

資料 - 2

運航サポート情報提供に関する意見募集

1. 募集要領

- 募集期間 平成19年9月3日(月)から平成19年9月28日(金)まで
- 内 容 等 大阪湾における船舶の運航を支援する情報提供の必要性、情報の内容、提供組織、費用負担の在り方、将来像等
- 字 数 様式は、別紙の様式をご利用下さい。字数は、A4で1～2枚程度を目安におまとめ下さい。
- 応募方法 別紙の様式にご記入のうえ、以下のいずれかの方法で事務局までご意見を送付下さい。
- (1) F A X 06(6949)6457
- (2) 郵 送 〒540-5885 大阪市中央区大手前4-1-76
近畿運輸局 海事振興部
「大阪湾船舶運航サポート情報提供推進会議」事務局
- (3) 電子メール kkt-kaika-dm@kkt.mlit.go.jp
- 注意事項 ・ 電話によるご意見の受付は対応しかねますので御了承下さい。
・ 頂きましたご意見につきましては、推進会議における検討資料として利用させていただきます。
また、頂いた御意見の内容については、住所、電話番号を除き、推進会議の資料として引用させていただく場合がありますので、ご承知おき下さい。(匿名を希望する場合は、意見提出時に必ずその旨お書き添え願います。)

様式

(様式1)

大阪湾における船舶運航サポート情報の提供に関する意見

お 名 前 住 所 御 職 業 所 属 電 話 電子メール 匿名希望	(会社名) (部署名) 有 - 無
<御意見>	

(様式2)

大阪湾における船舶運航サポート情報の提供に関する意見

--

2. 応募意見

(1) 応募数等

応募意見の集計

業 種 別	応募通数	備 考
船社等 / 陸上職員	7 通	
船 社 / 海上職員	3 7 通	
水 先 人	2 通	
船主団体役員等	3 通	
合 計	4 9 通	

(2) 応募意見

1	船社 / 陸上職員
1. 情報提供の維持運用費の拠出については、船社として限界がある。 大阪湾を航行する船舶への情報提供は、本来、港湾管理者・海上保安部が行うのが筋と考える。 2. 大阪湾海上交通センターでは、播磨灘の漁船操業情報を提供しているが、何故、大阪湾の情報提供ができないのか？ エリアを拡大し、情報提供を可能にすべきではないか。 3. 2008年7月には、全てのAISの搭載が義務付けられ、船舶同士、もしくは、船舶と海岸局とのデータ交換が可能となり、航行の安全が期待される。 漁船にも搭載するよう指導すれば、相互に安全である。 4. 操業漁船（各漁業組合）に対し、規定の標識を掲げるように徹底指導を図って戴きたい。	

2	船社 / 陸上職員
運航情報サポート情報に付きまして、現状と情報が無くなった場合を述べます。 < 現状 > 得られた漁船操業情報により、出航前に海図に避航針路を決定出来る。 情報により其の漁具の両端位置が略確定できるので、其の方向を厳重に見張り をすれば、漁具のエンドは比較的容易に確認でき安全な航行が可能となる。 通航船が非常に多い海域で、常に他船の動静により避航を繰り返すが、漁船の 操業情報を事前に入手しているので、避航により操業海域に進入することが無 い。 情報により、操業状況が本船基準航路から外れていれば、迷わず安心して最短 の針路を選択できる。 大阪湾中央に海苔棚が設置されると、運航が制約され事前の情報は更に重要。 < 運航情報が得られない場合 > 出漁の情報が無い場合でも、当初より操業が有るものとして大阪港を出港後、 神戸方向へ大きく迂回する。 迂回しながらも、当直者を増員し漁具の発見に努めなければならない。 情報の無い迂回は大きくなり、経済性は現状より更に低下する。 他船の動静により難航し、操業海域に進入の可能性有り。 このように現在は、情報の入手により安全性が確保されているが、情報の全く無い 状況は殆ど手探りの航海となり、安全性、経済性において非常に厳しい状況となる。	

3	船社 / 陸上職員
我々運航する側としては必要である。 特に弊社は、大阪港から明石海峡へ向けるコースであり、仮に操業している「流網」 に関係したとしても事前情報があるのと無いのとでは雲泥の差がある。（精神的にも） そこで今回は官庁が仲介して取りまとめに尽力され、これを実現しようとする御厚意 に感謝し、是非とも方策を探り実現したいと思っています。 そこで問題が費用であるのは船社統一的な問題であろう。様々な航路事情（大阪湾で も）が違つ中で、燃料高騰もあり「なるべく費用は抑えたいが情報は欲しい」のが本音 であるし、各社ある程度の事情（出せる金額）を考慮しつつも「これでどうですか」と いうスタンスで金額を提示しても良いかと思う。そうでなければお金が絡む話はまと まりが難しいと思う。したがって、「〇〇汽船は年間＊＊＊万です」の様なちょっと強引 とも思われる割り振りで提案してみても良いかと思ひます。（その基準としては隻数と トン数換算で割り出してみたら如何でしょうか。弊社でしたら社船6隻のうち4隻が影 響するので「トン数×比率×隻数」等々） また、レーダーサイトだけの運用では問題があるのは承知の上で、運用費の加算から	

もサイトだけの利用はやはり無理なのでしょうか。

昨今抱える各社の事情も考慮した上で取りまとめるのは苦勞も伴うと思いますが、協議の中で解決策を見出し、実現に向けて一緒に進みたいと思っております。

4	船社 / 陸上職員
1 . 船舶を所有・運航する一船社として、大阪湾内航行船に対する運航支援情報の提供は、安全運航向上に密接に関係していることから賛同できる。 2 . この種運航支援情報は、すべての大阪湾内航行船が共有することにより湾内の安全維持に対する効果が最も効果的に発揮されることから、情報提供は無料（通信費は利用者負担）とされるべきであろう。 3 . そのためには、情報提供事業は国あるいは地方自治体が維持運営すべきと考えるがそれが難しい場合には、国等の助成を受けて民間の通信事業者等が維持運営していくことも選択肢と考える。 4 . 船社として安全運航維持のため、提供情報の内容が有用なものであれば、応分の情報利用料を負担することもやむなしと考える。 5 . 直接的に情報を必要とする水先人等が利用料を負担し、最終的に船社が負担していく方法も考えられる。 6 . 特定海域の安全運航に関わる情報提供が社会基盤として整備されていない場合、船社としてその整備を望むが、船社がその事業の立ち上げに出資し運営維持に直接関与していくことは難しく専門の事業者任せたい。	

