

令和 7 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 8 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 7 年度の事業計画に基づき、過年度作成した瀬戸内海西方海域における漁業操業情報図及び商船航行情報図をホームページ上で閲覧しやすい形式にすることにより、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 8 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	7
2. 調査内容	8
2.1 調査対象海域.....	8
2.2 既存情報図の概要.....	10
2.2.1 瀬戸内海西方海域漁業操業情報図.....	10
2.2.2 瀬戸内海西方海域商船航行情報図.....	16
3. ホームページ閲覧方法改善.....	19
3.1 現状の閲覧方法と課題.....	19
3.2 瀬戸内海東方海域(大阪湾以南)商船航行情報図に関する漁業者へのヒアリング.....	23
3.2.1 大阪府①.....	23
3.2.2 大阪府②.....	23
3.3 閲覧方法改善案.....	25
3.3.1 瀬戸内海西方海域漁業操業情報図.....	25
3.3.2 瀬戸内海西方海域商船航行情報図.....	34
4. 課題と対応方針	46
5. 主な意見と対応	48
5.1 第一回打合せ等における主な意見と対応.....	48
5.2 第二回打合せ等における主な意見と対応.....	50

第Ⅲ編 議事概要

第1回打合せ議事概要.....	53
第2回打合せ議事概要.....	59
協議会議事概要	63

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

これまで「東京湾」「伊勢湾」「大阪湾を含む瀬戸内海」の海域別に『漁業操業』及び『商船航行』それぞれの形態に関する情報図を海運業界、水産業界向けに作成し、令和6年度は未完であった「瀬戸内海東方海域（大阪湾以南）商船航行情報図」を取り纏めて配布・周知を行った。

対象3海域に係る両方の形態について紙ベースでの情報図が一通り完成したが、特に漁業操業情報図については定期的な改訂作業が不可欠であり、漁協関係者のヒアリングを継続しつつ関係者の要望も踏まえ、情報提供の改善、改訂、提供媒体等、将来に向けて引き続き効果的な情報提供資料の作成を検討した。

また、これまでの調査において、情報図の拡大表示など閲覧者が欲しい情報をより見やすい形式で、操業中の漁具の状態等のより詳細な情報、などの要望が出ていることから、ホームページ上にて公開している情報図については、必要な部分のページ（情報）をホームページ上で直感的な操作によって、より閲覧しやすい形式にした。さらに、海域利用者がより正確に把握できるよう、代表的な漁法について既往資料による動画や映像等を活用して、水中ドローン映像などの水中での漁具の状況や漁船と漁具との状況、漁法の内容等について整理・情報提供した。

これにより、海運業・水産業の船舶事故防止のための「相互理解」をより深め、安全確保の継続・改善を目指す。

なお、今年度は対象海域を瀬戸内海西方海域（広島県、山口県、愛媛県、福岡県及び大分県）とした。

3. 調査方法

3.1 海運・水産関係団体連絡協議会の開催

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、瀬戸内海西方海域(広島県、山口県、愛媛県、福岡県及び大分県)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 教授
三野 隆志	全国漁業協同組合連合会 漁政部 部長代理
山田 智昭	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
村井 衛	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
濱口 利貴	一般財団法人 三重県漁業操業安全協会 理事長
高木 英男	公益財団法人 ひょうご豊かな海づくり協会 専務理事
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
廣瀬 高士	一般社団法人 日本船主協会 海務幹事長 (株式会社商船三井 海上安全部 海務チームマネージャー)
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
岩並 秀一	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
渡邊 晃久	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）

長福 知宏	海上保安庁 交通部 航行安全課長
菊本 豊	海上保安庁 交通部 航行安全課 航行指導室長
田添 太志	第六管区海上保安本部 交通部長
平山 仁志	第七管区海上保安本部 交通部長
清水 正雄	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 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
阿部 英夫	一般財団法人 中央漁業操業安全協会 専務理事
渡邊 雄蔵	広島県漁業協同組合連合会 専務理事
渡邊 英典	山口県漁業協同組合 常勤監事
平井 義則	公益財団法人 えひめ海づくり基金 理事長
湯浅 豊年	一般財団法人 豊前海区海洋環境保全協議会 事務局長
大屋 寛	大分県漁業協同組合 専務理事
滝浦 文隆	一般社団法人 日本船長協会 常務理事

廣瀬 高士	一般社団法人 日本船主協会 海務幹事長 (株式会社商船三井 海上安全部 海務チームマネージャー)
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
橋本 孝亮	内海水先区水先人会 会長
高橋 健二	全日本海員組合 中央執行委員 水産局長
増田 克樹	公益社団法人 瀬戸内海海上安全協会 専務理事
渡邊 晃久	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）

川村 啓昌	海上保安庁 交通部 航行安全課 課長補佐
上原 晋	第六管区海上保安本部 交通部 航行安全課長
村本 亘	第七管区海上保安本部 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7年12月5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令和7年度事業計画について

②情報図ホームページ閲覧方法改善検討について

(2) 第2回 海運・水産関係団体打合せ

日時：令和8年3月2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第1回打合会議事概要（案）について

②情報図ホームページ閲覧方法改善検討について

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8年3月12日（木） 14：00～15：30

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7年度事業計画について

②情報図ホームページ閲覧方法改善検討について

③報告書について

④次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、これまで「東京湾」「伊勢湾」「大阪湾を含む瀬戸内海」の海域別に『漁業操業』及び『商船航行』それぞれの形態に関する情報図を海運業界、水産業界向けに作成し、配布・周知を行った。

対象3海域に係る両方の形態について紙ベースでの情報図が一通り完成したが、特に漁業操業情報図については定期的な改訂作業が不可欠であり、漁協関係者のヒアリングを継続しつつ関係者の要望も踏まえ、情報提供の改善、改訂、提供媒体等、将来に向けて引き続き効果的な情報提供資料の作成を検討する。

また、これまでの調査において、情報図の拡大表示など閲覧者が欲しい情報をより見やすい形式で、操業中の漁具の状態等のより詳細な情報、などの要望が出ていることから、ホームページ上にて公開している情報図については、必要な部分のページ（情報）をホームページ上で直感的な操作によって、より閲覧しやすい形式にする。さらに、海域利用者がより正確に把握できるよう、代表的な漁法について既往資料による動画や映像等を活用して、水中ドローン映像などの水中での漁具の状況や漁船と漁具との状況、漁法の内容等について整理・情報提供する。

これにより、海運業・水産業の船舶事故防止のための「相互理解」をより深め、安全確保の継続・改善を目指す。

2. 調査内容

2.1 調査対象海域

本年度調査では、図 2.1-1 に示す 5 県（広島県、山口県、愛媛県、福岡県及び大分県）の関係海域を対象として、瀬戸内海西方海域の「漁業操業」及び「商船航行」情報をより見やすく、より詳細に提供できるよう、ホームページ閲覧方法の改善を図る。

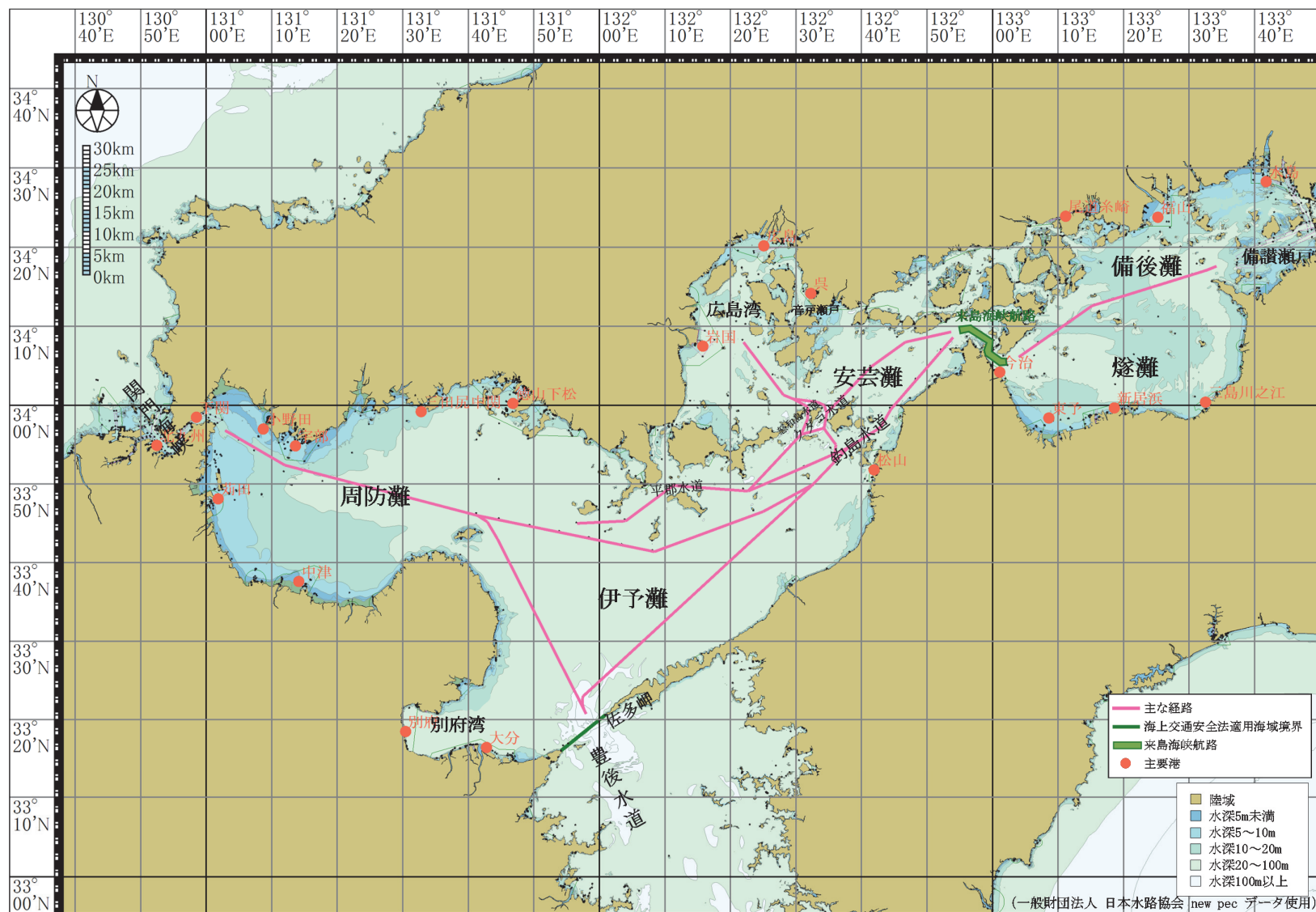


図 2.2-1 本年度事業の対象海域

2.2 既存情報図の概要

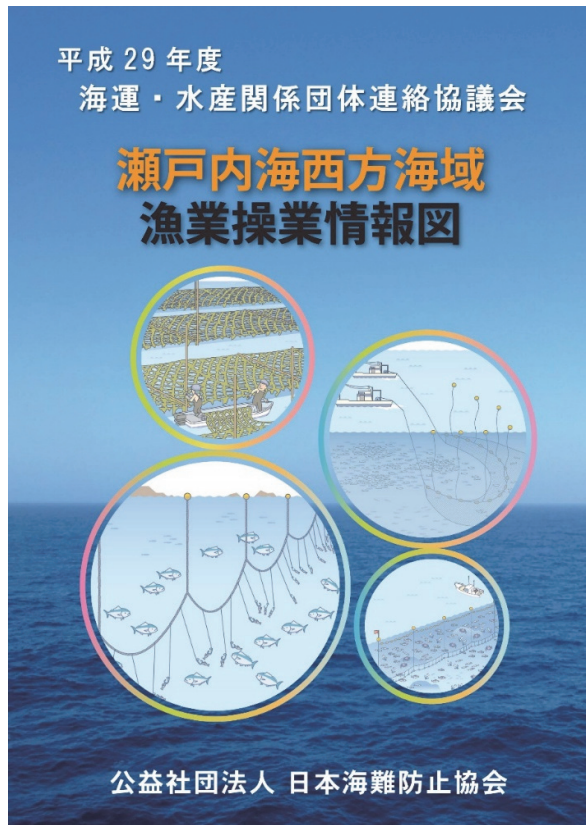
過年度作成し、紙ベースで関係者に配布した瀬戸内海西方海域漁業操業情報図及び瀬戸内海西方海域商船航行情報図について示す。

2.2.1 瀬戸内海西方海域漁業操業情報図

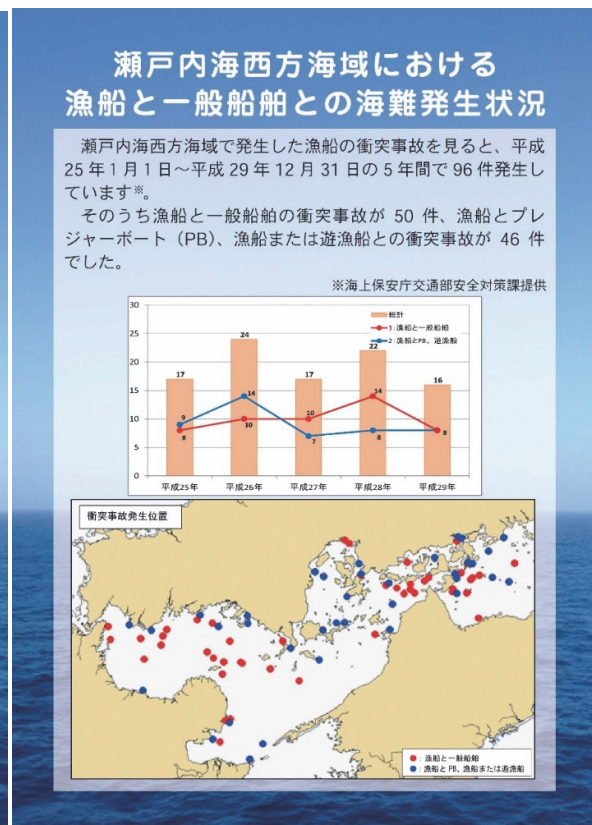
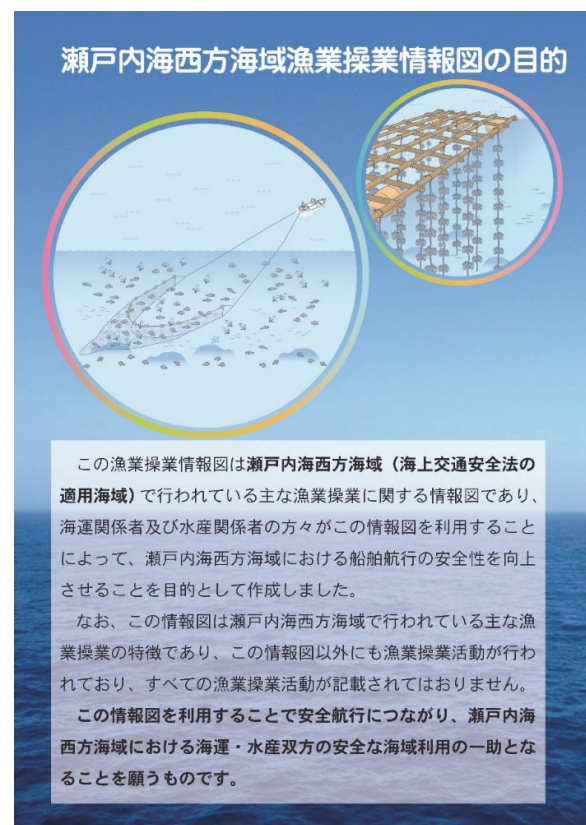
平成 29 年度調査において瀬戸内海西方海域漁業操業情報図を作成した。
情報図の基本構成を表 2.2.1-1 に示す。

表 2.2.1-1 情報図の基本構成

ページ	掲載内容
1 頁	表紙
2～3 頁（見開き①）	はじめに
4～5 頁（見開き②）	漁種①（小型機船底びき網漁業）
6～7 頁（見開き③）	漁種②（機船船びき網漁業）
8～9 頁（見開き④）	漁種③（刺し網漁業）
10～11 頁（見開き⑤）	漁種④（ごち網漁業）
12～13 頁（見開き⑥）	漁種⑤（延縄）
14～15 頁（見開き⑦）	漁種⑥（養殖）
16 頁	裏表紙



