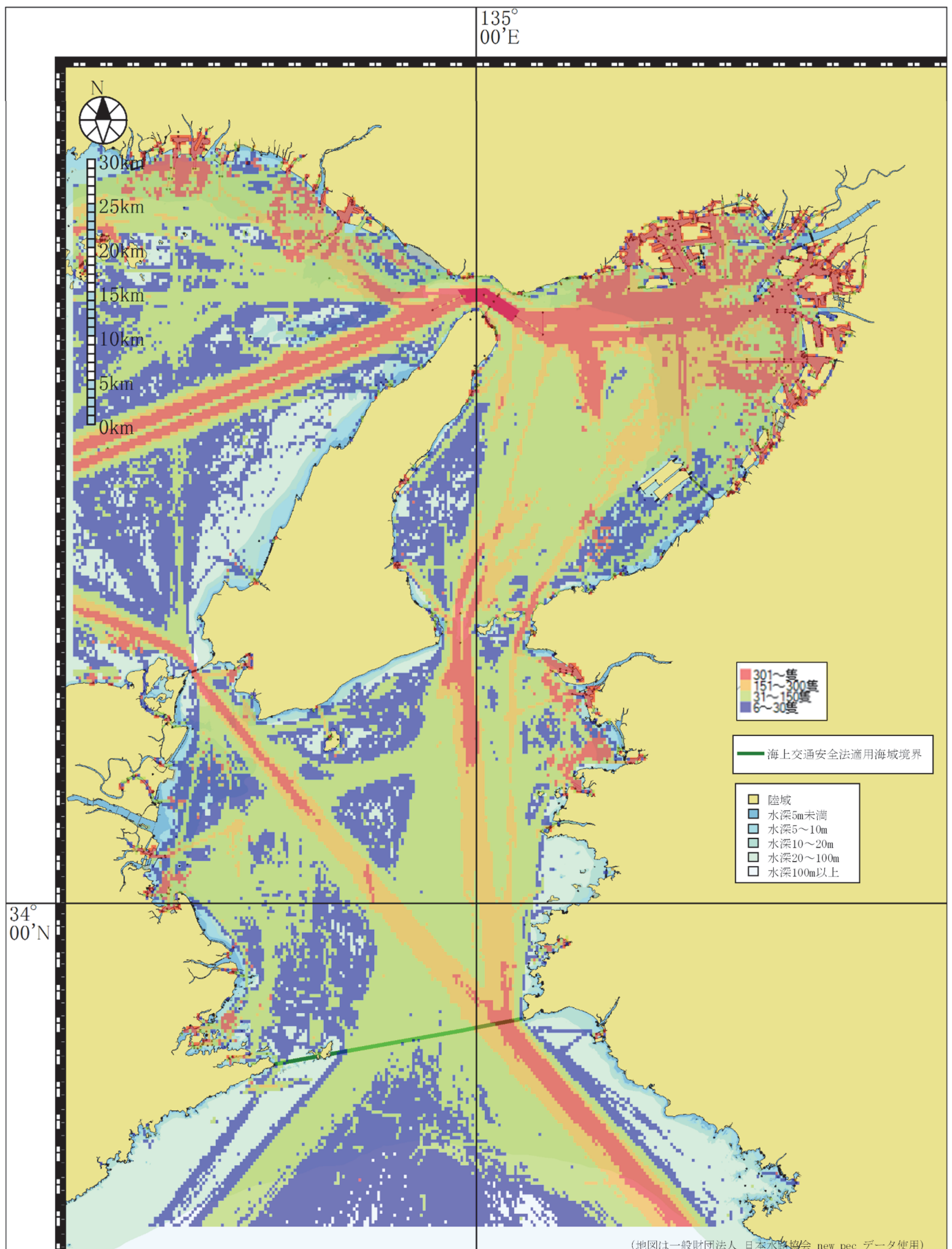


図 3.2.1-1 瀬戸内海東方海域幅輻度分布図 (令和 5 年 10 月 1 日~31 日)

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 4 つ設け、ゲートラインを通航した船種船型別隻数を表 3.2.2-2～3.2.2-13 に示す。また、図 3.2.2-2～図 3.2.2-5 に航跡図を示す。ゲートラインを東航(南航)した船舶を緑、西航(北航)した船舶を赤、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
ゲートライン①	34 度 34.92 分	134 度 59.5 分	34 度 39.45 分	135 度 3.35 分
ゲートライン②	34 度 16 分	134 度 56.01 分	34 度 16 分	135 度 5.49 分
ゲートライン③	34 度 14.12 分	134 度 38.4 分	34 度 14.51 分	134 度 39.65 分
ゲートライン④	33 度 49.37 分	134 度 41.28 分	33 度 53.82 分	135 度 6.21 分

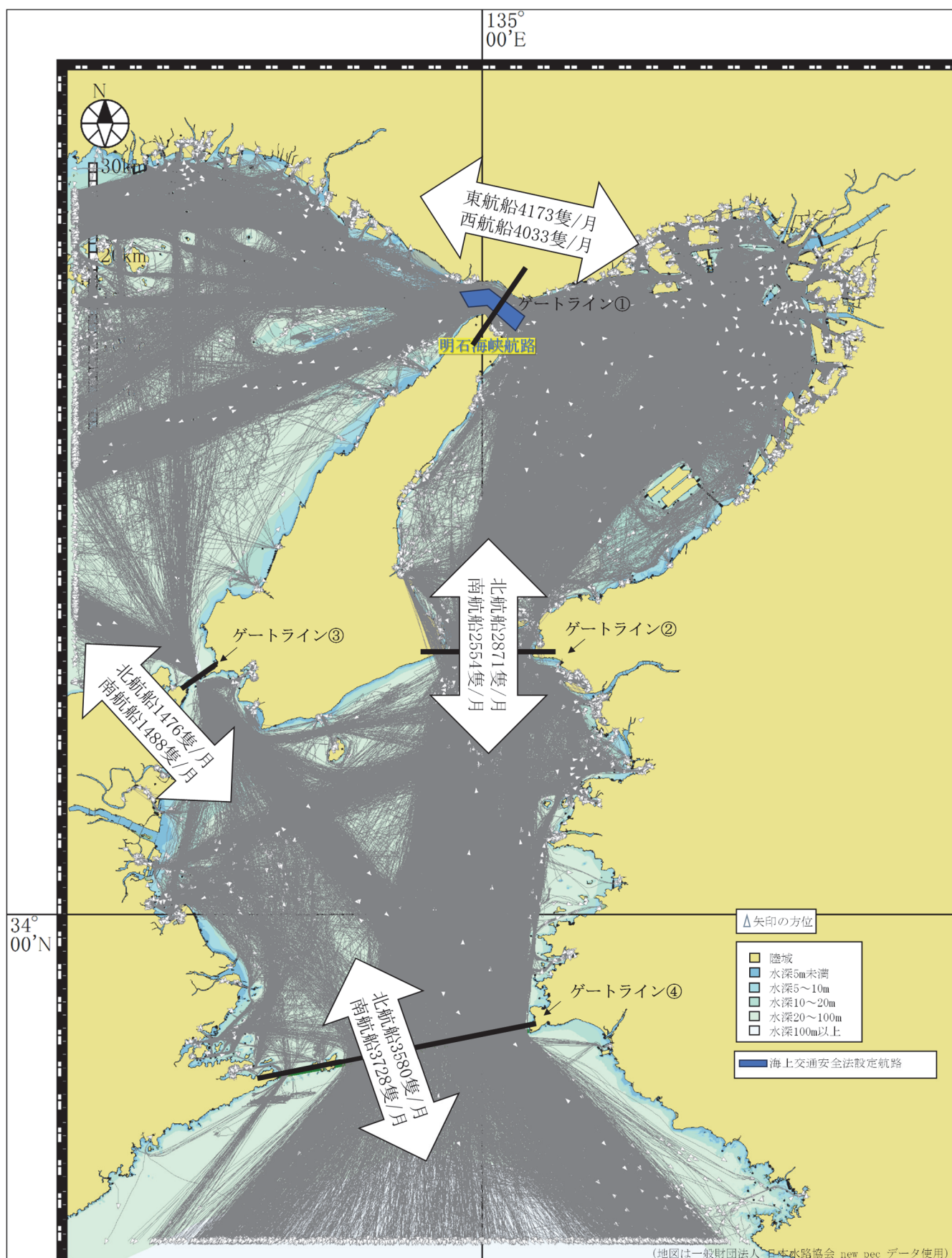


図 3.2.2-1 ゲートライン設定位置図及び通航量（令和 5 年 10 月 1 日～31 日）

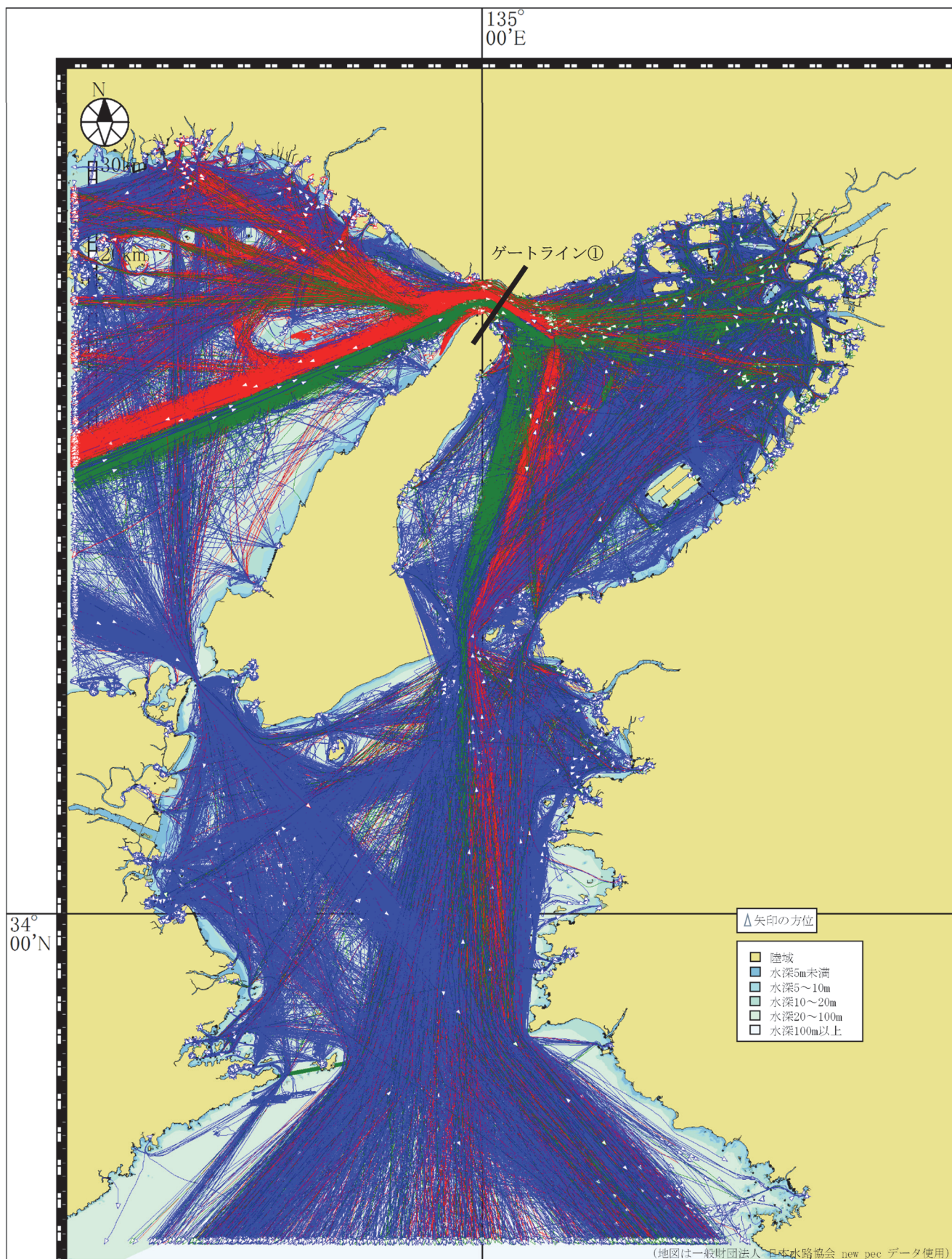


図 3.2.2-2 令和 5 年 10 月 1 日～31 日航跡図①（緑色：東航船航跡、赤色：西航船航跡、青色：その他船航跡）

表 3.2.2-2 船種船型別隻数（令和 5 年 10 月 1 日～31 日）（ゲートライン①東航船）

（単位：隻）

船種 船長	タンカー	貨物船	旅客船	タグボート	パイロット ボート	漁船	曳船	作業船等	プレジャー ボート	その他	不明	合計	割合
50m未満	115	31	64	68	0	89	0	0	37	87	32	523	12.5%
50～100m	653	1,771	0	2	0	3	0	0	0	12	44	2,485	59.5%
100～150m	104	371	137	0	0	0	0	0	0	10	13	635	15.2%
150～200m	9	131	220	0	0	0	0	0	0	0	1	361	8.7%
200m以上	22	53	31	0	0	0	0	0	0	0	0	106	2.5%
不明	2	7	0	1	0	2	0	0	50	0	1	63	1.5%
合計	905	2,364	452	71	0	94	0	0	87	109	91	4,173	100.0%
割合	21.7%	56.6%	10.8%	1.7%	0.0%	2.3%	0.0%	0.0%	2.1%	2.6%	2.2%	100.0%	

表 3.2.2-3 船種船型別隻数（令和 5 年 10 月 1 日～31 日）（ゲートライン①西航船）

（単位：隻）

船種 船長	タンカー	貨物船	旅客船	タグボート	パイロット ボート	漁船	曳船	作業船等	プレジャー ボート	その他	不明	合計	割合
50m未満	115	37	64	66	0	87	0	0	36	84	32	521	12.9%
50～100m	677	1,655	0	1	0	2	0	0	0	8	37	2,380	59.0%
100～150m	113	365	137	0	0	0	0	0	0	10	12	637	15.8%
150～200m	5	123	221	0	0	0	0	0	0	0	2	351	8.7%
200m以上	21	27	32	0	0	0	0	0	0	0	0	80	2.0%
不明	3	4	0	0	0	1	0	0	55	1	0	64	1.6%
合計	934	2,211	454	67	0	90	0	0	91	103	83	4,033	100.0%
割合	23.2%	54.8%	11.3%	1.7%	0.0%	2.2%	0.0%	0.0%	2.3%	2.6%	2.1%	100.0%	

表 3.2.2-4 船種船型別隻数（令和 5 年 10 月 1 日～31 日）（ゲートライン①表 3.2.2-2 及び表 3.2.2-3 の合計）

（単位：隻）

船種 船長	タンカー	貨物船	旅客船	タグボート	パイロット ボート	漁船	曳船	作業船等	プレジャー ボート	その他	不明	合計	割合
50m未満	230	68	128	134	0	176	0	0	73	171	64	1,044	12.7%
50～100m	1,330	3,426	0	3	0	5	0	0	0	20	81	4,865	59.3%
100～150m	217	736	274	0	0	0	0	0	0	20	25	1,272	15.5%
150～200m	14	254	441	0	0	0	0	0	0	0	3	712	8.7%
200m以上	43	80	63	0	0	0	0	0	0	0	0	186	2.3%
不明	5	11	0	1	0	3	0	0	105	1	1	127	1.5%
合計	1,839	4,575	906	138	0	184	0	0	178	212	174	8,206	100.0%
割合	22.4%	55.8%	11.0%	1.7%	0.0%	2.2%	0.0%	0.0%	2.2%	2.6%	2.1%	100.0%	

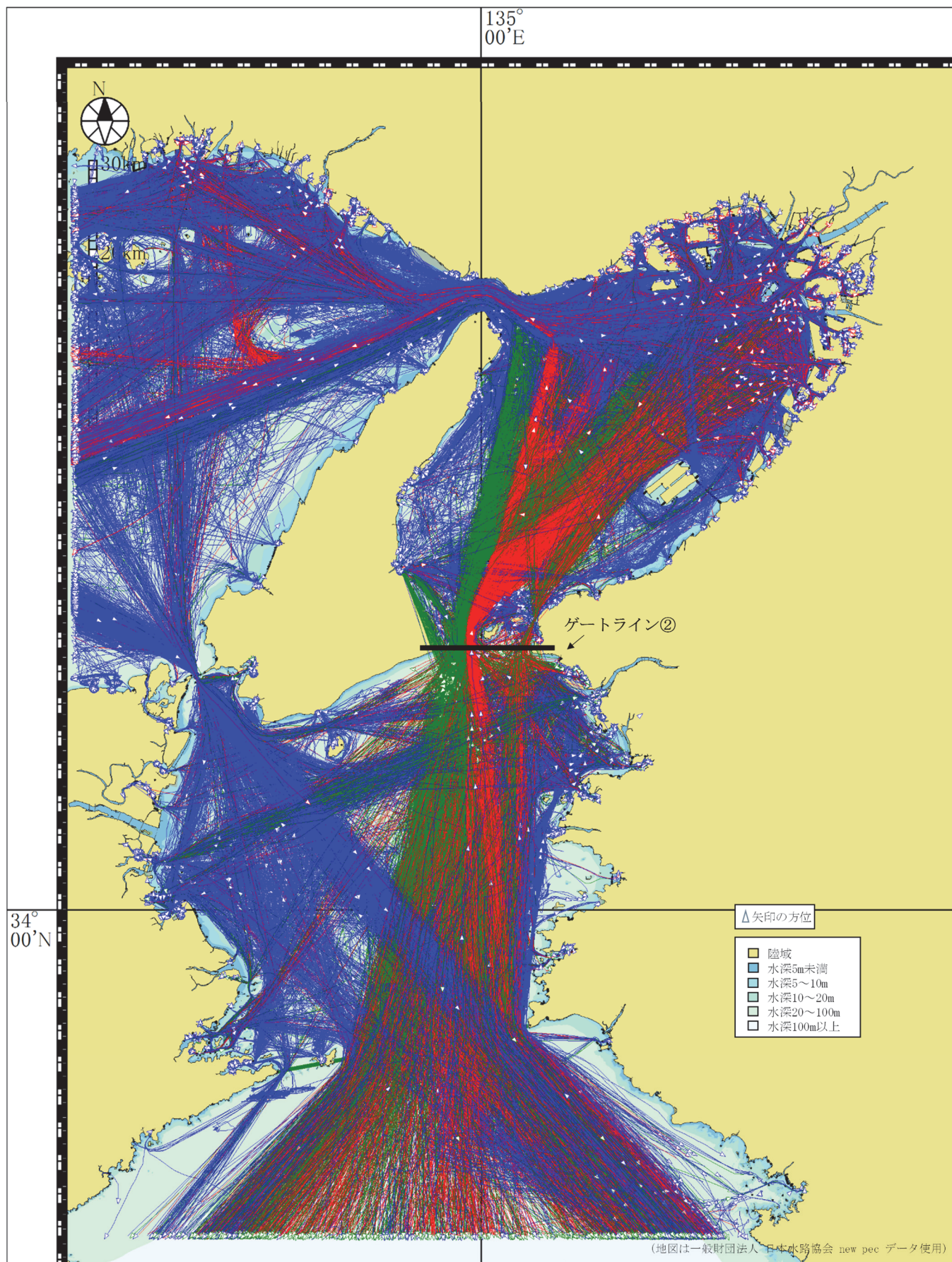


図 3. 2. 2-3 令和 5 年 10 月 1 日～31 日航跡図②（緑色：南航船航跡、赤色：北航船航跡、青色：その他船航跡）

表 3.2.2-5 船種船型別隻数（令和 5 年 10 月 1 日～31 日）（ゲートライン②南航船）

（単位：隻）

船種 船長	タンカー	貨物船	旅客船	タグボート	パイロット ボート	漁船	曳船	作業船等	プレジャー ボート	その他	不明	合計	割合
50m未満	33	2	44	55	8	6	0	0	17	41	8	214	8.4%
50～100m	453	792	2	1	0	4	0	0	0	5	21	1,278	50.0%
100～150m	137	250	0	0	0	0	0	0	0	10	18	415	16.2%
150～200m	20	326	61	0	0	0	0	0	0	1	2	410	16.1%
200m以上	43	171	8	0	0	0	0	0	0	1	1	224	8.8%
不明	1	3	0	0	0	1	0	0	0	1	7	13	0.5%
合計	687	1,544	115	56	8	11	0	0	17	59	57	2,554	100.0%
割合	26.9%	60.5%	4.5%	2.2%	0.3%	0.4%	0.0%	0.0%	0.7%	2.3%	2.2%	100.0%	

表 3.2.2-6 船種船型別隻数（令和 5 年 10 月 1 日～31 日）（ゲートライン②北航船）

（単位：隻）

船種 船長	タンカー	貨物船	旅客船	タグボート	パイロット ボート	漁船	曳船	作業船等	プレジャー ボート	その他	不明	合計	割合
50m未満	34	3	42	58	465	6	0	0	16	40	13	677	23.6%
50～100m	478	679	2	0	0	2	0	0	0	2	19	1,182	41.2%
100～150m	147	227	1	0	0	0	0	0	0	7	14	396	13.8%
150～200m	16	324	59	0	0	0	0	0	0	1	3	403	14.0%
200m以上	43	145	9	0	0	0	0	0	0	1	1	199	6.9%
不明	1	5	0	0	0	0	0	0	0	2	6	14	0.5%
合計	719	1,383	113	58	465	8	0	0	16	53	56	2,871	100.0%
割合	25.0%	48.2%	3.9%	2.0%	16.2%	0.3%	0.0%	0.0%	0.6%	1.8%	2.0%	100.0%	

表 3.2.2-7 船種船型別隻数（令和 5 年 10 月 1 日～31 日）（ゲートライン②表 3.2.2-5 及び表 3.2.2-6 の合計）

（単位：隻）

船種 船長	タンカー	貨物船	旅客船	タグボート	パイロット ボート	漁船	曳船	作業船等	プレジャー ボート	その他	不明	合計	割合
50m未満	67	5	86	113	473	12	0	0	33	81	21	891	16.4%
50～100m	931	1,471	4	1	0	6	0	0	0	7	40	2,460	45.3%
100～150m	284	477	1	0	0	0	0	0	0	17	32	811	14.9%
150～200m	36	650	120	0	0	0	0	0	0	2	5	813	15.0%
200m以上	86	316	17	0	0	0	0	0	0	2	2	423	7.8%
不明	2	8	0	0	0	1	0	0	0	3	13	27	0.5%
合計	1,406	2,927	228	114	473	19	0	0	33	112	113	5,425	100.0%
割合	25.9%	54.0%	4.2%	2.1%	8.7%	0.4%	0.0%	0.0%	0.6%	2.1%	2.1%	100.0%	

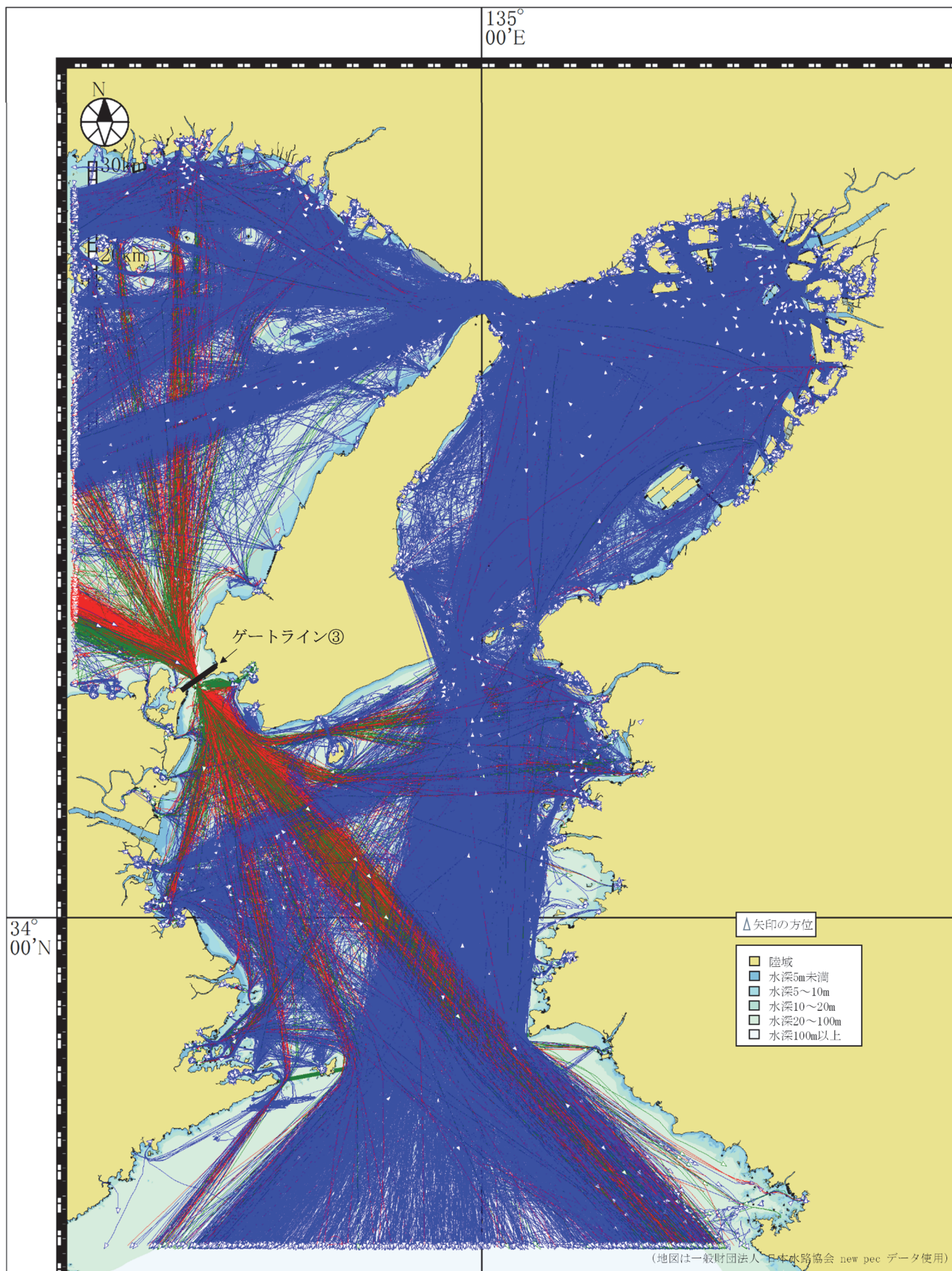


図 3.2.2-4 令和 5 年 10 月 1 日～31 日航跡図③（緑色：南航船航跡、赤色：北航船航跡、青色：その他船航跡）

表 3.2.2-8 船種船型別隻数（令和 5 年 10 月 1 日～31 日）（ゲートライン③南航船）

（単位：隻）

船種 船長	タンカー	貨物船	旅客船	タグボート	パイロット ボート	漁船	曳船	作業船等	プレジャー ボート	その他	不明	合計	割合
50m未満	32	0	111	16	0	12	0	0	5	1	7	184	12.4%
50～100m	438	662	81	0	0	0	0	0	0	1	23	1,205	81.0%
100～150m	8	69	0	0	0	0	0	0	0	0	7	84	5.6%
150～200m	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
200m以上	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
不明	0	13	0	0	0	2	0	0	0	0	0	15	1.0%
合計	478	744	192	16	0	14	0	0	5	2	37	1,488	100.0%
割合	32.1%	50.0%	12.9%	1.1%	0.0%	0.9%	0.0%	0.0%	0.3%	0.1%	2.5%	100.0%	