5	船社 / 陸上職員
関空の建設工事開始により、それまでの南部海域を中心とする大阪湾の漁場が大型船の輻輳する北部海域に移行しました。 以来、大阪港を発着する船舶運航会社は安全運航を阻害され、また、漁具の補償問題等に苦慮してまいりましたが、6 年ほど前から関空レーダを利用した漁船操業解析図を享受し、それまでの不安は激減したと感じております。 しかしながら、関空 2 期工事の終了に併せその解析図の恩恵も今年度までと耳にしたときから、再び我々の不安も募り始めました。そして、今まで各関係官庁に解析図提供の存続を陳情してまいりましたが、なかなか良い回答を頂けず困惑しておりました。今回このような形で道筋をつけてくださった関係者の方々に大変感謝しており、実現に向けて可能なことは出来る限り協力したい所存であります。 さて、山積された問題のうち最大の懸案は費用の出所だと思われます。それに関しましては、法的縛りさえ払拭できれば、入港料や岸壁使用料などから捻出するのが最善だと考えます。さらに各船の負担金として、港界を越える際に課金する制度も良いでしょう。	

しかしながら、その額面が多すぎると反発が生じ頓挫してしまうおそれがあります。せいぜい1回の入港で500円程度ではないでしょうか。漠然とした金額ですが、必要予算を1年間に大阪湾諸港に入港する隻数で割れば、さらに少なくて済むのではないかと思います。すなわち、特定の会社や団体等だけに割り当てるのではなく、広く浅く徴収し、その結果として毎日入出港回数の多い会社や団体の負担が比較的大きくなってしまふのは納得できるはずです。

しかし、そうは言っても来年度の発足に向け時間がないので、初年度のみ協賛金のような形で各社から捻出してもらい、そのあと先程述べたように広く浅く徴収する制度を整えることは出来ないでしょうか。そして、その協賛者に何か優遇措置などを付与できれば協力してくれるところも他に現れるでしょう。

海での仕事を生活の糧としている我々海運業界は、はるか昔より漁業をしていた漁師たちとの共存共栄が大切であることは十分に承知しております。しかし、さわら流し網の最盛期の分布図を見て頂ければご了知のごとく、せっかく国から認可を得た定期航路事業の航路が完全に閉鎖されております。本当に安全を確保した上での許可であれば、大阪湾を縦横断し航行する定期・不定期航路事業は大半が取り消されるでしょう。また、百歩譲って、昨今の操業状況を共存共栄の姿だとし、受け入れたとしても、大阪湾の流し網漁の漁具の標識の視認性等が悪く、悪く言えば網が罾のように張り巡らされています。その面から言えば、漁具損傷の補償を求められてきた船社は、被害者意識を拭いきれません。

しかし、それは単に漁師が加害者という問題ではなく、最低限のルールを守らせる立場の管轄官庁に問題があると考えます。逆の例を上げると、海上保安庁が真摯に取り組んでいる明石海峡のいかなご2艘引き漁及び備讃瀬戸のこませ網漁、また、岡山・香川の流し網漁などは指導が行き届いている結果でしょうか、標識がとても判別しやすくなっております。さらに、高松海上保安部などにおいては日頃から漁師など漁業関係者と意思疎通を図り、綿密な連絡体制を取り、時には漁船に便乗して我々に安全な水域を確保するため操業状況を把握し、また、備讃マーチスと連携しそれらの情報を提供して下さるなど、非常に感謝すべきところがあります。それにひきかえ、大阪の海上保安監部には機会ある毎に漁船操業実態とその危険性を具申してきましたが、取り合ってもらえません。果たして、流し網最盛期に漁船操業状況情報無くして、大阪港から明石海峡まで漁網を横断せずに航行することができるのでしょうか。

次に港湾管理者のあり方に対して、私が海上勤務から陸上勤務になったとき、各地方港湾管理者のその組織・体制の複雑さに困惑しました。大阪港は1人の港長であるにもかかわらず、港湾管理者については、北部は大阪市港湾局、南部は大阪府港湾局と別々で、泉大津はその呼び名についても、ときには大阪港（堺泉北区）、ときには堺泉北港と変化します。また、神戸港に関しては、港湾局とは呼ばず「みなと総局」という風に変った名称でそれらの体制を理解するのに暫くかかりました。また、神戸については入港料はみなと総局に、岸壁使用量は埠頭公社にというふうに、画一したものではありません。今回の意見募集の趣旨とは道筋がそれでしたが、これら疑問に感じる点があります。そして、「港湾管理者」という中に「管理」という文字が含まれており、入港料

を徴収するからには、定期便であるフェリーの出港時刻に不思議とタイミングを計ったかのように出港していく他船に対して時間調整を指示するぐらいは管理して頂きたいです。また、気象・海象情報については、航空機であれば管制塔（棟）などで風向風速を監視し情報を提供しているはずですが、日本の港湾においては、数少ない海保の地点観測しかなく、リアルタイムの情報を入手するためには自社で風向風速計を設置せざるを得ません。運航者の立場に立てば、埠頭ごとの気象・海象情報を発信できる通信施設もインフラに含まれるべきだと考えるはずです。

最後に、船舶運航サポート情報の必要性を大阪湾諸港一開港化に向けた施策の中で重要課題の一つと捉えて頂いていることは非常に有難く思いますが、実現に向け内容の充実と効率性を高めるため、縦割り行政の最たるものである運輸局と海上保安庁の連携・協力を深めて頂くことを切に願います。