はじめに

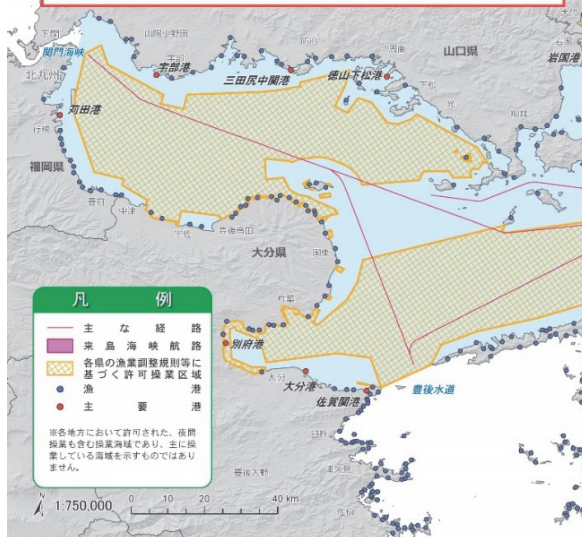


小型機船底びき網漁業

小型機船底びき網漁業

操業中の主な特徴等

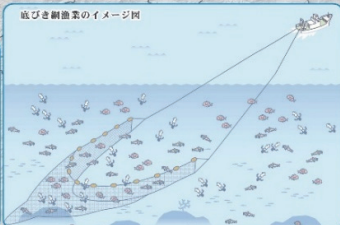
- ・揚網中の漁船は、見張りが十分にできないことがあり注意が必要です。
- ・曳網、揚網中の漁船は急に舵を切ると転覆の可能性があるため操船の自由が利かず、避航動作が困難な場合があります。
- ・揚網中の漁船はワイヤーの張りや海底障害物への網のかかり等から、後進することがあり注意が必要です。
- ・投網直後の漁船は急に動き出すことがあり、注意が必要です。
- ・揚網直後の漁船は急に増速することがあり、注意が必要です。
- ・航海灯等の他に黄色などの回転灯を点けている漁船が多く、見張りの目安になります。



小型機船底びき網漁業とは

小型機船底びき網漁業とは、漁船の船尾から海底に接するように網をひき、魚介類を獲る漁です。

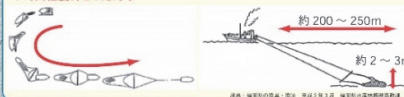
瀬戸内海西方海域で行われる小型機船底びき網漁業は、主に1～2名が乗る5トン未満の漁船で行われ、地域によって時期、時間帯は様々です。



漁法の例

漁法はそれぞれの種類、また同じ種類でも県や地域によって異なったりと、同じ小型機船底びき網漁業でも一概に同じものではありません。ここではその一例として福岡県の「えびこき網」の漁法を参考掲載しています。

○漁法
長さ約200～250mのワイヤーおよび網を漁船の船尾から曳いて操業します。網がスクリーンに絡まないように、微速で左旋回しながら網を投入し、投網したら一旦船を止めて網が海底に着底するのを待って曳網にかかります。曳網は網が海底に定着して進むように1.5～2ノットの低速で1時間程度行われます。

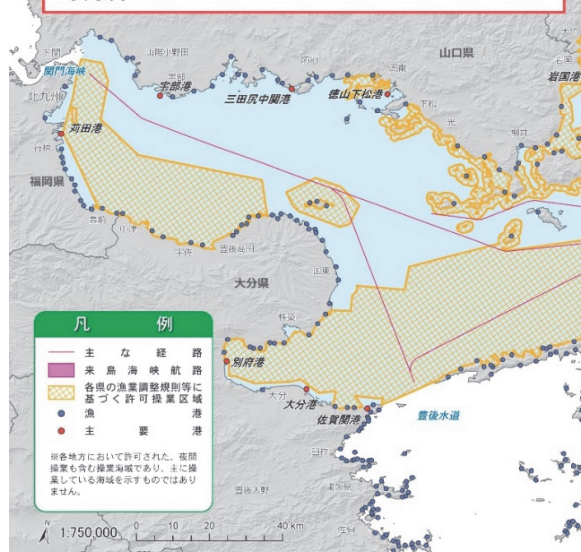


機船船びき網漁業

機船船びき網漁業

操業中の主な特徴等

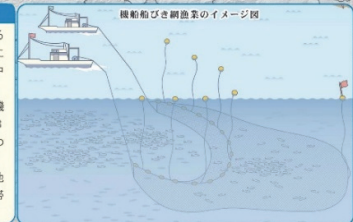
- ・揚網中の漁船は、見張りが十分にできないことがあり注意が必要です。
- ・曳網中および揚網中の漁船は急に舵を切ると転覆の可能性があるため操船の自由が利かず、避航動作が困難な場合があります。
- ・2隻で曳網している場合、その間を航行すると非常に危険です。
- ・網口には浮標が設置され、また網の後端には旗のついた浮標が設置されている場合があります。漁船と浮標の間を航行すると非常に危険です。
- ・航海灯等の他に黄色などの回転灯を点けている漁船が多く、見張りの目安になります。



機船船びき網漁業とは

船を基点として網をひき寄せるか、1隻または2隻の船尾に網をひき寄せて、表層または中層の魚を獲る漁業です。

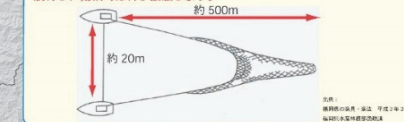
瀬戸内海西方海域で行われる機船船びき網漁業は、主に船型3～10トン未満の漁船2隻で行われることが多く、それぞれに1～2名が乗っています。漁は地域によって様々な時期、時間帯に行われます。



漁法の例

漁法はそれぞれの種類、また同じ種類でも県や地域によって異なったりと、同じ機船船びき網漁業でも一概に同じものではありません。ここではその一例として福岡県の「さより・とびうお浮き網」漁法を参考掲載しています。

○漁法
長さ約500mのワイヤーおよび網を2隻の漁船間の船尾から曳いて操業します。投網時または2隻の漁船は接続して航行し、曳網時は2隻の漁船は間にロープを張りながら、約20m程度離れて低速で約30～40分間程度航行し、揚網時は再び接続します。

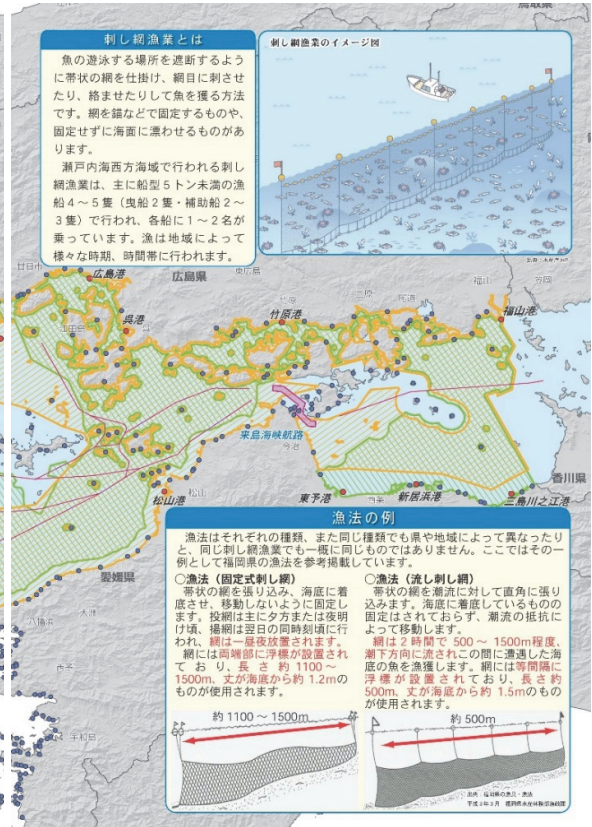
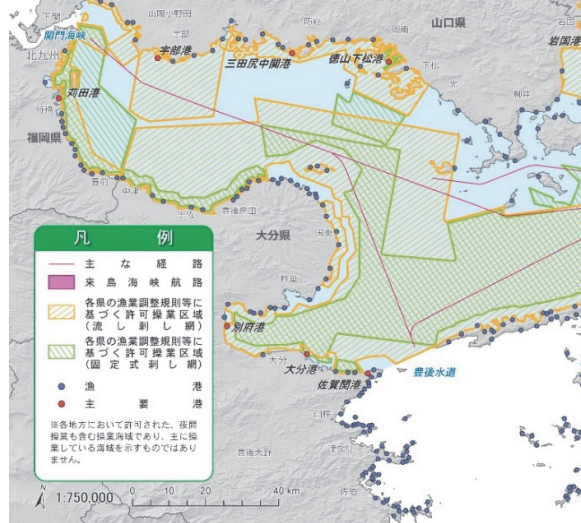


刺し網漁業

刺し網漁業

操業中の主な特徴等

- ・揚網中の漁船は見張りが十分にできないことがあり注意が必要です。
- ・投揚網中の漁船は急に舵を切ると転覆の可能性があるため**操船の自由が利かず**、**避航動作が非常に困難**な場合があります。注意が必要です。
- ・投揚網中の漁船はワイヤーの張りや海底障害物への網のかかり等から、**後進**することがあり注意が必要です。
- ・網には両端または一定の間隔で浮標が設置されていますので、十分に注意して避航して下さい。
- ・地域・対象魚種によって網の長さ、丈および投網水深は様々です。
- ・航海灯等の他に黄色などの回転灯を点けている漁船があり目になります。

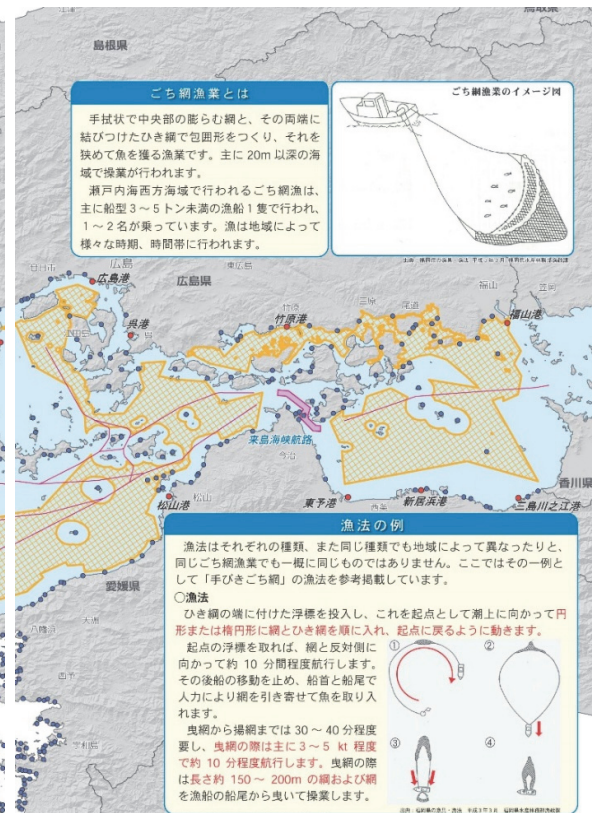
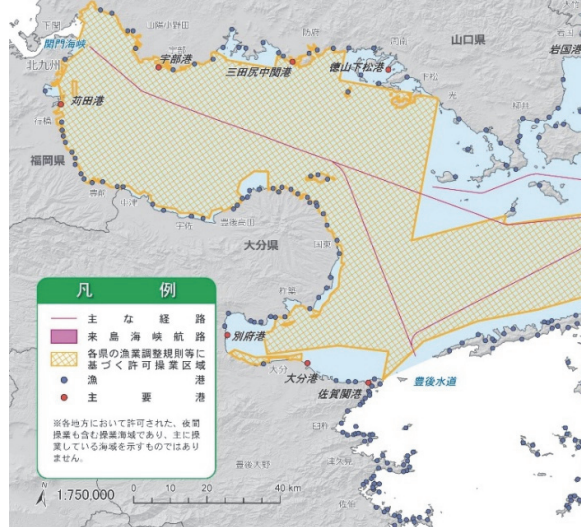


ごち網漁業

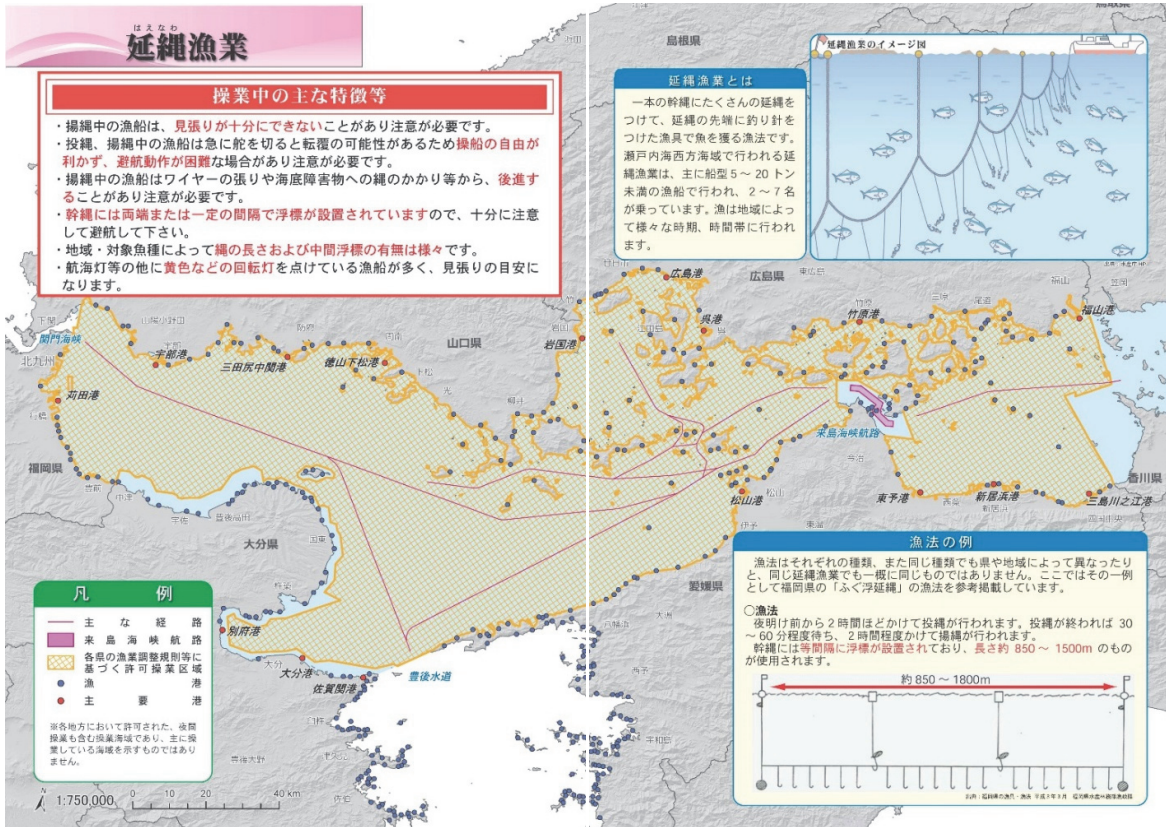
ごち網漁業

操業中の主な特徴等

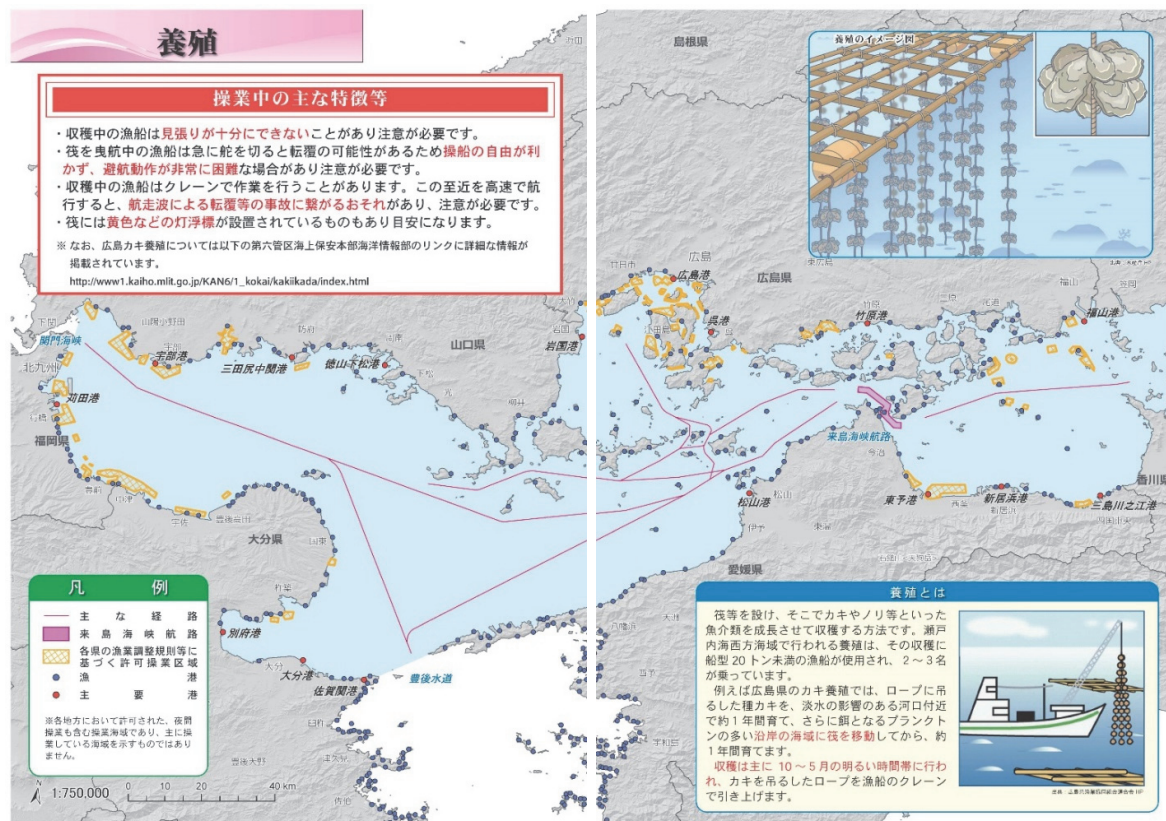
- ・揚網中の漁船は、見張りが十分にできないことがあり注意が必要です。
- ・曳網、揚網中の漁船は急に舵を切ると転覆の可能性があるため**操船の自由が利かず**、**避航動作が困難**な場合があります。注意が必要です。
- ・揚網中の漁船は網の張りや海底障害物への網のかかり等から、**後進**することがあり注意が必要です。
- ・2隻で曳網している場合、その間を航行すると非常に危険です。
- ・航海灯等の他に黄色などの回転灯を点けている漁船が多く、見張りの目安になります。