表 3.2.2-9 船種船型別隻数（令和 5 年 10 月 1 日～31 日）（ゲートライン③北航船）

（単位：隻）

船種 船長	タンカー	貨物船	旅客船	タグボート	パイロット ボート	漁船	曳船	作業船等	プレジャー ボート	その他	不明	合計	割合
50m未満	32	0	111	14	0	7	0	0	4	2	7	177	12.0%
50～100m	371	712	81	0	0	0	0	0	0	3	27	1,194	80.9%
100～150m	5	64	0	0	0	0	0	0	0	3	10	82	5.6%
150～200m	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0.4%
200m以上	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
不明	0	12	0	0	0	5	0	0	0	0	0	17	1.2%
合計	408	794	192	14	0	12	0	0	4	8	44	1,476	100.0%
割合	27.6%	53.8%	13.0%	0.9%	0.0%	0.8%	0.0%	0.0%	0.3%	0.5%	3.0%	100.0%	

表 3.2.2-10 船種船型別隻数（令和 5 年 10 月 1 日～31 日）（ゲートライン③表 3.2.2-8 及び表 3.2.2-9 の合計）

（単位：隻）

船種 船長	タンカー	貨物船	旅客船	タグボート	パイロット ボート	漁船	曳船	作業船等	プレジャー ボート	その他	不明	合計	割合
50m未満	64	0	222	30	0	19	0	0	9	3	14	361	12.2%
50～100m	809	1,374	162	0	0	0	0	0	0	4	50	2,399	80.9%
100～150m	13	133	0	0	0	0	0	0	0	3	17	166	5.6%
150～200m	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0.2%
200m以上	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
不明	0	25	0	0	0	7	0	0	0	0	0	32	1.1%
合計	886	1,538	384	30	0	26	0	0	9	10	81	2,964	100.0%
割合	29.9%	51.9%	13.0%	1.0%	0.0%	0.9%	0.0%	0.0%	0.3%	0.3%	2.7%	100.0%	

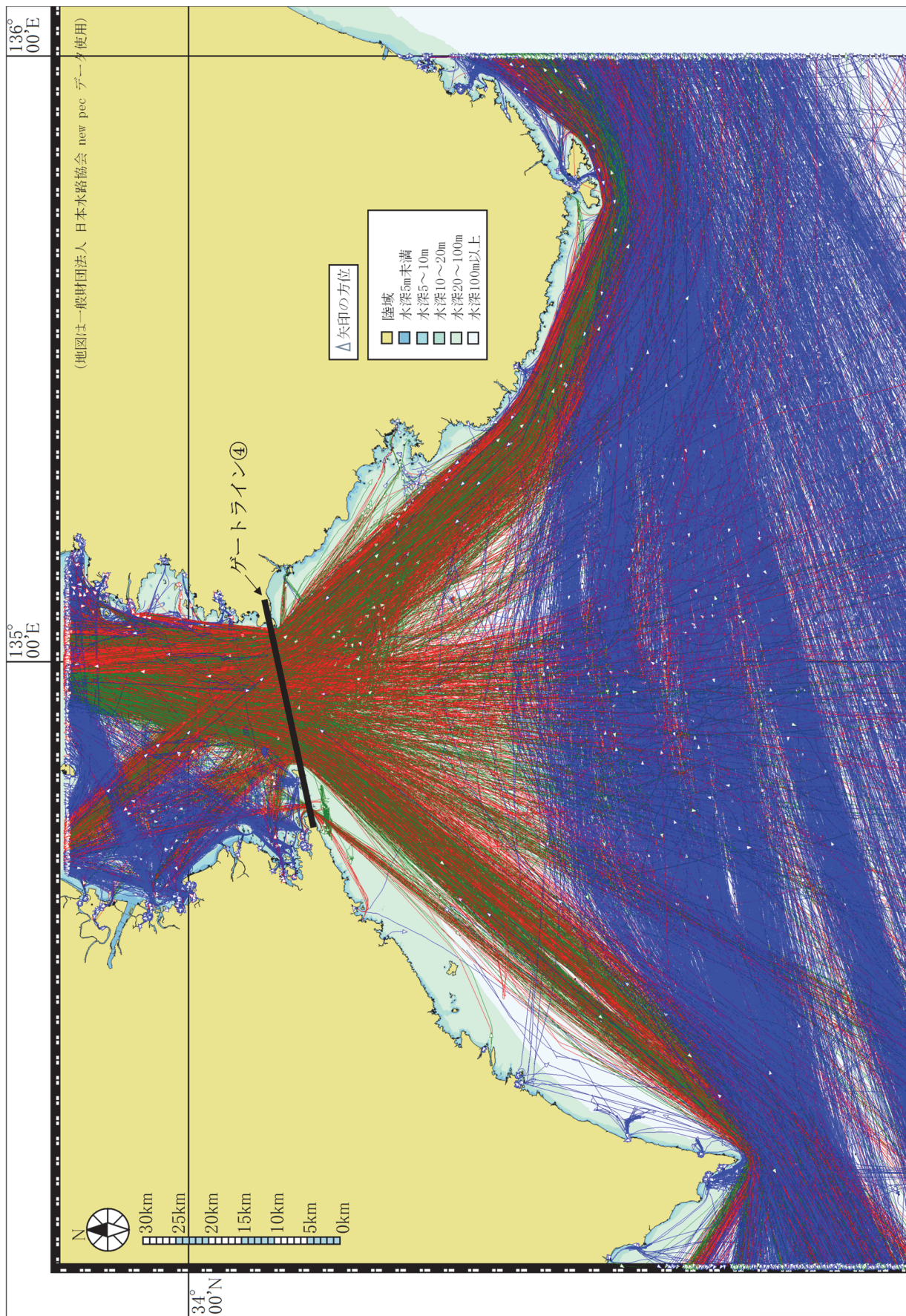


図 3.2.2-5 令和 5 年 10 月 1 日～31 日航跡図④ (緑色：南航船航跡、赤色：北航船航跡、青色：その他船航跡)

表 3. 2. 2-11 船種船型別隻数（令和 5 年 10 月 1 日～31 日）（ゲートライン④南航船）

（単位：隻）

船種 船長	タンカー	貨物船	旅客船	タグボート	パイロット ボート	漁船	曳船	作業船等	プレジャー ボート	その他	不明	合計	割合
50m未満	36	1	0	20	0	220	0	0	16	5	13	311	8.3%
50～100m	810	1,300	0	1	0	4	0	0	0	4	44	2,163	58.0%
100～150m	153	320	0	0	0	0	0	0	0	11	25	509	13.7%
150～200m	21	329	109	0	0	0	0	0	0	1	2	462	12.4%
200m以上	49	189	10	0	0	0	0	0	0	1	1	250	6.7%
不明	2	14	0	0	0	6	0	0	1	3	7	33	0.9%
合計	1,071	2,153	119	21	0	230	0	0	17	25	92	3,728	100.0%
割合	28.7%	57.8%	3.2%	0.6%	0.0%	6.2%	0.0%	0.0%	0.5%	0.7%	2.5%	100.0%	

表 3. 2. 2-12 船種船型別隻数（令和 5 年 10 月 1 日～31 日）（ゲートライン④北航船）

（単位：隻）

船種 船長	タンカー	貨物船	旅客船	タグボート	パイロット ボート	漁船	曳船	作業船等	プレジャー ボート	その他	不明	合計	割合
50m未満	37	1	0	21	0	207	0	0	21	6	21	314	8.8%
50～100m	779	1,240	0	0	0	2	0	0	0	2	43	2,066	57.7%
100～150m	154	291	0	0	0	0	0	0	0	10	24	479	13.4%
150～200m	20	334	107	0	0	0	0	0	0	1	3	465	13.0%
200m以上	48	163	11	0	0	0	0	0	0	1	1	224	6.3%
不明	2	14	0	0	0	6	0	0	1	3	6	32	0.9%
合計	1,040	2,043	118	21	0	215	0	0	22	23	98	3,580	100.0%
割合	29.1%	57.1%	3.3%	0.6%	0.0%	6.0%	0.0%	0.0%	0.6%	0.6%	2.7%	100.0%	

表 3. 2. 2-13 船種船型別隻数（令和 5 年 10 月 1 日～31 日）（ゲートライン④表 3. 2. 2-11 及び表 3. 2. 2-12 の合計）

（単位：隻）

船種 船長	タンカー	貨物船	旅客船	タグボート	パイロット ボート	漁船	曳船	作業船等	プレジャー ボート	その他	不明	合計	割合
50m未満	73	2	0	41	0	427	0	0	37	11	34	625	8.6%
50～100m	1,589	2,540	0	1	0	6	0	0	0	6	87	4,229	57.9%
100～150m	307	611	0	0	0	0	0	0	0	21	49	988	13.5%
150～200m	41	663	216	0	0	0	0	0	0	2	5	927	12.7%
200m以上	97	352	21	0	0	0	0	0	0	2	2	474	6.5%
不明	4	28	0	0	0	12	0	0	2	6	13	65	0.9%
合計	2,111	4,196	237	42	0	445	0	0	39	48	190	7,308	100.0%
割合	28.9%	57.4%	3.2%	0.6%	0.0%	6.1%	0.0%	0.0%	0.5%	0.7%	2.6%	100.0%	

3.2.3 船種別航跡図

令和5年10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、航跡の色は船長を示している。

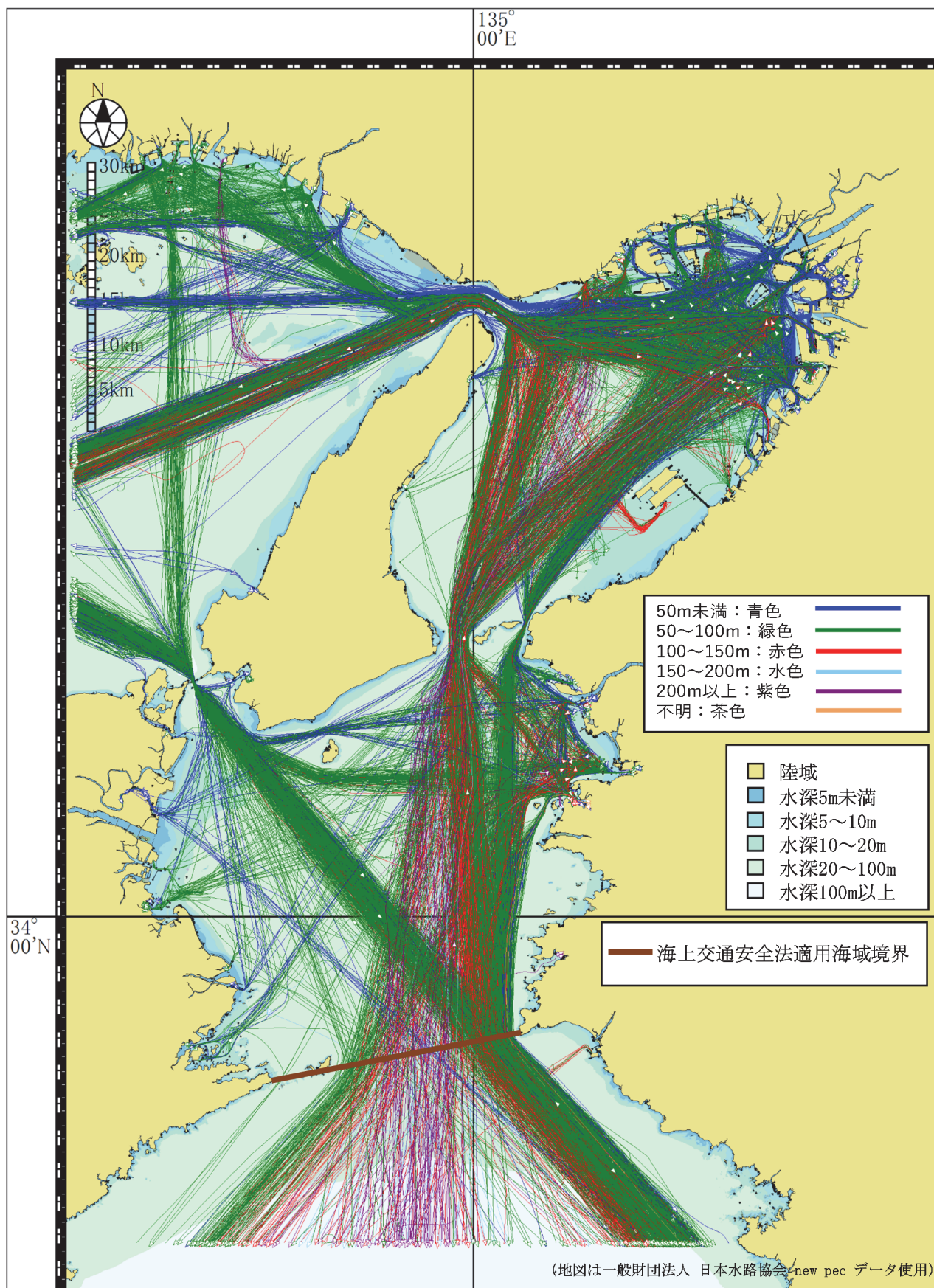


図 3.2.3-1 令和 5 年 10 月 1 日～31 日航跡図 (タンカー)

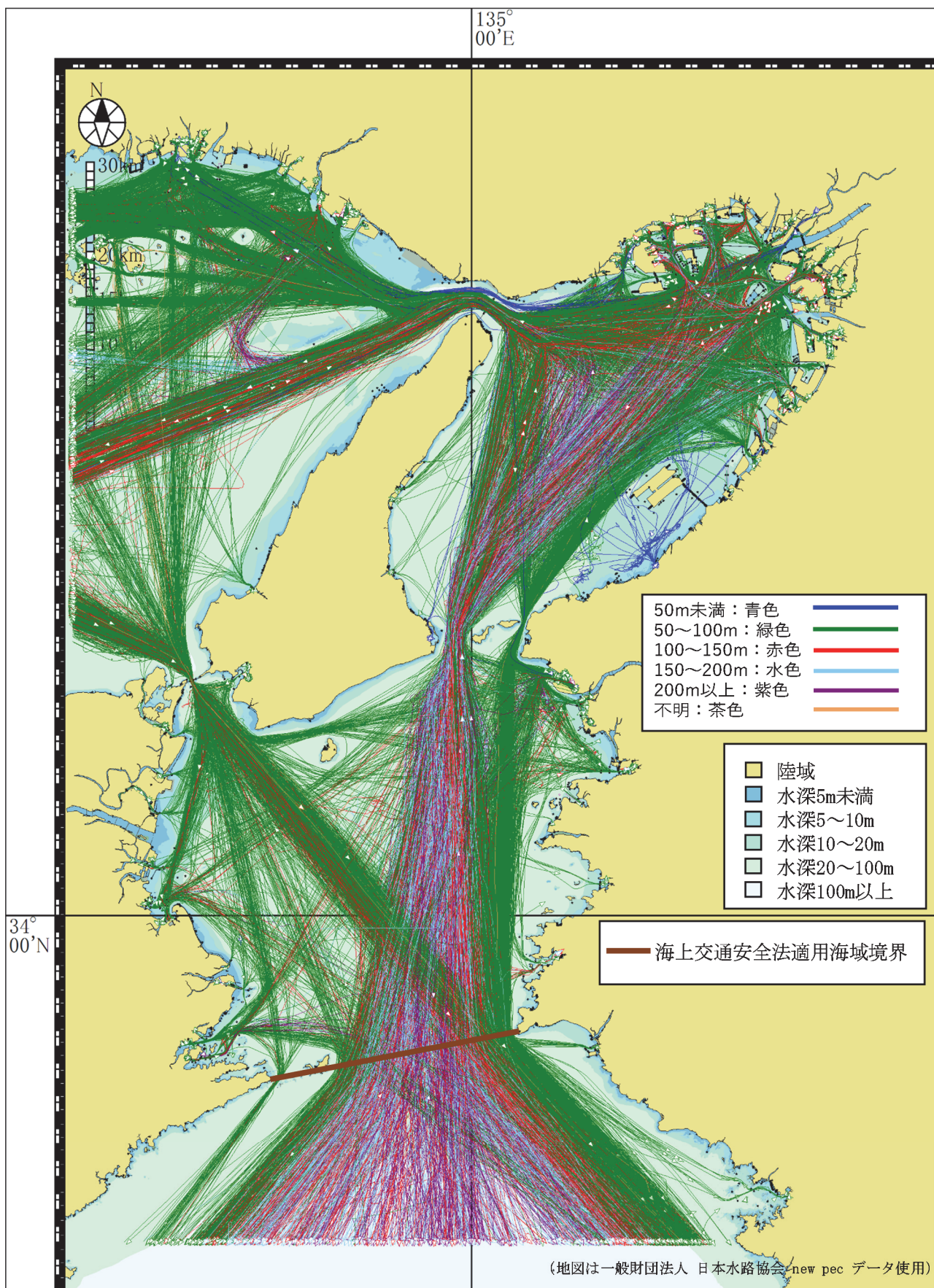


図 3.2.3-2 令和 5 年 10 月 1 日～31 日航跡図（貨物船）

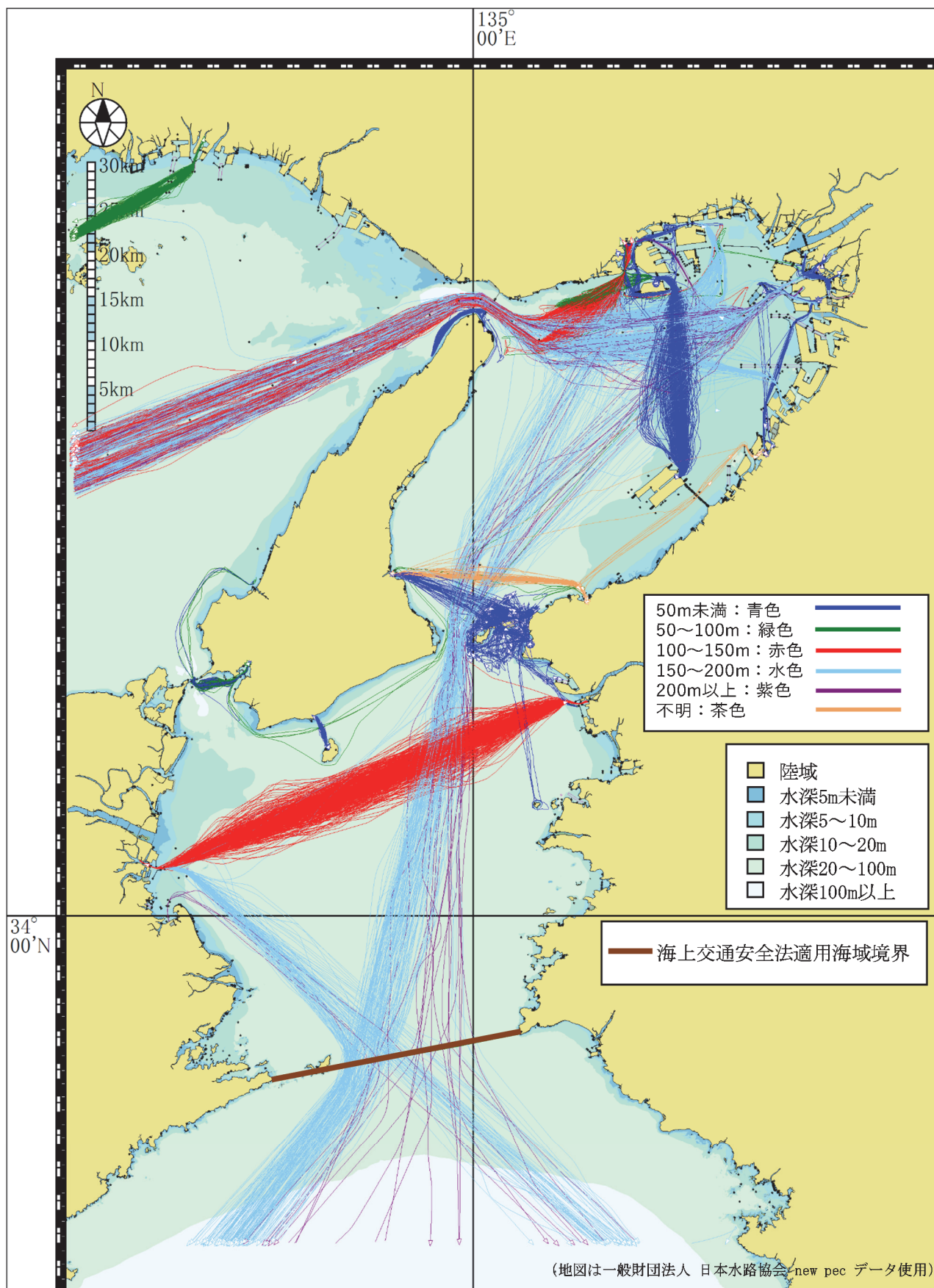


図 3.2.3-3 令和 5 年 10 月 1 日～31 日航跡図（旅客船）

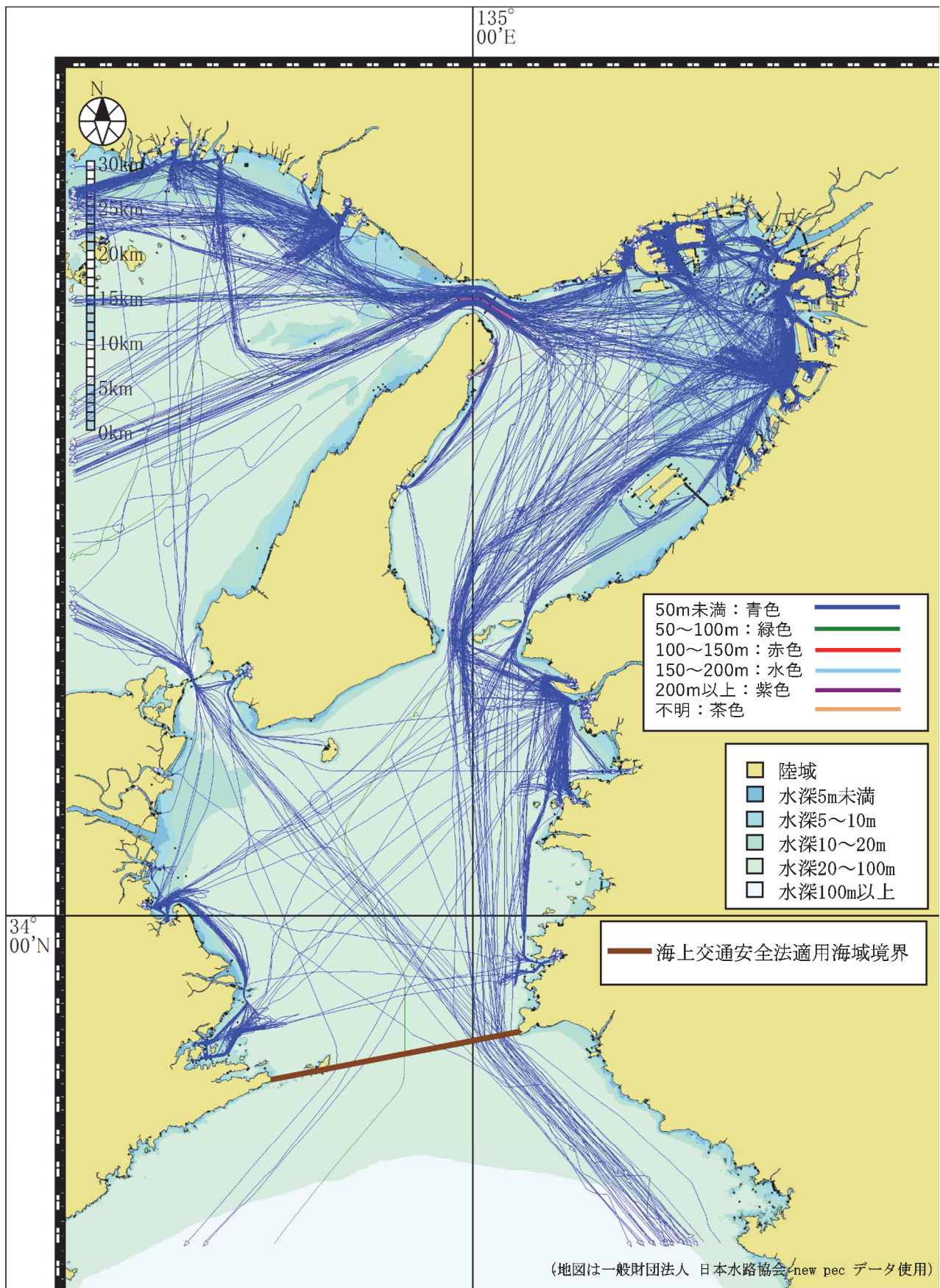


図 3.2.3-4 令和 5 年 10 月 1 日～31 日航跡図 (タグボート)

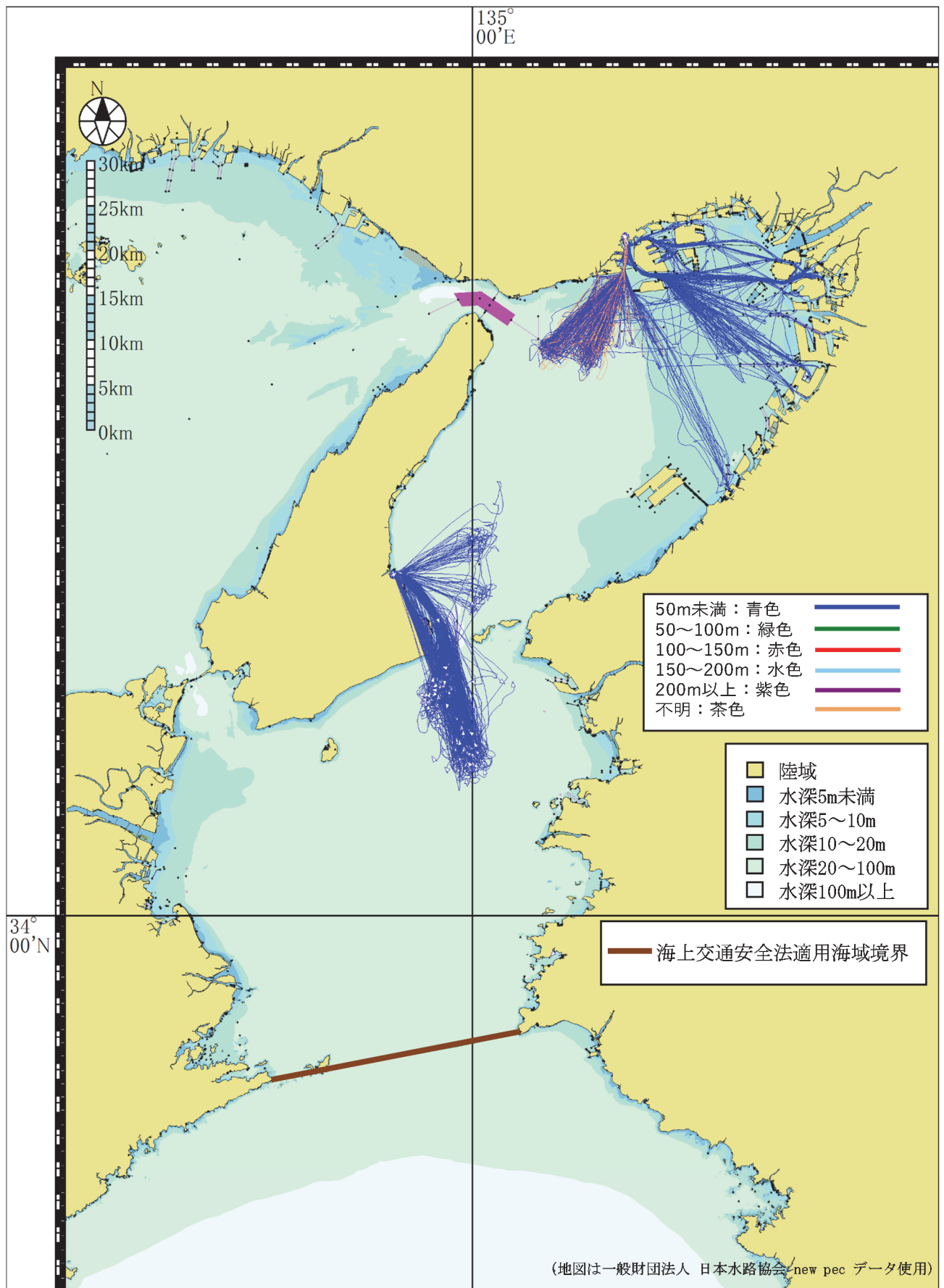


図 3.2.3-5 令和 5 年 10 月 1 日～31 日航跡図 (パイロットボート)