6	船社 / 陸上職員
この度は、大阪湾の船舶の安全を一層充実強化していくための大変重要な取り組みを始められ、事務局をはじめ、メンバーの皆様のご苦勞はそうとうなものと感じております。船舶の安全の充実、大阪湾諸港のよりいっそうの発展につながることはもちろんのこと、関西経済の発展にも欠かせない重要なポイントであり、このような検討がなされることは船舶会社としても非常に高い関心をもって拝見させていただいております。皆様のご活躍を一層期待申し上げているところです。 この機会に私見の一端を述べさせていただきます。 ○ 検討会メンバーについて 学識経験者の方々、関係機関・団体の皆様方のうち、漁業関係者が参加されております。大阪湾を利用している様々な方々が参加されておりますが、水先人、漁業関係者を除いては、現場すなわち実際に船舶に乗船されて業務に当たられている方々は少数ではないかと感じました。 是非、フェリーの船長、外航航路、内航航路のキャプテン（元キャプテン）のように気象・海象を踏まえつつ、大阪湾の生の姿を知り抜いている方々を交えていただきたいと感じました。現場の生の意見は、経験に基づく情報量が多く、とかく一方的な結論になってしまうことも懸念されますが、委員会の下で作業部会、あるいはその下の研究会のような場を作っていただき、現場体験者からの生の意見や知見を吸い上げられるように工夫していただけないものかと感じております。 また、海上保安庁が参加されていないのも不思議な感じがしました。水路通報は重要な位置づけにあると思います。	

○ 情報提供内容について

これまでも、様々な機関から大阪湾内の船舶の交通情報が何らかの形で提供されておりますが、資料の中ではその辺についてあまり取り上げられていないように見受けました。情報の提供・伝達は、各業界、各系列ごとにも同時に行われており、大阪湾を航行しているすべての船舶ごとにどのような情報がどのようなタイミングで入手され、どのように安全な運航に役だっているのかを再確認する時期に来ているのではないかと思います。

漁業情報については、過去に関空からの情報提供以外には、皆無であったことからその情報提供の存続が熱望されていると聞き及んでおります。この情報提供によってどのように安全が確保されてきたのかを確認し、また、メンバーに漁業関係者が参加されているので良い機会ととらえ、一般船舶だけでなく漁船の航行・操業についても安全が確保されるような情報の内容についても掘り下げつつ、相互に必要な情報の提供を考えていく時期に来ているのではないかと思います。

船舶の運航に当たっては、昼間のように見通しの良い状況下では、水面下や狭水域での工事作業の情報は助かっています。逆に夜間や霧中であれば、他船の通航状況や漁船の通航・操業状況は自船の安全を確保する上で非常に大事な情報です。情報提供が行われなくなると他船等の通航を避けた結果、大阪湾内を大きく迂回して航行することになることも少なくありません。情報提供は、安全の確保のみならず運航効率の向上にもつながる重要なものであると認識しています。

大阪湾内の通航帯については神戸沖の整流ブイによってかなり整理されたように思います。関空方面についても、今後、対策が進まれることを期待しています。

7	海事関係会社 / 陸上職員
船舶運航の責任者は、一義的には船長である。安全及び効率的に運航するための情報は、船主又は運航者から得られるものの他、国の行政機関（国交省・・・港湾局＝整備局、海事局＝運輸局、海保、これらの外郭団体）、地方の行政機関（港湾管理者・・・大阪市、大阪府、神戸市、兵庫県）、海防団体、漁業関係者などから非常に多くの情報がそれぞれの紙媒体やインターネットにより発信されている。 発信している側は、「船舶の航行安全のために情報を出している」ことに満足し、利用する側のことは考慮しない。「法の不知は過失」という概念からか「知らないものが悪い」という風潮も無きにしも非ず。また、事故の際の責任逃れという面も否めない。 船長が、限られた時間、限られた手段の中で、これらの情報を全て取り寄せ、運航上の最善の判断をするなど不可能に近く、役に立つ情報があってもそれを知らずに運航していることが多い。結果、最低限「法規制のあるものだけ知っておこう」というようなことになってしまう。 情報発信者、特に行政は無責任な情報発信を改め、必ず利用者へ伝わる方法をとるべ	

きである。行政が必要な情報は法律により強制的に求めるのであれば、行政が発信する情報を如何に利用してもらうかも発信者である行政に義務化すべきである。こうなると、情報の一元化・情報入手の簡素化・効率化もという観点から、縦割り行政の垣根を越えた情報収集提供機関が必要となってくる。利用者である船長から見れば、それは「ここに聞けばわかる。ここを見ればわかる。ここでアドバイスを受けることができる。

大阪湾に近づいたらここに連絡しよう。」という、「ここ」にあたる機関である。現時点で行政にそこまで望むことは難しい・・・のであれば、今回の構想である「民間が主、官は副、大阪湾海域利用者による海域利用者のための情報提供＝運航サポート」しか方法がないのではないか。費用負担は前述の行政の責任から当然国交省も港湾管理者も負担すべきである。印刷物を配布するにも費用はかかる。利用者の末端まで周知する費用として出せないのだろうか。

また、海域利用者特に船社においても、「税金を払っているのだから行政がちゃんとすべき」と言い放つのではなく、船長の負担を軽減させることが、安全で効率的になることを見据えるべきである。水先人はその一環で役割を担うべきである。

8 - 1 1	船員 4人
大阪湾における希望する運航サポート情報 1) サワラ流し網漁船の操業情報（現在の航行安全センター）の情報継続 2) 大阪湾におけるパッチ網漁船群の操業情報 3) 正確な入出港船の情報 定期旅客船、フェリーのダイヤ維持の為に優先航路管制 同時刻に入出港船が重なることが多々あり、定期運航に支障をきたす 4) 濃霧発生時期に於ける紀伊水道、友ヶ島水道及び大阪湾の視程情報	

1 2 - 1 3	船員 2人
貴重な人命、財産等を運送するために現場責任者である船長が最も肝に銘じている事は「船舶の安全性の確保」であります。 航海中は乗船されたお客様及び車輛を目的の港まで事故なく無事に届けるのが船長の責務と考えています。 従って、「さわら流し網」の情報提供がなくなれば、最も重要な安全性が阻害される恐れがあります。このような観点から現在の体制を継続して欲しいと思っています。	

1 4	船員
・ 出漁漁師の携帯電話に直接 T E L して状況を聞き可航域を選定する。 （各社運航管理者で） ・ 航行船舶の船長が実際に見た状況を運航管理者等に通報する。 ・ 運航管理者は ” 推進会議 ” へ集まった情報を報告する。又、情報をもらう。 ・ 流し網の識別が簡単にできるように、漁師に標識の交換を要請するか、各社の寄付で取り付けてもらう。	