延縄



養殖



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。
 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。

- 海難人身事故に遭遇した、または目撃した。
- 油の排出等を発見した。
- 不審船を発見した。
- 密輸密航事犯等の情報を得た。

加入電話、公衆電話、携帯電話、PHS、船舶電話などから利用できます。

海と安全に関連する情報リンク先

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をご覧ください。 http://www.kaiho.mlit.go.jp/info/nics/index.htm	航海安全情報 （第六管区海上保安本部海洋情報部）  瀬戸内海および平和海の漁業や来島海峡潮流情報などの航海安全情報をご覧ください。 http://www.kaiho.mlit.go.jp/KAN6/1_kokai/kokai.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やハザード事例などの船舶事故情報をご覧ください。 http://jsab.mlit.go.jp/hazardmap/	航海安全情報 （第七管区海上保安本部海洋情報部）  日本海西部および東シナ海の演習や海難情報などの航海安全情報をご覧ください。 http://www.kaiho.mlit.go.jp/KAN7/kokai.html

お問い合わせ

公益社団法人 日本海難防止協会 TEL:03-3502-2231

URL: <http://www.nikkaibo.or.jp/>

本冊子は上記URLにてダウンロードが出来ます。



編集・印刷 内外地図株式会社

2.2.2 瀬戸内海西方海域商船航行情報図

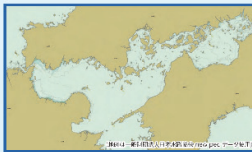
令和4年度調査において瀬戸内海西方海域商船航行情報図を作成した。図2.2.2-1及び図2.2.2-2に瀬戸内海西方海域商船航行情報図を示す。

主な掲載内容を以下に示す。

- ・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

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

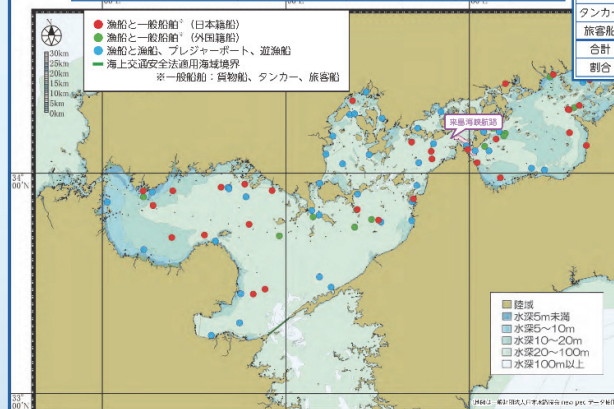


2023年3月
公益社団法人 日本海難防止協会

JMC
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。

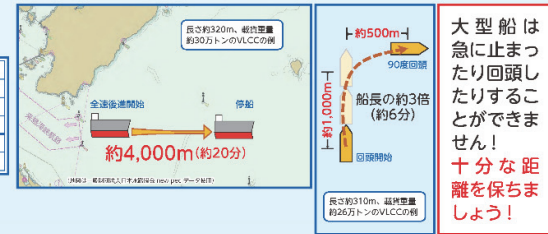
漁船が関係する衝突海難

	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年	統計
漁船と一般船舶 (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
統計	15件	24件	21件	11件	13件	84件

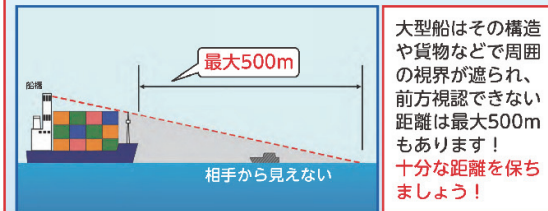


	日本籍船	外国籍船	合計	割合
貨物船	22件	6件	28件	67%
タンカー	4件	6件	10件	23%
旅客船	4件	0件	4件	10%
合計	30件	12件	42件	100%
割合	71%	29%	100%	

大型船は急に止まれない！回れない！



大型船から視認されない危険に注意！



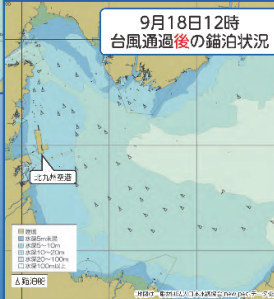
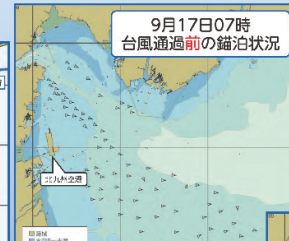
瀬戸内海のどの海域においても衝突海難が発生しており、また、外国籍船との衝突海難も発生しています。
操業中も含めて周囲の状況に注意を払いましょう！

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くな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(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/>

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>

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. 2. 2-1 瀬戸内海西方海域商船航行情報図（表）

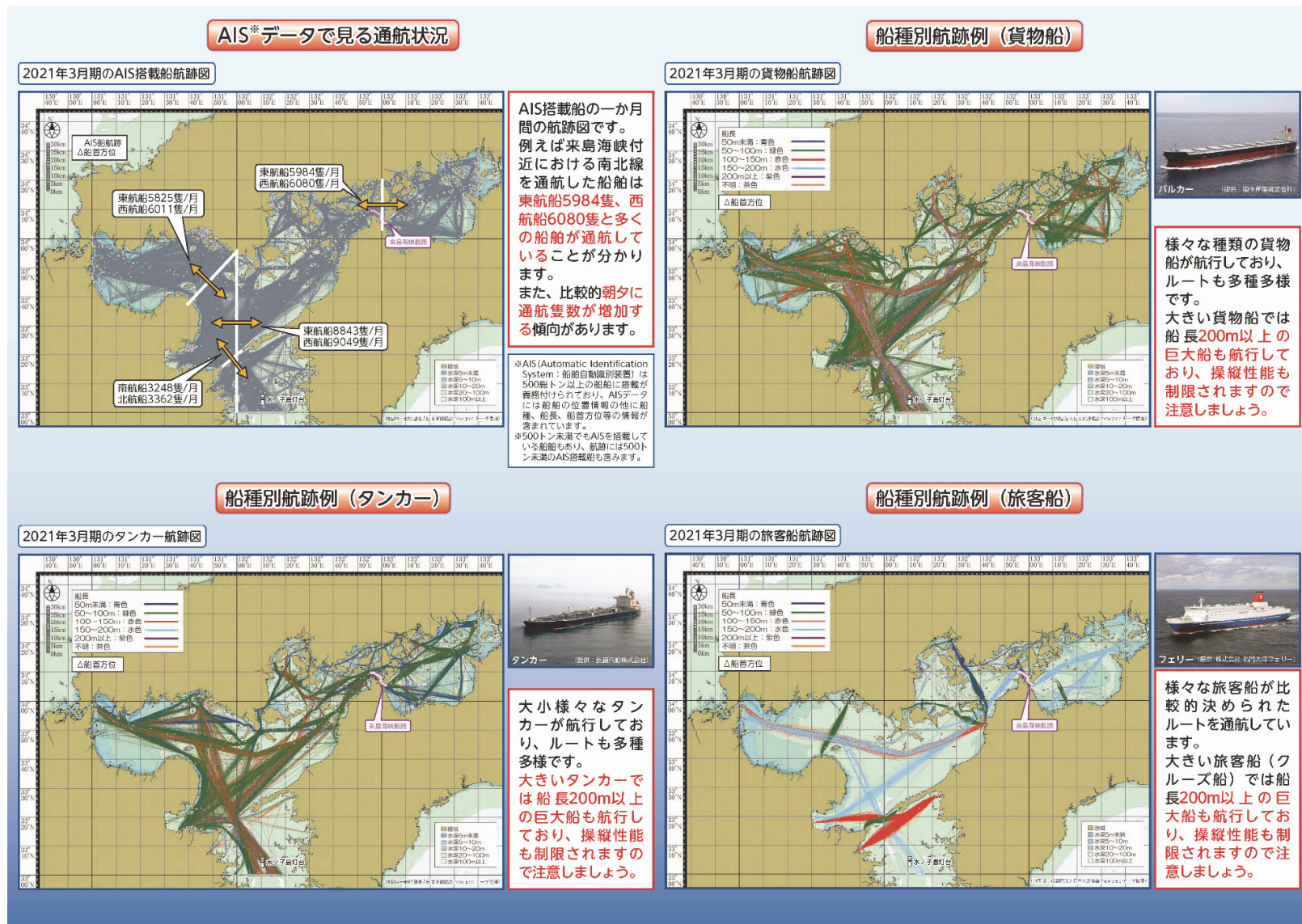


図 2.2.2-2 瀬戸内海西方海域商船航行情報図（裏）

3. ホームページ閲覧方法改善

3.1 現状の閲覧方法と課題

現状では当協会ホームページにおいて、情報図の PDF データをダウンロードすることで閲覧することができる。情報図を公開しているホームページ画面を図 3.1-1～図 3.1-3 に示す。また、過年度ヒアリング及び打合せ等においていただいた主なご意見等を表 3.1-1 及び表 3.1-2 にまとめた。



図 3.1-1 情報図選択画面（当協会ホームページ）



図 3.1-2 瀬戸内海西方海域漁業操業情報図公開状況（当協会ホームページ）



図 3.1-3 瀬戸内海西方海域商船航行情報図公開状況（当協会ホームページ）

表 3.1-1 過年度ヒアリング調査等における主なご意見（漁業操業情報図）

項目	現状に対するご意見	ご提示いただいた改善案
ネット活用・電子化	情報図は電子版が配布しやすい 利用者への周知が不十分	印刷物よりネットでの周知が有効 港湾管理者にも周知し、港湾利用者へ情報が届くようにする
有用情報・追加情報	情報図は概ね有効だが改善余地あり 漁法に関し、広範・詳細な情報があればもっと役立つ 許可操業区域だけではなく、主要海域の表示があると便利 例年と変化があった所をピックアップしてほしい リアルタイム情報（AIS、ドローン映像、レーダー映像）があるとよい 衝突海難だけでなく漁具損傷事例も記載してほしい	操業情報の詳細化 ・季節・昼夜別の操業海域や最盛期情報を追加 ・大型船航路周辺の漁業情報を強調 ・潮流と漁船集結海域の関係を示す ・灯火の不統一問題や夜間視認性を写真で説明 ・漁具寸法・水深等数値で明記 ・地域ごとの漁法の違いを記載 操業中の特徴（投網・揚網）や避航行動を図示 「どこに注意すべきか」を重視し、即座に判断できる情報を優先 QRコードやリンクを用いて情報を追加
UI 改善	語句が多すぎ、文字サイズが小さい	図中心で理解できる構成に
連携	漁業者と大型船操船者の相互理解が必要	インターネットで過去の海難事故マップとの連動

表 3.1-2 過年度ヒアリング調査等における主なご意見（商船航行情報図）

項目	現状に対するご意見	ご提示いただいた改善案
情報図の認知度	ほとんどの漁協で存在を知らなかった ・配布数が少ない ・郵送では周知効果が低い	ホームページにバナー掲載 LINE や SNS で共有 漁協事務所にポスター掲示
電子版認知度	ほぼ認識されていない ・QR コード利用が難しい ・スマホ非所有者が多い	QR コードのリンク先を直接ダウンロード画面に 漁協ホームページに導線追加 項目別 PDF を QR コードでアクセス可能に
配布方法の課題	郵送では見ない	漁協イベントや理事会で直接配布 漁協事務所に常設 会議や部会で配布しないと浸透しない
閲覧状況	世代間で利用媒体が異なる（若手は電子版、年配者は紙媒体） 船内ではほぼ見ない、陸上（漁協事務所）で見ることが多い	紙＋電子の併用 電子版はスマホで見やすいレイアウト 図解中心のデザインで文字を減らす
有用情報・追加情報	AIS のリアルタイム情報が欲しい 航路の拡大図が必要	リアルタイム AIS 情報へのリンク掲載 重要情報をトップページに配置
連携	プレジャーボート・ジェットスキーが危険	プレジャーボート関係者にも配布

3.2 瀬戸内海東方海域(大阪湾以南)商船航行情報図に関する漁業者へのヒアリング

大阪府漁業協同組合連合会にご協力頂き、瀬戸内海東方海域(大阪湾以南)商船航行情報図に関して、下記のご意見を頂いた。

3.2.1 大阪府①

日時：令和8年2月6日(金) 13:30～14:30

ヒアリング漁協：大阪府内の漁協(サワラ流し網)

①情報図の存在を知っていたか

情報図の存在については認識していなかった。

②電子版(PDF)の存在を知っていたか

電子版(PDF)の存在も認識していなかった。

普段からスマートフォンでQRコードを読み取る習慣がない。

③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

打合せの場など、対面の機会に直接手渡される方が分かりやすく、有効である。

④安全操業に有用な情報はあったか

情報自体は悪いものではないが、具体的な活用方法はあまり思い浮かばない。

⑤他にあったほうが良い商船の情報はるか

漁法によって必要な情報が異なるため、昼夜別の情報などがあると良い。

また、網との接触を避けたくリアルタイムで商船の喫水が分かると助かる。

⑥商船等と操業中のヒヤリハット等はあるか

近年はほとんど発生していない。

所属している漁船は全隻AISを搭載している。相手船の位置確認に有効的に使用している。

プレジャーボートとのトラブルもほとんどない。

拡声器などを使って商船に意思表示をすることがあるが、言葉の通じない外国船には困ることがある。

⑦商船等への要望はあるか

網を設置した後に錨泊してくる船舶については、近年は以前より場所を考慮してくれるものの、依然として困る場合がある。

漁獲量が多いと、船上での作業に時間を要してしまうため、通常の帰港より数時間遅くなることもあることは知っておいてほしい。

3.2.2 大阪府②

日時：令和8年2月6日(金) 15:30～16:30

ヒアリング漁協：大阪府内の漁協(船曳網)

①情報図の存在を知っていたか

情報図については見たことがある。

②電子版（PDF）の存在を知っていたか

電子版（PDF）があることは知らなかった。

③配布方法（漁協単位で郵送）に問題はあるか

組合に置いておくよりも、ポスターのように掲示板へ貼り出されている方が目に入りやすく、閲覧の機会が増えると思われる。

また、他の漁協と比べて若い世代が多いため、電子データを見る利用者も比較的多い。

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

普段からグループ LINE で最新情報を共有しているため、情報図もグループ LINE で共有する方法が有効である。

配布時期は漁法にもよるが、比較的時間のある 1～3 月頃が適しているのではないかと。

⑤電子媒体：スマホ等で見やすいか

スマートフォンは日常的に使用するが、パソコンはメール確認程度しか使わないため、PC で資料を見る機会は少ないと思われる。

⑥安全操業に有用な情報はあったか

既に把握している内容のみで、新しい情報は特にない。

⑦商船等と操業中のヒヤリハット等はあるか

フェリーについては普段からお互い把握しているため避けられるが、外国籍船が接近してくるケースがあり、危険を感じることもある。

⑧商船等への要望はあるか

特に夜間の沖合で危険を感じる場合、商船側から漁船に向けてサーチライト等で注意喚起してほしい。

最近はプレジャーボートとのトラブルが増加しており、ゴールデンウィークや月曜・火曜の祝日に網の中に侵入し、切られてしまう事例もある。

3.3 閲覧方法改善案

3.3.1 瀬戸内海西方海域漁業操業情報図

当協会ホームページにおいて、トップページを起点として最大 3 階層の階層構造とし、階層別に情報を整理し、ユーザーが目的のコンテンツに容易にアクセスできる構造とした。