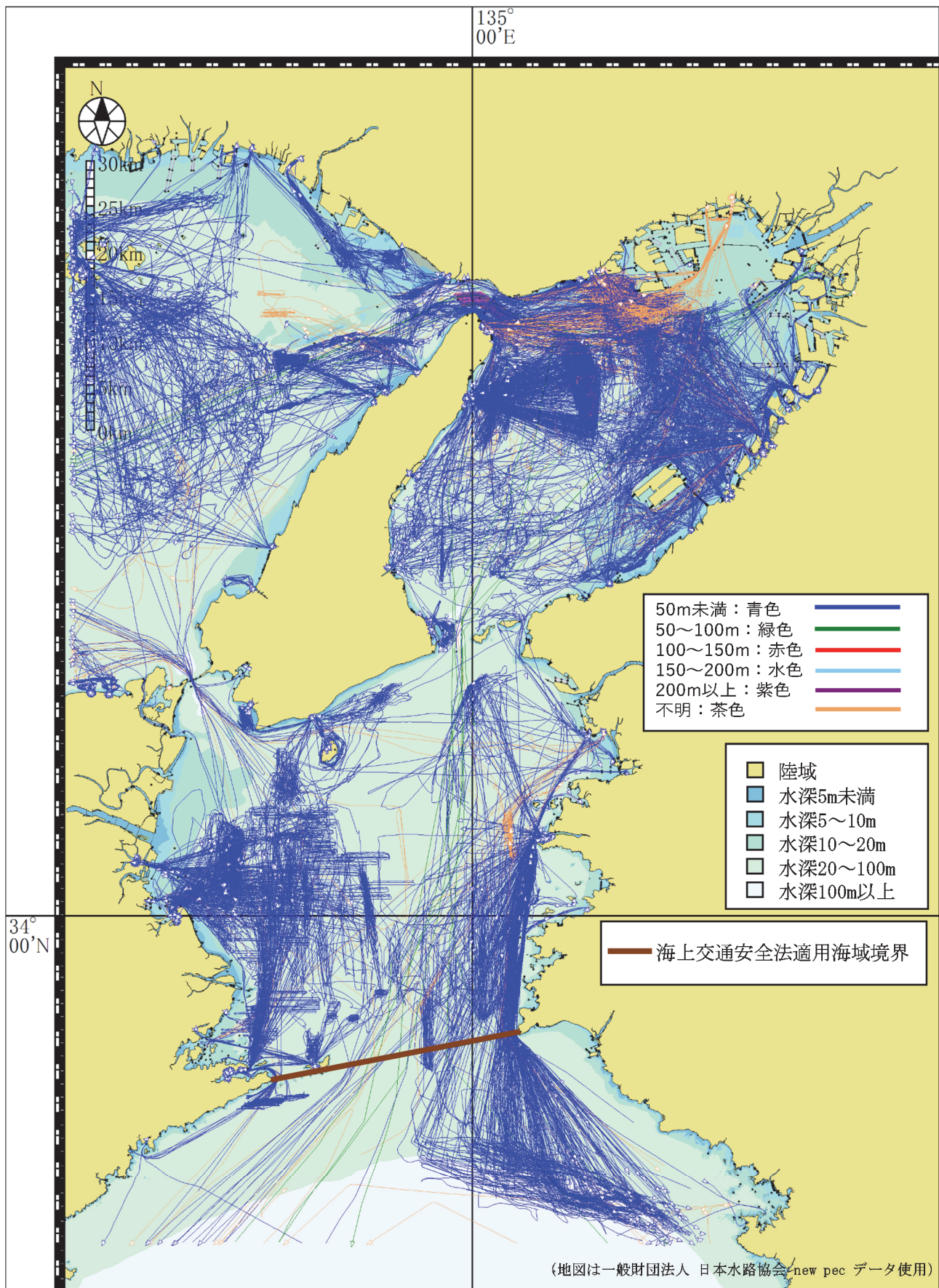


図 3.2.3-6 令和 5 年 10 月 1 日～31 日航跡図（漁船）

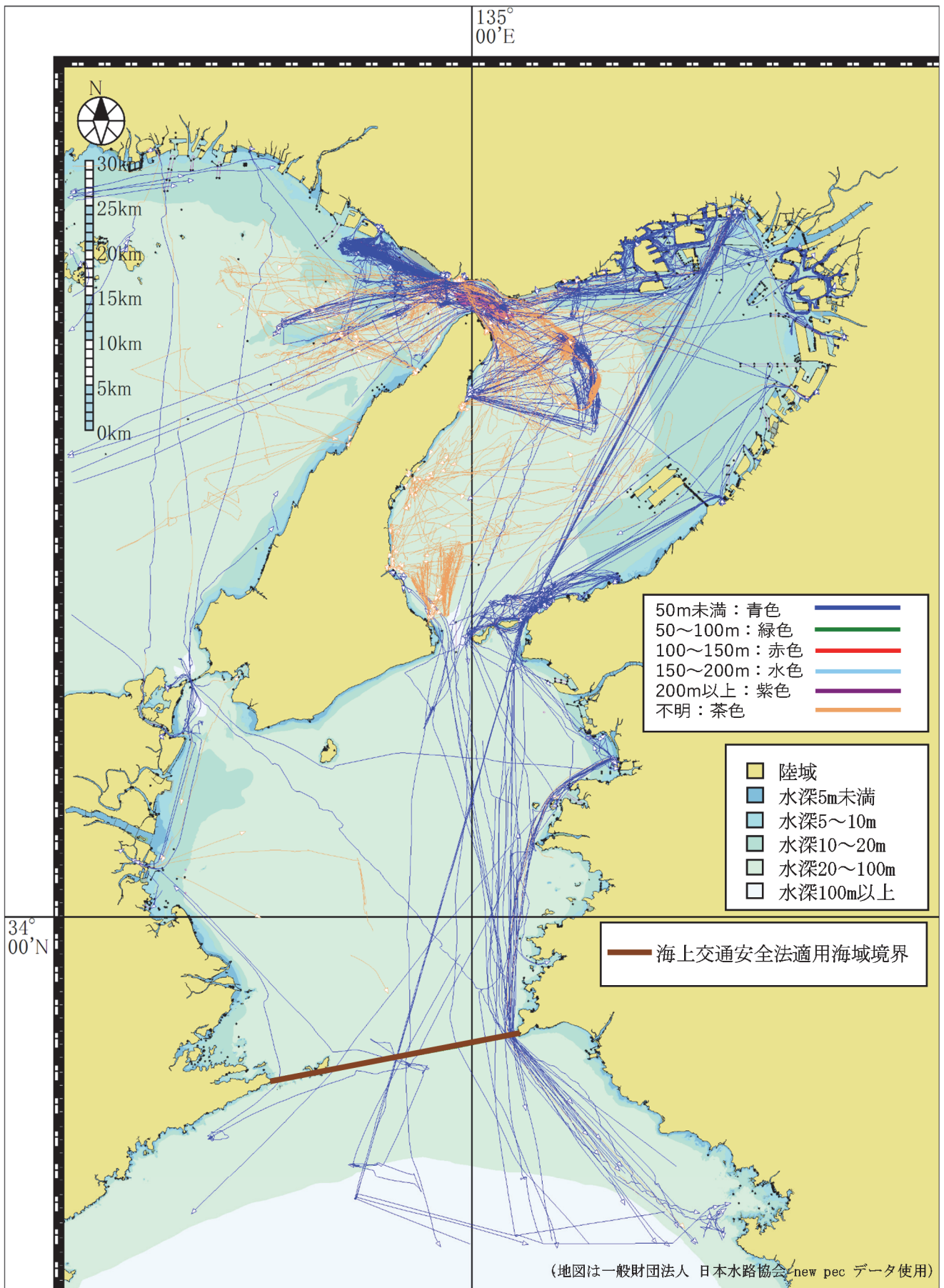


図 3.2.3-7 令和5年10月1日～31日航跡図（プレジャーボート）

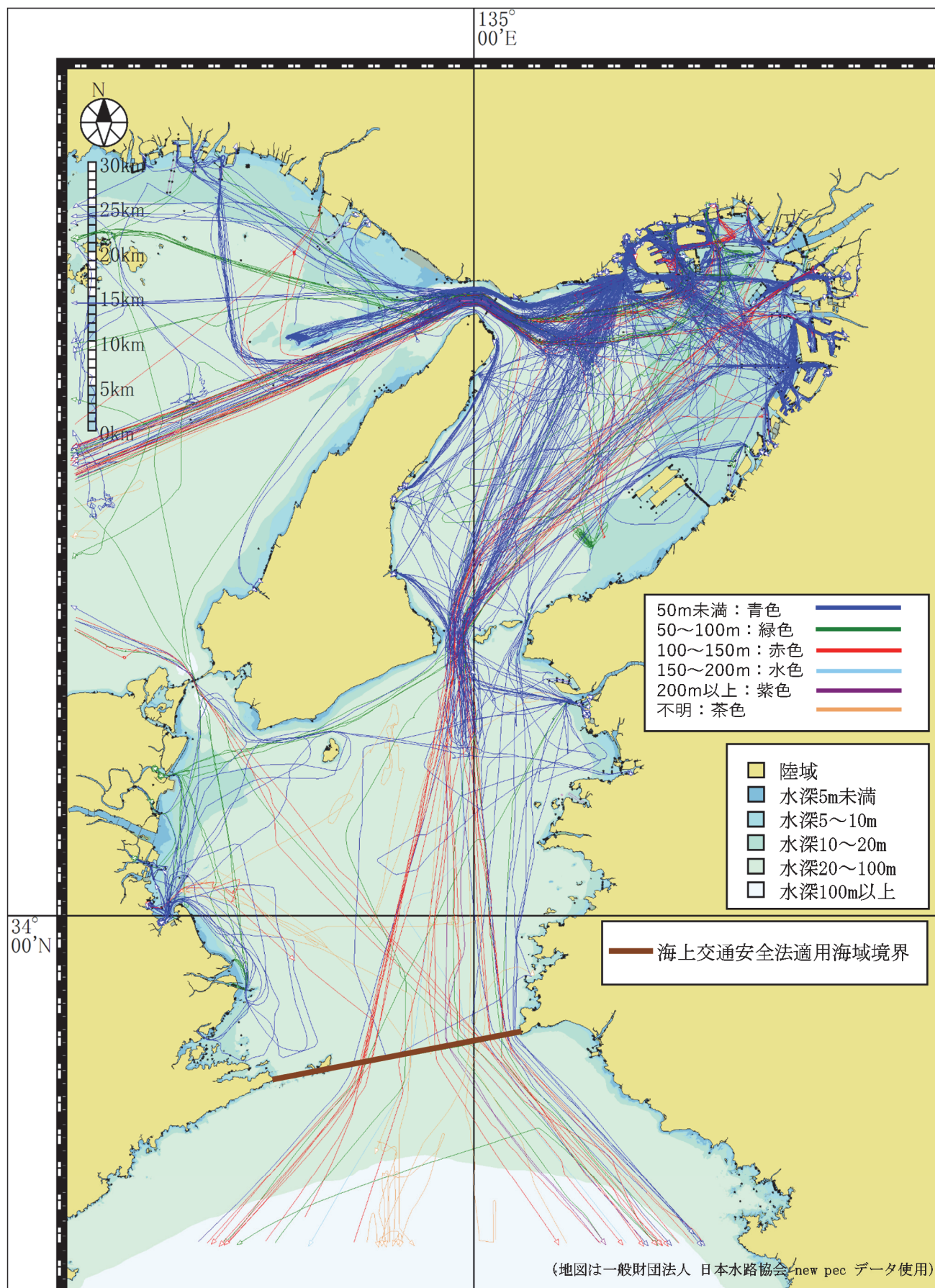


図 3.2.3-8 令和 5 年 10 月 1 日～31 日航跡図（その他）

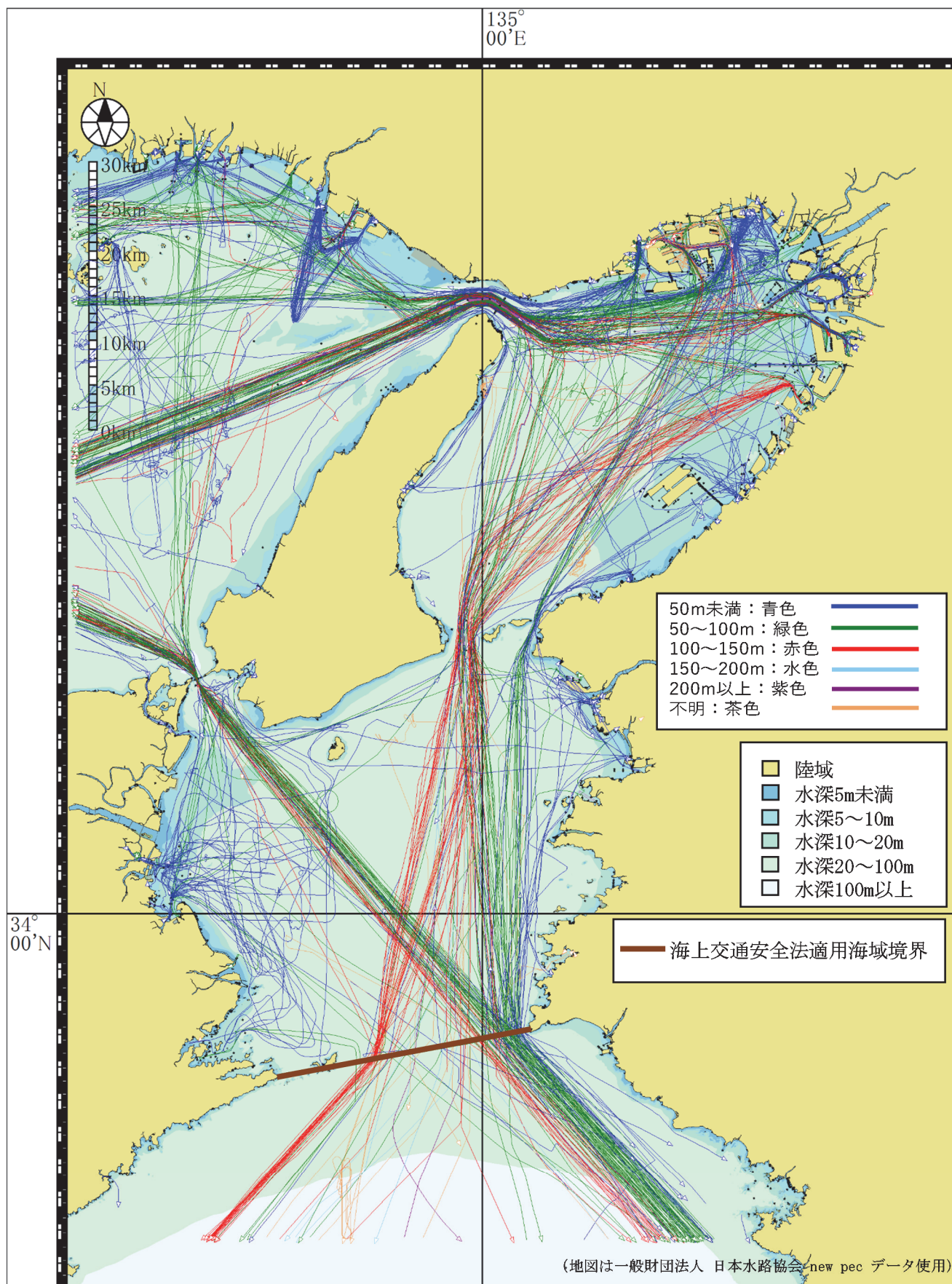


図 3.2.3-9 令和 5 年 10 月 1 日～31 日航跡図（船種不明）

3.2.4 漁船の動静と輻輳度の高い海域

図 3.2.4-1 に令和 5 年 10 月 1 日～31 日漁船の航跡（図 3.2.3-6 に同じ）と船舶輻輳度分布図（船舶輻輳度分布図は漁船を除く船舶の分布とし、151 隻以上を抽出）を示す。

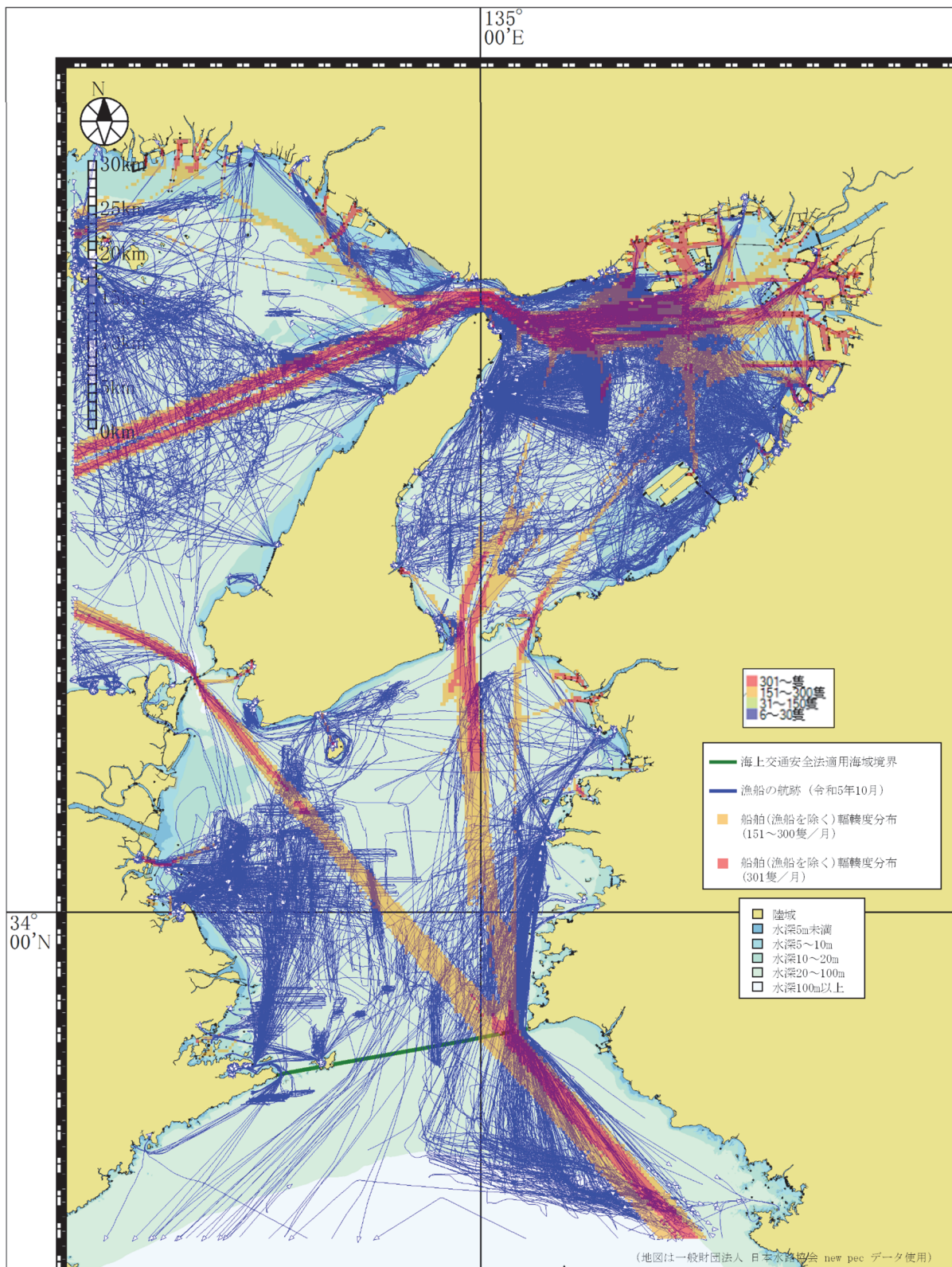
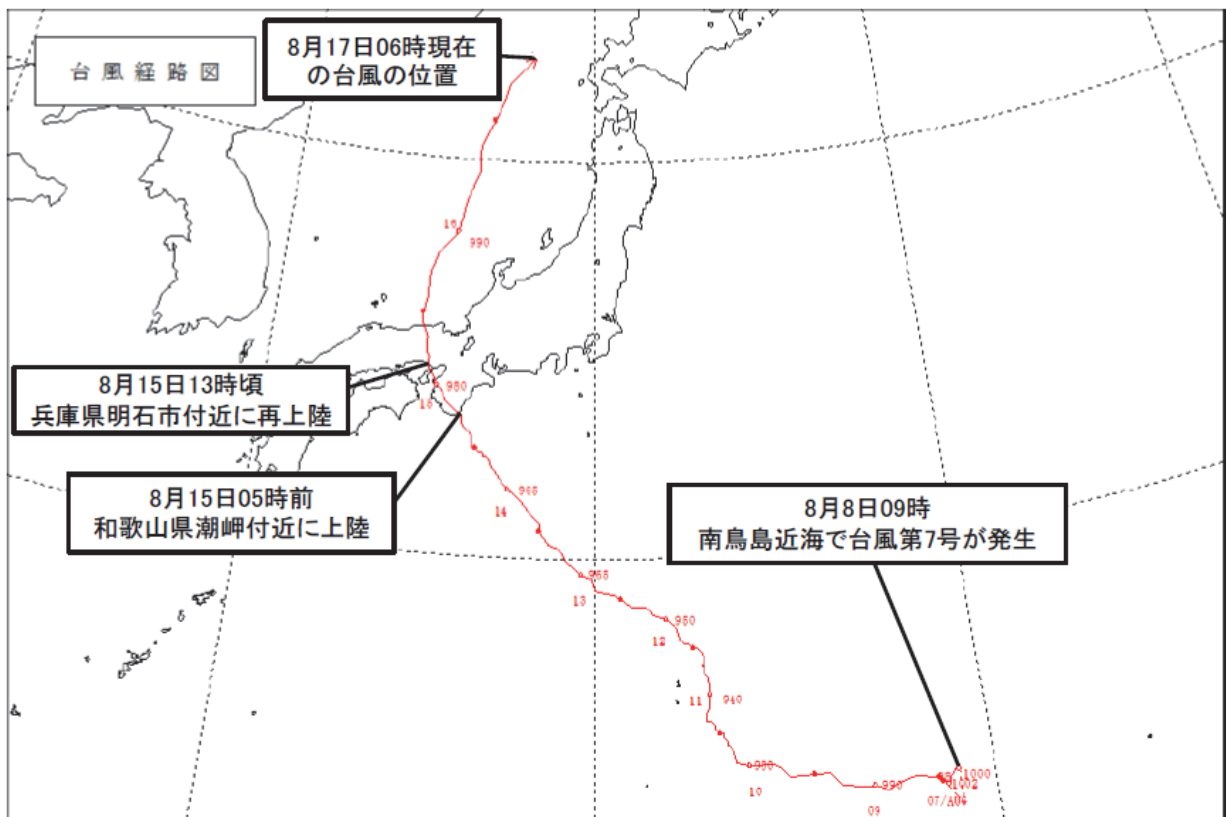


図 3.2.4-1 漁船の動静と輻輳度の高い海域

3.2.5 台風通過時の錨泊船

令和5年8月15日(火)に和歌山県に上陸し、同日13時頃兵庫県に再上陸した台風第7号の経路図を図3.2.5-1に示す。台風通過時の船舶位置図を図3.2.5-2～図3.2.5-4に示す。なお、AISデータにおける速力2ノット以下の船舶を錨泊船とした。

台風経路図



経路上の○は09時の位置、●は21時の位置、一は現時点での台風的位置、各○の2桁数字は日付、3桁以上の数字は気圧を示す。

(資料：気象庁ホームページ)

図 3.2.5-1 台風第7号経路図

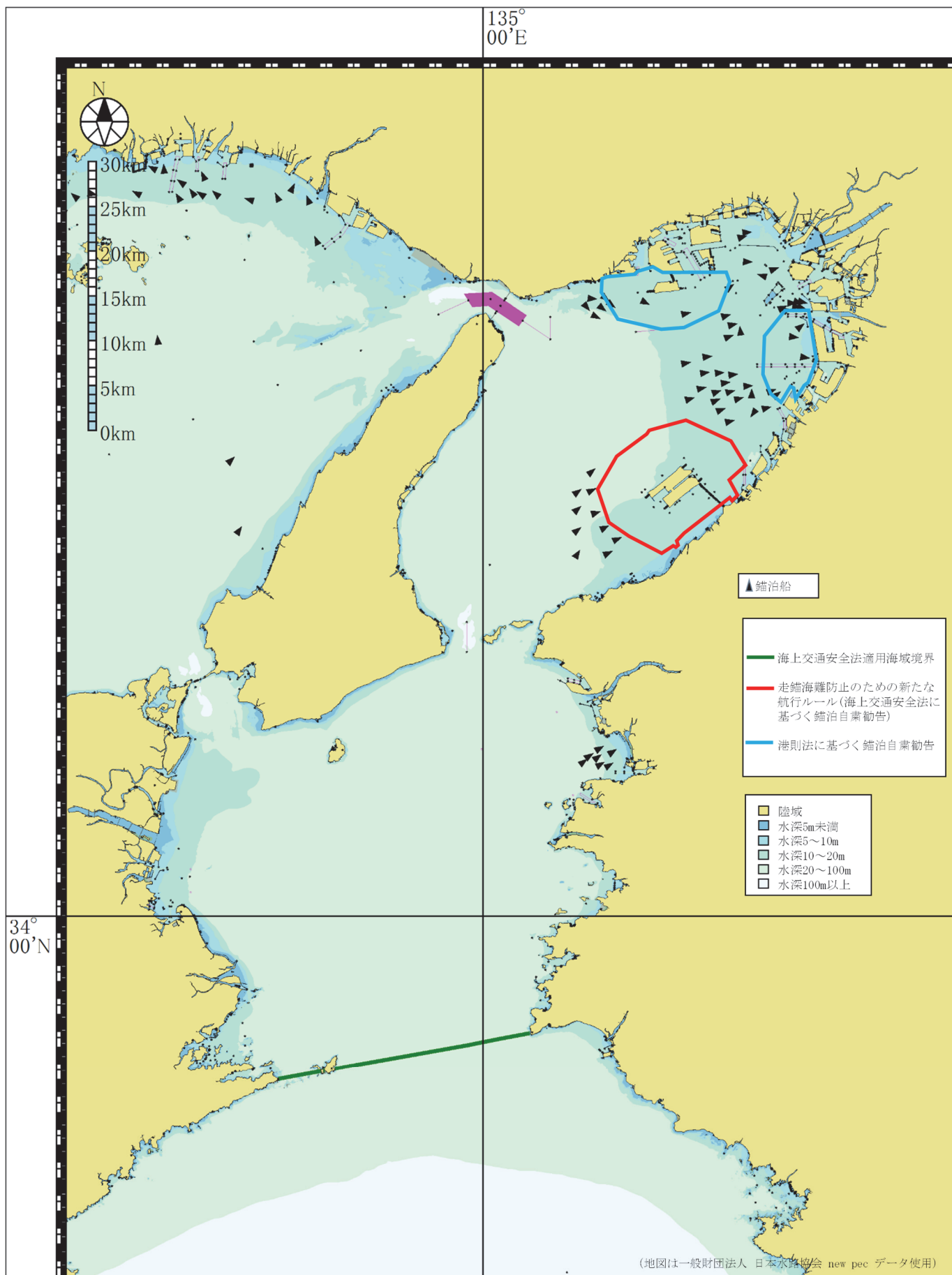


図 3.2.5-2 船舶位置図（令和 5 年 8 月 14 日 1 時（対象海域最接近時の約 36 時間前））

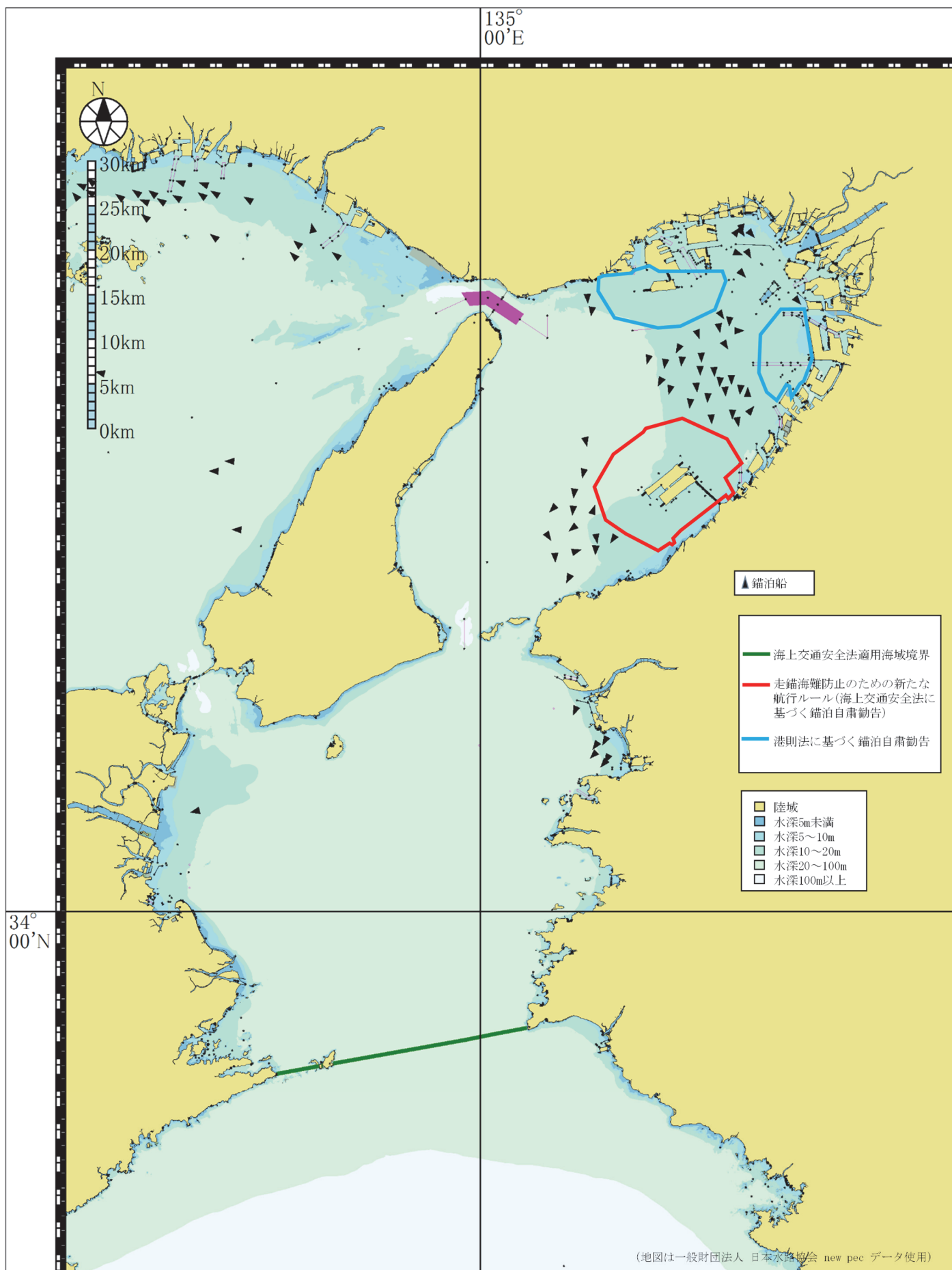


図 3.2.5-3 錨泊船位置図 (令和 5 年 8 月 15 日 13 時 (対象海域最接近時頃))