1 5	船員
まず、流し網操業に関して、例年 4 月～ 1 2 月間の漁期の間、当社の基準経路上を横切るように北東から南西にかけて 2 ～ 3 マイルの長さで操業しており、情報提供を受けて避航すべき針路を決定しております。 複数操業の場合は、標識がわかりにくいため仕方なく大阪港を出港した後、新島沖のブイに向け、六甲 1 号ブイを左に見て西に向ける場合が多くなります。 このとき、大阪及び神戸出港船とはすべて本船が避航船となり、ほぼ北北西に針路をとっており右側に可航水域が少ないため、減速するなどの措置をとりながら流し網の北側標識の発見に努めています。また、大阪及び神戸港への入港船とも関係することも多く、出入港する他船にとっては本船の針路が非常に理解しにくい状況だろうと感じながら運航しているのが現状です。当然、情報によっては安心して基準経路を航行することも可能なほど魚網の位置情報は精度が高く、針路の決定に十分役立っております。 従って、現在の流し網情報が得られずに出港となると漁期の間は、ほぼ毎日六甲 1 号ブイ付近まで北上することになり、是非とも情報提供を継続して欲しいというのが正直な気持ちです。 一方、漁業者にも船舶輻輳する大阪湾で網長 3 マイルほどの操業をするのであれば瀬戸内海の流し網の標識と同様の判別しやすい標識を設置するよう継続的に訴える必要があると思います。（現に播磨灘では網の北端が赤灯・南端が緑灯で遠くからでも非常にわかりやすい） 大阪湾以外の他の漁協では何年も前から実施しているので大阪湾だけができないことはないと考えます。 次に、大阪湾における船舶運航の情報提供についてですが、現在、大阪マーチスが明石海峡航路の管制をしておりますが、実際のところ明石海峡航路は短く分離通航であり、二艘引き漁船が操業していなければ大きなトラブルは発生しません。 それよりも、大阪湾は明石海峡東方ブイから東側の各方面（神戸・大阪）と友ヶ島より北上して大阪・神戸に向かう船舶や同方面より明石海峡に向かう船舶が様々な針路を取り、そのうえ漁船が介在するので非常に混雑しているのが現状です。 にもかかわらず、現状は大阪マーチスのレーダーの圏外となっています。せっかく	

の設備（関空レーダー）をマーチスが管理運営して、大阪湾の船舶運航のサポートを行えば、明石海峡航路の管制も含めて、今以上に安全運航に資することは明白だと考えます。大阪マーチスが大阪湾に全く関与せずにいることも不思議な気がします。

大阪湾の海上交通の安全を確立するためには、官民一体となって湾内利用者が船舶運航実態の正確な把握とそれに対する措置をこの推進会議で図られることが重要であると考えます。是非とも、全国に先駆けて成功することを願っております。

16	船員
無償提供を受けている「さわら流し網漁操業図」が関空航行安全センターの閉鎖に伴い入手不可能になるとの事。 本来、有益な情報は有料である筈で、情報を共有したい会社あるいは組織でコストを拠出する事は当然です。コストの按分等で頓挫する様であれば仕方がない。 これまでの経験を生かして航路を迂回して対処したい。	

17	船員
現在、大阪湾の流し網情報を航行安全センターより会社経由FAXにていただいております。流し網の操業は時期により港界線の内側まで入って操業しているのが現状です。その様な中、航行安全センターからの情報は航海計画の立案に非常に有効な情報です。流し網のブイは灯火もはっきりせず、情報が無ければ手探りで大阪湾を横断しなくてはなりません。 今後は、現在いただいているFAX情報だけでもHP上で公開し、常時更新して陸上管理部門だけにでも最新の情報が取り出せる様にいただければ私達にとって有益です。	

18	船員
船舶の操船者として大阪湾において最も厄介であり事故の不安を感じるのは、さわら流し網漁と2艘曳き漁の船団である。 2艘曳き船団については、日出後の操業であり、個々においては形態が明確であり、形象物も守られているが、集団であり船団の動静が把握しづらいのが問題である。 さらに日没前から夜間に操業するさわら流し網漁については、漁具が1海里約2,000Mにも及び灯火・形象物に決まりがなく昼夜共に確認しづらく1海里程度で確認できても避航できない場合がある。漁具設置位置が判ればほとんど移動しないので関空航行安全センターよりの情報頼みで避航してきたが事前の情報なくして安全に避航、航過するのは大変困難である。 関空航行安全センターよりのサービスが終了すれば大阪湾で操業する漁船との間に事故が多発し大きな問題になるのではと危惧します。 相方の利益の為に運輸局、パイロット協会、船社、漁協組合、保険会社で出資し同様のサービスを継続すると共に大阪湾の様に大型外国船の往来も多い海域で現状のトラップ的な流し網の灯火・形象物では国際的にも理解されるものではなく昼夜を問わず明確に判断できる灯火・形象物を義務付ける事を希望します。	

19	船員
・他海域の流し網漁の漁網標識は遠距離から確認できるのに、大阪湾の流し網は、接近しても確認しづらく避航が困難な為、改善する様、指導・監督を徹底して欲しい。 ・港湾局より堺泉北公共ふ頭けい留施設使用届けの情報を頂き、参考にしているが、荷役時間が早まったからと言っても定期船の出港時間に大型船が出港しない様、入出港船の管制をしっかりとって欲しい。	

20	船員
大阪湾は、大型船から小型船、日本船及び外国船、あらゆる種類の小型漁船、又レジャーボートまでもが様々な針路及び速力で航行している。 その上、大型船においてはパイロットの乗下船の為の速力の変化がある。更に2マイルにも及ぶ流し網によるものや大きく迂回をよぎなくされるほどの二双艘曳きの集団操業などがある。 特に当海域の流し網は、その上を通過できない深さであるうえに非常に長く、更に悪いことに灯火等の標識が他海域のもの比べて非常に認識しづらい劣悪なものである。 その為、事前の情報なしにレーダー及び目視による見張りだけで流し網を避けるのは非常に困難であると共に、仮に発見できたとしても、直前での大幅な避航となったり、複数の網の中を迷走することにもなりかねず、大変危険な状況が予想される。 現在、明石海峡航路周辺海域は、大阪マーチスが運用されているが、これは航路内のみのものであり大阪湾の安全の為には全く寄与していない。 当初の設置目的が明石海峡航路の安全確保の為であろうからそれは仕方のないことではある。しかし、あらゆる情報を一元的に管理し航行船舶の安全を確保する為の組織としては最も信頼でき実用的であると考える。 上記の情報の一括管理及び船舶への提供業務を直ぐに具体化するにはさまざまな問題があり困難であると思うが、近い将来ぜひ実現して頂きたい。 それまでの間、現在の関空航行安全センターの存続を熱望するところである。	