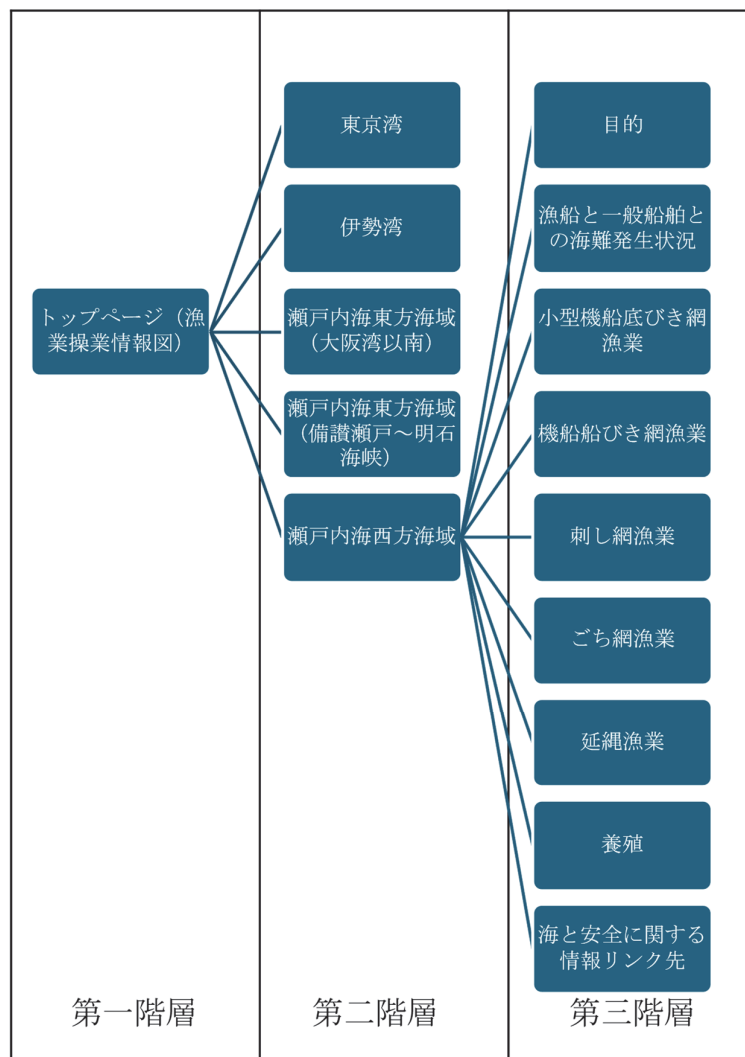


図 3.3.1-1 全体構造図 (漁業操業情報図)

(1) 第一階層

当協会ホームページのトップページに漁業操業情報図へのリンクを貼り付ける。



図 3.3.1-2 第一階層イメージ（漁業操業情報図）

(2) 第二階層

第二階層では、複数の海域情報図を直感的に選択できる構成とする。利用者が対象海域をクリックすると、情報図の目次がポップアップ表示され、閲覧したい項目を選択できる。



漁業操業情報図は海上交通安全法の適用海域で行われている主な漁業操業に関する情報図であり、海運関係者及び水産関係者の方々がこの情報図を利用することによって船の安全性を向上させることを目的として作成しました。なお、この情報図は各海域で行われている主な漁業操業の特徴であり、この情報図以外にも漁業操業活動が行われており、すべての漁業操業活動が記載されてはおりません。

対象海域をクリックして選択すると、各海域の情報図をご覧いただけます。

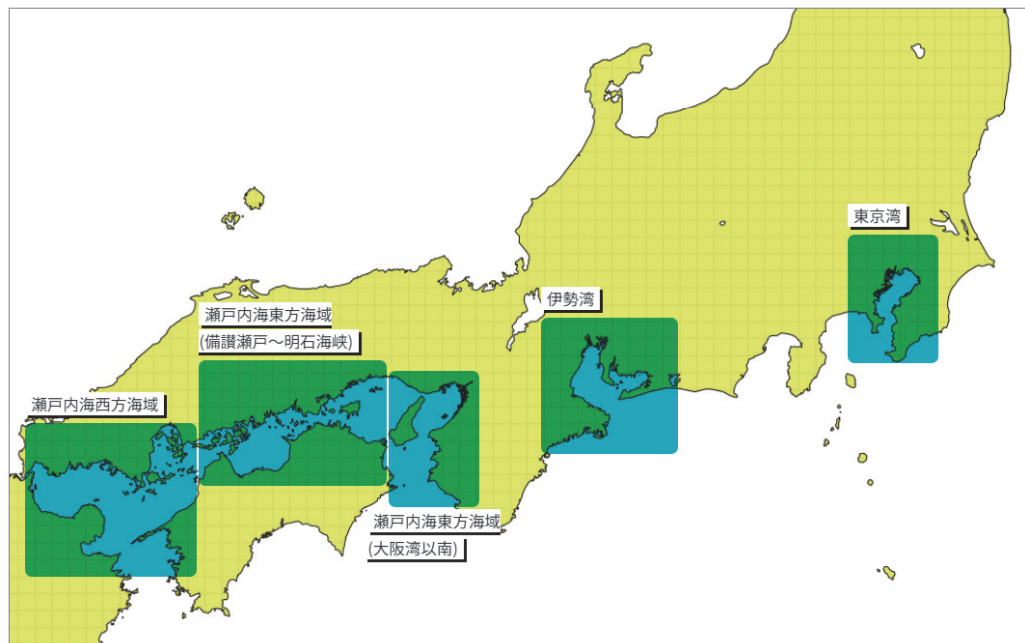


図 3.3.1-3 第二階層イメージ（漁業操業情報図）



図 3.3.1-4 第二階層 目次ポップアップイメージ（漁業操業情報図）

(3) 第三階層

第三階層においては、第二階層で選択した項目の詳細情報を表示する構成としている。これにより、利用者は対象項目に関する具体的な情報を閲覧可能である。本階層は、情報の最終的な詳細表示を担うものであり、第二階層で選択した内容に基づき、関連情報を網羅的に提供する。

① 目的

公益社団法人

日本海難防止協会

The Japan Association of Marine Safety

協会案内

事業内容

資料閲覧

PDF

PDF

PDF

PDF

PDF

日本語

英語

検索

瀬戸内海西方海域漁業操業情報図

日本海難防止協会

JMC

補助事業

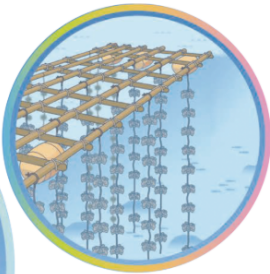
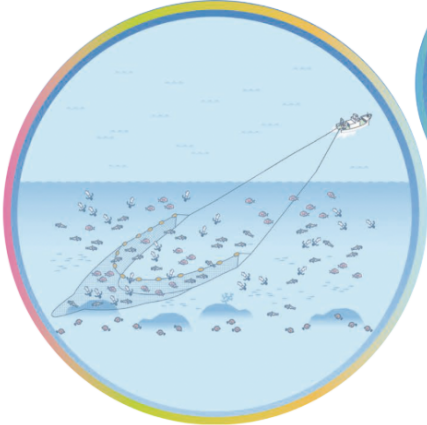
トップページ

海業操業情報図

瀬戸内海西方海域漁業操業情報図

目的

目的



この漁業操業情報図は瀬戸内海西方海域（海上交通安全法の適用海域）で行われている主な漁業操業に関する情報図であり、海運関係者及び水産関係者の方々がこの情報図を利用することによって、瀬戸内海西方海域における船舶航行の安全性を向上させることを目的として作成しました。

なお、この情報図は瀬戸内海西方海域で行われている主な漁業操業の特徴であり、この情報図以外にも漁業操業活動が行われており、すべての漁業操業活動が記載されてはおりません。

この情報図を利用することで安全航行につながり、瀬戸内海西方海域における海運・水産双方の安全な海域利用の一助となることを願うものです。

前のページ戻る

公益社団法人

日本海難防止協会

＞ アクセス

＞ お問い合わせ

＞ プライバシーポリシー

＞ サイトマップ

日本財団

THE NIPPON FOUNDATION

当財団は、日本財団より助成を受けています。

Copyright (C) 2026 The Japan Association of Marine Safety. All Rights Reserved.

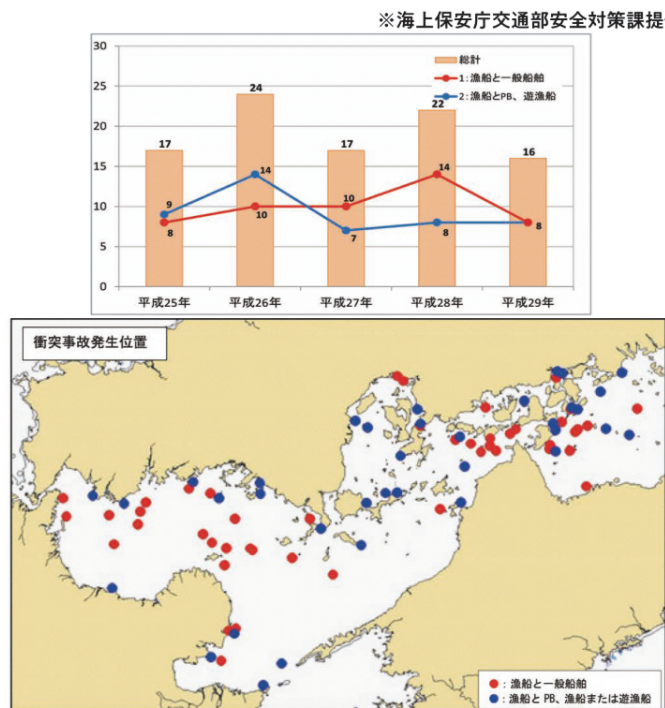
図 3.3.1-5 第三階層（目的）イメージ

② 漁船と一般船舶の海難発生状況



漁船と一般船舶との海難発生状況

瀬戸内海西方海域で発生した漁船の衝突事故を見ると、平成25年1月1日～平成29年12月31日の5年間で96件発生しています※。そのうち漁船と一般船舶の衝突事故が50件、漁船とプレジャーボート(PB)、漁船または遊漁船との衝突事故が46件でした。



[前のページ戻る](#)

図 3. 3. 1-6 第三階層（漁船と一般船舶の海難発生状況）イメージ

③ 小型機船底びき網漁業

公益社団法人
日本海難防止協会
The Japan Association of Marine Safety

[協会案内](#)
[事業内容](#)
[資料閲覧](#)

瀬戸内海西方海域漁業操業情報図

トップページ > 漁業操業情報図 > 瀬戸内海西方海域漁業操業情報図 | 小型機船底びき網漁業

小型機船底びき網漁業

情報図上の文字をクリックすると、関連動画をご覧いただけます。

小型機船底びき網漁業

操業中の主な特徴等

- ・操業中の漁船は、見張りが十分にできないことがあり注意が必要です。
- ・曳網、揚網中の漁船は急に舵を切ると転覆の可能性があるため**船舶の自由が利かず、避航動作が困難**な場合があります注意が必要です。
- ・揚網中の漁船はワイヤーの張りや海底障害物への網のかかり等から、**後進**することがあり注意が必要です。
- ・投網直後の漁船は急に加速することがあり、注意が必要です。
- ・揚網直後の漁船は急に増速することがあり、注意が必要です。
- ・航海灯等の他に**黄色などの回転灯**を点けている漁船が多く、見張りの目安になります。

小型機船底びき網漁業とは

小型機船底びき網漁業とは、漁船の船尾から海底に掛るように網をひき、魚介類を獲る漁です。

瀬戸内海西方海域で行われる小型機船底びき網漁業は、主に1～2名が乗船する5トン未満の漁船で行われ、地域によって時期、時間帯は様々です。

底びき網漁業のイメージ図

漁法の例

漁法はそれぞれの種類、また同じ種類でも県や地域によって異なったりと、同じ小型機船底びき網漁業でも一概に同じものではありません。ここではその一例として福岡県の「えびこぎ網」の漁法を参考掲載しています。

○漁法
長さ約200～250mのワイヤーおよび網を漁船の船尾から曳いて投網します。網がスクリーンに絡まないように、漁速で曳網しながら網を投入し、投網したら一旦船を止めて網が海底に密着するのを待って曳網にかかります。曳網は網が海底に密着して進むように1.5～2ノットの低速で1時間程度行われます。

凡 例

- 主 な 航 路
- 東 海 海 域 航 路
- 各 県 の 漁 業 操 業 情 報 図 に 基 づ け 特 記 漁 業 区 域
- 漁 船
- 主 要 港

※各県水において記された、漁業操業許可区域は、漁業操業許可区域であり、主として漁業操業に利用されるものではありません。

1:750,000

広島県漁法動画①

北極海航路ハンドブックPR
北極海航路ハンドブック
公益社団法人
日本海難防止協会
<https://www.youtube.com/watch?v=QbPQEL4FeZo>

山口県漁法動画①

北極海航路ハンドブックPR
北極海航路ハンドブック
公益社団法人
日本海難防止協会
<https://www.youtube.com/watch?v=QbPQEL4FeZo>

愛媛県漁法動画①

北極海航路ハンドブックPR
北極海航路ハンドブック
公益社団法人
日本海難防止協会
<https://www.youtube.com/watch?v=QbPQEL4FeZo>

[前のページ戻る](#)

公益社団法人
日本海難防止協会

[アクセス](#)
[お問い合わせ](#)
[プライバシーポリシー](#)
[サイトマップ](#)

Copyright (C) 2026 The Japan Association of Marine Safety. All Rights Reserved.

本協会は、公益財団法人として活動を行っています。

図 3.3.1-7 第三階層（小型機船底引き網漁業）イメージ

31

情報図の画像上に対象海域の動画リンクを配置する。情報図上の動画リンクについては、クリックするとポップアップが表示され、ページ遷移前に動画の概要を確認できる仕様とする。

また、情報図の下段に動画リンクの一覧を設け、そこからも動画にアクセスできるようにする。



図 3.3.1-8 第三階層（小型機船底引き網漁業）ポップアップイメージ

関連動画リンクについては、各県の水産課などの公的機関、または公的性格を有する漁業協同組合等が公開しているものを対象とする方針である。掲載にあたっては、当該機関または団体から許可を得たもののみを掲載する。

④ 機船船びき網漁業

本ページ構成は、③で示した構成と同一であり、漁法のみを変更する予定である。

⑤ 刺し網漁業

本ページ構成は、③で示した構成と同一であり、漁法のみを変更する予定である。

⑥ ごち網漁業

本ページ構成は、③で示した構成と同一であり、漁法のみを変更する予定である。

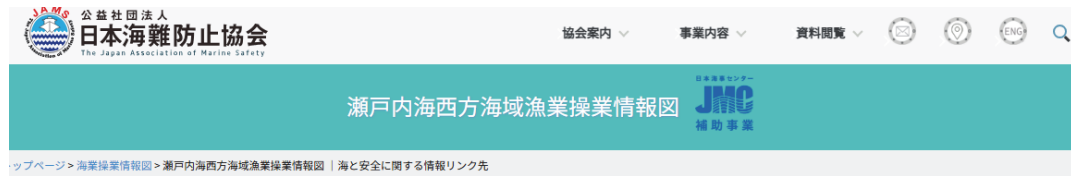
⑦ 延縄漁業

本ページ構成は、③で示した構成と同一であり、漁法のみを変更する予定である。

⑧ 養殖

本ページ構成は、③で示した構成と同一であり、漁法のみを変更する予定である。

⑨ 海と安全に関する情報リンク先



海と安全に関する情報リンク先

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。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。

- 海難人身事故に遭遇した、または目撃した。
- 油の排出等を発見した。
- 不審船を発見した。
- 密輸密航事犯等の情報を得た。

加入電話、公衆電話、携帯電話、PHS、胎船電話などから利用できます。

海と安全に関連する情報リンク先

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
をご覧ください。

<https://www.kaiho.mlit.go.jp/info/mics/index.htm>

航海安全情報

(第六管区海上保安本部海洋情報部)

