

「海上交通安全法等の一部を改正する法律」の制定について

～船舶がふくそうする海域における安全性と効率性の向上～

八木一夫
YAGI, Kazuo

海上保安庁交通部長

1—はじめに

資源が乏しく、四面を海で囲まれている我が国では、主要資源の大半を海外からの輸入に頼っており、物資を大量輸送する手段としては船舶が最適であることから、臨海部には工場、エネルギー供給施設等が数多く立地するなど、海上輸送活動が極めて活発な状況となっています。

平成27年における海外貿易に占める海上輸送の割合は99.6%となっており、また、国内輸送においても、海上輸送がトン・キロベースで44.1%を占めていることなど、船舶交通が我が国の社会・経済を支えていると言っても過言ではありません。

このような状況において、ひとたび船舶の事故(写真—1)が発生した場合には、尊い人命や財産が失われるといった直接的な被害のみならず、航路閉塞や交通の制限により物資輸送が滞ることで、経済活動に甚大な影響をもたらすおそれがあります。

また、海域は漁業活動の場となっており漁業資源を産出する役割を担うほか、レジャー活動の場となっていることから、大量の油や危険物が流出した場合には、漁業活動などに直ちに重大な影響を及ぼすほか、長期間にわたって海洋環境への影響が及ぶなどその損害は計り知れません。

このため、海上保安庁は、船舶交通の安全の向上を図るた

めの様々な対策を実施していますが、その一環として、今般「海上交通安全法等の一部を改正する法律」(平成二十八年法律第四十二号)を制定し、非常災害時の海上交通機能の維持等の制度を構築することとしました。本稿では、その概要を紹介させていただきます。

2—管制の一元化と海上交通安全法等の改正

2.1 海上交通三法と海上交通管制

我が国では、船舶交通の安全を確保するための交通法規として、海上衝突予防法、港則法、海上交通安全法が制定されています(図—1)。

海上衝突予防法は「1972年の海上における衝突の予防のための国際規則」の規定に準拠して制定された世界共通の一般原則で、衝突のおそれがある場合に船舶が行うべき航法や夜間に船舶が表示すべき灯火等について規定されています。

また、海域が狭限で多数の船舶が行き交う港内においては港則法により、船舶交通がふくそうする東京湾・伊勢湾及び瀬戸内海においては海上交通安全法により特別なルールを規定するほか、それら海域の中でも安全を確保するために特に必要な海域においては、航路を定め海域をレーダー等によって監視した上で、安全を確保するために必要な情報の提供や航路の航行規制などを行う海上交通管制を行っています。

2.2 管制の一元化のための施設の整備

海上交通管制を行っている海域の中でも、特に東京湾については、地形的に水深が浅い海域が多く複雑なこと、船舶の通航量が世界でも最も多く船舶航行の効率性のニーズもきわめて大きいことから、信号待ちや渋滞による船舶交通の混雑を緩和し、安全かつ効率的な船舶の運航を実現することが求められています。

また、湾の中央部における錨泊船舶隻数が通常は約100隻であるところ、東日本大震災発生時には、震災発生後に各港や湾外からの避難船舶などにより約400隻にまで増加し、船型に応じた適切な錨地が不足状態になるなど湾内が非常に混