21	船員
航行安全センターから送られてくる気象情報や流し網の情報はとても参考になり役立っています。気象情報も時間ごとに細かく情報がのっているので、風のおさまる頃や風向きの変化などが分かり操船に役立っています。 流し網の情報も、操漁の漁船の数が早い段階で分かるので、漁船をさがしやすく助かっています。これからも情報の提供を続けていただきたいと思います。	

2 2	船員
私はフェリーの船長ですが、大阪湾を航行するにあたり一番の懸念でもある流し網漁船及び船舶のサポート業務についての意見ということで述べさせていただきます。 大阪湾の流し網漁の漁期は1年間のうち、9ヶ月と長く、それを避ける為の航程の増加に伴う燃料消費の増加は莫大な金額になります。それでも、現在は関西国際空港の航行安全センターからの情報で、無駄な避航はしないで済む様になりました。この情報がないければ、漁船が出ているかどうか分からずに航行しなければなりません。日中でも網の位置はとても見えにくく、夜間に至っては、他の海域とは違い南北を区別する灯火を掲げてなく、小さい白色の光で見つけることが容易ではありません。 私が伺いました話では、航行安全センターによる情報は、漁船の出港から網の投入まで肉眼とレーダーでの追尾で確認していると言うことで、現在利用している限りではとても正確で助かっております。今後も、このようなサポートを続けるにあたり、コストと労力を要すると思いますが、網の切断事故防止と海難防止の観点からも是非、存続を期待致します。 また、航行安全に関するサポートということですが、流し網漁船の魚網を避ける為、運航管理規定に定められている基準航路を航行できない事が多々あります。その為に神戸や大阪新島方面からの大型船と見合関係になる事が多く、魚網の避航に伴う航行管制及び注意喚起を期待致します。そして、港内でのサポート体制としましては、フェリーは定期で運航しておりますので、その出入港時間は毎日同じ時間で決まっています。特に営業航海（乗客乗船中）の時は、その時間の他船の出入港を調整して頂きたいです。バス会議でその港の出入港船の時間調整をしているのであれば、フェリー時間も考慮して頂きたいと思います。以上、宜しくお願い申し上げます。	

2 3	船員
神戸空港 - 関西空港間での高速艇に従事していますが、この海域は漁船や商船の航行が多く、なかなか大変です。そのなかで航行安全センターのデーターは非常に役立ちます。 漁船の動き、海上の状態その他、私たちは朝一番でデーターに基づいてミーティングをし、一日の安全航海に向けて就航しますテレビやその他の情報も見てますが、あまり参考になりません。 私達はこの海域の詳しい情報がほしいのです。その上、私達の運航状況を監視し危ない状況になると知らせてくれるし、何回も救われました。頼りになります。このような航行安全センターは海で働く者にとっては絶対に必要だと確信しています。	

2 4	船員
航行安全センターの事前に送られてくるファックスの天候や波の情報のおかげで、漁船の流し網を事前に回避でき安全運航に役立っているのも、これからも存続してもらわなければ安全運航に支障をきたすので、これからも存続してもらいたいです。 特にお客さんを乗せて運航している船舶なので、事前に情報を提供してもらいたいです。	

2 5	船員
航行安全センター存続に関して、大阪湾を航行する船舶は大型船から我が社の様な小さな高速船に至るまで、海上気象状態及び漁船操業情報など毎日数回 F A X を送って下さって非常に役立っています。 特に神戸港沖から関西空港周辺は非常に漁船が多数操業しています。夜間の流し網漁は安全センターの情報がすごく役立っています。今後もより一層の詳細な情報をお願い致します。	

2 6	船員
私の会社は大阪湾を舞台とし運航を行っているのも、狭い範囲の気象情報は航路の状況を知る上でとても役立っています。内容も時間毎に風の強さ、波の高さなどをグラフで示してあり、見やすく、気象状態が悪い場合運航予定の大まかな予想を立てやすいので常に活用しているのが現状です。また漁船情報、特にさくら流し網における情報は、航路上に行われている網を完全に回避するための一つの手段として重要だと感じています。これからも大阪湾におけるサポート情報がさらに役立つものになることを願っています。	

27	船員
航行安全センターから毎日送られてくる、気象、海象及び漁船の操業情報FAXは大変参考になっています。 特に日没から漁を行う流し網は、目視と航行安全センターから送られてくる情報と照らし合わせて安全航行を行っております。 これからもこれらの情報を継続していただきたいと思います。	

28	船員
神戸空港 - 関西空港間を航路としている関係上、大変重要な情報として参考にしています。私は以前、高松 - 神戸間のフェリーに勤務していましたが、航路が大阪湾の一部分の海域(明石海峡 - 神戸港間)だった為に経験の少ないところを補ってもらい助かります。 第一に気象・海象です。関西空港は大阪湾の中央東部に位置する為、様々な方位の風波の影響を受けます。船が高速艇である為に大変敏感になります。時間単位の風向・風速・波高、また大阪湾特有の状況を天気図だけでは解らない細部まで情報がある為参考になります。またパッチ網漁船、サワラ流し網漁船など投網海域が一目で分かり航海時間の短縮、他船の動向を判断する材料となります。 これからも大阪湾という船舶輻輳海域におけるサポートをして頂き、私達も安全運航に努めたいと思います。	

29	船員
私は兼務で船長をしていますが、航行安全センターの情報はとても助かっています。 まず1つ目にMT局短期予測。その日の16:00頃と次の日の08:00頃に送られてくる予測は、自分の働いている神戸空港のピンポイント予測をはじめ、風向・風速・天気・降水量などが細かく記載されており、船を操船する上でとても助かっています。 あと気象関係では台風情報やその日の注意報、警報、発令情報などを随時送ってくれている。その他にも神戸空港～関西空港間の航路を運航する上で必要な情報を随時送ってくれる。	