瀬戸内海および宇和海の漁業や来島海峡
潮流情報などの航海安全情報をご覧ください。

https://www1.kaiho.mlit.go.jp/KAN6/1_kokai/kokai.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やハザード事例など
の船舶事故情報をご覧ください。

<https://tsb.mlit.go.jp/hazardmap/>

航海安全情報

(第七管区海上保安本部海洋情報部)

日本海西部および東シナ海の演習や海難
情報などの航海安全情報をご覧ください。

<https://www1.kaiho.mlit.go.jp/KAN7/kokai.html>

お問い合わせ

公益社団法人 日本海難防止協会 お問い合わせフォーム

前のページ戻る



図 3.3.1-9 第三階層（海と安全に関する情報リンク先）イメージ

3.3.2 瀬戸内海西方海域商船航行情報図

当協会ホームページにおいて、トップページを起点として最大 3 階層の階層構造とし、階層別に情報を整理し、ユーザーが目的のコンテンツに容易にアクセスできる構造とした。

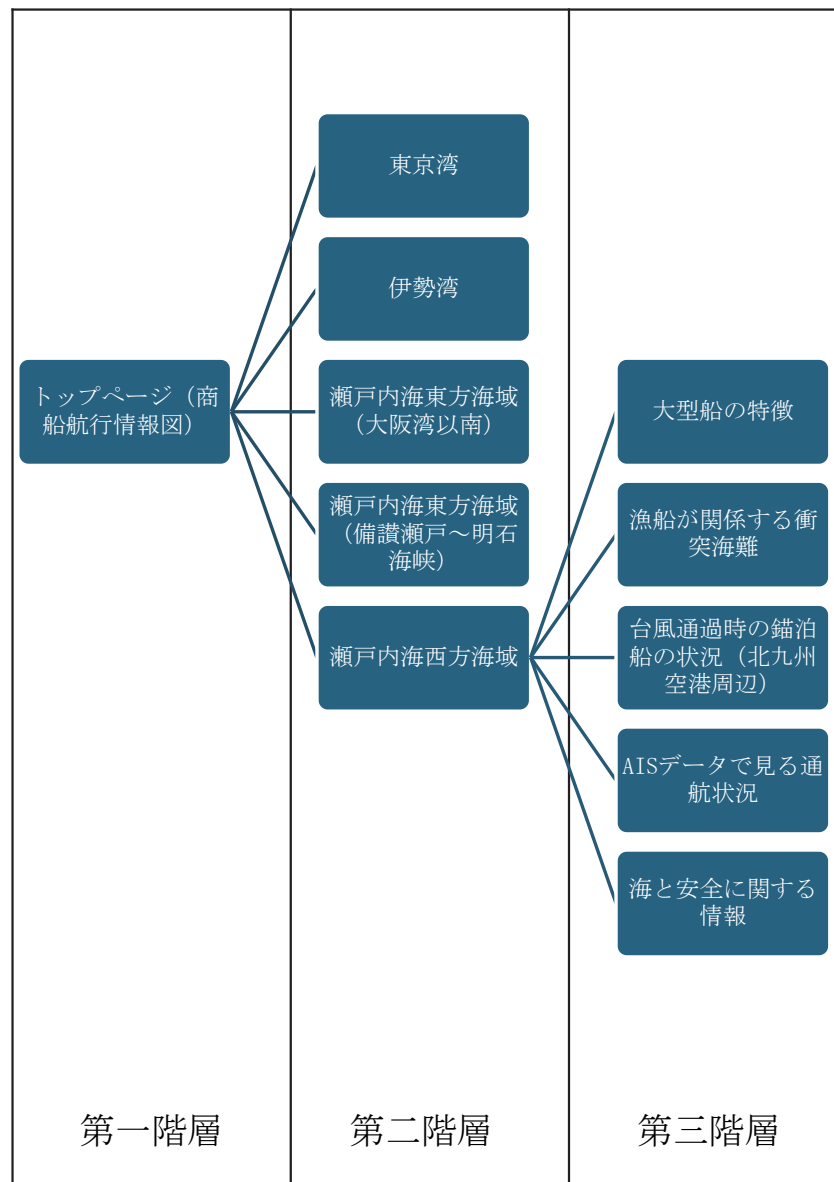


図 3.3.2-1 全体構造イメージ図（商船航行情報図）

(1) 第一階層

当協会ホームページのトップページに商船航行情報図へのリンクを貼り付ける。



図 3.3.2-2 第一階層イメージ（商船航行情報図）

(2) 第二階層

第二階層では、複数の海域情報図を直感的に選択できる構成とする。利用者が対象海域をクリックすると、情報図の目次がポップアップ表示され、閲覧したい項目を選択できる。

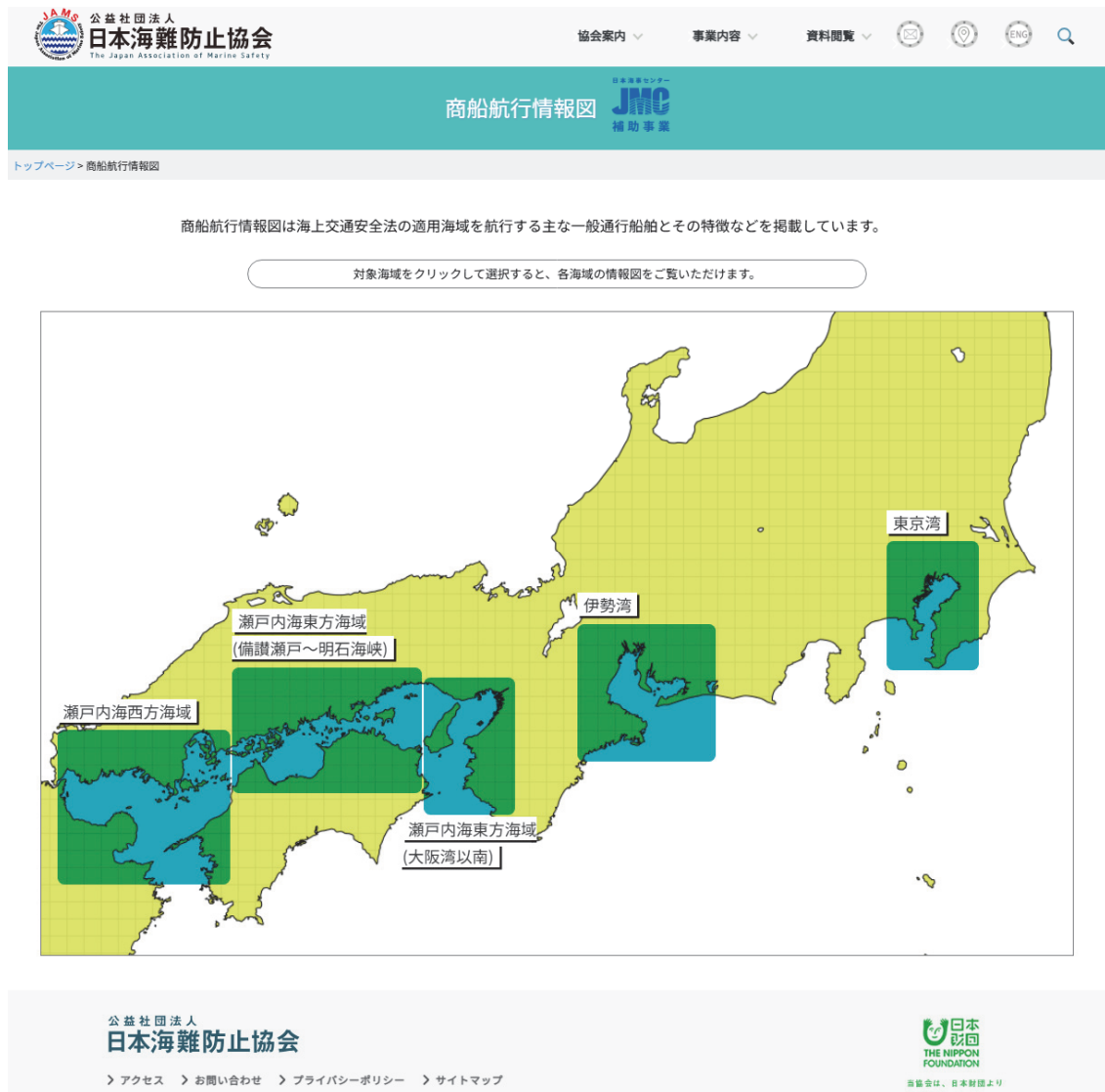


図 3.3.2-3 第二階層イメージ（商船航行情報図）

商船航行情報図は海上交通安全法の適用海域を航行する主な一般通行船舶とその特徴などを掲載しています。

対象海域をクリックして選択すると、各海域の情報図をご覧いただけます。

×

瀬戸内海西方海域商船航行情報図

閲覧したい項目をクリックすると、情報をご覧いただけます。

- 大型船の特徴
- 漁船が関係する衝突海難
- 台風通過時の錨泊船の状況(北九州空港周辺)
- AISデータで見る通航状況
- 海と安全に関する情報

紙面版の情報図は下記よりダウンロードいただけます。

- 瀬戸内海西方海域商船航行情報図 (PDF)

令和4年度 海運・水産関係団体連絡協議会

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

公益社団法人
JNPF
海難防止協会
※この情報図は公益社団法人日本海難防止協会の
情報図で作成しました。

公益社団法人

日本海難防止協会

アクセス > お問い合わせ > プライバシーポリシー > サイトマップ

図 3.3.2-4 第二階層 目次ポップアップイメージ（商船航行情報図）

37

第三階層においては、第二階層で選択した項目の詳細情報を表示する構成としている。これにより、利用者は対象項目に関する具体的な情報を閲覧可能である。本階層は、情報の最終的な詳細表示を担うものであり、第二階層で選択した内容に基づき、関連情報を網羅的に提供する。

公益社団法人
日本海難防止協会
The Japan Association of Marine Safety

協会案内

事業内容

資料閲覧

CMC

ISO

ENCS

Q

瀬戸内海西方海域船舶航行情報図

公益社団法人
JMC
船舶事業

トップページ > 船舶航行情報図 > 瀬戸内海西方海域船舶航行情報図 | 大型船の特徴

大型船の特徴

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！

大型はその構造や貨物などで周用の視界が遮られ、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！**

[前のページ戻る](#)

公益社団法人
日本海難防止協会

[アクセス](#) > [お問い合わせ](#) > [プライバシーポリシー](#) > [サイトマップ](#)

日本財団
THE NIPPON
FOUNDATION

当協会は、公益財団法人として
活動を行っています。

Copyrights © 2025 The Japan Association of Marine Safety. All Rights Reserved.

38

② 漁船が関係する衝突海難



公益社団法人
日本海難防止協会
The Japan Association of Marine Safety

[協会案内](#)
[事業内容](#)
[資料閲覧](#)





瀬戸内海西方海域商船航行情報図

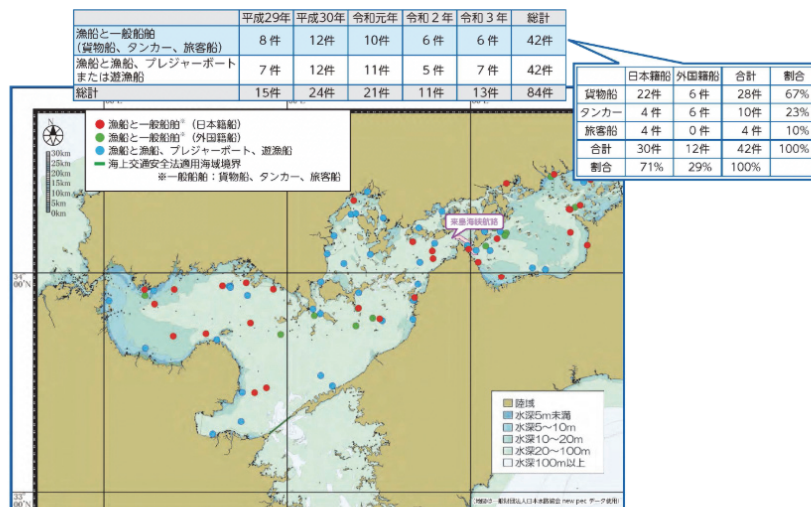


日本海難防止協会
補助事業

[トップページ](#) > [商船航行情報図](#) > 瀬戸内海西方海域商船航行情報図 | 漁船が関係する衝突海難

漁船が関係する衝突海難

漁船が関係する衝突海難



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。
作業中も含めて周囲の状況に注意を払いましょう！

[前のページ戻る](#)

公益社団法人
日本海難防止協会

[アクセス](#)
[お問い合わせ](#)
[プライバシーポリシー](#)
[サイトマップ](#)



当協会は、日本財団より
助成を受けています。

Copyright (C) 2026 The Japan Association of Marine Safety. All Rights Reserved.

図 3.3.2-6 第三階層（漁船が関係する衝突海難）イメージ

③ 台風通過時の錨泊船の状況（北九州空港周辺）

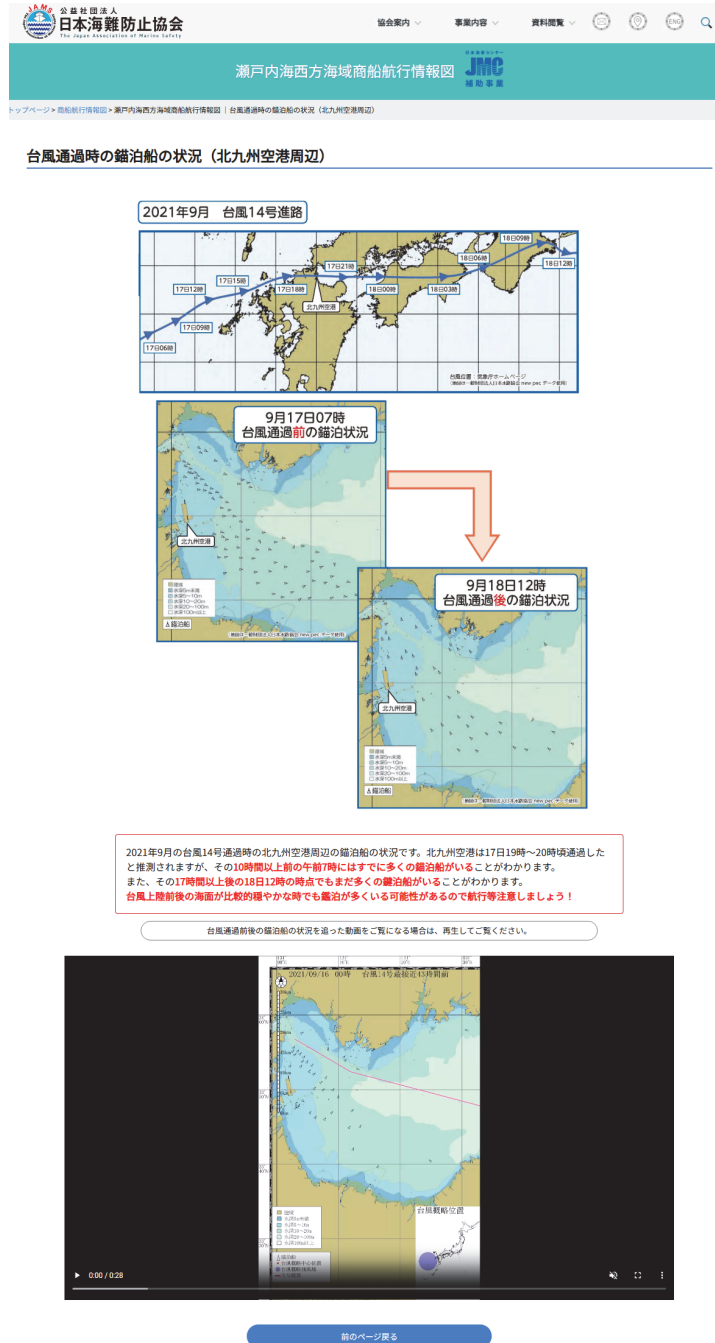


図 3.3.2-7 第三階層（台風通過時の錨泊船の状況（北九州空港周辺））イメージ

台風通過時の錨泊船の状況については、動画を作成し、台風通過前後の状況を視覚的に確認できるようにする。動画作成にあたっては、台風位置情報（表 3.3.2-1）を基に線形補間を行い、台風の移動経路を1時間ごとに表現する。台風の進路と錨泊船の位置関係を直感的に把握できるビジュアルとする。

表 3.3.2-1 2021 年台風第 14 号位置表

2021年台風第14号 CHANTHU (2114)