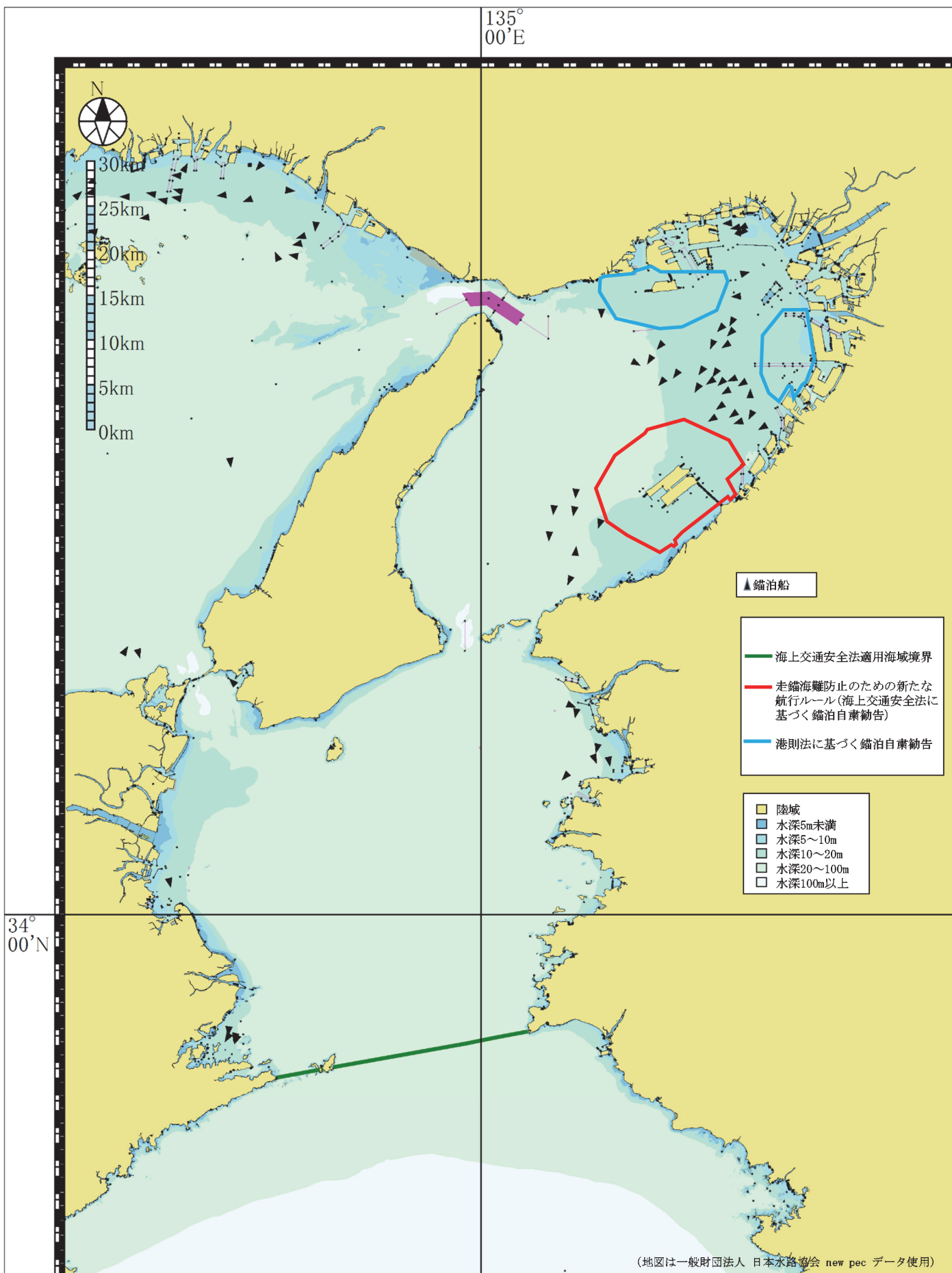


図 3.2.5-4 錨泊船位置図 (令和 5 年 8 月 16 日 7 時 (対象海域最接近時の約 18 時間後))

3.3 瀬戸内海東方海域（備讃瀬戸～明石海峡）商船航行情報図に関する漁業者へのヒアリング

公益財団法人ひょうご豊かな海づくり協会及び徳島県漁業協同組合連合会にご協力頂き、瀬戸内海東方海域（備讃瀬戸～明石海峡）商船航行情報図に関して、下記のご意見を頂いた。

3.3.1 兵庫県①

日時：令和6年10月3日（木）11:00～12:00

ヒアリング漁協：室津漁業協同組合

①情報図の存在を知っていたか

認識していなかったが、LINE グループ（まだ全員は登録されていない 60~70 人ぐらい、組合員は 85 人）を活用し、周知することもできる。掲示板の張り紙ではあまり確認頂けない。LINE はニックネームで登録されているので誰が登録していないのか分からないが、漁師だけでなくその家族にもグループに入っている。

②電子版（PDF）の存在を知っていたか

認識していない。

③配布方法（漁協単位で郵送）に問題はあるか

④少しでも多く漁業者に見てもらうにはどのような配布方法が有効か

広告費はかかるかもしれないが、LINE に貼ることはできる。ホームページのある漁協ならばホームページにバナーを貼ることはできるだろう。

⑤紙媒体と電子媒体でどちらが使いやすいか

電子媒体、ただし年配の方はスマホを持たない方もいるが、その家族が利用可能なことが多い。

⑥紙媒体：一枚紙（現状）と冊子状どちらが見やすいか

個人的には冊子状が見やすいが、ただ、最後まで読むかは分からない。1 枚紙の方が 1 度に見られて良い。

⑦電子媒体：スマホ等で見やすいか

⑧どのような状況（操業漁船、組合の中、など）で見るか

漁船の中では見ないだろう。

⑨安全操業に有用な情報はあったか

過去の AIS データを分析するのも大事だが、リアルタイムのデータがあれば漁師にとっては良い。

⑩不要な情報はあったか

⑪他にあったほうが良い商船の情報はるか

リアルタイムな AIS データ。

⑫商船等と操業中のヒヤリハット等はあるか

7月はずしらす漁に出る。網を曳いている時は1.5〜2ノットしか出ないが、航路筋外でも航行する商船がいると近づくのは怖い。5,6月プレジャーボートやジェットスキーが巻き網や海苔網等の上を航行する。旅客船はある程度分かっているが、外国船は網の状況なども分かってもらえない。

⑬商船等への要望はあるか

プレジャーボートへの対応が最も大変である。

3.3.2 兵庫県②

日時：令和6年10月3日（木）13:00〜14:00

ヒアリング漁協：赤穂市漁業協同組合

①情報図の存在を知っていたか

知らなかった。

②電子版（PDF）の存在を知っていたか

知らなかった。

③配布方法（漁協単位で郵送）に問題はあるか

紙だと目を通した後、置いて帰られることが多いだろう。電子版の方が話に上りやすいだろう。

④少しでも多く漁業者に見てもらうにはどのような配布方法が有効か

⑤紙媒体と電子媒体でどちらが使いやすいか

理事会などでも配布できるので、どちらもある方が良いでしょう。

⑥紙媒体：一枚紙（現状）と冊子状どちらが見やすいか

人によるだろうが、一枚紙の方が見やすい。常備しておいて見るのであれば、冊子の方が良いが、船内にまで持ち込んで見ることはないだろう。良質な紙である必要はないかもしれない。

⑦電子媒体：スマホ等で見やすいか

⑧どのような状況（操業漁船、組合の中、など）で見るか

⑨安全操業に有用な情報はあったか

船曳の人はAISを搭載している。リアルタイムなデータは活用している。共同漁場にしか行かないような漁業種の船舶はAISを搭載する必要もない。AIS搭載していない人から見たら、機能や搭載したことによる利点等も分からない。

⑩不用な情報はあったか

裏面はあまり見ないだろう。傾向がわかっても、事故を起こすような船舶は傾向どおりではないことの方が多い。

⑪他にあったほうがいい商船の情報はるか

⑫商船等と操業中のヒヤリハット等はあるか

海苔網の位置を把握しているが、日頃から航行しているような船舶が起こすことが多い。SUP が見えないので危ない。レジャー関係のことが多い。

⑬商船等への要望はあるか

プレジャーボートにはもっとマナーを身につけてほしい。海難は以前と比べて減った。そもそも操業していないというのものもある。イカナゴ、白魚でも分かるように、減っている。

3.3.3 徳島県①

日時：令和6年11月15日（金）14:30～15:10

ヒアリング漁協：北灘漁業協同組合

①情報図の存在を知っていたか

認識していない。

②電子版（PDF）の存在を知っていたか

認識していない。

③配布方法（漁協単位で郵送）に問題はあるか

底曳きの部会で配布する等の機会がなければ資料を見ない。定置網ならば、若い人もいるが、底曳きは年配者が多い。

④少しでも多く漁業者に見てもらうにはどのような配布方法が有効か

底曳きではスマホを利用している者はおそらく少ない。スマホを使用している者では、気象・海象の確認や電話をするために、スマホを使用することもある。

折り畳みであるので、ポスターのように貼った方が見る可能性はある。

⑤紙媒体と電子媒体でどちらが使いやすいか

年配者はガラケー利用者が多いと思う。紙媒体でもらっても、QR コードの読み取りなど普段やってないのでやらないのではないかな。

⑥紙媒体：一枚紙（現状）と冊子状どちらが見やすいか

船の上では、一枚紙（現状）は広げられない場合もあるので、A4 版（冊子状）の方が見やすい。

⑦電子媒体：スマホ等で見やすいか

スマホでは見ない。

⑧どのような状況（操業漁船、組合の中、など）で見るか

陸で見るのであれば、組合にいる時くらいではないかな。

⑨安全操業に有用な情報はあったか

昔は本船航路の方まで行っていたが、今は燃料費がかかるため、漁港からあまり沖に出て漁をしていない。鳴門に向ける本船航路までいかない海域（商船の航路筋より南側）で漁を行っている。AIS の航跡は実態の航行状況とあっている。

と思う。

⑩ 不用品情報はあったか

特になし。こういうものはあった方が良くと思う。

⑪ 他にあったほうが良い商船の情報はるか

特になし。

⑫ 商船等と操業中のヒヤリハット等はるか

最近朝 6 時～9 時の 3 時間程度しか漁をしていないため、危ない事も無い。

貨物船が近付いて来た場合には、昼間でも回転灯を回し、気付いてもらえるようにして、避けてくれている。

⑬ 商船等への要望はるか

鳴門の潮待ちで西の海域に錨泊する船舶が多く、漁を行うのに注意が必要なことはあったが、今はそうでもない。

西から鳴門に向かうプレジャーボートは最近増えている。

プレジャーボートはよく動くため、危ない場合もあり注意が必要な時もある。

4. 瀬戸内海東方海域（大阪湾以南）における既存安全情報例等

瀬戸内海東方海域（大阪湾以南）における既存安全情報例等を下記に挙げる。

4.1 明石海峡及び大阪湾北部海域における航法

明石海峡及び大阪湾北部海域における航法を海上保安庁のホームページより抜粋した。

Ⅲ 適用される主要航行ルール

明石海峡及び大阪湾北部海域における航路等の設定及び航行ルールについては、地域ルールとしての海上交通安全法及びこれに基づく政省令・告示が適用され、これらにより定められていない部分については基本航行ルールである海上衝突予防法が適用となります。明石海峡における航路の概略は、下図のとおりです。



明石海峡及び大阪湾北部海域において適用となる海上交通安全法に基づく主要航行ルールの概要を以下に示します。なお、詳細は海上交通安全法及びこれに基づく政省令等を参照して下さい。

① 航路航行義務

長さ50m以上の船舶は、航路が設定されている海域を航行する場合には、それぞれの航路を、これに沿って航行しなければなりません。ただし、海難を避けるため又は人命若しくは他の船舶を救助するためやむを得ない事由があるときは、この限りではありません。

② 避航等

- i 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、又は航路をこれに沿わないで航行している船舶（漁ろう船等を除く。）は、航路をこれに沿って航行している他の船舶と衝突するおそれがあるときは、当該他の船舶の進路を避けなければなりません。この場合において、海上衝突予防法第9条第2項、第

（資料：海上保安庁ホームページより抜粋）

12条第1項、第13条第1項、第14条第1項、第15条第1項前段及び第18条第1項（第4号に係る部分に限る。）の規定は、当該他の船舶について適用されません。

- ii 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、航路をこれに沿って航行している巨大船（長さ200m以上の船舶をいう。）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りません。この場合において海上衝突予防法第9条第2項及び第3項、第13条第1項、第14条第1項、第15条第1項前段並びに第18条第1項（第3号及び第4号に係る部分に限る。）の規定は、当該巨大船について適用されません。

③ 明石海峡航路の基本的通航方法

航路の中央から右側を通航すること。

④ 明石海峡航路付近における経路の指定

海上交通安全法の規定に基づき、明石海峡航路出入口付近海域においては、次のように経路を航行することが定められています。

i 明石海峡西口付近（別図1参照）

- a 明石海峡航路を出て西航する総トン数5千トン以上の船舶は、A船の北側を航行すること。
- b 西側から明石海峡航路に入航しようとする総トン数5千トン以上の船舶は、A線の南側を航行すること。

ii 明石海峡東口付近（別図2参照）

- a 東側から明石海峡航路東口に入航しようとする長さ50m以上の船舶は、A線の北側を航行するとともに、B線を横切って航行すること。
- b 明石海峡航路を出て東航する長さ50m以上の船舶は、A線の南側を航行するとともに、明石海峡航路東方灯浮標から200m以上離れた海域を航行すること。

⑤ 大阪湾北部海域における経路の指定

i 大阪湾北部付近（別図3参照）

- a A線を横切った後、B線を横切って航行しようとする総トン数500トン以上の船舶は、C線の北側の海域を航行すること。
- b B線を横切った後、A線を横切って航行しようとする総トン数500トン以上の船舶は、C線の南側の海域を航行すること。

（資料：海上保安庁ホームページより抜粋）

別図 1

明石海峡航路西側出入口付近海域における経路



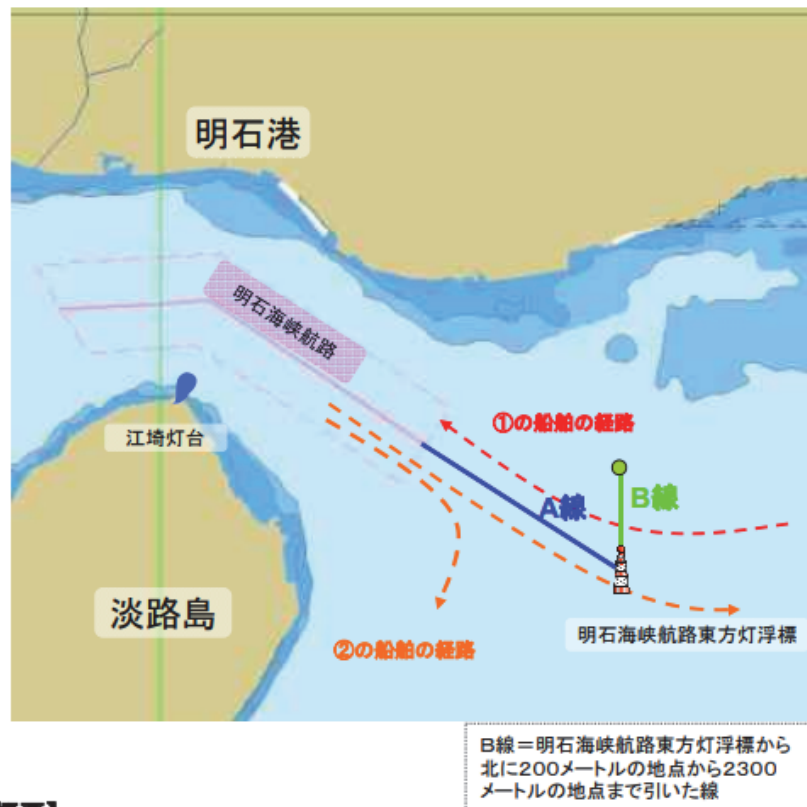
【経路の概要】

- ① 明石海峡航路をこれに沿って西の方向に航行した総トン数5,000トン以上の船舶は、A線の北側の海域を航行すること
- ② 明石海峡航路をこれに沿って東の方向へ航行する総トン数5,000トン以上の船舶は、A線の南側の海域を航行すること

(資料：海上保安庁ホームページより抜粋)

別図 2

明石海峡航路東側出入口付近海域における経路

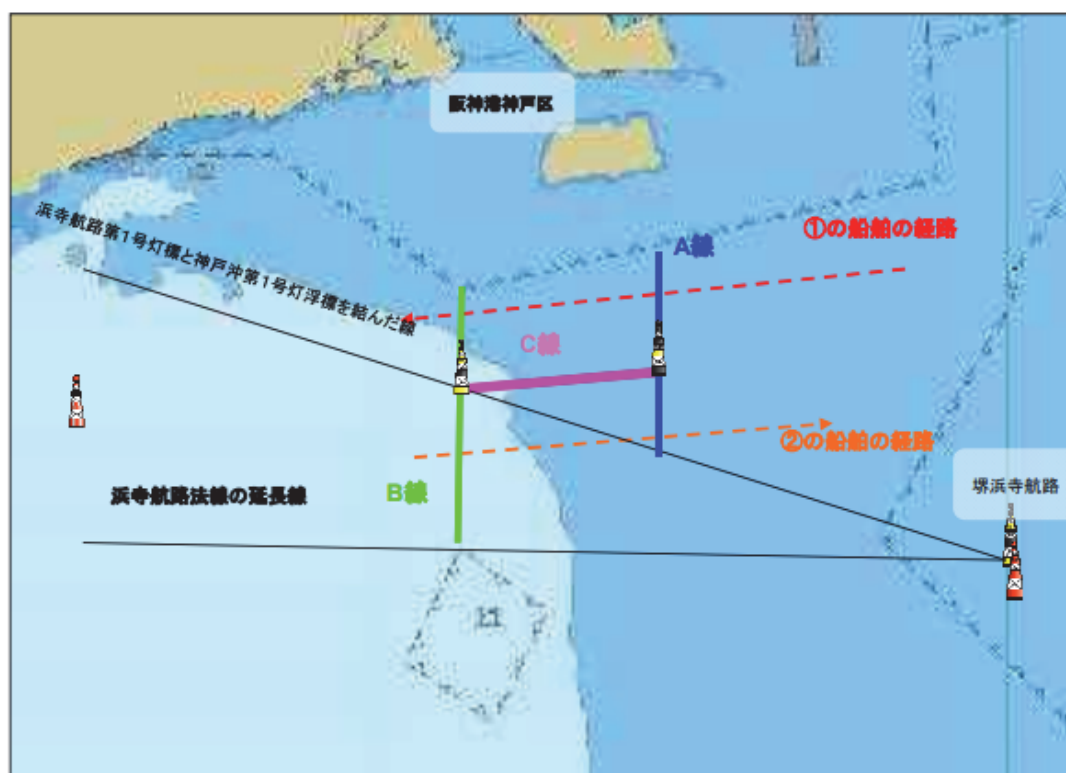


【経路の概要】

- ① 明石海峡航路をこれに沿って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
- ② 明石海峡航路をこれに沿って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の設置されている地点からから200メートル以上離れた海域を航行すること

(資料：海上保安庁ホームページより抜粋)

大阪湾北部付近海域における経路



【経路の概要】

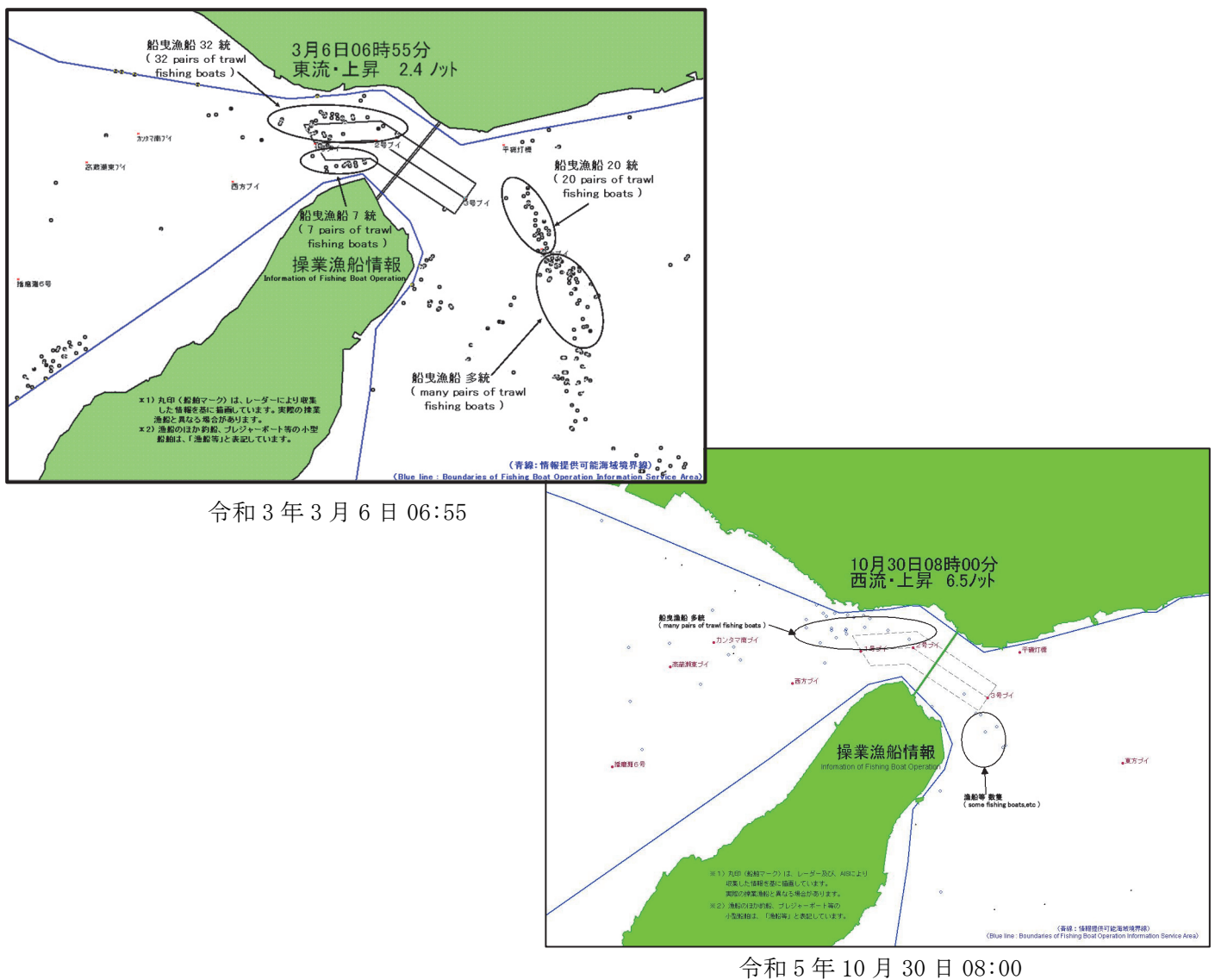
- ① A線を横切った後、B線を横切って航行しようとする総トン数500トン以上の船舶は、C線の北側の海域を航行すること
- ② B線を横切った後、A線を横切って航行しようとする総トン数500トン以上の船舶は、C線の南側の海域を航行すること

(資料：海上保安庁ホームページより抜粋)

4.2 大坂湾海上交通センター提供情報

大阪湾海上交通センターがインターネットにてリアルタイムに提供している情報は下記のとおりである。

- ① 気象・海象
- ② 船舶情報
 - ・ 入港予定情報
 - ・ 錨泊船情報
 - ・ 曳航船入航予定
- ③ 漁船情報
 - ・ 明石海峡付近操業漁船情報