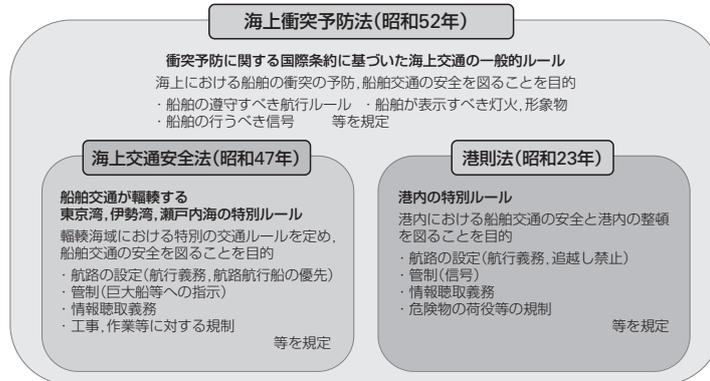


■写真—1 船舶事故

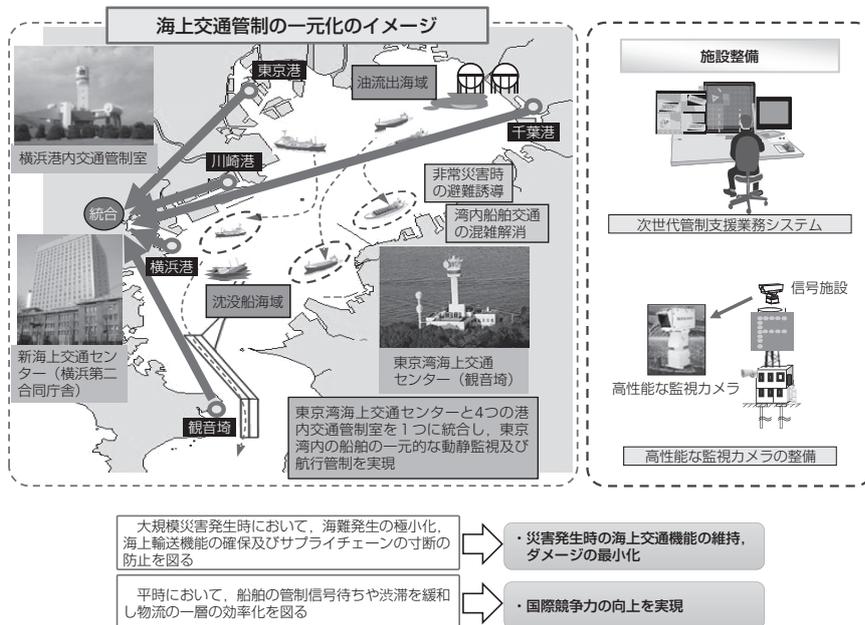
雑した状況となり、船舶衝突の危険性が増加したことなどから、津波等による非常災害が発生した場合の危険を防止するため、船舶を迅速かつ円滑に安全な海域に避難させる必要が痛感されました。

このような状況に対応するため、港の中を含めた湾内全域を

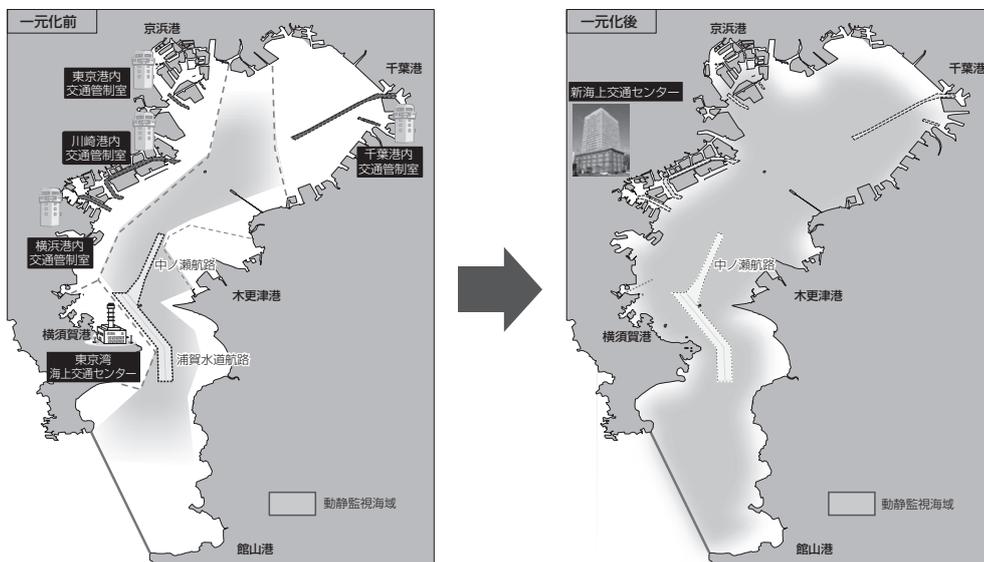
くま無く、加えて一箇所で監視することができるように、湾内4箇所の港内交通管制室と1箇所の海上交通センターを集約(管制の一元化)し、新たに横浜に最新鋭の海上交通センターを設置することとして、平成30年の運用開始を目的に施設の整備を進めてきています(図—2, 3)。