位 置 表

(日本時) 月 日 時	中心位置		中心 気圧 hPa	最大 風速 m/s	暴風域半径 km	強風域半径 km	大きさ・強さ 等	
	緯度	経度					大きさ	強さ
9 5 15	12.4 N	140.5 E	1006	—	—	—	熱帯低気圧発生	
21	13.0	139.9	1008	—	—	—		
6 03	13.4	139.5	1006	—	—	—		
09	13.5	139.0	1006	—	—	—		
15	13.9	138.6	1004	—	—	—		
21	14.6	138.0	1002	18	—	110	—	—
7 03	15.3	137.4	1000	18	—	110	—	—
09	15.7	136.4	994	23	—	110	—	—
15	16.1	135.6	990	30	45	110	—	—
21	16.3	134.5	980	35	55	110	—	強い
8 03	16.3	133.5	960	40	85	165	—	強い
09	16.0	132.4	950	45	85	165	—	非常に強い
15	15.7	131.4	940	50	85	165	—	非常に強い
21	15.6	130.3	940	50	85	165	—	非常に強い
9 03	15.4	129.1	935	50	85	165	—	非常に強い
09	15.5	128.0	935	50	85	165	—	非常に強い
15	15.8	127.1	935	50	85	165	—	非常に強い
21	16.1	125.9	935	50	85	165	—	非常に強い
10 03	16.6	124.9	935	50	85	165	—	非常に強い
09	17.1	124.1	930	55	85	E: 220 W: 165	—	猛烈な
15	17.8	123.5	910	60	110	E: 440 W: 220	—	猛烈な
21	18.7	122.9	910	60	110	E: 650 W: 280	—	猛烈な
11 03	19.5	122.3	905	60	110	E: 650 W: 280	—	猛烈な
09	20.3	121.9	905	60	110	E: 650 W: 280	—	猛烈な
15	21.0	121.5	910	55	110	E: 650 W: 280	—	猛烈な
21	21.8	121.8	920	55	110	E: 650 W: 280	—	猛烈な
12 03	22.8	122.0	935	50	110	E: 650 W: 280	—	非常に強い
06	23.3	122.1	935	50	110	E: 650 W: 280	—	非常に強い
09	23.8	122.3	935	50	SE: 150 NW: 110	E: 560 W: 460	大型	非常に強い
12	24.6	122.4	940	50	SE: 150 NW: 110	560	大型	非常に強い
15	25.2	122.3	950	45	SE: 150 NW: 110	560	大型	非常に強い
18	25.7	122.4	955	45	SE: 150 NW: 110	560	大型	非常に強い
21	26.2	122.6	960	40	95	E: 650 W: 390	大型	強い
13 03	27.6	123.0	955	45	95	E: 650 W: 390	大型	非常に強い
09	29.1	123.5	955	45	75	E: 500 W: 330	—	非常に強い
15	30.7	123.3	960	40	75	E: 500 W: 330	—	強い
21	30.9	123.2	970	40	75	E: 500 W: 330	—	強い
14 03	31.4	123.5	975	35	75	E: 500 W: 330	—	強い
09	31.3	123.8	980	35	55	E: 500 W: 330	—	強い
15	30.9	124.2	985	30	55	E: 500 W: 330	—	—
21	30.5	124.7	990	25	—	NE: 500 SW: 330	—	—
15 03	30.2	125.1	992	23	—	NE: 500 SW: 330	—	—
09	30.3	125.7	992	23	—	NE: 500 SW: 330	—	—
15	30.4	125.9	992	23	—	NE: 500 SW: 330	—	—
21	30.2	125.7	992	23	—	NE: 500 SW: 280	—	—
16 03	30.2	125.3	990	25	—	NE: 500 SW: 280	—	—
09	30.4	125.0	990	25	—	NE: 500 SW: 280	—	—
15	31.1	125.3	990	25	—	NE: 500 SW: 280	—	—
21	31.7	125.8	990	25	—	NE: 390 SW: 330	—	—
17 00	31.9	126.0	990	25	—	NE: 390 SW: 330	—	—
03	32.3	126.4	990	25	—	NE: 390 SW: 330	—	—
06	32.6	126.8	990	25	—	NE: 390 SW: 330	—	—
09	32.9	127.5	990	25	—	NE: 390 SW: 330	—	—
12	33.3	128.3	990	25	—	NE: 390 SW: 330	—	—
15	33.5	129.2	990	25	—	NE: 390 SW: 330	—	—
18	33.8	130.2	990	25	—	NE: 390 SW: 330	—	—
9 17 21	33.8 N	131.6 E	992	23	—	NE: 390 SW: 330	—	—
18 00	33.8	132.5	994	23	—	NE: 390 SW: 330	—	—
03	33.8	134.1	994	23	—	330	—	—
06	34.0	135.1	996	20	—	330	—	—
09	34.5	136.5	1000	18	—	330	—	—
12	34.3	137.1	1000	18	—	330	—	—
15	34.4	137.6	1002	—	—	—	温帯低気圧に変わる	
21	34.4	139.1	1004	—	—	—		
19 03	34.0	140.4	1006	—	—	—		
09	33.6	140.9	1008	—	—	—		
15	33.0	141.1	1008	—	—	—		
21	32.5	141.2	1010	—	—	—	消滅	
20 03	32.2	141.0	1010	—	—	—		
09	31.8	140.7	1010	—	—	—		
15								

〔備考〕 17日18時は上陸直前の正時の値である。
18日00時は上陸直前の正時の値である。
18日06時は上陸直前の正時の値である。

17日19時前、福岡県福津市付近に上陸した。
18日00時過ぎ、愛媛県松山市付近に再上陸した。
18日06時過ぎ、和歌山県有田市付近に再上陸した。

(資料：気象庁ホームページ)

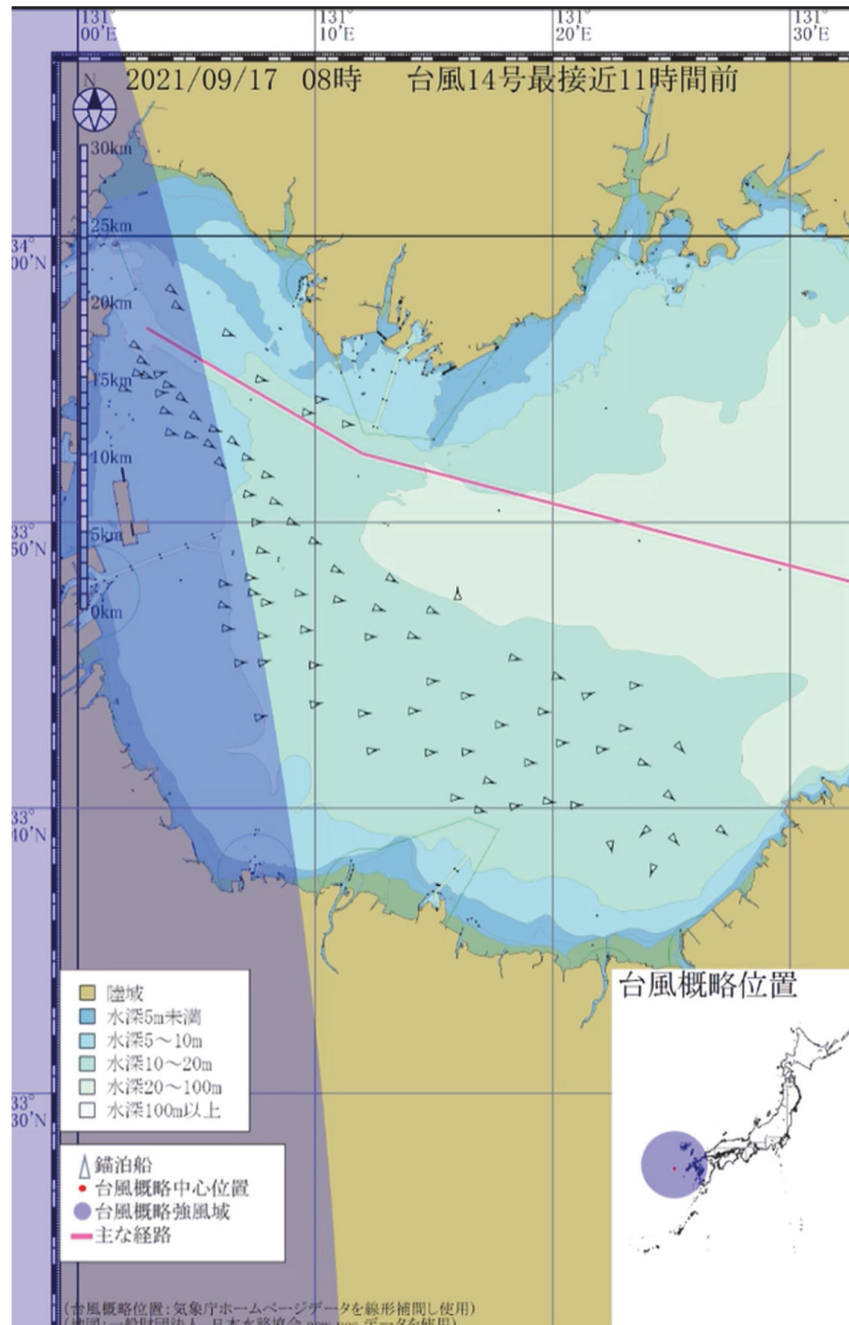
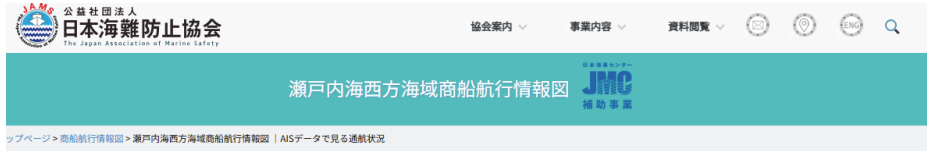


図 3.3.2-8 台風通過時の錨泊船の状況動画イメージ

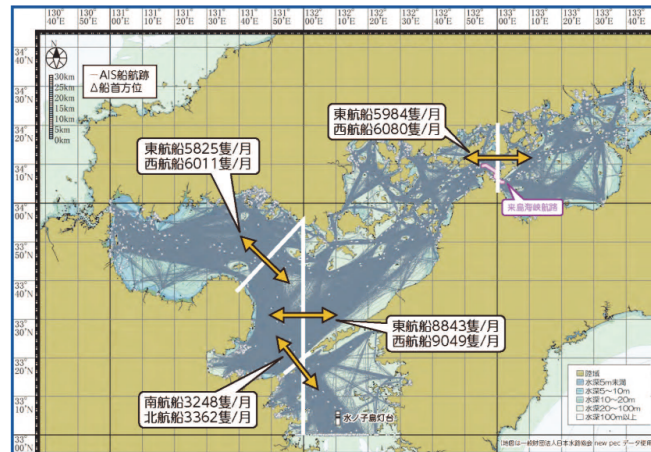
④ AIS データで見る通航状況



AISデータで見る通航状況

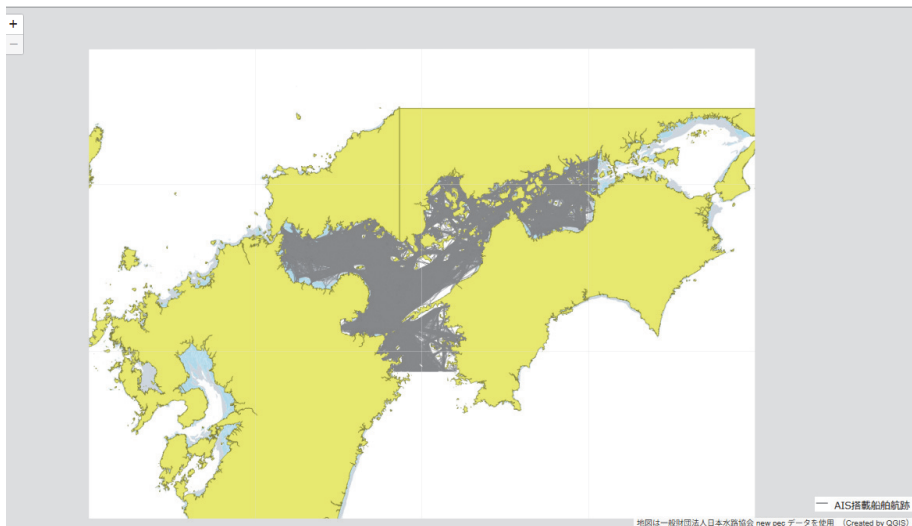
AIS※データで見る通航通航状況

2021年3月期のAIS搭載船舶航跡図



AIS搭載船の一か月間の航跡図です。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: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他に船舶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)

図 3. 3. 2-9 第三階層 (AIS データで見る通航状況) イメージ

AIS データで見る通航状況は対象海域の詳細情報を視覚的に確認できるよう、GIS (地理情報システム) を用いてマップを作製する。

GIS マップの作成には QGIS を使い、地理情報データの編集およびスタイリングを行う。GIS マップはラスタタイル形式 (地図を画像タイルに分解して表示する) で出力し、6 段階のズーム操作が可能な設定とする。出力には Leaflet を使用し、Web ブラウザ上で操作可能な地図として表示できるようにする。利用者がズームや移動などの動的操作を通じて対象海域を詳細に閲覧できるようにする。

図 3.3.2-10 には、GIS マップにおけるズームレベルの最小縮尺 (広域表示) イメージを、図 3.3.2-11 には最大縮尺 (詳細表示) イメージを示す。

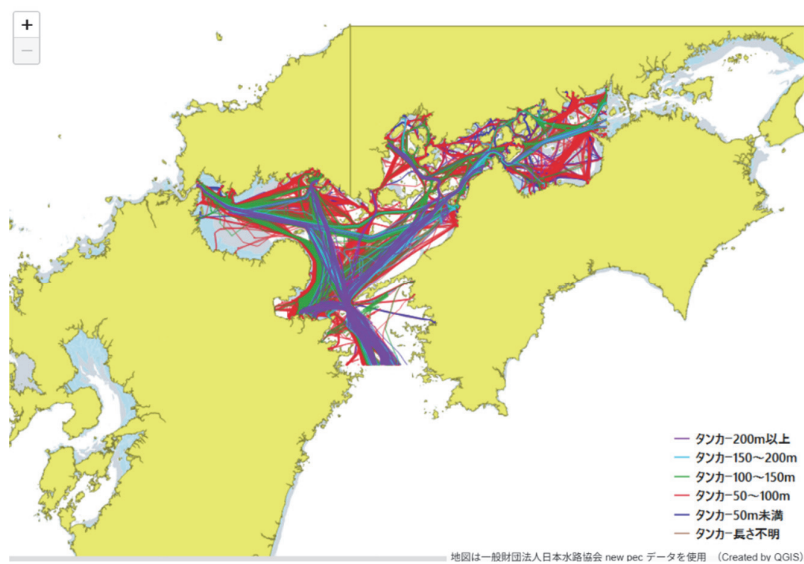


図 3.3.2-10 GIS マップイメージ (最小縮尺)

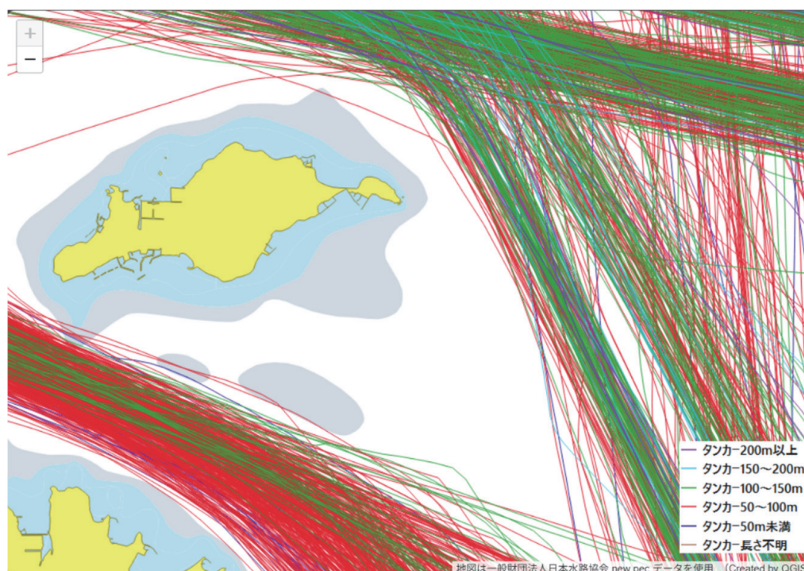


図 3.3.2-11 GIS マップイメージ (最大縮尺)

⑤ 海と安全に関する情報



公益社団法人
日本海難防止協会
The Japan Association of Marine Safety

協会案内 ▾ 事業内容 ▾ 資料閲覧 ▾    

瀬戸内海西方海域商船航行情報図 
補助事業

トップページ > 商船航行情報図 > 瀬戸内海西方海域商船航行情報図 | 海と安全に関する情報

海と安全に関する情報

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。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。

- 海難人身事故に遭遇した、または目撃した。
- 油の排出等を発見した。
- 不審船を発見した。
- 密輸密航事犯等の情報を得た。

加入電話、公衆電話、携帯電話、PHS、胎船電話などから利用できます。

海と安全に関連する情報リンク先

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
をご覧ください。

<https://www6.kaiho.mlit.go.jp/sp/index.html>

航海安全情報
(来島海峡海上交通センター)



来島海峡航路付近の航行安全情報などを
 ご覧ください。

<https://www6.kaiho.mlit.go.jp/kurushima/>

統計情報
(海上保安庁)



「海難の現況と対策」などをご覧ください
 けます。

<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
 をご覧ください。

<https://tsb.mlit.go.jp/hazardmap/mobile/>

お問い合わせ

公益社団法人 日本海難防止協会 お問い合わせフォーム

前のページ戻る

公益社団法人
日本海難防止協会

[アクセス](#) > [お問い合わせ](#) > [プライバシーポリシー](#) > [サイトマップ](#)



当協会は、日本財団より
 協賛を受けています。

Copyright (C) 2026 The Japan Association of Marine Safety. All Rights Reserved.