（資料：海上保安庁ホームページより抜粋）

図 4.2-1 明石海峡付近操業漁船情報

4.3 走錨海難防止のためのルール

海上交通安全法等の規定に基づき、暴風又は暴風雪に関する気象警報の発表が予想される時には、下記のとおり錨泊自粛勧告が発出される。

走錨海難防止のための航行ルール

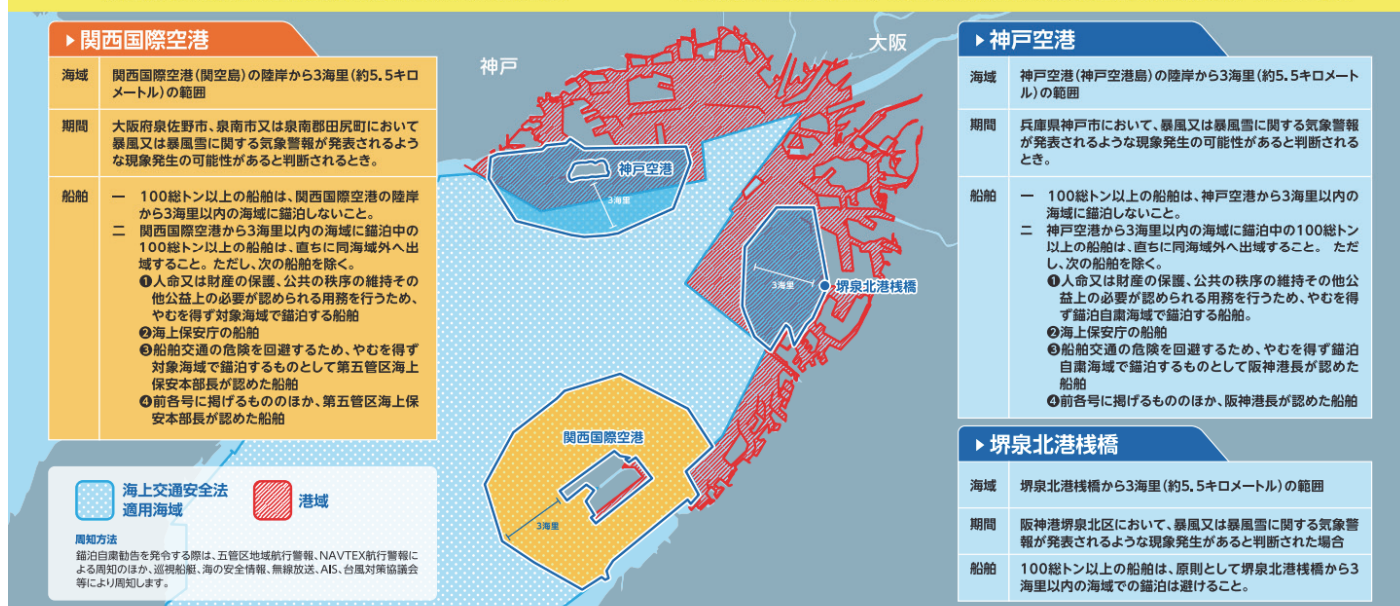
暴風又は暴風雪に関する気象警報の発表が予想される時は、次の航行ルールが適用されます。

●関西国際空港から3海里内に「錨泊自粛勧告」を発出※1

※1 適用法令：海上交通安全法第32条第2項
勧告に従わない船舶は、個別に勧告又は命令（罰則あり）を発出することがあります。

●神戸空港及び堺泉北港棧橋※2から3海里内に「錨泊自粛勧告」を発出※3

※2 「コスモ石油煉製油所原油棧橋」、「大阪ガス株泉北製造所第二工場LNG第2棧橋」、「堺LNG集配LNGセンター棧橋」
※3 適用法令：港則法第39条第4項 勧告に従わない船舶は、個別に勧告又は命令（罰則あり）を発出することがあります。



第五管区海上保安本部

個別のお問合せはこちら

◎神戸空港周辺海域 神戸海上保安部航行安全課 TEL 078-331-6743
 ◎堺泉北港棧橋周辺海域 大阪海上保安部航行安全課 TEL 06-6571-0223
 堺海上保安署 TEL 072-244-5076

〒650-8551 神戸市中央区波止場町1-1
TEL 078-391-6551（代表）【問合せ先】交通部航行安全課



走錨事故防止ポータルサイト

<https://www.kaiho.milt.go.jp/mission/kaiyoukotsu/soubyo.html>
 走錨事故防止に役立つ情報を掲載しています。

（資料：海上保安庁ホームページより抜粋）

4.4 由良瀬戸（友ヶ島水道）における航法

海上交通安全法の規定に基づき、洲本沖灯浮標及び由良瀬戸付近海域においては、次のように経路を航行することが定められている。

由良瀬戸（友ヶ島水道）における航法



【洲本沖灯浮標及び由良瀬戸付近海域】

友ヶ島水道を航行する船舶

<洲本沖灯浮標付近海域>

A線及びB線を横切って航行しようとする船舶

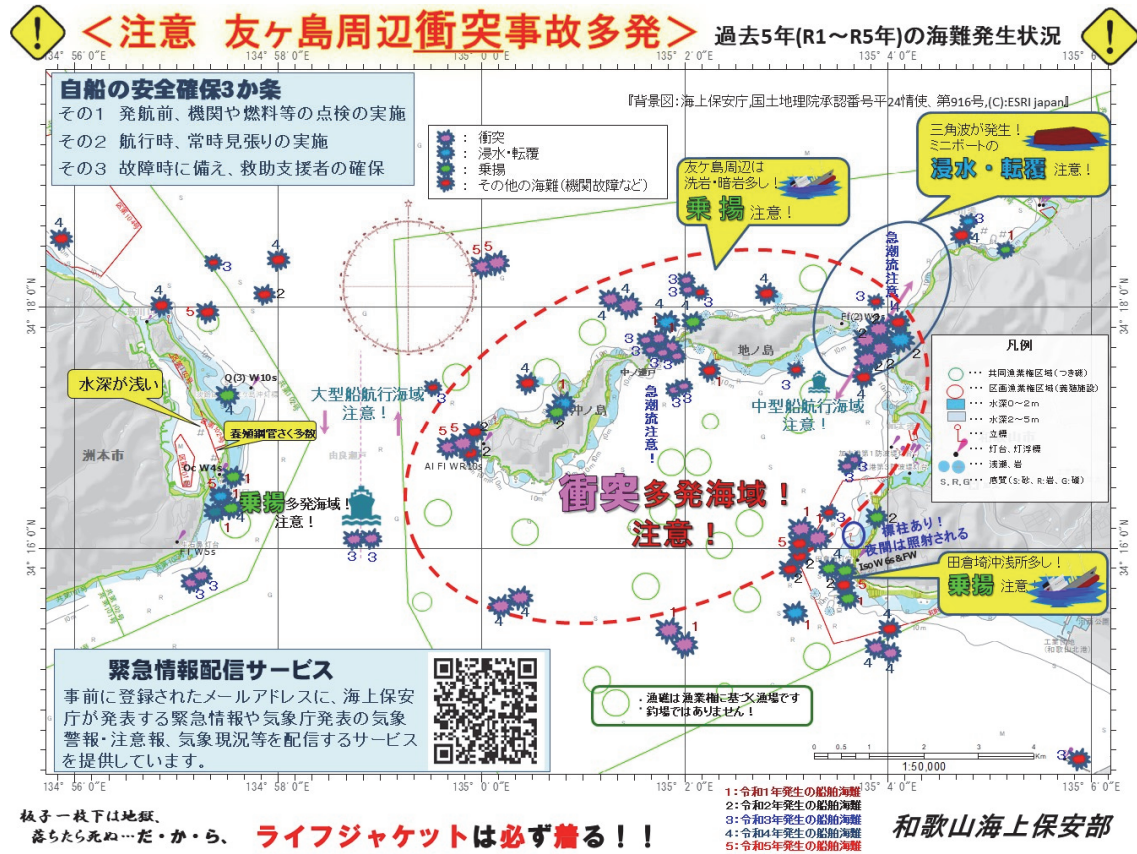
<由良瀬戸付近海域>

B線及びC線を横切って航行しようとする船舶

- ① A線を横切って航行し、B線を横切って航行しようとする船舶、又はB線を横切った後、A線を横切って航行しようとする船舶は、洲本沖灯浮標の設置されている地点を左げんに見て航行すること
- ② C線を横切った後、B線を横切って航行しようとする船舶は、
 - ・ D線の西側の海域を航行すること
 - ・ D線から西に150メートル以上離れた海域を航行すること
- ③ B線を横切った後、C線を横切って航行しようとする船舶は、
 - ・ D線の東側の海域を航行すること
 - ・ D線から東に150メートル以上離れた海域を航行すること

(資料：海上保安庁ホームページより抜粋)

また、同海域については和歌山海上保安部ホームページに友ヶ島水道安全情報図が公開されている。



(資料：和歌山海上保安部ホームページより抜粋)

4.5 霧海難防止キャンペーン

近畿・四国地方海難防止強調運動推進連絡会議より毎年3月頃、「霧海難防止キャンペーン」が行われる。毎年キャンペーンに使用するリーフレットが作成され、リーフレットは第五管区海上保安本部のホームページに掲載されている。

令和7年のリーフレットを図4.5-1に示す。

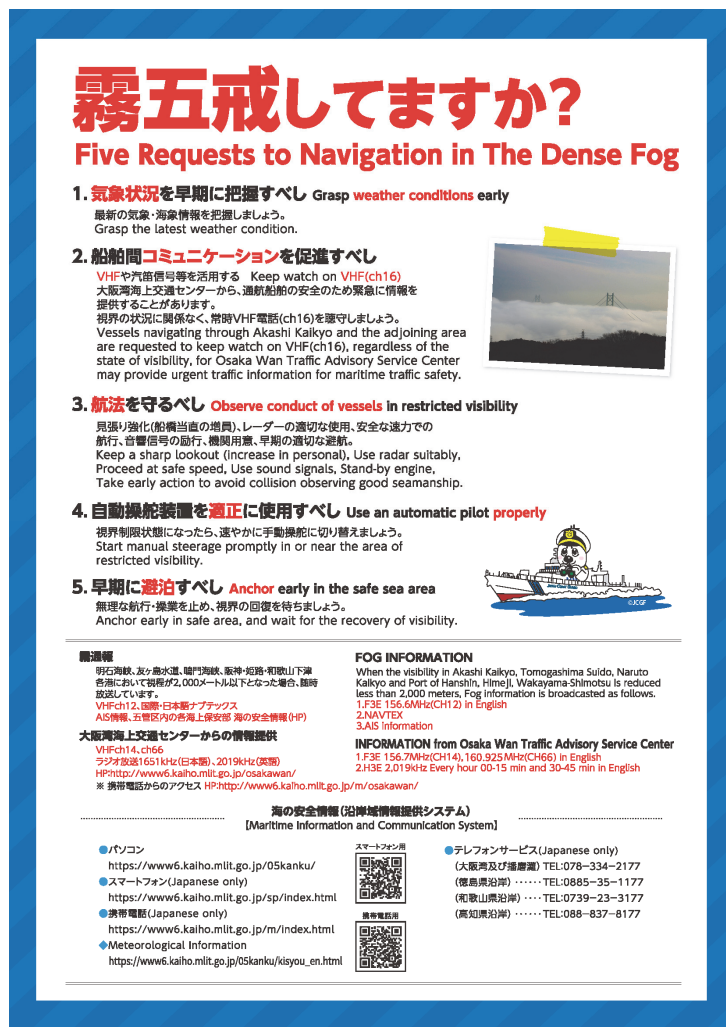


霧海難防止キャンペーン
《3月1日▶3月31日》
Marine Accident Prevention Campaign
in The Dense Fog!
《1st March ▶ 31st March》

霧晴れて
 胸撫でおろす
 汐路かな

近畿・四国地方海難防止強調運動推進連絡会議
 事務局：公益社団法人 神戸海難防止研究会
 公益財団法人 海上保安協会神戸地方本部

日本海事センター
 JMC
 補助事業



霧五戒してますか？
Five Requests to Navigation in The Dense Fog

- 1. 気象状況を早期に把握すべし** Grasp weather conditions early
 最新の気象・海象情報を把握しましょう。
 Grasp the latest weather condition.
- 2. 船舶間コミュニケーションを促進すべし**
 VHFや汽笛信号等を活用すべし Keep watch on VHF(ch16)
 大阪湾海上交通センターから、通航船舶の安全のため緊急に情報を提供することがあります。
 視界の状況に関係なく、常時VHF電話(ch16)を聴守しましょう。
 Vessels navigating through Akashi Kaikyo and the adjoining area are requested to keep watch on VHF(ch16), regardless of the state of visibility, for Osaka Wan Traffic Advisory Service Center may provide urgent traffic information for maritime traffic safety.
- 3. 航法を守るべし** Observe conduct of vessels in restricted visibility
 見張り強化(船員当直の増員)、レーダーの適切な使用、安全な速力での航行、合音信号の航行、機関用意、早期の適切な避航。
 Keep a sharp lookout (increase in personnel), Use radar suitably, Proceed at safe speed, Use sound signals, Stand-by engine, Take early action to avoid collision observing good seamanship.
- 4. 自動操舵装置を適正に使用すべし** Use an automatic pilot properly
 視界制限状態になったら、速やかに手動操舵に切り替えましょう。
 Start manual steering promptly in or near the area of restricted visibility.
- 5. 早期に避泊すべし** Anchor early in the safe sea area
 無理な航行・操業を止め、視界の回復を待ちましょう。
 Anchor early in safe area, and wait for the recovery of visibility.

霧通報
 明石海峡、及び豊水運、鳴門海峡、阪神・姫路・和歌山下関各港において視程が2,000メートル以下となった場合、随時放送しています。
 VHFch12、放送：日本郵政ナヴィックス
 AIS情報、五管区内の各海上保安部 海の安全情報(HP)
大阪湾海上交通センターからの情報提供
 VHFch14, ch66
 ラジオ放送1651kHz(日本語)、2019kHz(英語)
 HP: <http://www6.kaiho.mlit.go.jp/osakawan/>
 ※携帯電話からのアクセス HP: <http://www6.kaiho.mlit.go.jp/m/osakawan/>

FOG INFORMATION
 When the visibility in Akashi Kaikyo, Tomogashima Suldo, Naruto Kaikyo and Port of Hanshin, Himeji, Wakayama-Shimotsu is reduced less than 2,000 meters, Fog information is broadcasted as follows.
 1.F3E 156.6MHz(CH12) in English
 2.NAVTEX
 3.AIS Information
INFORMATION from Osaka Wan Traffic Advisory Service Center
 1.F3E 156.7MHz(CH14), 160.925MHz(CH66) in English
 2.H3E 2,019kHz Every hour 00-15 min and 30-45 min in English

海の安全情報(沿岸域情報提供システム)
 [Maritime Information and Communication System]

- パソコン
<https://www6.kaiho.mlit.go.jp/05kanku/>
- スマートフォン(Japanese only)
<https://www6.kaiho.mlit.go.jp/sp/index.html>
- 携帯電話(Japanese only)
<https://www6.kaiho.mlit.go.jp/m/index.html>
- Meteorological Information
https://www6.kaiho.mlit.go.jp/05kanku/kisyoyu_en.html

スマートフォン用

 携帯電話用


- ☎テレフォンサービス(Japanese only)
 (大阪湾及び播磨灘) TEL:078-334-2177
 (徳島県沿岸)TEL:0885-35-1177
 (和歌山県沿岸)TEL:0739-23-3177
 (高知県沿岸)TEL:088-837-8177

図4.5-1 令和7年霧海難防止キャンペーンリーフレット

(資料：神戸海難防止研究会)

5. 瀬戸内海東方海域（大阪湾以南）商船航行情報図のレイアウト

5.1 情報図の形式

情報図の形式は漁業者の方が見やすいよう、他の海域の商船航行情報図（東京湾、伊勢湾、瀬戸内海西方及び東方（備讃瀬戸～明石海峡））と同様に B2 折込形式とする。

5.2 情報図の掲載項目及びレイアウト

情報図への掲載項目は以下を基本とする。またレイアウト例を図 5.2-1 及び図 5.2-2 に示す。

<表面>

- ・表紙
- ・裏表紙
- ・漁具損傷事故について
- ・漁船が関係する衝突海難（発生場所、隻数等）
- ・大型船の特性（運動性能、ブラインドゾーン）
- ・安全情報

<裏面>

- ・台風通過時の錨泊船の状況
- ・主な航路・通航帯の通航状況（明石海峡等における航跡、隻数等）
- ・船種別航跡及び主な特徴

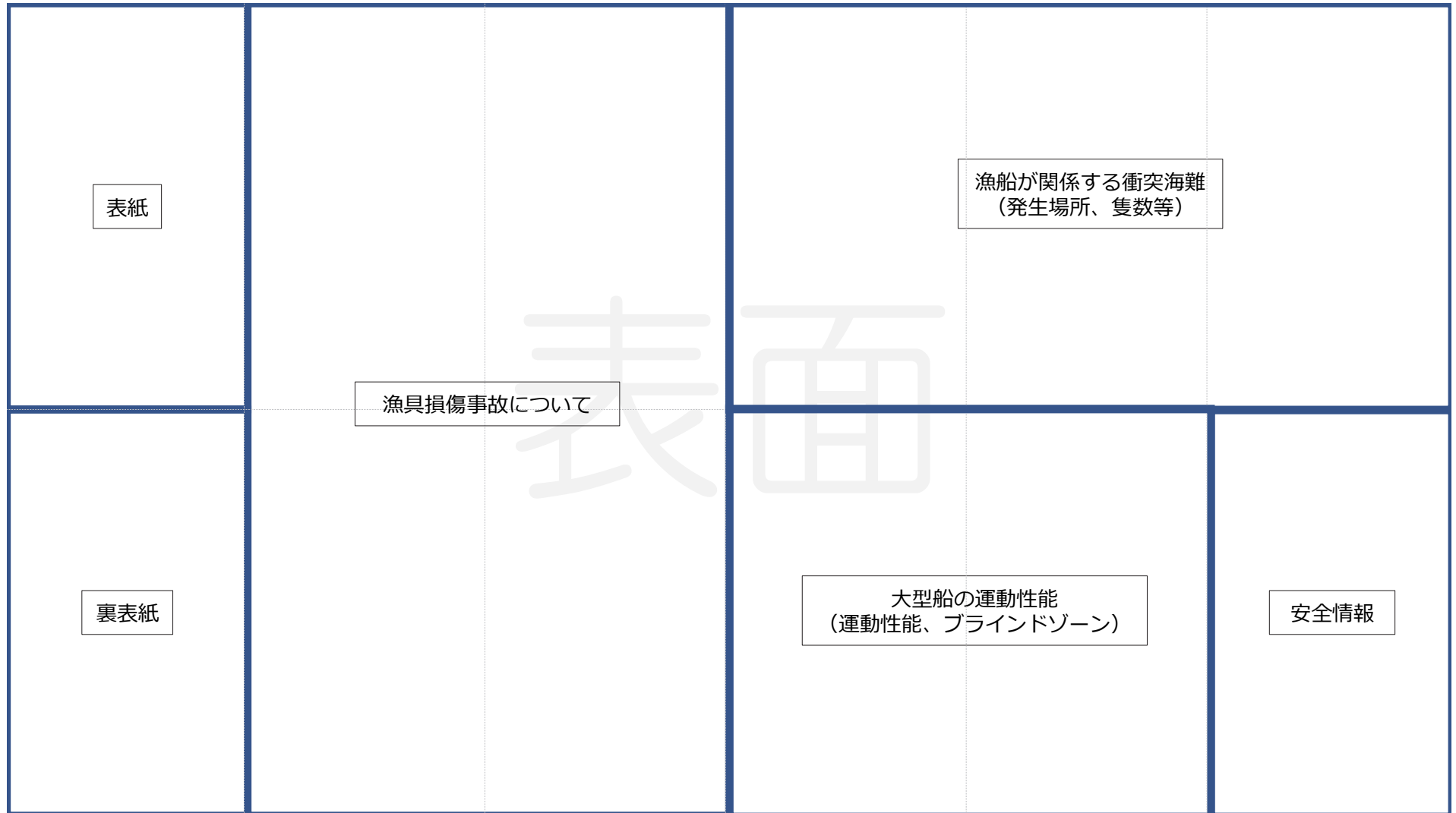


図 5.2-1 レイアウト例 (表面)



図 5.2-2 レイアウト例（裏面）

5.3 第一回打合会の課題と対応

第一回打合会における主なご意見とその対応を表 5.3-1 に示す。

また、第一回打合会にて頂いたご意見を基に作成した瀬戸内海東方海域(大阪湾以南)商船航行情報図(案)を図 5.3-1 に示す。

表 5.3-1 第一回打合会の意見と対応

	第一回打合会における主なご意見	対応
情報図について	・衝突海難だけでなく、漁網損傷についても掲載	「漁具損傷事故について」を掲載
	・漁法や季節・時間帯等の情報掲載	「漁具損傷事故について」を掲載
	・濃霧に関する情報の掲載	「海と安全に関する情報」に「霧海難防止キャンペーン」の URL を掲載
	・周知方法の改善	郵送するのみ以外の周知方法を検討

瀬戸内海東方海域 (大阪湾以南)

商船航行情報図 (案)



海のもしものは「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

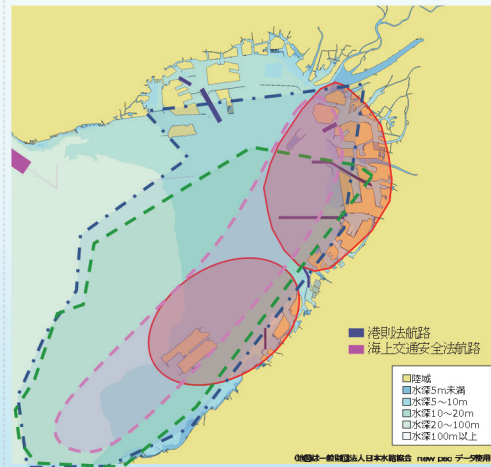
〒151-0062
東京都渋谷区元代々木町3-3-8
元代々木サンサンビル3階

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

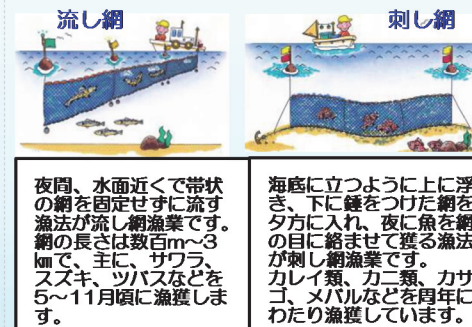
漁具損傷事故について

漁具(流し網・刺し網)の損傷事故海域例 (大阪側の例)

流し網・刺し網漁具と一般船舶との接触等により漁具が損傷する事故が発生しています。**一般船舶や漁船が多く航行、操業する海域ですので操業には十分注意しましょう！**

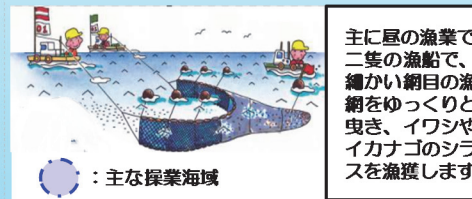


流し網・刺し網漁業 (水面近くに張るもの)

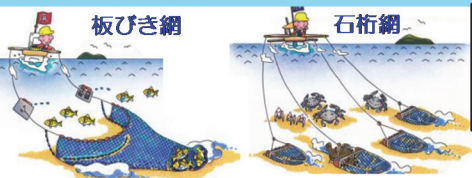


●：漁具(流し網・刺し網)の切断について海上保安庁に通報が多く寄せられる海域
●：主な操業海域

船びき網漁業



底びき網漁業

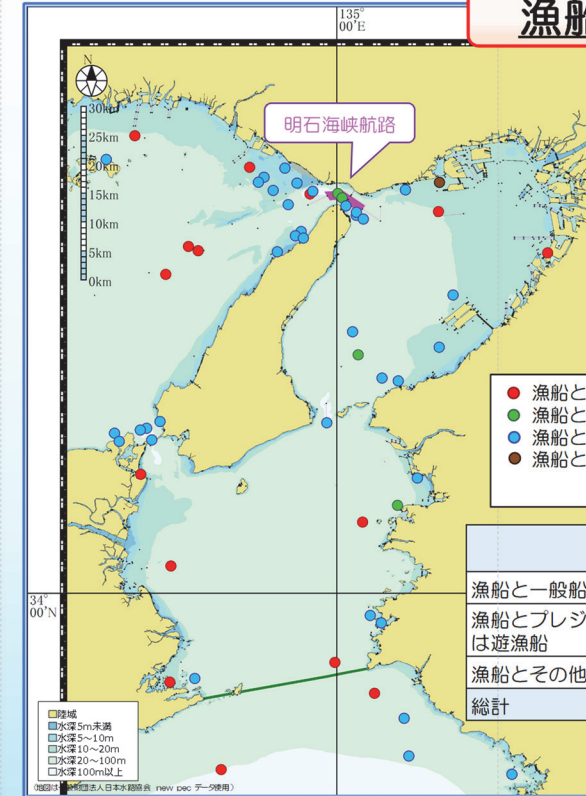


主に昼の漁業で、1隻の漁船で網をひきます。開口板により網口を広げてタイやヒラメ等の魚類を獲る板びき網と、網口に爪の付いた桁を装着し、4～5の網をひくことにより、エビ、カニ、貝類等を獲る石桁網があります。

●：主な操業海域

漁船が関係する衝突海難

大阪湾のどの海域においても衝突海難が発生しており、また、外国籍船との衝突海難も発生しています。**操業中も含めて周囲の状況に注意を払いましょう！**

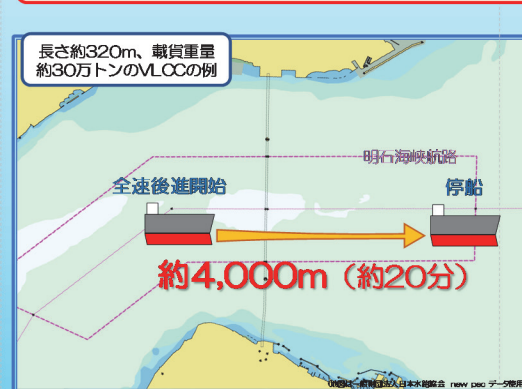


● 漁船と一般船舶※ (日本籍船)
● 漁船と一般船舶※ (外国籍船)
● 漁船とプレジャーボート、漁船、遊漁船
● 漁船とその他船舶
※一般船舶：貨物船、タンカー、旅客船

	平成31年 (令和元年)	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	総計
漁船と一般船舶	6件	5件	3件	4件	1件	19件
漁船とプレジャーボート、漁船または遊漁船	8件	5件	5件	10件	8件	36件
漁船とその他船舶	0件	0件	0件	1件	0件	1件
総計	14件	10件	8件	15件	9件	56件

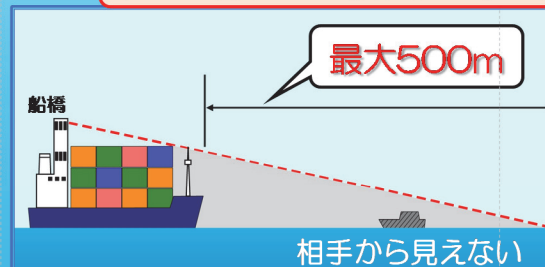
	日本籍船	外国籍船	合計	割合
貨物船	10件	3件	13件	68.4%
タンカー	2件	1件	3件	15.8%
旅客船	3件	0件	3件	15.8%
合計	15件	4件	19件	100%
割合	78.9%	21.1%	100.0%	