例えば、今日、大阪湾においてヨットレースがあり、ヨットが定期航路を横切る日時などを知らせてくれたり、さわら流し網漁の出漁状況（何艘、大阪湾のどの付近でどちらから網を入れはじめたかなど）を知らせてくれ、場合によってはリアルタイムで業務無線により直接、状況を知らせてくれることもある。

私は高速船を操船していますが、高速船を運航するにあたり、お客さんに快適で安全に船に乗っていただくためには、このような安全センターからの色々な情報は必要不可欠だと思っています。よって航行安全センターの存続を希望します。

30	船員
海上及び気象状態のFAXは大変参考になっております。特に我が社の航路には、漁船が非常に多く、夜間においては流し網情報は欠かせない情報であります。今後も情報を提供してもらいたいです。	

31	船員
航行安全センターより送られる、気象情報や漁船の操業状態を記したファックスは大変参考になっている。以前は安全センターから無線で流し網の場所を知らせてくれたりして助かることが多かった。現在も、特に流し網の操業状況を示したファックスが大変参考になっている。 また、気象の状況を示したグラフは、風向、風速、視程、雨量に至る細かい内容まで記されていて有難い。あくまで予報であるため外れる事もあるし、訂正される事もあるが、当日・翌日の運航計画の指針となり、これも参考にさせてもらっている。 これらの情報をこれからも継続して送っていただけるととても有難い。	

32	船員
弊社の航行している海域では漁ろうに従事している船舶が多く、終日、輻輳している日も少なくありません。特にさわら流し網漁船に関しては航路を塞ぐようにして操業していることも多く、目視及びレーダーでの早期把握が必須です。そのため航行安全センターから得る情報は航海計画を練る際に大変重宝しております。 その他、曳航船、気象等の情報も参考資料としての価値を十二分に発揮しているように感じます。以後も現行通りの情報提供をしていただけるようお願い致します。	

3 3	船員
1 . 流し網情報に関しては現場で特有の灯火（漁船自体）を発見し対処することで可能。よって事前の流し網情報は必要なし 2 . 流し網情報以外は全く使用せず。必要なし。 3 . 流し網情報自体、初期の出漁段階であり利用価値がない。	

3 4	船員
現在、漁船操業情報（流し網）を提供してもらっており、その他の情報については、情報提供を受けていない為どのような効果があるのか疑問である。 流し網情報は大阪湾の北側で操業している場合はある程度参考になる。 流し網情報以外はほかの情報源があり、現在までそれに対応できているので、後は対費用の問題になると思います。	

3 5	船員
会社の意見同様、大阪湾を航行するうえで本船側が一番必要である情報は、流し網の正確な操業状況です。しかし、その情報さえも参考程度のものであるならば、大阪湾船舶運航サポート情報は、なくても良いと考えます。	

3 6	船員
漁船操業情報以外の他の情報は現状の通信設備により情報収集する手段が有り支障はない。 又、漁船操業情報の流し網情報も現状では漁具（灯火）の不備や不適當（漁具の灯火が確認困難）である為、行政による直接指導が望まれる。	

37	船員
現在使用している情報は漁船操業情報の流し網情報であるが、流し網情報とは別の場所に流し網が入っていたりするのでほんとうに参考にする程度である その他の情報は現状のままで十分であると思います。 現在の情報提供終了後は、流し網情報は必要ないと思う。	

38	船員
当社が参考に行っているのは流し網ぐらいである。実際に運航しているとこの情報をほんの参考程度にしておかないと何回も流し網に乗りそうになっている。 本当に正確な情報ならば、思い込んで針路設定していけば助かるが、この程度の情報だと逆に迷うことが多い。小職は、あまり、この程度の情報なら必要ないと思います。しかし、本当に流し網情報が必要ならば大阪港沖の僚船の沖錨泊を神戸沖にして錨泊中に流し網情報を収集し、後船や関係会社の船舶等に情報提供すれば、より正確な情報伝達できると思います。もっとより良い方法、関係会社の間で色々な情報を伝達しあえば今のシステムより、良い情報が収集できると思います。	

39	船員
サポート業務の内、漁船操業情報（FAXの流し網情報）は特に重要視している。 操業情報が送られてくると、あらかじめ本船が大阪南港出港時（出航後）頃の操業状況を情報図に基づき検討、予測しておくことと実際の航行時には早期の見張りにより避航（回避）動作を早期に行うことができ有効である。（時間差があるので情報網と異なる場合もある） さারা流し網操業状況情報は、元々関空工事期間中に限り関空工事に付属するサービス事業の一環であるという事を聞いていた。従って工事が完了すれば必然的にサービス提供は終止されたはずである。 ところが「情報のおかげで網等の切断事故を未然に防止できる手段として非常に有効である」等の意見も多く（特に付近を航行するフェリー）あがっていることから、その実用性や必要性が理解され、配慮（好意）の上このサービス（サポート）が延期継続されてきていると思う。（操業図の作成に当たっては、できる限り正確に実況情報を収集することができる特別に熟練された方々が記入作業をされているとのこと）	

今後の費用に関しては、経緯の観点から民間にも負担を求めることは理解できるが、負担率の軽減をお願いしたい。

小職も情報の有効性を実感していることから、今後は他の情報等（気象、災害、運航情報等）を含むサポート事業の拡大には多いに賛成である。
サポート業務が浸透、構築されることを願います。

4 0	船員
漁船操業情報について 現行の情報によれば大阪湾全体をアバウトにカバーしている為、よりスポットな情報（整流ブイからの航路筋）に対し、より密なる情報を提供してもらいたい。 気象、海象、船舶運航情報について 上記の情報はリアルタイムに提供できなければ情報としての意味はない。より正確なリアルタイムの情報提供の方法をコストがかからない方法で検討願いたい。	

4 1	船員
航行安全センターから送られてくる流し網情報やパッチ網情報、気象予報は大阪湾を航路とする私たちには大変参考になっています。夜間の流し網は目視でも確認はしますが、航行安全センターの情報とも照らし合わせて安全航行に努めていますし、旅客船ということで気象にも一層の気を遣っていますので風向、風速、波高、視程等が細かく記されている気象予報は運航に大変参考になっています。 これからもこれらの情報を継続していただきたいと思います。	