図 3. 3. 2-12 第三階層（海と安全に関する情報）イメージ

4. 課題と対応方針

① 電子情報図の普及方法

課題：電子情報図の利用を促進するための周知が必要

対応方針：リーフレット（A4 サイズ）を作成し、関係者へ郵送配布

瀬戸内海西方海域漁業操業情報図 及び商船航行情報図の ホームページ閲覧方法改善のお知らせ

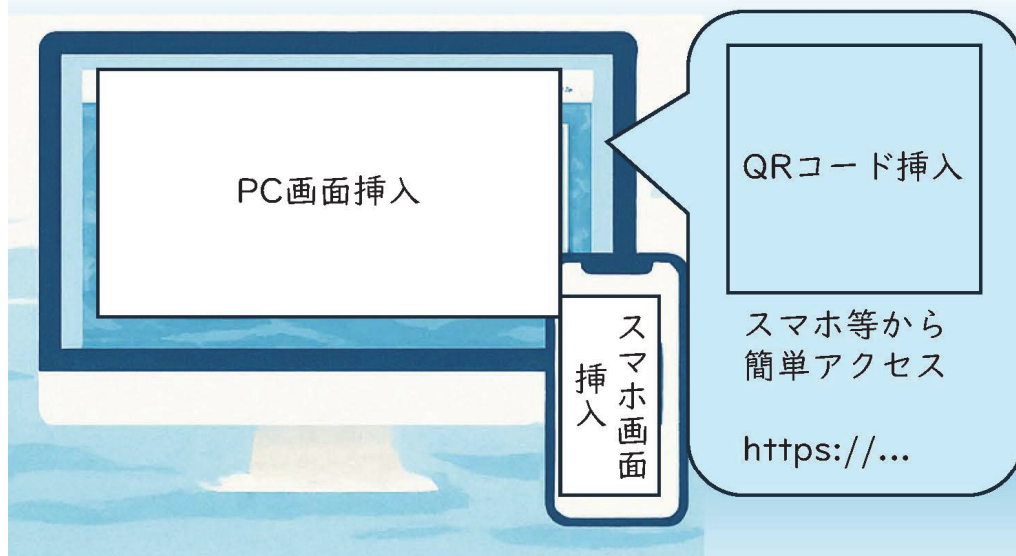
新しい閲覧方法で、より便利に！

情報図とは

本情報図は、瀬戸内海西方海域における漁業操業状況と商船航行状況を示したもので、海域利用者の安全な航行を促進し、海難事故の防止に資することを目的としています。

【漁業操業情報図】瀬戸内海西方海域における主要な漁法（刺し網、養殖など）の操業区域を図示。漁業の特徴や漁具の寸法・水深、イメージ図などをわかりやすく表示。安全航行のための注意点も記載。

【商船航行情報図】主要航路、AISデータを基にした航行傾向を図示。大型船の特性や衝突海難事例の位置情報も掲載。安全のための参考情報を提供。



改善ポイント

- 電子版情報図をスマホ・PCで閲覧可能
- 動画リンクで漁法をわかりやすく
- AISデータをGISマップで表示

お問い合わせ

公益社団法人 日本海難防止協会

電話: 03-5761-6081

図 4-1 リーフレット素案

② データ更新体制

課題：動画の追加や情報の更新を定期的に行う必要がある

対応方針：問い合わせフォームにより、利用者からの要望を収集し更新に反映

③ スマートフォン表示への対応

課題：モバイル端末での閲覧性を確保するため、デザインや軽量化の検討が必要

対応方針：小さな文字は拡大表示できるようにする



図 4-2 スマートフォン表示例

5. 主な意見と対応

5.1 第一回打合せ等における主な意見と対応

第一回打合せ等における主な意見とその対応を表 5.1-1 に示す。

表 5.1-1(1) 第一回打合せ等の主な意見と対応

	主な意見	対応
1	台風通過時の錨泊船の状況について、様々な海域を参照（特に 2018 年の台風 21 号）できるか	新規にデータを入手することは困難であるが、次年度以降も各対象海域において既存資料を基に同様の動画を作成
2	資料 P.2 調査内容について「5 県（広島県、山口県、愛媛県、福岡県及び大分県）の関係海域を対象」に修正	ご指摘のとおり修正
3	底曳き網漁では、網の揚網後に魚の仕分けを行いつつ低速で前進する場面があり、特に一人乗り操業では周囲の見張りが不十分となるおそれがあるため、安全確保に向けた注意喚起を行うべき	既存情報の整理・外部資料へのリンク掲載を検討（「衝突事故に注意」水産庁 海上保安庁 https://www.jfa.maff.go.jp/j/kikaku/attach/pdf/anzen-73.pdf ）
4	底曳き網漁船の網の長さ等が把握できるようになれば、他船側の回避行動の選択肢が増え、安全性向上につながる	・今回のホームページ閲覧方法改善により、関連漁法に関する動画リンクを掲載することで対応 ・既存情報の整理・外部資料へのリンク掲載を検討（「瀬戸内海の漁業を知って、安全な航海を！」令和 5 年 3 月発行 運輸安全委員会事務局広島事務所 https://jtsb.mlit.go.jp/bunseki-kankoubutu/localanalysis/05hiroshima/20230328hsanalysis.pdf ）
5	資料 P.15, 16 の 4 階層というのは階層が多い	3 階層に修正
6	漁協のみならず、これから水産業を担う内海関係の水産高校の学生に閲覧いただき、就職しても最新の情報はこのホームページから得られるというのも一つのやり方	水産高校等にも周知し、最新情報を提供できるよう、問い合わせフォームへの導線を確保

表 5.1-1(2) 第一回打合せ等の主な意見と対応

7	商船から見た際、漁船がどの漁法で操業しているのかが外観から判断しづらく、接近時に適切な避航判断が難しいため、操業形態に特徴があれば、情報提供を受けられると安全確保に有用	・今回のホームページ閲覧方法改善により、関連漁法に関する動画リンクを掲載することで対応 ・今後、新たな情報が得られた場合には、将来的なアップデートについて検討
8	漁業操業情報図「養殖」におけるカキ養殖詳細情報に関する情報として、「※なお、広島カキ養殖については以下の第六管区海上保安本部海洋情報部のリンクに詳細な情報が掲載されています。 http://www1.kaiho.mlit.go.jp/KAN6/1_kokai/kakiikada/index.html」と記載されているが、現在このリンクは無効となっている	・「※なお、広島カキ養殖に関して以下の海上保安庁が運用する情報サービス「海洋状況表示システム」のリンクに区画漁業権の情報が掲載されています。 https://www.msil.go.jp/map/ja/?locale=ja#widget_7=layout_set:%7B%22layerTab%22%3A%22OPELAYER%22%7D,layer_add:%5B%7B%22itemId%22%3A%22c5d81flc49494e1ab7466d5231ad2bca%22%2C%22mapAdd%22%3Atrue%2C%22visible%22%3Atrue%2C%22opacity%22%3A1%2C%22labelsVisible%22%3Atrue%2C%22sqlExpress%22%3A%221%3D1%22%7D%5D,:undefined,center:14734976.728246434%2C4066942.733107145%2C102100,scale:258791.0025685448,basemap_set:%7B%22item_id%22%3A%22a0117ea717544709aa8d4aaff388b85b%22%7D,active_datasource_id:dataSource_1（出典：海洋状況表示システム）」に修正 ・上記 URL は、「区画漁業権」のレイヤーを追加した状態の URL

5.2 第二回打合せ等における主な意見と対応

第二回打合せ等における主な意見とその対応を表 5.2-1 に示す。

表 5.2-1(1) 第二回打合せ等の主な意見と対応

	主な意見	対応
1	ホームページは外国語表示に対応するか	現時点では外国語による表示・運用について予定していないが、外国語の関連動画リンク等の提供が可能となった場合等、将来的な外国語対応の検討を進める
2	ヒアリングにてプレジャーボートを含む事故が「最近増加している」と回答のあった海域については、踏み込んだヒアリングや対応があるとより良い	当該海域が調査対象となった際には、状況に応じた情報提供を一層充実させるため、必要な調査や対応について検討を進める
3	夜間は黄色の操業灯を点けているが、昼間は形象物を掲げることとなっていることも記載	漁業操業情報図の小型機船底びき網漁業、機船船びき網漁業、刺し網漁業、ごち網漁業、延縄漁業において「航海灯等の他に黄色などの回転灯を点けている漁船が多く、見張りの目安になります。」の後に「(昼間は形象物(黒色鼓型)を掲げている)」を追記
	追記イメージ 小型機船底びき網漁業 操業中の主な特徴等 ・揚網中の漁船は、見張りが十分にできないことがあります。注意が必要です。 ・曳網、揚網中の漁船は急に舵を切ると転覆の可能性があるため操船の自由が利かず、避航動作が困難な場合があります。注意が必要です。 ・揚網中の漁船はワイヤーの張りや海底障害物への網のかかり等から、後進することがあります。注意が必要です。 ・投網直後の漁船は急に動き出すことがあります。注意が必要です。 ・揚網直後の漁船は急に増速することがあります。注意が必要です。 ・航海灯等の他に黄色などの回転灯を点けている漁船が多く、見張りの目安になります。(昼間は形象物(黒色鼓型)を掲げている)	
4	P.42において「図 3-3-2-8」が2か所あり、重複している	ご指摘のとおり修正

表 5. 2-1 (2) 第二回打合せ等の主な意見と対応

5	P. 49 の表 5. 1-1 (2) の 8 項目目が「http:」となっているが、正しくは「http:」ではないか	ご指摘のとおり修正
6	第二階層（P. 27 及び P. 36）において示している対象海域の範囲が実際の情報図と一致していない 修正イメージ The map illustrates the Seto Inland Sea region with three specific areas highlighted in green. The westernmost area is labeled '瀬戸内海西方海域'. The central area, spanning from the Bisan Strait to the Ariake Strait, is labeled '瀬戸内海東方海域 (備讃瀬戸～明石海峡)'. The easternmost area, south of Osaka Bay, is labeled '瀬戸内海東方海域 (大阪湾以南)'.	下記イメージのとおり修正

第Ⅲ編 議事概要

第1回打合会議事概要

1. 日時：令和7年12月5日（金） 14：00～
2. 場所：海事センタービル 401・402号室（リモート併用）
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7年度事業計画について
 - ②情報図ホームページ閲覧方法改善検討について
 - ③その他

5. 配布資料：

- （1）議事次第、委員名簿、座席表
- （2）令和7年度事業計画
- （3）情報図ホームページ閲覧方法改善検討
- （4）参考資料① 瀬戸内海西方海域漁業操業情報図
- （5）参考資料② 瀬戸内海西方海域商船航行情報図

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）令和7年度事業計画について
資料「令和7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) 情報図ホームページ閲覧方法改善検討について

資料「情報図ホームページ閲覧方法改善検討」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【逸見委員】台風通過時の錨泊船の状況について、北九州空港の例であったが、他の海域も作成する予定なのか、例えば直近の台風での錨泊船の様子が様々な海域で閲覧可能なのか。台風時の避泊海域は限られており、場所によっては混雑していて比較することで空いている海域を知ることができる。一例として掲載するのであれば、顕著なケースで言えば2018年の台風21号があり、誰もが見たい動画であると考え。1つだけイメージとして掲載される予定なのか、様々な海域を参照できるのか教えていただきたい。
- 【事務局（山口）】現状では当時の北九州空港沖の錨泊船の状況を掲載している。海上保安庁から当時提供いただいた2021年度の1年間のAISデータを基にしており、西方海域内で他にも混雑している海域があれば掲載可能であると考えている。次年度以降、瀬戸内海東方海域や伊勢湾等順に改善を進めていきたいと計画しているので、各対象海域においても同様に整理していきたいと考えている。2018年のデータについては海上保安庁に相談の上、提供いただけるようであれば進めさせていただきたい。
- 【松本委員長】台風が接近する前に、水産業と競合する海域に早い時期に錨泊し始めるため、漁業関係者からなぜこんなに早い時期に錨泊するのかという声があった背景があり、台風の位置と錨泊船の関係を掲載していた。その主旨を踏まえて事務局で検討いただきたい。
- 【事務局（山口）】承知した。
- ②【松本委員長】資料P.2 調査内容について「5県（広島県、山口県、愛媛県、福岡県及び大分県）の関係海域を対象」に修正してはどうか。
- 【事務局（山口）】ご指摘のとおり修正させていただく。
- ③【松本委員長】水中ドローンを用いて、中央漁業操業安全協会の事業でえひめ海づくり基金の協力を得て今年の7月に流し網漁業の映像を撮影した。その動画を紹介する。（動画を共有）投網中の様子も撮影した。通常であれば長さ1,000mの網を入れる。浅い海域では船舶が網の上を航行すると網を切ってしまう。代表例は大阪湾の流し網だろう。通常網は夜間に入れるが、撮影できないため日中の太陽が南中する時間帯に撮影した。海底

で網が浮いている状態を撮影している。網目は 10cm 程度で、水中ドローンで割ときれいに映っている。水深 22m 程度である。水中ドローンに照明と 4K のカメラを設置している。コンディションが良ければ水深 23m ぐらいまでの漁網の状態が良く映ることがわかった。ただし、通常は夜に網を入れるため、昼間操業中でなくても撮影する許可が取りにくいという問題がある。また、網が動いていない状況のため撮影できているが、底曳きではまた状況が変わるだろう。水中ドローンは連続 40 分ぐらいしか撮影できないため、一発勝負な部分もある。興味深い映像を撮ることができた。

- 【阿部委員】技術的な問題や天候の問題、動いている時は撮れない等、非常に制約された中で、さらに漁業者の方に協力いただくまでの手続き等の難しいことがある。本日の資料に、「水中ドローン等」と記載されていて安心したところがある。水中ドローンに過度な期待をされると限定的になってしまうので、場合によっては空中ドローンや船上からの撮影の方がわかりやすいこともある。そういうものも含めてということでご理解いただけたらと考える。水中ドローンは松本委員長の言う通り、限定的で上手く撮ることができるかどうかかわからない上に、水中ドローンが沈んでしまう恐れもある。ご理解いただきたい。

- ④【渡邊委員】網を入れた操業中の事故のパターンもあるが、底曳き網関係は網を上げて魚の仕分けを船上で行いながら、再度網を入れて前進航行している場合、特に一人乗りの底曳き網だと周囲が見えにくいことがある。その時の注意喚起もしていただきたい。

- 【事務局（山口）】過年度本事業において、漁船に AIS の警報装置を設置し、周りが見えていない時にアラームで知らせるといったことも行った。過年度の経験も踏まえて、どういった注意喚起を行えるのか検討していきたい。

- ⑤【逸見委員】網は 1,000m ぐらい入れるというお話があったが、商船側からすると網を何 m 入れているのかわからない。網を入れていると分かれば、漁船の前を交わすしかない。後ろに回ると網をひっかける可能性がある。現状であれば、どのぐらいの長さの網を入れているのかわからない。分かるようになれば避航の選択肢が増えるだろう。また、魚を取って仕分けしている船は航法に関係なくとにかく避ける。特に沖から港に向かっていく場合は自分で避けた方がいいという言い方をせざるを得ない。一人乗りかどうかは双眼鏡で見えるところまで行って初めて分かる。かなり近くまで行かないと分からない。

- 【事務局（山口）】網の入っている長さ、深さ、高さ含め、情報図にはあくまで例として掲載している。海域や漁協によって、様々な網の形状・深さであるだろう。一概にすべて掲載することは難しいところ、動画の紹介等が少しでも安全に寄与できるよう、改善