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！



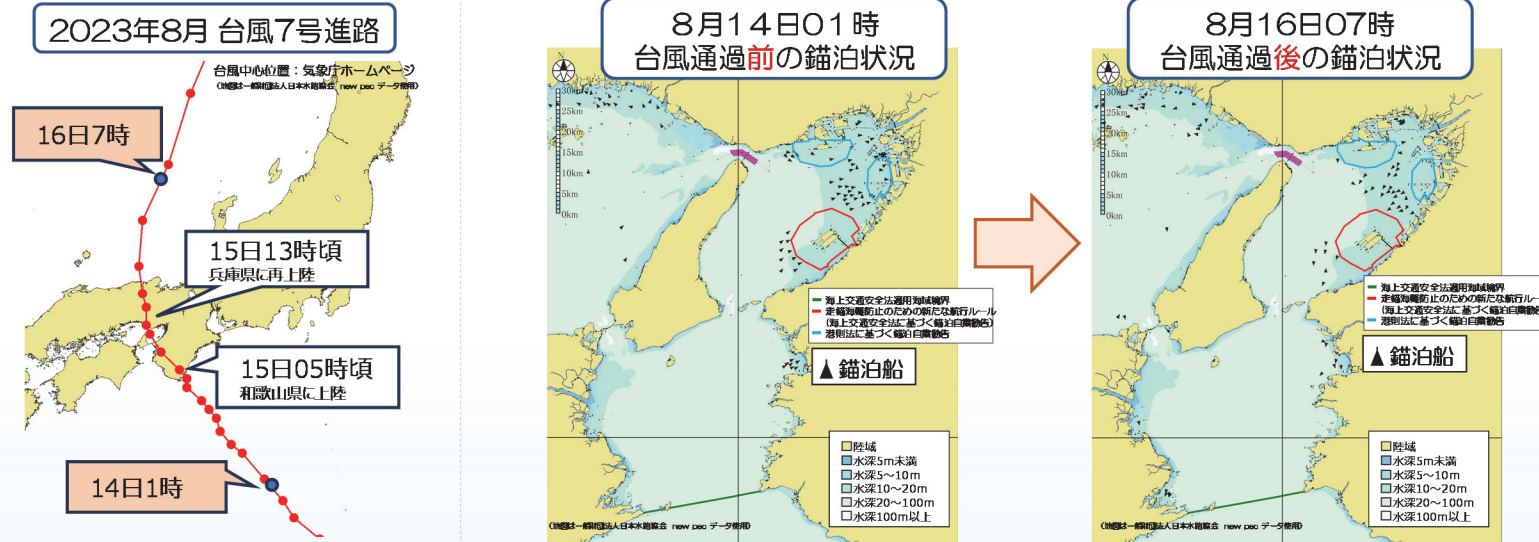
大型船はその構造や貨物などで周囲の視界が遮られ、前方視認できない距離は最大500mもあります！
十分な距離を保ちましょう！

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/	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
霧海難防止キャンペーン (第五管区海上保安本部) 霧海難防止の安全指導・周知活動について リンク先URL調整中	航行安全情報 (大阪湾海上交通センター) 明石海峡付近の航行安全情報など https://www6.kaiho.mlit.go.jp/osakawan/
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/	

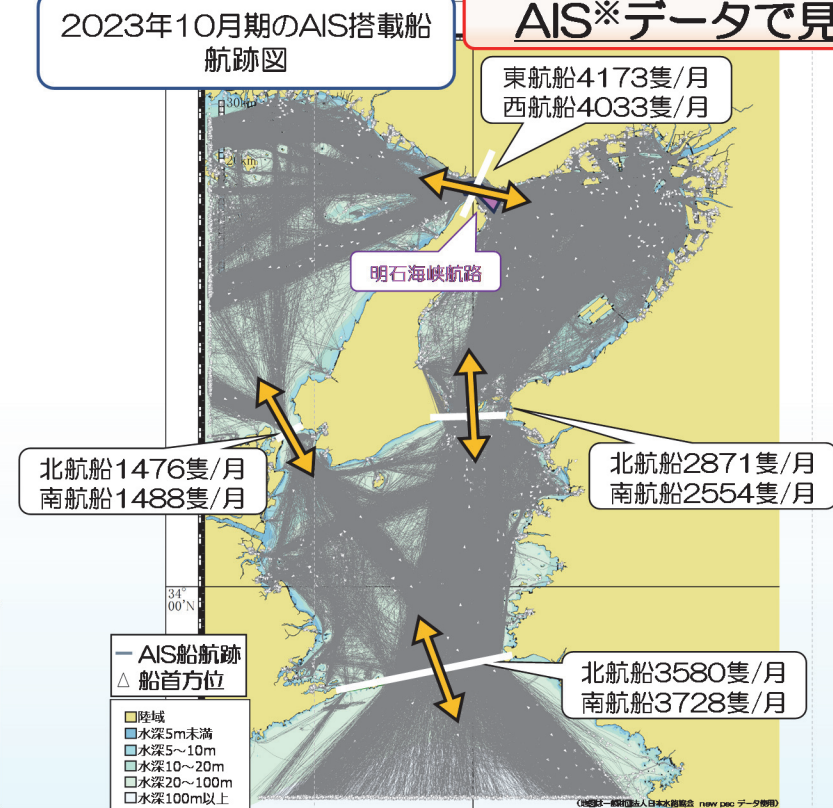
図 5.3-1 瀬戸内海東方海域(大阪湾以南) 商船航行情報図(案) (表面)

台風通過時の錨泊船の状況



2023年8月の台風7号通過時の大阪湾周辺の錨泊船の状況です。最も接近したのは15日13時頃と推測されますが、その36時間前の14日午前1時にはすでに多くの錨泊船がいることがわかります。また、その18時間後の16日7時の時点でもまだ錨泊船がいることがわかります。台風上陸前後の海面が比較的穏やかな時でも錨泊船が多くいる可能性があるため作業等注意しましょう！

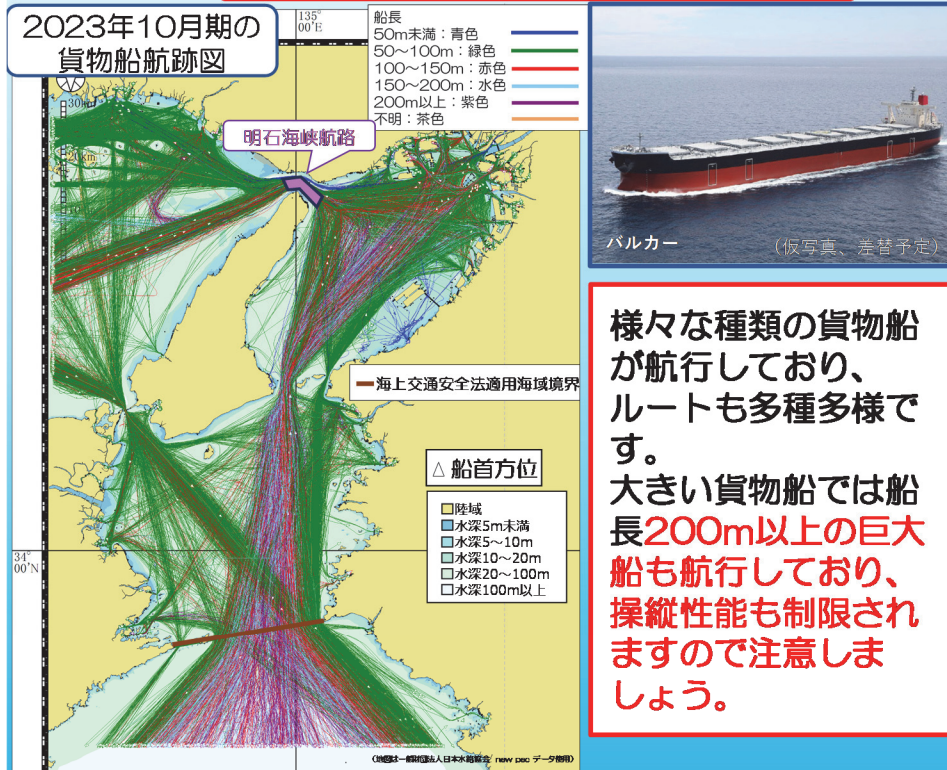
AIS※データで見る通航状況



AIS搭載船の一个月間の航跡図です。例えば明石海峡付近における南北線を通航した船舶は東航船4173隻、西航船4033隻と多くの船舶が通航していることが分かります。また、日中通航隻数が増加する傾向があります。

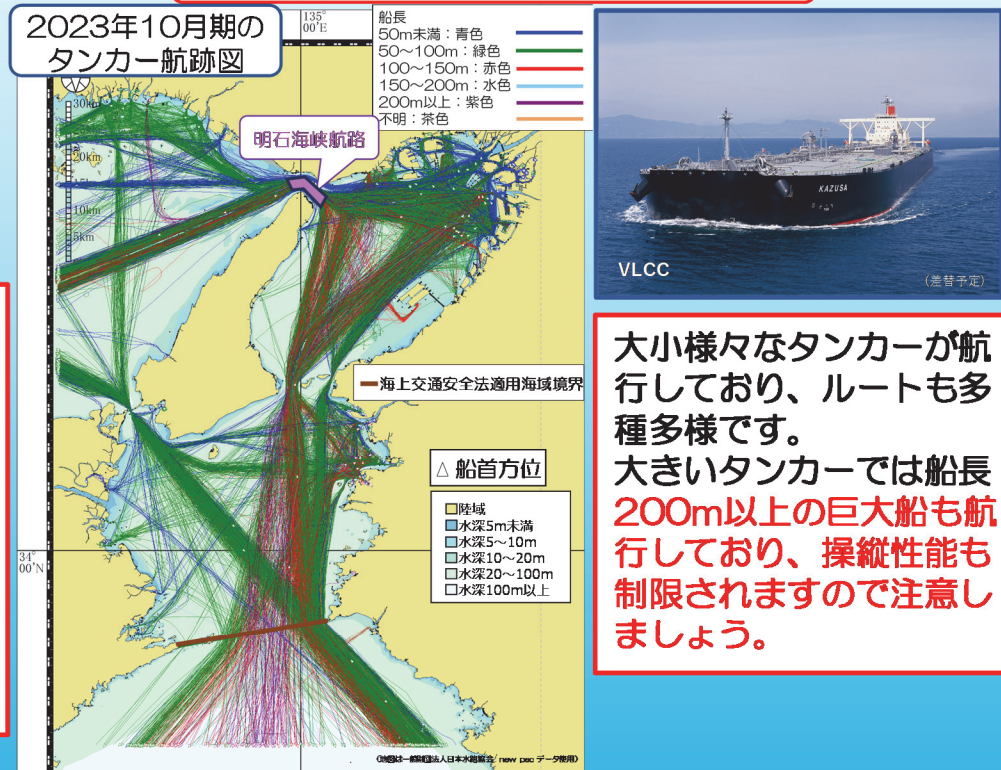
※AIS(Automatic Identification System：船舶自動識別装置)は500総トン以上の船舶に搭載が義務付けられており、AISデータには船舶の位置情報の他に船種、船長、船首方位等の情報が含まれています。※500トン未満でもAISを搭載している船舶もあり、航跡には500トン未満のAIS搭載船も含みます。

船種別航跡例（貨物船）



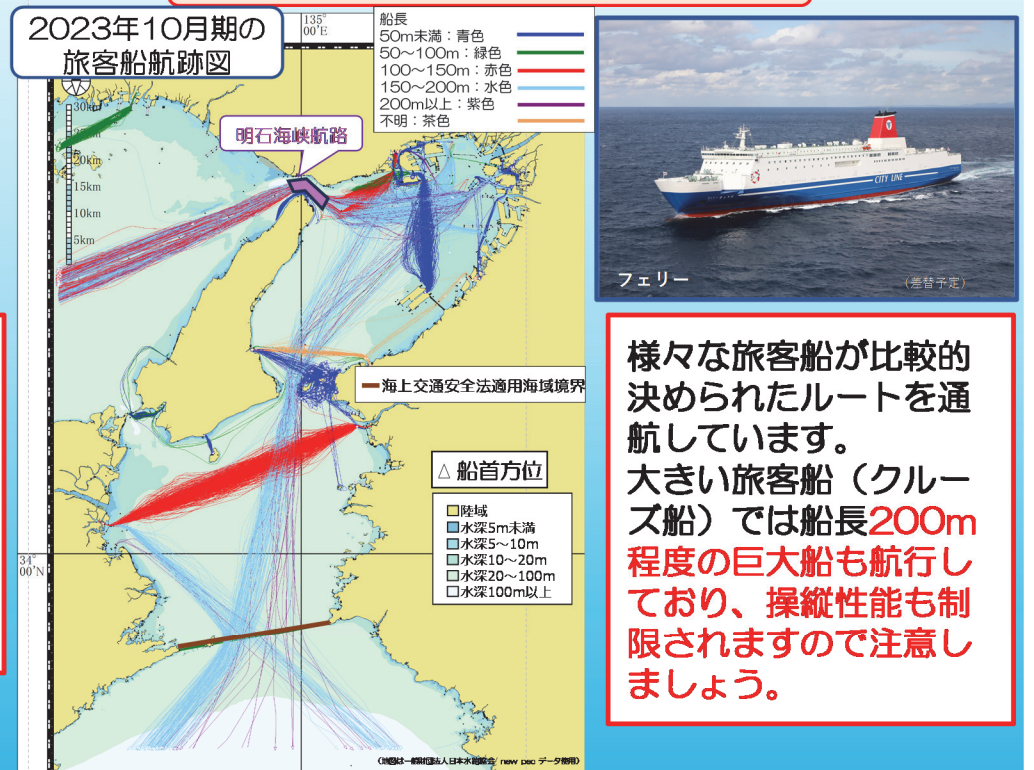
様々な種類の貨物船が航行しており、ルートも多種多様です。大きい貨物船では船長200m以上の巨大船も航行しており、操縦性能も制限されますので注意しましょう。

船種別航跡例（タンカー）



大小様々なタンカーが航行しており、ルートも多種多様です。大きいタンカーでは船長200m以上の巨大船も航行しており、操縦性能も制限されますので注意しましょう。

船種別航跡例（旅客船）



様々な旅客船が比較的決められたルートを通航しています。大きい旅客船（クルーズ船）では船長200m程度の巨大船も航行しており、操縦性能も制限されますので注意しましょう。

図 5.3-2 瀬戸内海東方海域(大阪湾以南) 商船航行情報図(案) (裏面)

5.4 第二回打合会の課題と対応

第二回打合会等における主なご意見とその対応を表 5.4-1 に示す。

また、第二回打合会等にて頂いたご意見を基に作成した瀬戸内海東方海域(大阪湾以南)商船航行情報図(案)を図 5.4-1 に示す。

表 5.4-1 第二回打合せ等の意見と対応

	第二回打合せ等における主なご意見	対応
情報図について	・漁具損傷事故については大阪湾の東側だけの操業海域を示しているため、兵庫県側が操業していないと勘違いされる恐れがある	図を2つに分け、船びき網、底びき網漁法は兵庫県側も含めて主な操業海域を図示
	・「漁具損傷事故について」の図中、海上交通安全法航路と港則法航路の色の見分けができず誤認される恐れがある	修正
	・「大型船は急に止まれない！回れない！」の図中「明石海峡航路」という文字が見えにくい	修正
	・表「漁船が関係する衝突海難」総計 19 件の詳細を示す「吹き出し」矢印の起点が若干ずれている	修正
	・周知方法の改善	郵送するのみ以外の周知方法を検討、漁業者向けの研修等でも周知できるよう調整
	・海のもしもは「118番」について、令和 7 年1月 18 日から、スマートフォン機能を使用してリアル映像を伝えることが可能な「Live118」という通報システムが始まっているため、掲載してはいいかがか	Live118 の説明が記載されているリンク先を掲載
報告書案について	・調査目的の誤記等	正しいものに差替え

瀬戸内海東方海域 (大阪湾以南) 商船航行情報図 (案)

2025年3月
公益社団法人 日本海難防止協会

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。

※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。

海のもしものは「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。

新たな通報システム「Live118」運用開始！
～海での事件・事故の通報を映像で！～

https://www.kaiho.mlit.go.jp/info/ko_uhou/post-1166.html
(リンク先：海上保安庁ホームページ)

JAMS
Association of Marine Safety

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3-3-8
元代々木サンサンビル3階

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

漁具損傷事故について

漁具(流し網・刺し網)の損傷事故海域例(大阪側の例)

流し網・刺し網漁具と一般船舶との接触等により漁具が損傷する事故が発生しています。**一般船舶や漁船が多く航行、操業する海域**ですので操業には十分注意しましょう！

流し網・刺し網漁業 (水面近くに張るもの)

流し網

夜間、水面近くで帯状の網を固定せずに流す漁法が流し網漁業です。網の長さは数百m～3kmで、主に、サワラ、スズキ、ツバスなどを5～11月頃に漁獲します。

刺し網

海底に立つように上に浮き、下に錘をつけた網を夕方に入れ、夜に魚を網の目に絡ませて獲る漁法が刺し網漁業です。カレイ類、カニ類、カサゴ、メバルなどを周年にわたり漁獲しています。

● 漁具(流し網・刺し網)の切断について海上保安庁に通報が多く寄せられる海域

● 主な操業海域

大阪湾では底びき網漁業や船びき網漁業など多くの漁業が営まれています。**漁具の損傷事故が発生しないよう操業には十分注意しましょう！**

船びき網漁業

主に昼の漁業で、二隻の漁船で、細かい網目の漁網をゆっくりと曳き、イワシやイカナゴのシラスを漁獲します。

● 主な操業海域

底びき網漁業

板びき網

主に昼の漁業で、1隻の漁船で網をひきます。開口板により網口を広げてタイやヒラメ等の魚類を獲る板びき網と、網口に爪の付いた桁を装着し、4～5の網をひくことにより、エビ、カニ、貝類等を獲る石桁網があります。

● 主な操業海域

漁船が関係する衝突海難

漁船が関係する衝突海難

大阪湾のどの海域においても衝突海難が発生しており、また、外国籍船との衝突海難も発生しています。**操業中も含めて周囲の状況に注意を払いましょう！**

明石海峡航路

● 漁船と一般船舶※(日本籍船)
● 漁船と一般船舶※(外国籍船)
● 漁船とプレジャーボート、漁船、遊漁船
● 漁船とその他船舶

※一般船舶：貨物船、タンカー、旅客船

	日本籍船	外国籍船	合計	割合
貨物船	10件	3件	13件	68.4%
タンカー	2件	1件	3件	15.8%
旅客船	3件	0件	3件	15.8%
合計	15件	4件	19件	100%
割合	78.9%	21.1%	100.0%	

	平成31年(令和元年)	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	総計
漁船と一般船舶	6件	5件	3件	4件	1件	19件
漁船とプレジャーボート、漁船または遊漁船	8件	5件	5件	10件	8件	36件
漁船とその他船舶	0件	0件	0件	1件	0件	1件
総計	14件	10件	8件	15件	9件	56件

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！

長さ約320m、載貨重量約30万トンのVLCCの例

明石海峡航路

全速後進開始

約4,000m (約20分)

停船

約500m

90度回頭

船長の約3倍 (約6分)

回頭開始

長さ約310m、載貨重量約26万トンのVLCCの例

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！

船橋

最大500m

相手から見えない

大型船はその構造や貨物などで周囲の視界が遮られ、前方視認できない距離は最大500mもあります！
十分な距離を保ちましょう！

海と女王に関する情報

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/>

統計情報(海上保安庁)

「海難の現状と対策」など
<https://www.kaiho.mlit.go.jp/doc/hakkou/toukei/toukei.html>

霧海難防止キャンペーン(第五管区海上保安本部)

霧海難防止の安全指導・周知活動について
リンク先URL調整中

航行安全情報(大阪湾海上交通センター)

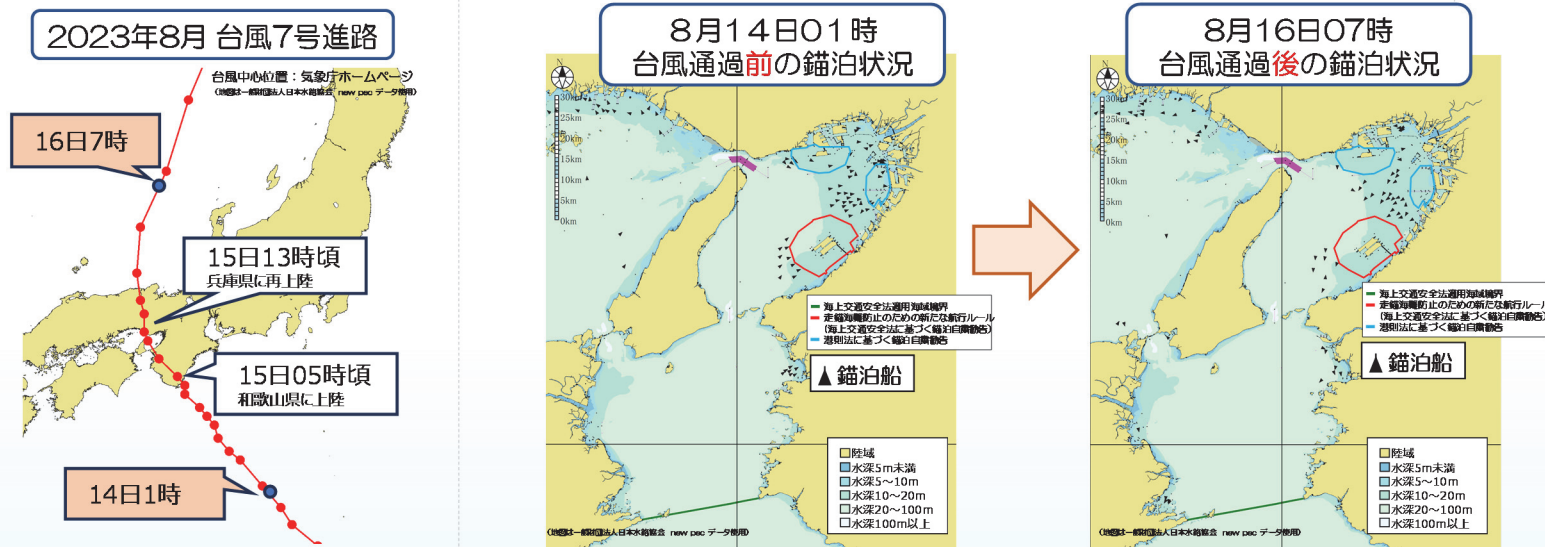
明石海峡付近の航行安全情報など
<https://www6.kaiho.mlit.go.jp/osakawan/>

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/>

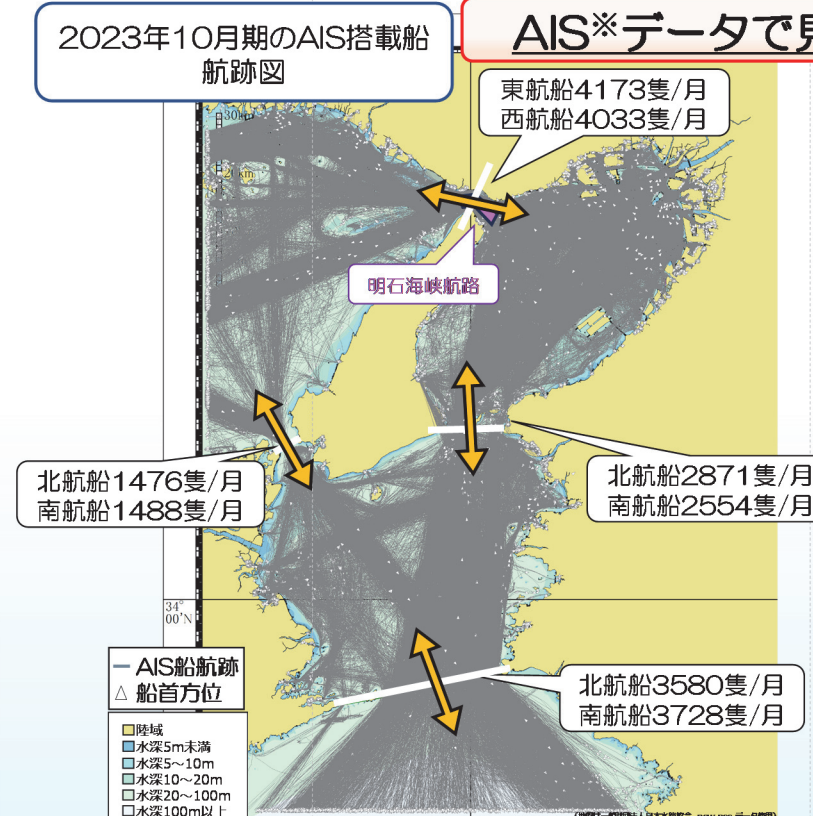
図 5. 4-1 瀬戸内海東方海域(大阪湾以南) 商船航行情報図(案) (表面)

台風通過時の錨泊船の状況



2023年8月の台風7号通過時の大阪湾周辺の錨泊船の状況です。最も接近したのは15日13時頃と推測されますが、その36時間前の14日午前1時にはすでに多くの錨泊船がいることがわかります。また、その18時間後の16日7時の時点でもまだ錨泊船がいることがわかります。台風上陸前後の海面が比較的穏やかな時でも錨泊船が多くいる可能性があるので操業等注意しましょう！

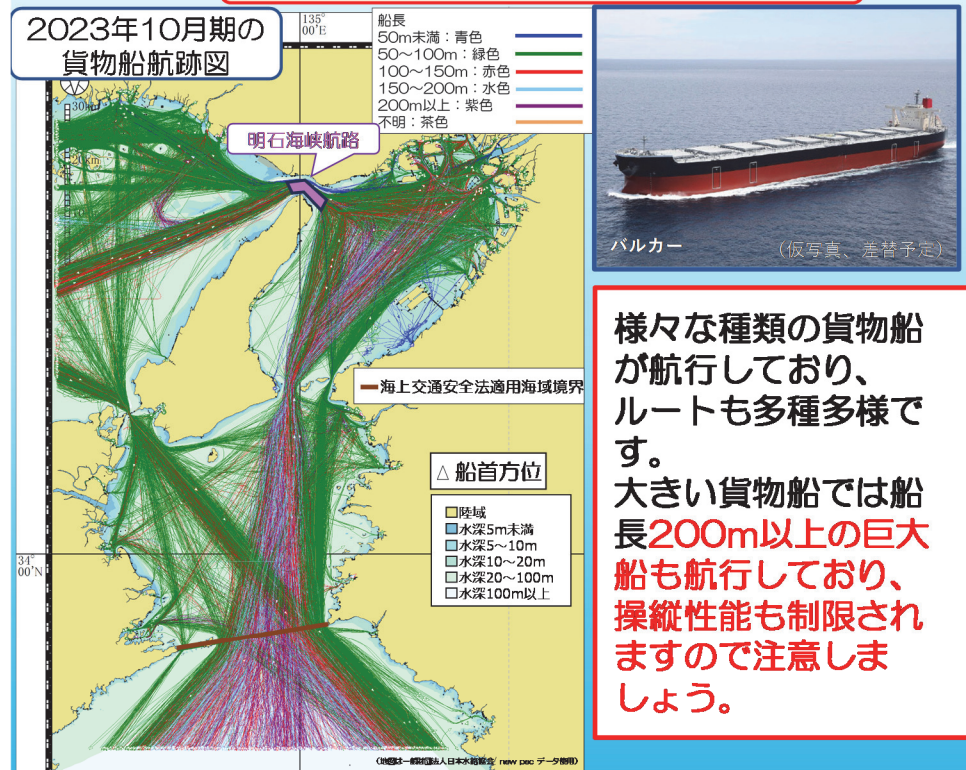
AIS※データで見る通航状況



AIS搭載船の一か月間の航跡図です。例えば明石海峡付近における南北線を通航した船舶は東航船4173隻、西航船4033隻と多くの船舶が通航していることが分かります。また、日中通航隻数が増加する傾向があります。