■図—1 海上交通三法



■図—2 海上交通管制の一元化



■図—3 管制の一元化整備の前後の監視海域のイメージ

2.3 法律改正の概要

(1) 非常災害時における海上交通の機能の維持

船舶交通が著しくふくそうする海域において非常災害が発生した場合に、船舶海難の発生を防止し、海上交通機能が麻痺することを防ぐために、レーダー等により船舶の動静を一体的に把握して管制を行うこととし、対象となる海域及び港については、あらかじめ「指定海域」「指定港」として指定することとしました。

なお、改正法の施行当初においては、東京湾及び湾内の港を指定することとしています。

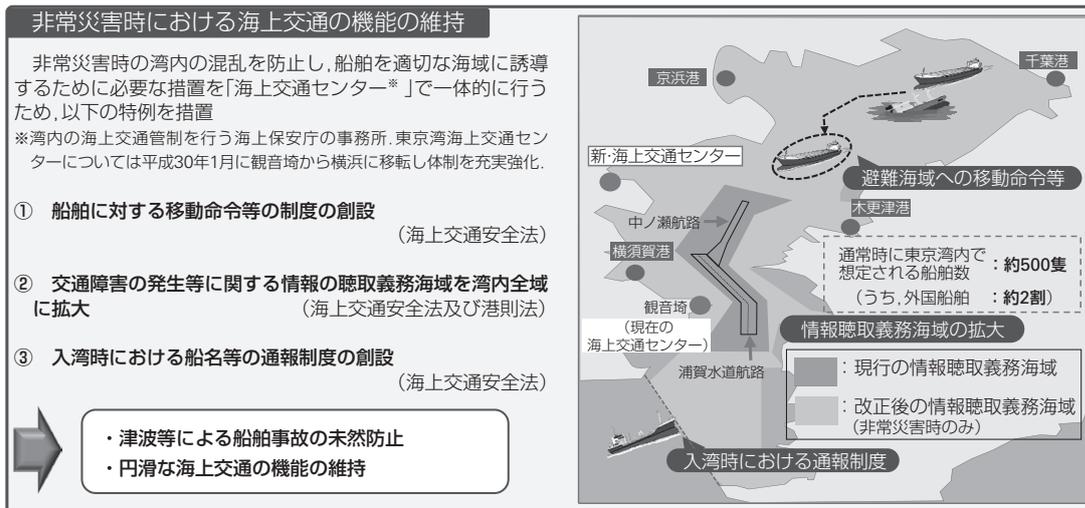
これらの海域においては、非常災害が発生し、これにより船舶交通の危険が生ずるおそれがある場合には、船舶を迅速かつ円滑に安全な海域に誘導させるため、船舶に対して、海上保安庁長官が安全を確保するために必要となる情報提供を行い、船舶に情報を聴取させ自ら安全を確保させるとともに、安全な海域への移動や湾外への退去等を命じることができることとしたほか、常に非常時の対応を取ることが出来るように湾内に入域する船舶を把握するための通報を行わせるといった制度を創設しました(図一4)。

(2) 平時における安全性の向上及び国際競争力強化

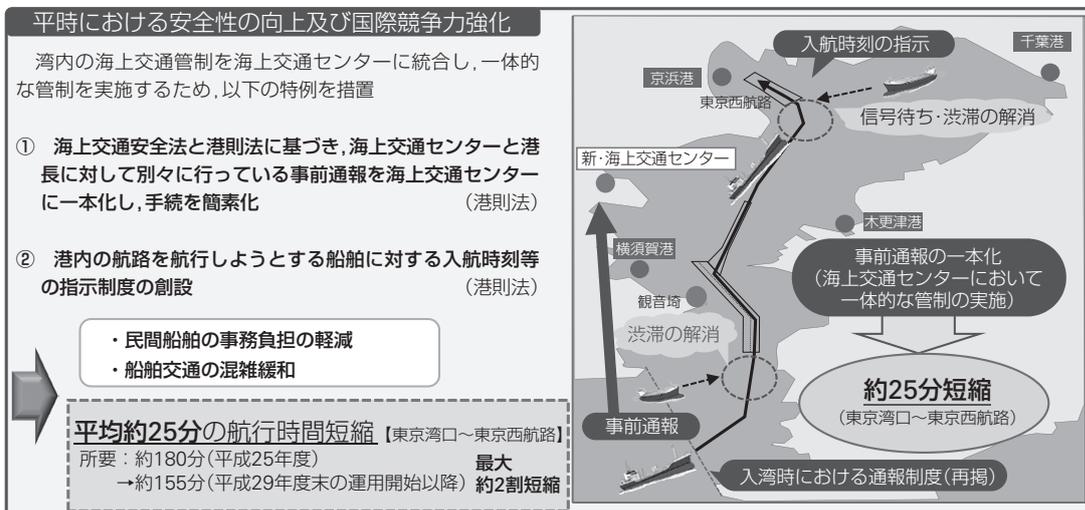
湾内の港に船舶が入港する際、海上交通安全法の航路と港則法の航路における管制がそれぞれ独立して行なわれていることなどから、海上交通安全法の航路において発生した遅れの状況が、港則法の航路における管制の実施に反映されず、湾内の特に港の入口付近においては渋滞や信号待ちによる混雑が発生しています。