4 2	船員
・フェリー乗船歴１６年、大阪湾を基準に瀬戸内海航行に従事 大阪湾における危険発生状況 ・明石海峡における２艘曳漁船による航路閉鎖 ・大阪湾入口における２艘曳漁船による航路閉鎖 ・さわら流し網による神戸沖航行域の閉鎖 ・神戸港入出港とのフェリー基準航路とのニアミス ・台風時における停泊船の走錨 ・冬期季節風の強吹 上記、危険を感じる状況を列記した。 就労がフェリーの為、大阪湾を日没から日出にかけての航行が主で、その時間帯における漁船とのニアミスや漁網切断が発生している。 従って、大型船や気象に関してはポトラジオ、ハーバーレーダー、個別チャンネルによる情報で十分であるが、漁船に関する情報は不足がちである。 現実には漁船の航路閉鎖をコントロールできない。 海上保安庁によるコントロールと情報のサポートを求めるのが妥当と思われます。	

4 3	船員
当社のみの必要性ということであれば、情報提供がなければ困るといった状況ではない。ただし、今後近海等の外国船が航行する機会が更に増えるとするならば、湾内に精通していない船舶が増加するであろうことから必要性があると考える。 この場合においても各社別に協力を求めるのではなく、パイロット協会、全海連等の団体に協力を求めるべきである。 又、将来的にアジアにおける阪神港のポジションを高めていく予定であれば、大阪マーチス、各ポトラジオを含め、民間による一本化を図り安全かつスムーズな大阪湾をアピールすべきだと思われる。	

4 4	船員
以下、内航貨物船（４９９ｔ型）から見た意見を述べさせていただきます。 １．内航貨物船は大型船に比べて装備されている航海計器や通信機器が限られています。航海計器ではレーダー及びＧＰＳプロッタ、通信計器では船舶電話及びＶＨＦ（ナブテックス）となります。その中で、情報の入手手段としては携帯電話がかなりのウェイトを占めております。例えば、気象情報などはテレビと携帯電話により気象会社より入手するのが通常です。	

大阪湾において「船舶運航サポート情報」を内航貨物船が利用する場合は、携帯電話により情報提供をしていただくのが、一番利用しやすいと思います。

しかしながら、大阪湾は携帯電話の使用できる海域（エリア）が狭く苦勞いたしております。

よって、大阪湾全域で携帯電話が安定して使用できる環境を整備していただきたいと考えます。

２．提供される情報の内容ですが、二艘引き漁船及び流し網漁船の操業情報、また、AISが装備されておりませんので、AISレーダー画像などが提供されると有効に利用できます。

３．最後に、現在大阪湾で操業されている「さわら流し網」の灯火が見にくく、特に日没前の投網時期は、判別が困難となります。

出来れば、香川県・岡山県で使用されているような光力の強いブイを使用していただけると幸いです。

4 5	水先人
費用負担について私見を述べさせていただきます。 流し網を切ると損害賠償の対象となるケースが多くあります。 水先人が乗船していても水先人はあくまでも船長の助言者としかなり得ず、不幸にして漁網を切って損害賠償となった場合には水先人が賠償するのではなく、各運航船社にそれぞれ賠償いただくこととなっております。 従いまして、今般の運航サポート情報は船社の賠償負担を軽減するために非常に有効となるわけです。すなわち、損害防止費用となるべきものと考えています。 フェリー協会が一部負担を検討いただけるのはフェリー運航会社の損害賠償額の軽減、すなわち、損害防止の役割が十分にあるので、損害防止費用との観点であろうと理解しているところです。従いまして、日本の船社、外国の船社にも事情をよく理解頂き損害防止費用として、及び、損害賠償交渉の煩わしさをなくす方策として、応分の負担をいただくようご尽力いただきたくお願い申し上げます。	

4 6	水先人
大阪湾船舶運航サポート情報提供システムのご検討を進めていただいていることに一水先人として期待し感謝いたしております。貴案の4情報分野のうち「漁船操業情報等」以外の情報については既に必要なシステムが運用されており、今回新たに加わる同「漁船操業情報等」の提供について基本原則・本質論を明確にしておく必要があると思慮し、愚見を下記します。同意見は大阪湾における「さわら流し網漁業」を想定して纏めております。 1. この海域の安全・有効利用に一義的な責任を有する管轄海上保安部は状況を如何に認識しているのか？ 権限を与えられている行政当局が責任を持って必要な処置をしなければならない。 備讃瀬戸海域における「こませ情報」（備讃マーチスのHP）のような情報提供の必要はないのか？ 漁具の位置を表示するための標識・灯火、操業海域などに関する必要な指導・制限の現状またはその必要はないのか？ 2. 港湾サービスを提供している港湾管理者は、流し網漁業の現状をどのように把握し、自己の港湾を利用するユーザーに与える影響をどのように評価しているのか？ 立派な豪華ホテルの経営者は、同ホテルへのアプローチに当たる公道がぬかるんでいて大回りしなければホテルへ行けない或いは暗い夜道で折角の衣装が台無しになるような状況を看過するであろうか？ 港域内を整備しておくだけで十分でしょうか？ ポートセールスで質問があった場合にどのように説明されるのでしょうか？ 各港湾局の姿勢・認識を確認しておく必要があるのではないか。 3. 水先人は船長に対する助言者の立場で、嚮導する船舶の船長に対し、そのときの状況（流し網漁業が行なわれていて航行可能水域が厳しく制限されている）を説明し、見張りの強化（船首、船橋、レーダー）、安全な速力（本船スケジュールへも影響する）での航行、大幅な迂回航行など必要なアドバイスをし、誠実に水先を行なう。 一方、流し網が、水先法第66条で義務付けられている届出事項（航路の障害となるべき物がある、航行上危険のおそれがある事実）に該当する場合には、その旨「地方運輸局等」へ届け出なければならないのではないのか。 本船船長は、かかる危険な状況に遭遇した場合には、その旨船主に報告しておく必要があるであろう（安全な港・水域？）。 本船運航管理者（代理店）は、このような状況を如何に評価し、対応しているのか？	