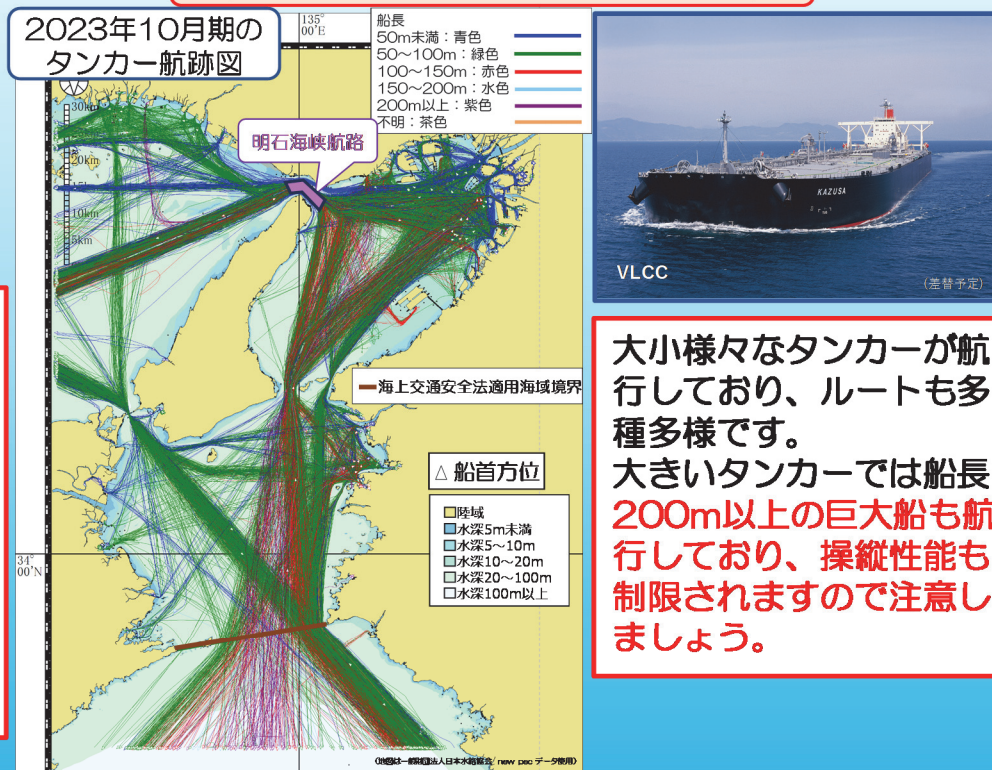
※AIS(Automatic Identification System：船舶自動識別装置)は500総トン以上の船舶に搭載が義務付けられており、AISデータには船舶の位置情報の他に船種、船長、船首方位等の情報が含まれています。※500トン未満でもAISを搭載している船舶もあり、航跡には500トン未満のAIS搭載船も含まれます。

船種別航跡例（貨物船）



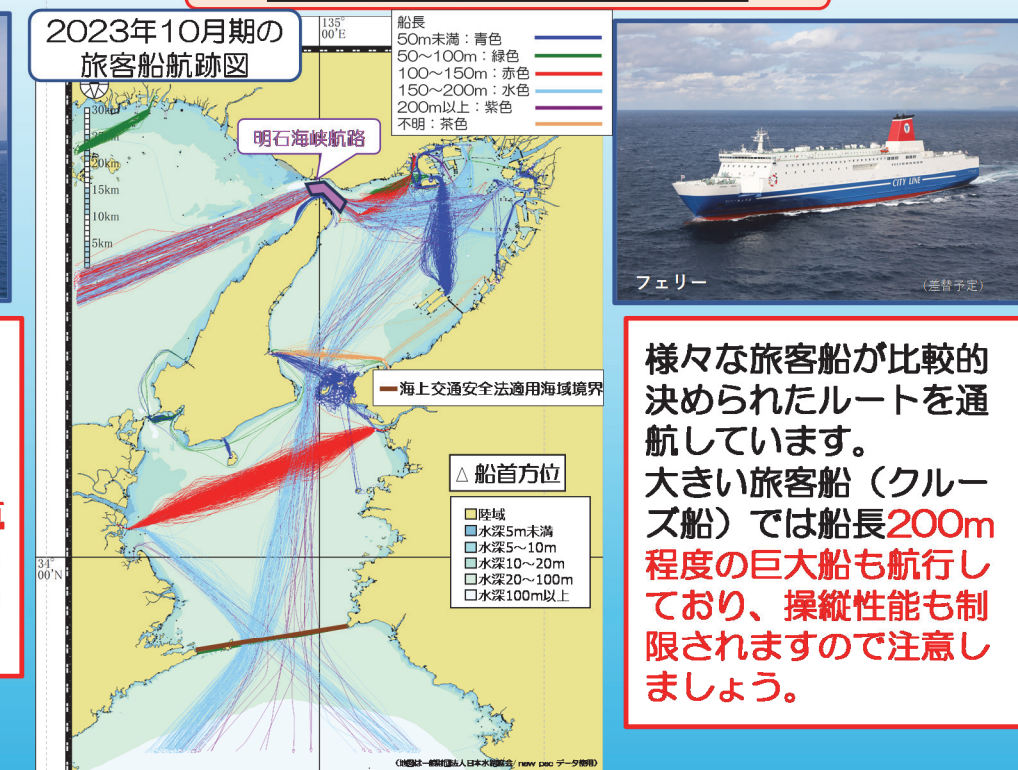
様々な種類の貨物船が航行しており、ルートも多種多様です。大きい貨物船では船長200m以上の巨大船も航行しており、操縦性能も制限されますので注意しましょう。

船種別航跡例（タンカー）



大小様々なタンカーが航行しており、ルートも多種多様です。大きいタンカーでは船長200m以上の巨大船も航行しており、操縦性能も制限されますので注意しましょう。

船種別航跡例（旅客船）



様々な旅客船が比較的決められたルートを通航しています。大きい旅客船（クルーズ船）では船長200m程度の巨大船も航行しており、操縦性能も制限されますので注意しましょう。

図 5. 4-2 瀬戸内海東方海域(大阪湾以南) 商船航行情報図(案) (裏面)

6. 瀬戸内海東方海域（大阪湾以南）商船航行情報図

第一回・第二回海運・水産関係団体打合せ等において検討された結果を基に、海運・水産関係団体連絡協議会にて最終的に作成された瀬戸内海東方海域(大阪湾以南)商船航行情報図を図 6-1 及び図 6-2 に示す。

瀬戸内海東方海域 (大阪湾以南)

商船航行情報図



海のもしものは「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。

新たな通報システム「Live118」運用開始！
～海での事件・事故の通報を映像で！～

https://www.kaiho.mlit.go.jp/info/ko_uhou/post-1166.html
(リンク先：海上保安庁ホームページ)



公益社団法人 日本海難防止協会

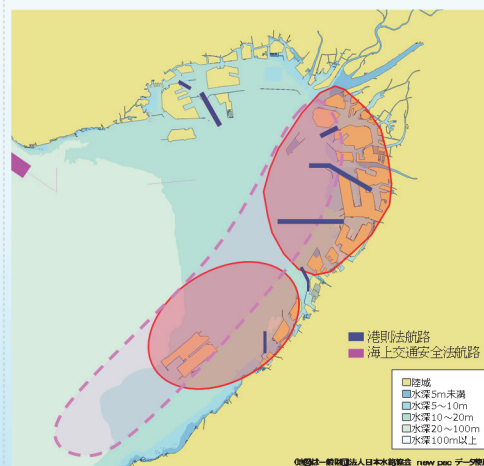
〒151-0062
東京都渋谷区元代々木町3-3-8
元代々木サンサンビル3階

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

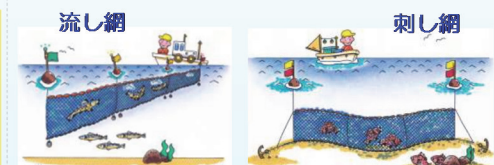
漁具損傷事故について

漁具(流し網・刺し網)の損傷事故海域例(大阪側の例)

流し網・刺し網漁具と一般船舶との接触等により漁具が損傷する事故が発生しています。**一般船舶や漁船が多く航行、操業する海域ですので操業には十分注意しましょう！**



流し網・刺し網漁業(水面近くに張るもの)



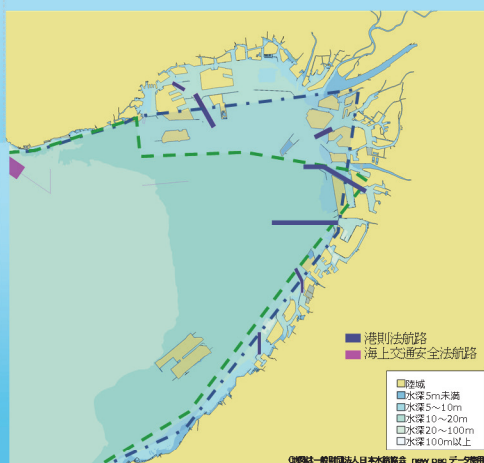
夜間、水面近くで帯状の網を固定せずに流す漁法が流し網漁業です。網の長さは数百m～3kmで、主に、サワラ、スズキ、ツバスなどを5～11月頃に漁獲します。

海底に立つように上に浮き、下に錘をつけた網を夕方に入れ、夜に魚を網の目に絡ませて獲る漁法が刺し網漁業です。カレイ類、カニ類、カサゴ、メバルなどを周年にわたり漁獲しています。

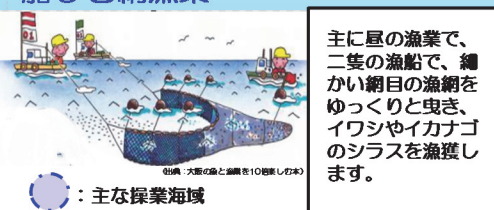
● 漁具(流し網・刺し網)の切断について海上保安庁に通報が多く寄せられる海域

● 主な操業海域

大阪湾では底びき網漁業や船びき網漁業など多くの漁業が営まれています。**漁具の損傷事故が発生しないよう操業には十分注意しましょう！**



船びき網漁業



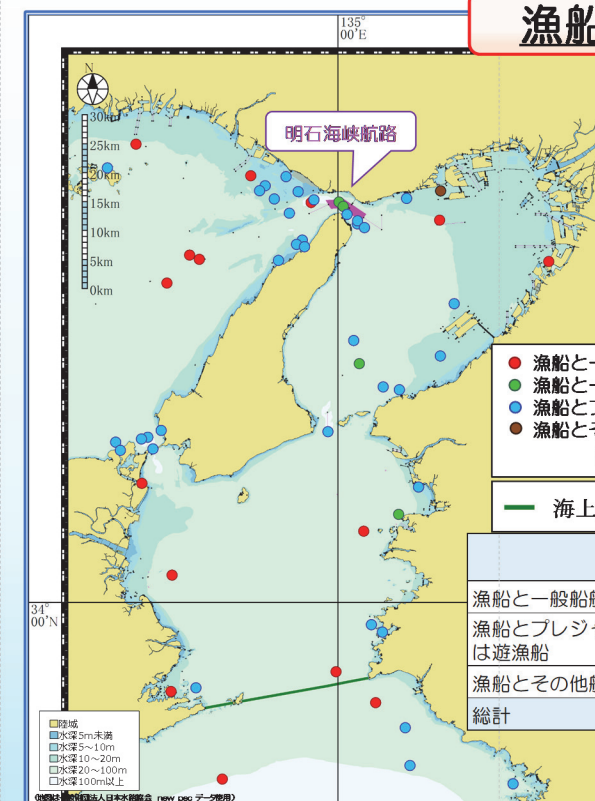
底びき網漁業



主に昼の漁業で、1隻の漁船で網をひきます。開口板により網口を広げてタイやヒラメ等の魚類を獲る板びき網と、網口に爪の付いた桁を装着し、4～5の網をひくことにより、エビ、カニ、貝類等を獲る石桁網があります。

● 主な操業海域

漁船が関係する衝突海難

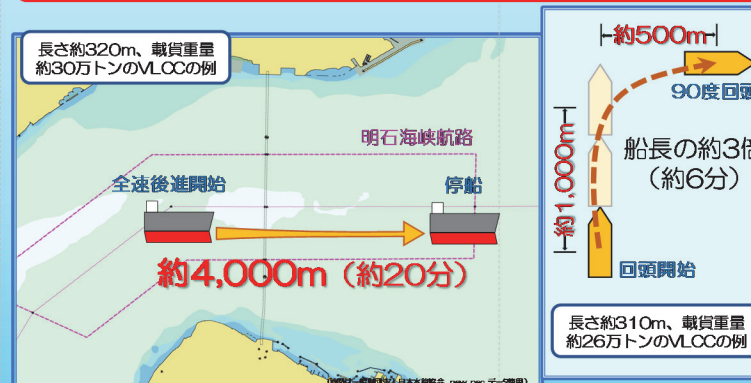


大阪湾のどの海域においても衝突海難が発生しており、また、外国籍船との衝突海難も発生しています。**操業中も含めて周囲の状況に注意を払いましょう！**

	日本籍船	外国籍船	合計	割合
貨物船	10件	3件	13件	68.4%
タンカー	2件	1件	3件	15.8%
旅客船	3件	0件	3件	15.8%
合計	15件	4件	19件	100%
割合	78.9%	21.1%	100.0%	

	平成31年 (令和元年)	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	総計
漁船と一般船舶	6件	5件	3件	4件	1件	19件
漁船とプレジャーボート、漁船または遊漁船	8件	5件	5件	10件	8件	36件
漁船とその他船舶	0件	0件	0件	1件	0件	1件
総計	14件	10件	8件	15件	9件	56件

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！



大型船はその構造や貨物などで周囲の視界が遮られ、前方視認できない距離は最大500mもあります！
十分な距離を保ちましょう！

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/>

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>

霧海難防止キャンペーン(第五管区海上保安本部)

霧海難防止の安全指導・周知活動について
<https://www.kaiho.mlit.go.jp/05kanku/information/news/post-14.html>

航行安全情報(大阪湾海上交通センター)

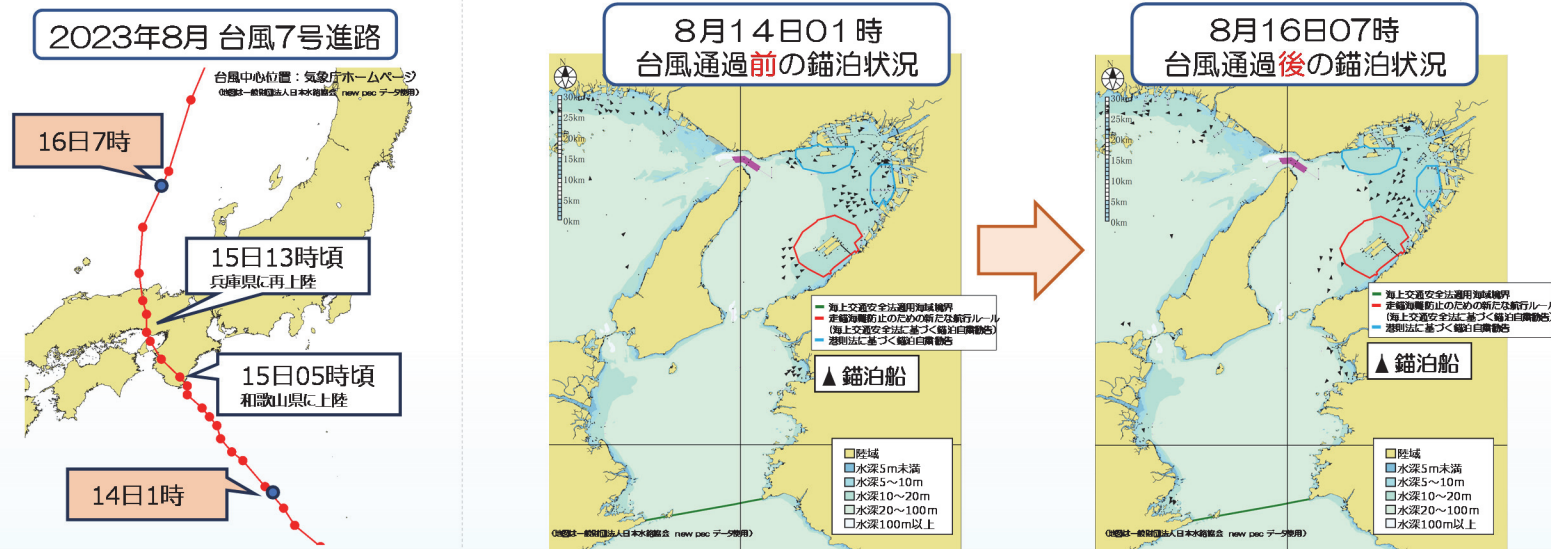
明石海峡付近の航行安全情報など
<https://www6.kaiho.mlit.go.jp/osakawan/>

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/>

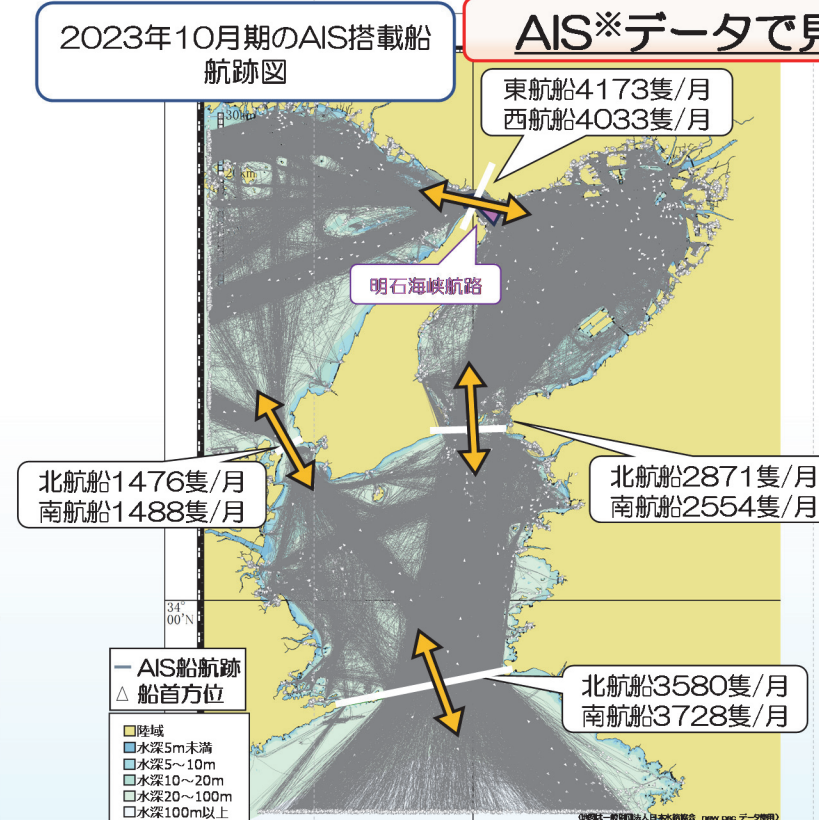
図 6-1 瀬戸内海東方海域(大阪湾以南)商船航行情報図(表面)

台風通過時の錨泊船の状況



2023年8月の台風7号通過時の大阪湾周辺の錨泊船の状況です。最も接近したのは15日13時頃と推測されますが、その36時間前の14日午前1時にはすでに多くの錨泊船がいることがわかります。また、その18時間後の16日7時の時点でもまだ錨泊船がいることがわかります。台風上陸前後の海面が比較的穏やかな時でも錨泊船が多くいる可能性があるので操業等注意しましょう！

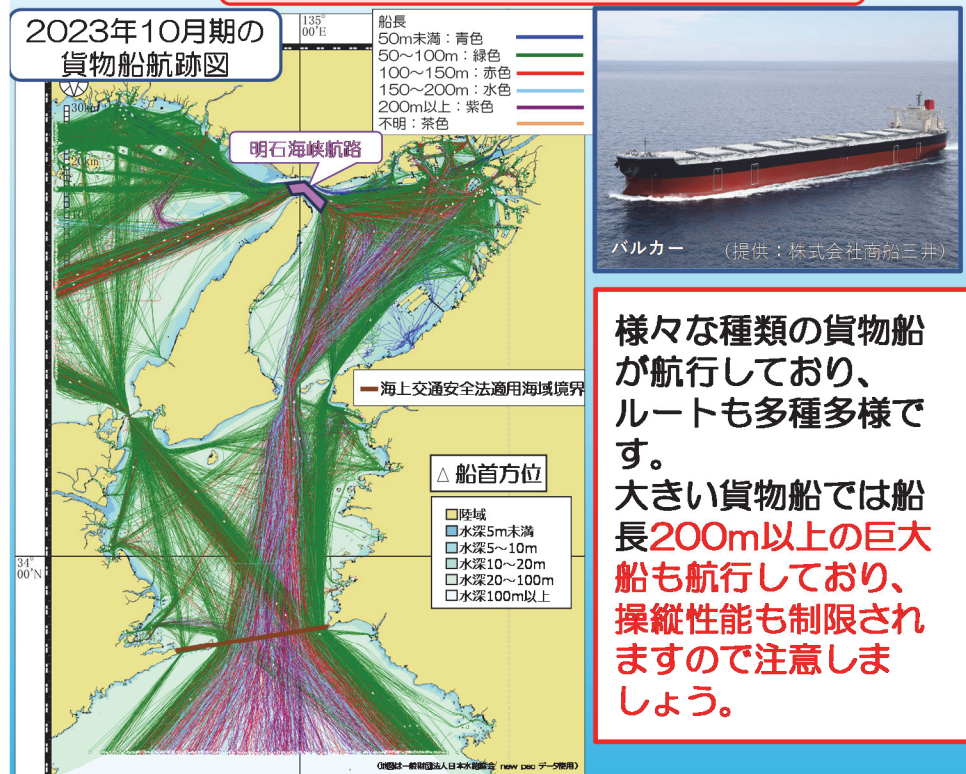
AIS※データで見る通航状況



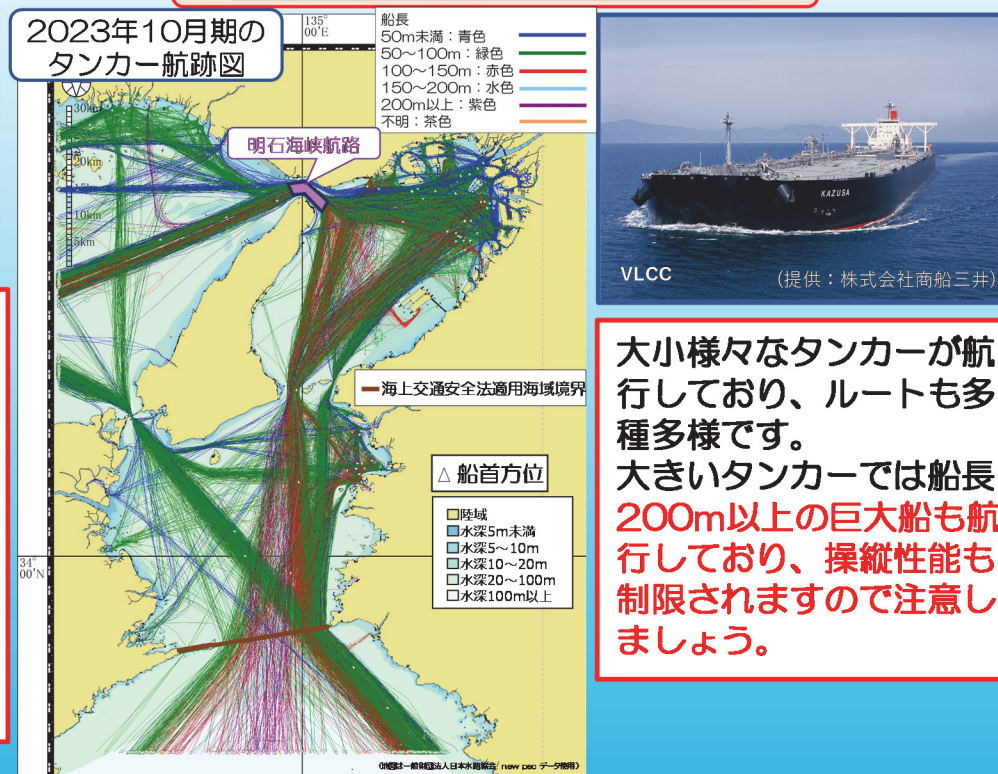
AIS搭載船の一个月間の航跡図です。例えば明石海峡付近における南北線を通航した船舶は東航船4173隻、西航船4033隻と多くの船舶が通航していることが分かります。また、日中通航隻数が増加する傾向があります。

※AIS(Automatic Identification System)：船舶自動識別装置は500総トン以上の船舶に搭載が義務付けられており、AISデータには船舶の位置情報の他に船種、船長、船首方位等の情報が含まれています。※500トン未満でもAISを搭載している船舶もあり、航跡には500トン未満のAIS搭載船も含まれます。

船種別航跡例（貨物船）



船種別航跡例（タンカー）



船種別航跡例（旅客船）

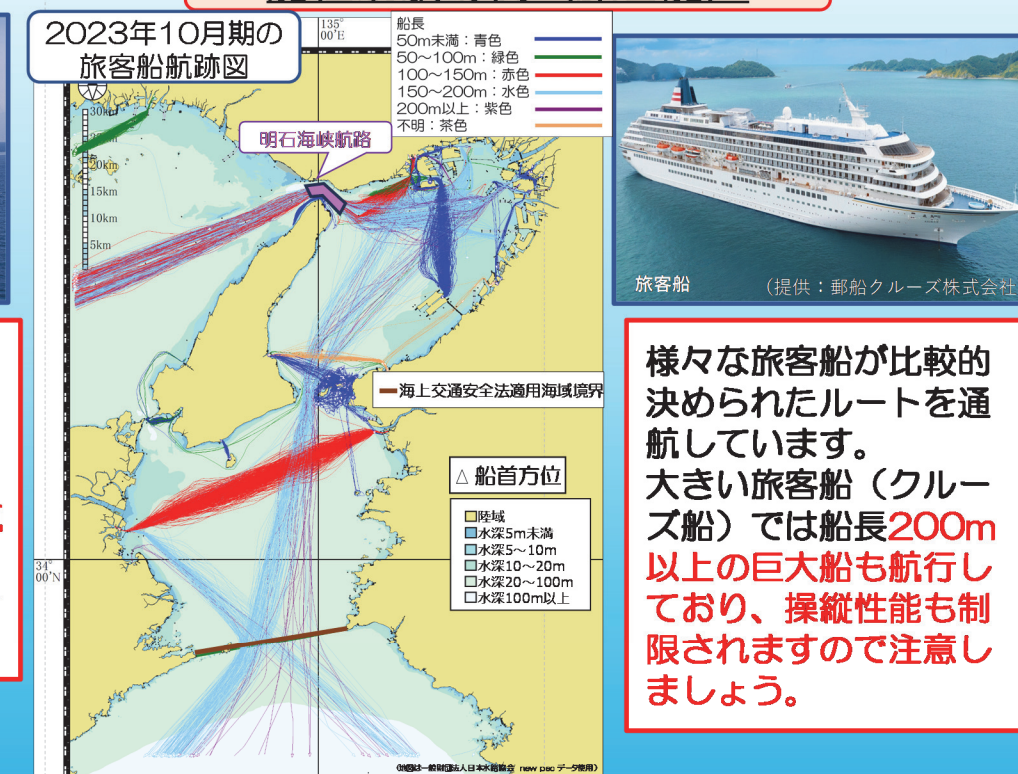


図 6-2 瀬戸内海東方海域（大阪湾以南）商船航行情報図（裏面）

第Ⅲ編 議事概要

第1回打合会議事概要

1. 日時：令和6年10月28日（月） 14：00～15：00

2. 場所：海事センタービル 401・402号室

3. 出席者：別添参照

4. 会次第：

（1）挨拶

（2）出席者紹介

（3）委員長選任

（4）議事

①令和6年度事業計画について

②瀬戸内海東方海域(大阪湾以南)商船航行情報図の作成について

（5）その他

5. 配布資料：

（1）議事次第、委員名簿、座席表

（2）令和6年度事業計画

（3）瀬戸内海東方海域(大阪湾以南)商船航行情報図の作成

（4）参考資料 瀬戸内海東方海域(備讃瀬戸～明石海峡)商船航行情報図

6. 開会等：

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 山田常務理事から挨拶がなされた。

事務局より出席者の紹介が行われた後、本打合会の委員長として水産大学校 松本委員が選任され、以後、松本委員長により議事が進められた。

7. 議事概要：

（1）事業計画について

資料「令和6年度事業計画」について事務局より説明が行われ、特段の意見は無く承認された。

（２）瀬戸内海東方海域(大阪湾以南)商船航行情報図の作成について

資料「瀬戸内海東方海域(大阪湾以南)商船航行情報図の作成」について事務局より説明が行われ、次の通り質疑応答がなされた。

- ①【亀井委員】一般船舶と漁業者の相互理解については素晴らしい取り組みであり、取り纏めて頂けると良い。衝突事故の説明は記載されているが、衝突は最悪の事態であり、兵庫県の漁協のヒアリング回答にもあるように、漁網を引っ掛けたり、漁網があるため一般船舶の運航者が悩まれていることが実際には問題である。特に船曳網漁業では、2 隻の船舶が網を曳き、それに付随する船舶もあり、ゆっくりした速度で移動する。大阪側だけでも約 60～70 船団、兵庫県からも船が来るため、さらに数十船団が同時にゆっくりした速度で航行している。また、夜の漁法として、秋と春にサワラ流し網がある。流し網は 3km 程度の長さがあり、それが何十隻も出ると、フェリーも含め一般船舶の運航者を悩ませてしまう。特に最近、関西空港から北の神戸港までの間、大阪湾寄りの海域で、流し網の漁が見られる。そういった船も含め何十隻～百隻出しており、漁業者には航行の邪魔にならないように操業するよう日々伝えている。実際、当該航路を航行している船長が悩んでしまい、心の障害になるという話も聞いている。そのため、衝突だけでなく、網を回避することについても記載できないか。他の海域でのまとめ方とは異なるが、漁船と一般船舶の衝突の情報だけではなく、漁法や季節・時間帯等の情報も記載して頂く方が、安全に寄与できるだろう。
- 【井筒委員】今のお話に大賛成である。パイロットは船と衝突しないように操船しているが、それ以上に網を引っ掛けないように操船しており、事故になる一つ前の、網を切らないという事を心掛けている。漁網の灯火もルール通りきちんと表示されているとは限らずどこに網があるのか分からないこともあるのが実情である。夜出港し、航路を出る辺りまでは、漁船もあまり網を入れていないが、航路を出たあたりからたくさんの灯火を見つける。そうすると、どこへ避航したら良いかわからない。こちらも漁網を切ろうとして航行しているのではなく、逃げる場所も無く切ってしまうこともあるのが状況である。喫水 2m 程度の小さなパイロットボートでさえ、刺し網の上を通ってしまい網を切ってしまった例もある。小さな船でも避けられない状況であり、パイロットが乗船するような大型の船舶は避けようがなく、網を切ってしまうことは頻繁に起こっている。パイロットの乗船有無に関わらず、年間 10～20 件ぐらい起こっていると思う。どこで漁網損傷のトラブルがあったかそれを情報図に掲載し示して頂きたい。
- 【事務局（山口）】非常に貴重なご意見である。今年度の目的が漁業者向けの商船航行情報図を作成することである。今頂いたご意見は一般船舶に向けた注意喚起の情報になる