を進めていきたい。網の情報などの細かいこともなるべく周知できるよう、今後の課題として検討させていただきたい。一人乗り漁船についても、見張りが難しいと認識しているので注意喚起できるように進めていきたい。

- ⑥【松本委員長】資料 P. 15, 16 のご意見や改善案がある中で、情報更新体制や見易さ、スマホへの対応などによってブラッシュアップを図るという流れでの 4 階層のホームページ案である。例えば、4 階層というのは階層が多いように感じるがどうか。
- 【事務局（山口）】自分でも操作する際に何度もクリックするのは嫌になるだろう。ホームページ業者と打合せの必要があるが、例えば目次をポップアップにして表示することで階層を一つ減らすことができるだろう。使いやすさについても検討していきたい。
- ⑦【松本委員長】例えば漁協のみならず、これから水産業を担う内海関係の水産高校の学生に閲覧いただき、就職しても最新の情報はこのホームページから得られるというのも一つのやり方だろう。私も水産庁の事業で大分県の水産高校に出前授業に行ってきたが、水産関係だけでなく、商船に就職することもある。分からないことがあればこのホームページを見れば最新の情報が得られるという流れも一例として考えられるだろう。
- 【事務局（山口）】これまで情報図は水産高校や商船高専、大学も含めて周知を行っていない。今回、年度末に完成した暁には、学校関連にも周知したい。最新情報については、常に最新のものにブラッシュアップしていくのは難しいところがあるが、毎年本事業を継続していきたいと思っているので検討していきたい。
- ⑧【庄司委員】世代・時代にあった情報提供が必要である。今回はこの案で良いと考えるが、紙での情報と、Web での情報は見え方が根本的に異なる。両方出そうとすると、同じものをどう提供するかということになるが、今後は紙ベースがあることを基に、いかに更新した新しい情報を Web で見てもらうかという工夫が重要かと考える。商船から見たときに、何の漁法を使っている漁船か分からない。難しいとは思いますが、特徴があれば情報提供をいただけると有難いだろう。改良には時間を要し、大変かと考えるが継続してほしい。
- 【事務局（山口）】ヒアリングでもあるように、漁業者の高齢者の方は電子媒体を使わないという意見もあった。そういったところには引き続き紙媒体で周知することになるが、一方でホームページを閲覧すれば深掘した情報があるということを周知し、最新の情報はホームページを見ていただければあるということを伝えていきたい。各漁法を船橋から見て判別するのは難しいが、今後情報が集まれば、細かい仕分けや情報提供もできる

だろう。今後の課題として引き続き検討していきたい。

- ⑨【橋本委員】特に南の海域において、姫島を曲がり関門に向かう際は保持船であり、避航船でもある。漁船も多数操業しており、漁船の動きが想像つかないため難しい海域である。また、漁礁も多数設置されていることから、船長によっては漁礁を全て避航するオーダーがあり、関崎から関門まで3,4時間追加で時間を要する場合もある。保安部と意見交換会を行うこともあり、漁礁の深さ情報も書いてほしいと要求するも、なかなか難しい。

台風通過時の錨泊船の位置情報はどこからとっているものか。

- 【事務局（山口）】海上保安庁から1年分のAISデータを提供いただき、2ノット未満の船舶を錨泊船と定義して描画している。
- 【橋本委員】台風以外にも強風でクローズしている場合もある。今のAISでは小さい船だと20マイル程度までしかデータを受信できないため、近寄らなければ分からない。すると、空いていない場合がある。次世代のAISは距離に関係無く受信できるので、情報が取れると思われる。関門の4番ブイ（下関南東水道第4号灯浮標）から南側にアンカーしている船の情報や、3番ブイ（下関南東水道第3号灯浮標）から北側は後から行くとアンカーできないといった情報も得る方法があれば良いと思っている。
- 【事務局（山口）】地元のご苦勞を知った次第である。将来的には最新情報が載せられればベストであると考えてるので、引き続き、地元の保安部や海上保安庁にも協力いただきながら検討していきたい。
- 【松本委員長】最新情報の重要性がよく分かった。たくさんご意見をいただいたので、事務局含めて検討し、次の打合せ等に反映していきたい。

（3）その他

特になし。次回2月ごろ開催予定。

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 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
○	阿部 英夫	一般財団法人 中央漁業操業安全協会 専務理事
○	渡邊 雄蔵	広島県漁業協同組合連合会 専務理事
欠	渡邊 英典	山口県漁業協同組合 常勤監事
欠	平井 義則	公益財団法人 えひめ海づくり基金 理事長
○	(代)二宮 隆	公益財団法人 えひめ海づくり基金 専務理事
○	湯浅 豊年	一般財団法人 豊前海区海洋環境保全協議会 事務局長
欠	大屋 寛	大分県漁業協同組合 専務理事
欠	滝浦 文隆	一般社団法人 日本船長協会 常務理事
○	廣瀬 高士	一般社団法人 日本船主協会 海務幹事長 (株式会社商船三井 海上安全部海務チーム チームマネージャー)
○	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
○	橋本 孝亮	内海水先区水先人会 会長
Web	高橋 健二	全日本海員組合 中央執行委員 水産局長
Web	増田 克樹	公益社団法人 瀬戸内海海上安全協会 専務理事
欠	渡邊 晃久	公益社団法人 西部海難防止協会 専務理事
Web	(代)本間 睦裕	公益社団法人 西部海難防止協会 事業部長
○	川村 啓昌	海上保安庁 交通部 航行安全課 航行指導室 課長補佐
○	(随)竹原 佳佑	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	上原 晋	第六管区海上保安本部 交通部 航行安全課長
Web	村本 亘	第七管区海上保安本部 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)吉野 佑	水産庁 漁政部 企画課(労働安全・デジタル班) 係長

< 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
○	伊東 重春	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 主任研究員

第2回打合会議事概要

1. 日時：令和8年3月2日（月） 14：00～15:00

2. 場所：海事センタービル 401・402号室（リモート併用）

3. 出席者：別添参照

4. 会次第：

（1）議事

- ①第1回打合会議事概要（案）について
- ②情報図ホームページ閲覧方法改善検討について
- 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）報告書（案）
- （3）令和8年度事業計画（案）
- （4）参考資料①「衝突事故に注意」水産庁 海上保安庁
- （5）参考資料②「瀬戸内海の漁業を知って、安全な航海を！」運輸安全委員会事務局広島事務所

6. 議事概要：

（1）第1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）情報図ホームページ閲覧方法改善検討について

資料「報告書（案）」について事務局より説明が行われ、次の通り質疑応答がなされた。

- ① 【阿部委員】ヒアリング結果にもあるように、外国船やプレジャーボートへの対応が残

されているが、ホームページは外国語表示に対応するのか。

○【事務局（山口）】現状では日本語のみの対応である。

②【滝浦委員】資料P.23にあるヒアリング先の大阪府内の漁連2か所について、プレジャーボートとのトラブルが一方は「ほとんど無い」、もう一方は「最近増えている」という回答となっているが、漁法によるものか。

○【事務局（山口）】詳細に確認したわけではないが、漁法により操業海域等が異なることから、プレジャーボートの多寡も影響していると考えられる。

○【滝浦委員】海難事故事例を調査する委員会に出席しているが、プレジャーボートを含む事故が多い。最近増加していると回答のあった海域については、踏み込んだヒアリングや対応があるとより良い。

○【事務局（山口）】この会議の成り立ち上、プレジャーボート関係者は対象としていないが、ここ数年は関連するマリナーにも資料を配布し、啓蒙を行っている。

③【渡邊委員】操業中の事故が多い中、夜間は黄色の操業灯を点けているが、昼間は形象物を掲げることとなっているため、間に合うようであれば対応いただきたい。

○【事務局（山口）】検討のうえ、間に合うようであれば追記等を行う方向で対応する。

④【庄司委員】ホームページはパソコンやスマートフォンの双方で見やすいものとなっているだろう。一方で、閲覧する機会や習慣が十分でないことが課題である。今後は、どのように更新し、より多くの方に見ていただけるページとするかが重要である。

○【事務局（山口）】前回打合会で提示した1枚物のリーフレットを用いて、これまで情報図を配布してきた漁協等へ周知する予定である。ヒアリングでも周知に関する意見をいただいております、より良い周知方法となるようさらなる検討を進めていく。

⑤【松本委員長】階層構造の最適化やスマートフォン対応、動画による視覚的な情報提供、外部機関とのリンク等の点について、ホームページにはそれらを連携させるハブ機能が盛り込まれていると理解している。また、教育的な活用も位置付けられている。今後は、庄司委員からも指摘があったように、広く周知していくことが課題である。念のため確認するが、配布先や周知方法はどのようになっているか。

○【事務局（山口）】関連する漁協やマリナーへ周知を行う。一般船舶向けについては、前回は各管区本部等の協力を得て周知を行った。今後も関連団体を通じた周知等を図っていきたい。

○【松本委員長】郵送で送付しているので、委員の方も気にかけていただければありがたい。

（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、次の通り質疑応答がなされた。

⑥【松本委員長】P. 42 において「図 3-3-2-8」が 2 か所にあり、重複している。

○【事務局（山口）】誤記であるため、ご指摘のとおり修正する。

⑦【松本委員長】P. 49 の表 5. 1-1 (2) の 8 項目目が「http;」となっているが、正しくは「http:」ではないか。リンクが無効となっている原因ではないと考えるが、いかがか。

○【事務局（山口）】表 5. 1-1 (2) 内での誤記であるため、修正する。正しいリンクであっても現在は無効となっている。

（４）次年度事業計画（案）について

資料「令和 8 年度事業計画（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。

（５）その他

打合会とメンバーは異なるが、協議会は 3 月 12 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 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
○	阿部 英夫	一般財団法人 中央漁業操業安全協会 専務理事
Web	渡邊 雄蔵	広島県漁業協同組合連合会 専務理事
○	渡邊 英典	山口県漁業協同組合 常勤監事
欠	平井 義則	公益財団法人 えひめ海づくり基金 理事長
○	(代)二宮 隆	公益財団法人 えひめ海づくり基金 専務理事
○	湯浅 豊年	一般財団法人 豊前海区海洋環境保全協議会 事務局長
Web	大屋 寛	大分県漁業協同組合 専務理事
Web	(随)長野 定勝	大分県漁業協同組合 漁政課長
○	滝浦 文隆	一般社団法人 日本船長協会 常務理事
○	(随)小尾 達也	一般社団法人 日本船長協会 参与
欠	廣瀬 高士	一般社団法人 日本船主協会 海務幹事長 (株式会社商船三井 海上安全部 海務チーム チームマネージャー)
○	(代)田口 修平	株式会社商船三井 海上安全部 海務チーム マネージャー
欠	逸見 幸利	日本内航海運組合総連合会 海務部長
○	(代)山西 泰弘	日本内航海運組合総連合会 海務部 課長代理
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
欠	橋本 孝亮	内海水先区水先人会 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	増田 克樹	公益社団法人 瀬戸内海海上安全協会 専務理事
欠	渡邊 晃久	公益社団法人 西部海難防止協会 専務理事
○	(代)坪上 浩治	公益社団法人 西部海難防止協会 事業部 上席研究員
○	川村 啓昌	海上保安庁 交通部 航行安全課 航行指導室 課長補佐
○	(随)竹原 佳佑	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	上原 晋	第六管区海上保安本部 交通部 航行安全課長
欠	村本 亘	第七管区海上保安本部 交通部 航行安全課長
○	(代)出口 直樹	第七管区海上保安本部 交通部 航行安全課 海務第一係長
○	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
Web	(随)吉野 佑	水産庁 漁政部 企画課(労働安全・デジタル班) 係長

< 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
○	伊東 重春	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 主任研究員
○	若林 彩夏	公益社団法人 日本海難防止協会 海上安全研究部員

協議会議事概要

1. 日時：令和8年3月12日（木曜日）14：00～15：30

2. 場所：海事センタービル 401・402号室（リモート併用）

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7年度事業計画について
 - ②情報図ホームページ閲覧方法改善検討について
 - 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7年度事業計画
- (3) 報告書（案）
- (4) 令和8年度事業計画（案）
- (5) 参考資料① 瀬戸内海西方海域漁業操業情報図
- (6) 参考資料② 瀬戸内海西方海域商船航行情報図
- (7) 参考資料③「衝突事故に注意」水産庁 海上保安庁
- (8) 参考資料④「瀬戸内海の漁業を知って、安全な航海を！」運輸安全委員会事務局広島事務所

6. 開会等：

協議会の開催にあたり、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、本協議会の委員長として東京海洋大学 野田委員が選任され、以後、野田委員長により議事が進められた。

7. 議事概要：

(1) 令和7年度事業計画について

資料「令和7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) 情報図ホームページ閲覧方法改善検討について

資料「報告書（案）」について事務局より説明が行われ、次の通り質疑応答がなされた。

①【野田委員長】打合会において多くのご意見を頂戴している。また、提示された動画は非常に興味深く、上空からの映像と水中映像とでは受ける印象が大きく異なる。水中ドローンによる撮影は相当な労力を要したものと推察するが、このような資料は大いに有用であり、今後さらに充実させることが望ましい。なお、資料「報告書（案）」P. 44において、本文で言及されている図番号と図表に付された番号が一致していない。

○【事務局（福田）】ご指摘のとおり修正させていただく。

②【松本委員】打合会を2回開催し、委員の皆様から極めて貴重なご意見を賜った。今回の検討内容はホームページ改修であるが、ユーザー視点に立って必要箇所・不要箇所の精査を行い、本日の報告に至ったものである。動画へのリンクを含め、過去の情報図が広く周知されるよう、デジタル媒体を活用し、ホームページから直接過去資料にアクセスできる仕組みを整備した。最終的には、日本海難防止協会のホームページにアクセスすれば、商船および水産の双方に関する情報が容易に取得できる状態を目指し、委員各位と活発な意見交換を重ねてきた。本日提出した報告書について承認いただき、今後の改善に活かしていきたい。

③【嶋野委員】参考資料④「瀬戸内海の漁業を知って、安全な航海を！」のP. 6、図12の流し網漁イメージ図について、図中の船舶が「こませ網漁船」になっている。錨が二つ描かれているが、流し網漁では二つの錨を使用しないため、修正が必要である。

○【事務局（山口）】当該資料は当協作成のものではないため、まず運輸安全委員会に確認を取る。

(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8年度事業計画（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。

(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 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
○	山田 智昭	一般財団法人 中央漁業操業安全協会 理事長
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)永野 歩	一般財団法人 千葉県漁業振興基金 常務理事
○	村井 衛	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	濱口 利貴	一般財団法人 三重県漁業操業安全協会 理事長
○	高木 英男	公益財団法人 ひょうご豊かな海づくり協会 専務理事
○	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
欠	平井 義則	公益財団法人 えひめ海づくり基金 理事長
○	(代)二宮 隆	公益社団法人 えひめ海づくり基金 専務理事
○	吉野 吾朗	東京湾遊漁船業協同組合 専務理事
Web	平尾 真二	一般社団法人 日本船主協会 常務理事
欠	廣瀬 高士	一般社団法人 日本船主協会 海務幹事長 (株式会社商船三井 海上安全部 海務チームマネージャー)
Web	(代)染矢 真行	株式会社商船三井 海上安全部 統括チームマネージャー
○	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)土屋 文平	全日本海員組合 外航部 副部長
欠	榎本 成男	全国海運組合連合会 理事
欠	逸見 幸利	日本内航海運組合総連合会 海務部長
Web	岩並 秀一	公益社団法人 東京湾海難防止協会 理事長
Web	鈴木 朋幸	公益社団法人 伊勢湾海難防止協会 専務理事
Web	奥原 徳男	公益社団法人 神戸海難防止研究会 専務理事
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	(代)西岡 勝徳	公益社団法人 瀬戸内海海上安全協会 業務部長
欠	渡邊 晃久	公益社団法人 西部海難防止協会 専務理事
○	(代)坪上 浩治	公益社団法人 西部海難防止協会 事業部 上席研究員

<委員・関係官庁>

<順不同・敬称略>

出欠	氏 名	所 属
欠	長福 知宏	海上保安庁 交通部 航行安全課長
○	菊本 豊	海上保安庁 交通部 航行安全課 航行指導室長
○	(随)竹原 佳佑	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	田添 太志	第六管区海上保安本部 交通部長
○	平山 仁志	第七管区海上保安本部 交通部長
欠	清水 正雄	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)藤井 美帆	水産庁 漁政部 企画課(労働安全・デジタル班) 係員

<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
○	伊東 重春	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 主任研究員
○	若林 彩夏	公益社団法人 日本海難防止協会 海上安全研究部員