このことから、船舶交通の混雑を緩和し、船舶の負担を軽減するため、海上交通安全法と港則法の海域を一体的に監視することで、それぞれの法律の規定に基づく航路等の航行に係る事前通報の手続きを一つの手続きとして行うことができるよう簡素化します。

また、湾口から港の中まで一体的に管制を行うことにより、信号による待ちや渋滞による船舶交通の渋滞を減少させ効率的な船舶の運航を実現し、例えば東京湾口から京浜港の東京西航路までの航行時間を平均で約25分程度短縮させます。これを実現しつつ航路付近での船舶の運航の競合を避けさせ安全を確保するため、港内の水路を航行しようとする船舶に対し航路への入航時刻等について指示することができる制度を



■図一4 非常災害時における海上交通の機能の維持



■図一5 平時における安全性の向上及び国際競争力強化

創設します(図一5)。

(3) その他船舶交通の安全性の向上に係る改正

船舶は航行の指標として航路標識を利用し、船舶交通の安全確保と船舶の運航能率の増進を図っており、航路標識の設置を促進することが船舶交通の安全性と運航能率の増進に繋がることから、航路標識の設置の許可基準を明確化するとともに、簡易な航路標識の設置について許可制から届出制に規制緩和します。

3—今後の課題

船舶事故の防止に関しては、関係者の協力も頂きながら、大型船については、船舶の通航量が多い海域を中心に船舶へ直接情報提供を行うことなどの対策に取り組み、船舶事故の減少を図ってきており、今後もこれら対策について重点的に取り組んでいくこととしています。一元的な管制の導入についても、当面は東京湾が対象となりますが、他の海域における導入について検討を進め、必要な施設の整備を推進することとしています。

一方で、小型船舶については、現状においては動静の把握が困難であり、情報の提供や共有についても、大型船と比べると十分に実施できているとは言えない状況にあります。

船舶事故隻数の約8割を占める小型船の事故を減少させるためには、関係者の知識や意識の向上を図るとともに、ICT技術の更なる活用等により、今まで見えていなかった活動の状況や背景要因の把握・分析を進め、スマートフォンを活用した船舶の動静に係る情報の共有手段などにより小型船舶操縦者に直接的に安全情報を伝達し、小型船それぞれの状況に応じ

た対応を取っていくなど、より実効性の高い対策を採っていくことが必要です。

また、航路標識の活用については、GPSの普及等の技術進歩に伴い、その役割が変わってきている側面もありますが、今後とも安全な海上交通環境の構築のための重要性に変わりはありません。

現在、きわめて厳しい予算制約の下、老朽化などにより、その機能に支障が生じる可能性がある航路標識も多くなってきていることから、機能障害による海難の発生を防止するためにも、航路標識の維持管理を適切に進めるための検討が必要となっています。

4—終わりに

このたび構築することとなった一元的な管制に係る制度の運用については、非常災害時の対応についても、平時の安全性と効率性の向上についても、その実効性を確保していくためには、海域を利用する関係者の御理解が不可欠であると考えています。

また、海上交通は、四面を海に囲まれた我が国の国民生活を支える重要な役割を果たしていますが、海域を利用する船舶は大小様々であり、巨大なタンカーや数千人もの乗客を乗せたクルーズ船が同じ海域を利用しており、今後も多種多様な船舶による海域の利用形態の複雑化や船舶の大型化は進展していくものと予想されます。

海上保安庁としては、引き続き、船舶事故の発生防止・減少に向けあらゆる対策を執ってまいります。国民の安全・安心確保のため、皆様方の御支援と御協力を宜しく申し上げます。