だろう。ご紹介できていなかったが、令和元年度に一般船舶向けの漁業操業情報図（大阪湾以南）を作成しており、詳細には掲載できていないが、大阪湾で行われている漁法情報を整理した冊子を英語版も作成し配布している。なかなか事故が減らないのは、周知が不足していることもあるかもしれないが、漁業操業情報図内では養殖や海苔網、流し網についての情報も掲載している。一方で周知不足の点もあるため、当協会ホームページにも電子版として掲載しており、周知方法を将来的に検討させて頂きたい。

- 【井筒委員】今言った網の損傷については、一般船舶が注意すべきところではなく、やはり漁船もこの海域で操業すると漁網が損傷してしまうという海域を知ってもらうのは漁船のためでもあるだろう。漁網を切断した場所は、泉北沖では海上保安庁が出している情報で見たことがあるが、それ以外でも大阪湾でたくさんあると思うが、泉北沖以外では網を切った場所の情報を見たことが無い。令和元年度の漁業操業情報図では網をどこで切ったかという情報は入っているか。
- 【事務局（山口）】残念ながら、衝突事故を対象としており、網を切った場所は掲載していない。
- 【井筒委員】やはり網を切った場所の情報を載せて頂きたい。漁船の方も知りたいだろう。
- 【事務局（櫻谷）】現状、網の切断事故の情報を持つ機関を把握していないため、今この場の皆様でご存知であればご教示頂きたい。
- 【第五管区海上保安本部交通部航行安全課長（岸原）】漁網の切断事例について、通報があれば海上保安庁から巡視艇を出し、対応している。各部署で把握できている部分は全てではないが、海上保安庁が取り扱った件は情報がある。事件・事故になったものは、提供できる情報は限られるが、何らかの形で提供できる情報があると思う。
- 【亀井委員】漁業組合でも、網の切断についての会話はよく交わされている。利害関係がある事故であるため、だいたい組合で把握できるだろうが、正確な部分までは難しい。網を切られた場合、十分な弁償をして頂いているのが事実である。逆にそれによって高速艇の到着時刻が遅れる等、一般船舶の方に多大な損害を与えている場合があるにも関わらずそれを我慢して漁業者の網を弁償して頂いているのは非常に申し訳ないと思っている。こういう場所で網を切断する事故が多い等の正式な記載があれば、地元の組合員も良く分かり、あえてその海域で操業する必要もないだろうと指導することもできる。
- 【山田委員】神戸市漁協では漁網の事故について、全て第五管区海上保安本部に届出し、調査して頂いている。資料としては第五管区海上保安本部に残っていると思うので、問い合わせていただきたい。
- 【松本委員長】私も調べたことがあるが、PI 保険になると思う。保険処理した際に、どこで発生したか把握されている。保険会社も何社もあり、もし開示できる情報があるので

あれば、反映できるかもしれない。位置がわかれば、結果的に漁船の衝突事故も防げるというご意見であったと思う。

- 【事務局（櫻谷）】漁網の切断事故情報をもつ機関を明確に把握できていない状況であるが、今お話し頂いた第五管区海上保安本部においても通報内容を公開できるのかどうかという点と、把握されている機関についての確認もしたいと思う。可能な限りはやってみるが、情報として公開できない等であれば情報図への掲載はできないが、可能な範囲で確認しつつ、掲載できない場合はAISの航跡図等を用いて網の切断事故の発生する可能性が高い海域を示すようなものになるかもしれない。
- 【松本委員長】事務局で調べて、公開できる情報であれば反映するよう検討したいということである。
- ②【水産庁漁政部企画課(労働安全・デジタル班)課長補佐（笠原）】昨年度商船航行情報図の兵庫県におけるヒアリングの件で、残念ながら2か所とも情報図の存在を認識していなかったということである。根本は漁業者が事故を防止するために使うものと認識しているので、どのような周知方法をされているのか。もし改善できる場所があれば、周知方法を見直す等検討して頂きたい。
- 【事務局（山口）】周知方法については、基本的には関連漁協宛に郵送して終わりになっている。組合によっては入口に置いて頂いており、今回も赤穂市漁協では入口に置いて頂いていた。昨年も存在自体を知らないというご意見を頂いている。どう改善したら良いか、今年度も周知方法を改めて検討したい。
- 【水産庁漁政部企画課(労働安全・デジタル班)課長補佐（笠原）】ポスターで常時漁協に張り出すのはどうか。ただ配るだけであると、どこかに閉まって終わる場合もあるので、いかがか。
- 【事務局（山口）】頂いたご意見を踏まえて検討していきたい。
- 【松本委員長】実際にどれぐらい漁業者に利用されているかという視点で、貴重なご意見である。例えば水産庁で行われている周知方法にはどういったものがあるか参考にできることがあればご教示頂きたい。
- 【水産庁漁政部企画課(労働安全・デジタル班)課長補佐（笠原）】安全に関する周知としては、ライフジャケット着用の徹底、AIS設置、衝突事故防止のための対策等がある。ちょうど10月が全国漁船安全操業推進月間という取組みを行っており、ポスターを作成し、全国の漁協に配布している。「常日頃ライフジャケットを着用してください」や「衝突事故防止のために見張りを徹底してください」ということを周知している。

- ③【美馬委員】衝突事故以外に係ることだが、過去に県内で濃霧で遭難された漁業者の方がいた。例えば、濃霧等が発生しやすい場所の情報等が載っていたらよいと思う。
- 【事務局（山口）】これまでの情報図でも気象関係では台風通過時の錨泊船状況を掲載していたが、海域の特徴を調べ、もし特徴があれば、紙面のスペースが限られているがなるべく載せられるようにしたい。
- ④【松本委員長】AIS 情報を詳しく可視化している。P. 37 のとおり、漁船の AIS 情報が比較的多い海域であり、搭載義務が無い漁船が位置情報を発信しており、貴重な情報である。P. 38 のプレジャーボートも AIS を搭載しており、P. 37 と似た海域での活動も見られる。気になる点があればご意見頂きたい。
- 漁網関係は非常に難しい問題であり、民事に関係する情報でどこまで公開できるか事務局で検討することとなる。

（３）その他

- ①【事務局（山口）】１月に第二回打合会を行いたい。それまでに今回頂いた意見を基により具体的な情報図のレイアウト案を作成し、次の打合会前に一度委員の皆様に照会させて頂いた上で第二回打合会に臨みたい。
- ②【水産庁漁政部企画課(労働安全・デジタル班)課長補佐（笠原）】漁網の位置について、現場の情報がよく分からないが、基本的に漁網は設置場所が決まっているのか。海流やその時の条件によって場所が変わるのか。
- 【亀井委員】基本的には固定されていない。魚を追いかけるのが漁業であるため、サワラ流し網も船曳網というシラスを取る漁業も、魚群を見つけて潮流等も考慮し、大阪湾中を操業する。
- 【水産庁漁政部企画課(労働安全・デジタル班)課長補佐（笠原）】どこでも操業する可能性があるのに、網を設置する海域を示す図を作成したとしても、有効的に機能するかイメージできない。傾向として多い海域を示すということか。
- 【亀井委員】傾向として、主に操業している海域を示していただくのと、井筒委員のご意見のとおり、網の正しい灯火ルール（例えば長い網でも両端に赤と青の灯火を表示し、間に黄色最近は透明（白）の電気を点ける。）や、最低でもこの船であれば網がこのように出ている、２隻の船であればその後ろに網が曳かれている等を図示して頂けたら良いのではないか。

別添

<委員・関係官庁>

<順不同・敬称略>

出欠	委員氏名	所 属
○	松本 浩文	水産大学校 海洋生産管理学科 准教授
Web	庄司 るり	東京海洋大学 名誉教授 (国立研究開発法人 海上・港湾・航空技術研究所 理事長)
Web	三野 隆志	全国漁業協同組合連合会 漁政部 部長代理
○	小林 哲朗	一般財団法人 中央漁業操業安全協会 専務理事
○	亀井 誠	大阪府漁業協同組合連合会 専務理事
○	山田 智昭	公益財団法人 ひょうご豊かな海づくり協会 理事長
欠	西尾 英高	和歌山県漁業協同組合連合会 事務局長
○	美馬 克哉	徳島県漁業協同組合連合会 指導部 主事
○	滝浦 文隆	一般社団法人 日本船長協会 常務理事
欠	増富 聡司	一般社団法人 日本船主協会 海務幹事長(日本郵船(株) 海務グループ長代理)
Web	(代)来島 良介	一般社団法人 日本船主協会 (日本郵船(株) 海務グループ 安全チーム長)
欠	逸見 幸利	日本内航海運組合総連合会 海務部長
Web	岩瀬 恵一郎	一般社団法人 日本旅客船協会 労海務部長
欠	阪本 敏章	日本水先人会連合会 専務理事
○	井筒 毅	大阪湾水先区水先人会 副会長
欠	高橋 健二	全日本海員組合 中央執行委員 水産局長
Web	奥原 徳男	公益社団法人 神戸海難防止研究会 専務理事
○	布留 崇史	海上保安庁 交通部 航行安全課 課長補佐
○	(随)松田 航季	海上保安庁交通部航行安全課航行指導室海務第二係長
○	岸原 司	第五管区海上保安本部 交通部 航行安全課長
○	笠原 光仁	水産庁 漁政部 企画課(労働安全・デジタル班) 課長補佐
○	(随)酒井 綾汰	水産庁 漁政部 企画課(労働安全・デジタル班) 安全指導係
○	(随)佐藤 暉	水産庁 漁政部 企画課(労働安全・デジタル班) 労政係

<事務局>

○	山田 昌弘	公益社団法人 日本海難防止協会 常務理事
○	櫻谷 誠	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 海上交通研究部 部長代理
○	福田 友子	公益社団法人 日本海難防止協会 海上交通研究部 研究員

第2回打合会議事概要

1. 日時：令和7年1月31日（金） 14:00～15:00

2. 場所：海事センタービル 401・402号室

3. 出席者：別添参照

4. 会次第：

（1）議事

- ①第一回打合会議事概要（案）について
- ②瀬戸内海東方海域(大阪湾以南)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

（2）その他

5. 配布資料：

- （1）議事次第、座席表
- （2）瀬戸内海東方海域(大阪湾以南)商船航行情報図（案）
- （3）瀬戸内海東方海域(大阪湾以南)商船航行情報図冊子版（案）
- （4）報告書（案）
- （5）令和7年度事業計画（案）

6. 議事概要：

（1）第一回打合会議事概要（案）について

資料「報告書（案）」pp.73-78 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、特段の意見は無く承認された。

（2）瀬戸内海東方海域(大阪湾以南)商船航行情報図の作成について

資料「瀬戸内海東方海域(大阪湾以南)商船航行情報図（案）」、「瀬戸内海東方海域(大阪湾以南)商船航行情報図冊子版（案）」及び「報告書（案）」について事務局より説明が行われ、次の通り質疑応答がなされた。

- ① 【山田委員】漁具損傷事故については大阪湾の東側だけの操業海域を示しているのか。
この図面では兵庫県側は船びき網、底びき網が操業していないように勘違いされる恐れ

がある。

- 【事務局（山口）】今回調整させて頂いたのが、大阪府漁連と大阪府水産課等であった。タイトルに「(大阪側の例)」と記載し、兵庫県側は入っていないとしているが、紛らわしい表現であったため修正したい。
 - 【亀井委員】山田委員のおっしゃるとおり、記載している漁業種類のうち底びきと船びき網については兵庫県との入会範囲を描写していない。兵庫県側から見ると、確かに漏れている。刺し網と流し網は漁業権入会ではないため、このままでいいだろう。底びき網と船びき網の操業海域を図の全海域となるよう修正するのは難しいか。
 - 【事務局（山口）】許可されている操業海域は底びき網漁業も大阪湾全域が含まれるのか。
 - 【亀井委員】入会協定を結んでいる海域があるため、図中に示している操業海域外でも操業している。また、大阪府漁連で操業範囲を提供したため、大阪側のみとなっている。
 - 【事務局（山口）】図を修正し、亀井委員と山田委員に照会させて頂き、調整したい。
 - 【亀井委員】入会協定の図面を送付するので、修正頂きたい。
 - 【山田委員】大阪側の例と記載されているので問題ないかもしれないが、そういう漁法をやっていないと見えるかもしれない。
 - 【松本委員長】船びき網と底びき網漁業の主な操業海域が同じ図内に示されているため、混乱する。流し網・刺し網については漁具損傷事故が多く発生している海域も掲載されている。損傷事故だけを強調するのであれば、船びき網と底びき網が無ければ混乱は無いが、前回打合会のご意見を踏まえ他の漁法の情報も掲載している。
 - 【事務局（山口）】ご提供頂いた情報であり、枠も少し空いていることから、船びき網と底びき網漁業の操業海域図をもう1つ別に掲載させて頂けないか。
 - 【松本委員長】それであれば損傷事故が強調されるかと思う。
- ② 【阪本委員】「漁具損傷事故について」の図中、海上交通安全法航路と港則法航路の色の見分けができず誤認される恐れがある。また、「大型船は急に止まれない！回れない！」の図中「明石海峡航路」という文字が見えにくいので黒色にする等いかが。
- 【事務局（山口）】誤認されないよう、修正させて頂く。
- ③ 【松本委員長】「漁具損傷事故について」の「漁具の切断について海上保安庁に通報が多く寄せられる海域」は大阪府側の事例を包括しているか。
- 【亀井委員】大阪府側の事故の起こりやすい海域は示せている。山田委員のおっしゃるとおり船びき網・底びき網漁業の操業海域については兵庫県側を含んでいないため、修正して頂きたい。

- ④ 【松本委員長】周知方法について、ヒアリング結果から認識されていないことがわかる。漁業者の方も多忙である。
- 【山田委員】漁業者は忙しいのもあるが、字を読むのが嫌いである。
- 【小林委員】例えば兵庫県漁連では漁業者代表に安全講習会を毎年行っている。そういうところに資料として提供することはできるか。もしできれば、研修の中で配布し、少し紹介すれば字を読むのが苦手でも何か言っているということは頭に入る。漁連に問い合わせると、年間計画が決まっており、すぐ分かるだろう。
- 【事務局（山口）】そういう場で配ることは全く差支えなく、配布できれば大変有難い。今後もしご協力頂けるようであればそういう場を活用させて頂いて、周知できると良い。
- 【松本委員長】山田委員、その場合はよろしくをお願いしたい。
- 【山田委員】誰が説明するのか。
- 【松本委員長】山田委員をお願いしたいが、事務局が行って説明するのも良い。
- 【事務局（山口）】いつでもお伺いさせていただく。
- 【松本委員長】亀井委員ももしそういう機会があればお願いしたい。
- 【亀井委員】承知した。小型船舶の講習会等でも漁連の会議室を利用して行っている。活用して頂けるのならばお知らせする。
- 【松本委員長】感謝申し上げます。そういう機会は商船側にはないが、漁業者の方には会議の場を利用して周知させて頂きたい。

（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、特段の意見は無く承認された。

（４）次年度事業計画（案）について

資料「令和７年度事業計画（案）」について事務局より説明が行われ、次の通り質疑応答がなされた。

- ① 【庄司委員】来年度の計画では特に海域は区切らないのか。
- 【事務局（山口）】予算が限られており、３海域全てとなると関係者が非常に多くなってしまう。進めながら、何れかの海域を対象としたい。
- 【庄司委員】主に漁業に携わる方に向けて情報提供することが主な目的か。海域ごとに漁法等に違いがあるから海域ごとに提供していくということか。
- 【事務局（山口）】おっしゃるとおりである。３海域全て共通というのは難しく、地域ご

とに同じ漁法でも異なっている。委員長とも相談しながら対象海域、対象漁法を決めていきたい。

○【庄司委員】今年度作成の情報図でも言えるが、漁業関係の方は漁法は分かっている方が多いのではないかな。それでも違う漁法の人に教えることが目的かな。

○【事務局（山口）】漁業情報については、商船の方に届けたい情報である。反対に商船航行情報図のヒアリングでは漁業者からのご意見を伺い、これまで作成した情報図の改善を進めていきたい。相互に役立つ情報をそれぞれ深堀していきたい。

○【庄司委員】調査としては海域ごとに漁業・商船両方に役立つものを調査し、情報提供図のようなものを作成するのであれば、対象海域と情報提供先をどちらかに絞った方がより良いものになるだろう。今回も大阪湾の漁法について掲載しているが、他のところはとても良いが、ここだけ漁業者はご存知の情報であるため少し勿体ない。霧が発生する時期や、こういう漁法が非常に多く操業される時期等を示せば、有用な情報を掲載できるだろう。

○【事務局（山口）】今回の情報図に掲載している漁法については、前回打合会で流し網・刺し網の漁具損傷事故が非常に多いというご意見があり、注意喚起したいということから、あえて掲載している。船びき網、底びき網も広く行われており、漁網損傷事故の可能性があるので掲載した。商船・漁業双方にとって有用な情報となるよう、次年度進めていきたい。

（５）その他

打合会とメンバーは異なるが、協議会は３月２４日に開催予定である。

別添

< 委員・関係官庁 >

< 順不同・敬称略 >

出欠	委員氏名	所 属
○	松本 浩文	水産大学校 海洋生産管理学科 准教授
○	庄司 るり	東京海洋大学 名誉教授 (国立研究開発法人 海上・港湾・航空技術研究所 理事長)
Web	三野 隆志	全国漁業協同組合連合会 漁政部 部長代理
○	小林 哲朗	一般財団法人 中央漁業操業安全協会 専務理事
○	亀井 誠	大阪府漁業協同組合連合会 専務理事
○	山田 智昭	公益財団法人 ひょうご豊かな海づくり協会 理事長
欠	西尾 英高	和歌山県漁業協同組合連合会 事務局長
○	美馬 克哉	徳島県漁業協同組合連合会 指導部 主事
欠	滝浦 文隆	一般社団法人 日本船長協会 常務理事
欠	増富 聡司	一般社団法人 日本船主協会 海務幹事長(日本郵船(株) 海務グループ長代理)
Web	(代)来島 良介	一般社団法人 日本船主協会 (日本郵船(株) 海務グループ 安全チーム長)
○	逸見 幸利	日本内航海運組合総連合会 海務部長
Web	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
Web	井筒 毅	大阪湾水先区水先人会 副会長
欠	高橋 健二	全日本海員組合 中央執行委員 水産局長
欠	奥原 徳男	公益社団法人 神戸海難防止研究会 専務理事
Web	(代)渡川 明	公益社団法人 神戸海難防止研究会 研究部長
○	布留 崇史	海上保安庁 交通部 航行安全課 課長補佐
○	(随)松田 航季	海上保安庁 交通部 航行安全課 航行指導室海務第二係長
Web	岸原 司	第五管区海上保安本部 交通部 航行安全課長
Web	笠原 光仁	水産庁 漁政部 企画課(労働安全・デジタル班) 課長補佐
Web	(随)酒井 峻太	水産庁 漁政部 企画課(労働安全・デジタル班) 安全指導係

< 事務局 >

○	山田 昌弘	公益社団法人 日本海難防止協会 常務理事
○	櫻谷 誠	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 海上交通研究部 部長代理
○	福田 友子	公益社団法人 日本海難防止協会 海上安全研究部 研究員

協議会議事概要

1. 日時：令和7年3月24日（月曜日）14：00～15：30

2. 場所：海運ビル3階 303会議室（Web併用）

3. 出席者：別添参照

4. 会次第：

- （1）挨拶
- （2）出席者紹介
- （3）委員長選任
- （4）議事
 - ①令和6年度事業計画について
 - ②瀬戸内海東方海域商船航行情報図について
 - ③報告書について
 - ④次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6年度事業計画
- （3）瀬戸内海東方海域(大阪湾以南)商船航行情報図（案）
- （4）瀬戸内海東方海域(大阪湾以南)商船航行情報図冊子版（案）
- （5）報告書（案）
- （6）令和7年度事業計画（案）
- （7）参考資料 瀬戸内海東方海域(備讃瀬戸～明石海峡)商船航行情報図

6. 議事概要：

（1）令和6年度事業計画について

資料「令和6年度事業計画」について事務局より説明が行われ、特段の意見は無く承認された。

（2）瀬戸内海東方海域商船航行情報図の作成について

資料「瀬戸内海東方海域(大阪湾以南)商船航行情報図(案)」、「瀬戸内海東方海域(大阪湾以南)商船航行情報図冊子版(案)」及び「報告書(案)」について事務局より説明が行われ、次の通り質疑応答がなされた。

①【平尾委員】情報図裏面の旅客船について「200m 程度の巨大船」と記載されているが、過去に整理されている言葉なのか。巨大船と言えば、海上交通安全法では 200m 以上である。特に法に定める情報図ではないため、大きい船であるという認識ができればいいということか。

○【事務局(山口)】ご指摘いただいたとおり「200m 以上」に修正させていただく。

○【平尾委員】国内には 200m 以上の旅客船はあまりなく、特に写真に掲載されているフェリーは 200m 以上ないのではないか。

○【事務局(山口)】写真は仮置きのため、提供元と調整し、検討させていただく。

②【松本委員】事務局からの説明に補足したい。今回大きかったのは漁網切断についてであり、どこまで掲載できるのか議論を進め、最終的には情報図案の表面のとおり、掲載できる範囲で取り纏めている。もう 1 点、報告書(案)の P. 45「漁船の動静と輻輳度の高い海域」について、対象海域では漁船の航跡が多くあり、漁船が AIS を多く搭載している結果、初めてカーナビで言うヒアリハット地点のような情報を出せた。

○【野田委員長】P. 45 は非常に良い図である。今回は大阪湾だけであるが、他の海域でも提供すると良いだろう。

③【阪本委員】情報図案表面「漁具損傷事故について」の下段、大阪湾の図内に示されている青色の破線で囲まれた範囲は何を示しているのか。

○【野田委員長】これは船びき網漁業の主な操業海域である。

○【阪本委員】承知した。

○【山田委員】阪本委員のご指摘の図について、淡路島付近の海域も全て操業海域である。この図ではそれが分かりにくい。

○【事務局(山口)】流し網・刺し網漁業と同じ範囲の図にしているため、図では切れてしまっている海域でも操業していることが分かるよう、破線の枠を一部削除する。

(3) 報告書について

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

(4) 次年度事業計画について

資料「令和7年度事業計画（案）」について事務局より説明が行われ、次の通り質疑応答がなされた。

- ①【野田委員長】次年度は特に情報図を成果物とするのではなく、報告書を作成するという主旨でよろしいか。
- 【事務局（山口）】詳細はこれから1年かけて詰めたいが、少なくとも報告書は作成する。詳細な漁業についての周知方法等は改めてご意見を伺いながら検討していきたい。

(5) その他

特になし

<委員・関係官庁>

<順不同・敬称略>

出欠	氏 名	所 属
○	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
○	松本 浩文	水産大学校 海洋生産管理学科 准教授
Web	三野 隆志	全国漁業協同組合連合会 漁政部 部長代理
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	佐久間 國治	一般財団法人 千葉県漁業振興基金 理事長
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	小山 雄輔	一般財団法人 神奈川県漁業操業安全協会 理事長
Web	(代)片岡 巖	一般財団法人 神奈川県漁業操業安全協会 職員
Web	立木 宏幸	公益財団法人 愛知県水産業振興基金 理事長
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
○	山田 智昭	公益財団法人 ひょうご豊かな海づくり協会 理事長
○	平田 晋也	公益財団法人 岡山県水産振興協会 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
○	平井 義則	公益財団法人 えひめ海づくり基金 理事長
○	吉野 吾朗	東京湾遊漁船業協同組合 専務理事
○	平尾 真二	一般社団法人 日本船主協会 常務理事
欠	増富 聡司	一般社団法人 日本船主協会 海務幹事長 (日本郵船(株) 海務グループ長代理)
Web	(代)来島 良介	日本郵船海務グループ安全チーム チーム長
○	滝浦 文隆	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
Web	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)大山浩邦	全日本海員組合 国際局 外航部長
○	榎本 成男	全国海運組合連合会 理事
○	逸見 幸利	日本内航海運組合総連合会 海務部長
○	秋本 茂雄	公益社団法人 東京湾海難防止協会 理事長
欠	鈴木 朋幸	公益社団法人 伊勢湾海難防止協会 専務理事
欠	奥原 徳男	公益社団法人 神戸海難防止研究会 専務理事
Web	(代)渡川 明	公益社団法人 神戸海難防止研究会 研究部長
欠	増田 克樹	公益社団法人 瀬戸内海海上安全協会 専務理事
Web	中嶋 哲雄	公益社団法人 西部海難防止協会 専務理事
欠	本位田 拓	海上保安庁 交通部 航行安全課長
○	福木 俊朗	海上保安庁 交通部 航行安全課 航行指導室長
○	(随)橋口 湧斗	海上保安庁 交通部 航行安全課 航行指導室 海務第二係
○	伊藤 智人	第五管区海上保安本部 交通部長
欠	河嶋 正敏	水産庁 漁政部 企画課長
○	(代)笠原 光仁	水産庁 漁政部 企画課(労働安全・デジタル班)課長補佐
○	(随)酒井 峻汰	水産庁 漁政部 企画課(労働安全・デジタル班) 安全指導係

<事務局>

○	山田 昌弘	公益社団法人 日本海難防止協会 常務理事
○	櫻谷 誠	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 海上交通研究部 部長代理
○	福田 友子	公益社団法人 日本海難防止協会 海上安全研究部 研究員
○	松野 るつ子	公益社団法人 日本海難防止協会 海上安全研究部