４．流し網漁業を許可している当局は、操業漁船・漁具の安全、他船の安全航行に及ぼす影響をどのように評価しているのか？操業許可条件（時間、漁具、海域など）はどのようなになっており、如何に監督しているのか？

５．以上の基本的なスタンスを確認したうえで、各利害関係者が関空レーダー情報の提供が終了後の現状で問題ないとするならば、水先人が現場の状況に一番精通しており問題提起はするが、水先人が高額な費用を分担することはない。水先人は、受益者負担の原則に言う受益者には当たらない。ただし、社会的責任CSRとして適正な協力金は積極的に分担し、当該費用は法人水先人会の適正コストに算入されるべきであることを水先料金認可当局に理解を求めなければならない。

６．個人的には、関空レーダー情報が終了しても、それなりに対応できると考えております。操業漁船の位置は本船レーダーで十分に補足でき、流し網の設置方位も大凡NE / SWであり、それなりに注意して航行すればよい。流し網の両エンドの表示の改善を期待したい。他船との危険な見合い関係を予測すれば、流し網と流し網との間の航行は避けるべきであろう。大幅な迂回は止むを得ない。

47	団体役員
大阪湾が良き漁場として存在すること、又、北部地域に重要港湾の神戸港・大阪港・堺泉北港が存在し、ここを目的とする一般船の往来が活発であることから、漁船と一般船舶相互に神経を使いながらも、共存共栄を図っていかなければならない水域であることは今更言うまでもない。 しかしながら、閉鎖された水域（大阪湾もその一つ）、特に港に通じる港湾近接域における船舶輻輳度および緊張を強いられている現状から港湾利用者たる船舶運航者に対し、基本の一般航法のみ委ねるのではなく、このような避航余地の余り多くない水域では、港域内と同様、しっかりとした関係行政機関（特に海上保安部、港湾管理者）の理解と認識を明確に打ち出していただき、具体的な協力とこの基盤作りの対処法を是非お願いしたい。 最近業界紙で、交通政策審議会・海事分科会の記事をみたが、東京湾・伊勢湾での安全航行問題が継続して審議されているようだ。また、国土交通省では、来年度に向けて、十管（十一管区に及ぶ）に、海上交通の安全性向上や効率化を図ることとして、航行管制の円滑化を目的とした航行支援システム整備事業に、予算が盛り込まれた。 マラッカ海峡では、海峡航行安全基金が設立された由。	

関西国際空港・用地造成会社の航行安全センターの用務終了から端を発した今回の取り組みに対し、時間に余裕のない中、まず感謝の意を表するとともに、声を上げたパイロットとフェリー、その他の現場からの声を十分反映していただくことで、必ずや漁船のみならず、その他一般船舶にとっても、大いに貢献できるものと確信するものです。以上のことから、航行支援システム・運航サポート情報の構築に対し、期待するものです。

対漁船

関空島がなかった時代、関空島ができた後（工事中も含む）、その後航行安全センターの情報を享受出来るようになってから、と夫々運航者の心構えを大きく変化させた。過去に大阪府農林水産部に対して、下記３点を申し入れをしたことがある。

- １．漁具の標旗、灯標の統一（規則どおり）
- ２．レーダー反射器の設置（規則どおり）
- ３．北緯３４度３４分以北での操業の自粛

いずれも明確な実行なし

現状での悩ましいところは、漁船問題であることに変わりはなく、互いに支え合う精神のもと、危険回避のため、この対策に行政サイドの真剣な取り組みをお願いしたい。惨事を引き起こしてからでは、遅いものとする。

対行政

一般船舶の安全航行と漁船の安全操業のために、大きく構えたサポート情報提供の全体系が、理想的な航行支援システムとして、将来に亘って是非実現をお願いしたい。時間の関係で無理があるならば、当座は最低限、現行の航行安全センターの情報発信が途切れることの無きよう、継続を望みたい。

しかしながら、この維持のため民間主導型といわれている運営主体コストの問題（負担区分）には、関係各所での意見の相違があるが、とても民間利用者には、問題認識の差があり、さりとて運営主体を支えるだけの負担力にも限度があり、ここは先ずは行政サイドの支援が不可欠と考える。

ついては、仮に何らかの賦課方式を採用するとしても、声を発している者だけに偏せられるのではなく、広く客観的了解が取り付けられる等の方策を求めたい。

4 8	団体役員
大阪湾海域を利用する人たち、特に港湾管理、海上交通、漁獵、海上工事、沿岸商業地域等に携わる人たちが総合的に共有し、利用できる情報は、現在存在しないのではないか。 確かに、大阪湾に関係する情報は沢山あると思う、しかし、その情報をどこからどのように収集できるかは簡単にはわからず、現状では個々が情報を知りえた時点で同業者同士が互いに知らせ合うといった現在の情報社会では考えられない方法をとっている。また、現在簡単に収集できる情報の内容は通り一遍のもので、航行安全上また運航の効率上必ずしも実用性があるとは言いがたい。例えば、現状の情報は、平均的な、年間的な、一般的な、制限された海域の情報が多く、総合的な大阪湾全域の情報、現在航行中の船舶や操業中の漁船、係船ターミナル等が現場で必要となる情報言い換えれば陸上と言う道路交通情報、天候と道路状況情報は乏しく、さらには翌日の航行・漁業・天候の予報、工事作業情報はすぐには得られない。 確かに、海上保安庁の情報は、海上保安庁としての目線で有効であるが、大阪湾海域利用者共通の目線に立った情報とは言いがたい。事務所で、組合で、船舶で、旅客船の待合所で利用者が同じ大阪湾の海上利用状況の映像を同時に見ることができる。そのようなチャンスが今あり、今後の大阪湾の活性に大きく役立つのではないか。東京湾や伊勢湾とは違った新しい沿岸商業地域・一開港化を含めた情報システムの構築を期待したい。地方公共団体、海事関係者、沿岸商業地域利用者の絶大なる協力を期待したい。	

4 9	団体職員
名称は「船主会」となっておりますが、様々な業種の会員の集まりなので、（外航船社、内航船社、フェリー会社、内航・外航船主、曳船業者等）立場が異なります。 本件については、各会員宛に情報を提供し、各会員個別に対応すること連絡しておりますので、宜しくご理解のほどお願い致します。	