公益財団法人　日本海事センター補助事業

KOMASE Booklet

備讃瀬戸海域におけるこませ網漁業漁期の安全対策について

令和２年3月

公益社団法人　瀬戸内海海上安全協会

巻　頭　言

白砂青松・風光明媚を誇る瀬戸内海の備讃瀬戸それは、青い海に緑に映る島々・遠くにかすむ峰々・静かに進む大小様々な船、これらが織りなす一幅の絵であり、郷愁を誘う風景である。それは、今も昔も変わらない生命の営みが繰返し行われ続ける自然の偉大さに人をして感動と畏敬の念を抱かせるからであろう。この海において、日々の糧を求めて漁をする人々、船を操り道として利用する人々、憩いを求めてレジャーや釣りを楽しむ人々など海を利用する人々も様々である。

備讃瀬戸は、関西の春を告げる魚として食卓をにぎわす「いかなご」の好漁場であり、フグやイワシやマナガツオ等の漁場でもある。また、関西と四国・九州を結ぶ海の大動脈であり、中・四国の工業地帯に原材料や製品を運ぶ道でもある。このように備讃瀬戸は、漁業と海運との間に競合が起こっている海域である。備讃瀬戸を利用する漁業者と海運・荷主企業との間では、早くから競合で発生する事故の危険を回避するため、法律論争を繰り広げるのではなく、地先の海の安全は自らの手で作り上げるべきであるとし、相互理解を高め、安全策を模索してきている。幸い海上交通安全法制定以来、備讃瀬戸海域では大きな海難事故の発生を見ることなく、推移していることはその努力の賜であると確信する。

海域競合の解決策は、種々の手法があると考えられるが、法や権力に頼るのではなく、共生共助の信念を共有し、安全策を共創し改善し続けることが最善の方法であると確信する。そのため相互に胸襟を開いた話合いと理解を高め続けることが重要である。本書は、その共創の過程を辿ることにより、関係者の一層の理解を広めかつ高める記録として公益財団法人日本海事センターの補助を得て発刊されるものである。

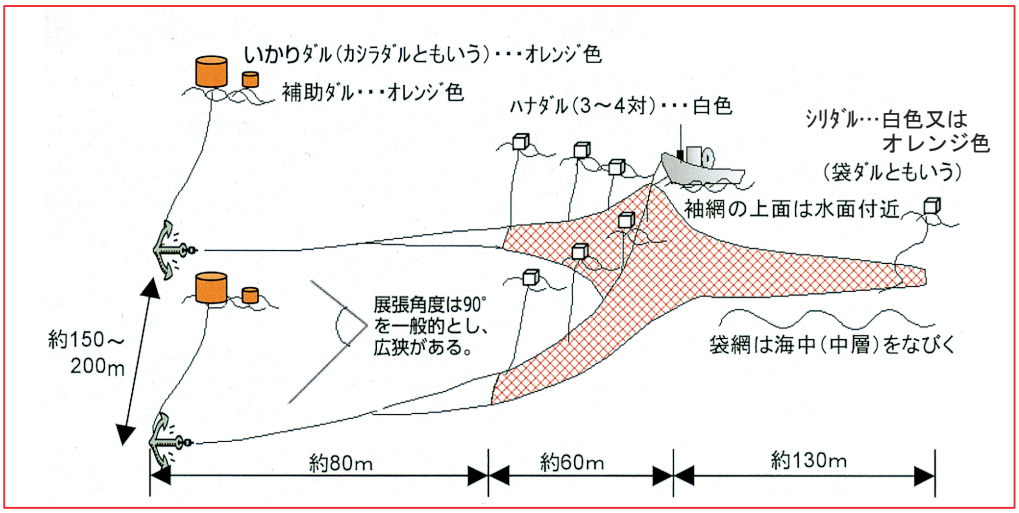
風光明媚な瀬戸内海を後世に橋渡しし続けることが、今、海を利用する我々の責任であり義務であると確信する。

全国各地で起こっている海域利用の競合に関して、本書がその解決の一助ともなることを期待するものである。

令和２年３月

備讃瀬戸交通安全調査委員会 委員長
神戸大学 名誉教授
鈴　木　三　郎

いかなご込網漁法概略図



操業状況参考写真（備讃瀬戸東航路男木島東方）

目　次

1 備讃瀬戸海域の概要 ・・・

参考資料

参考資料 1

1-1 海上交通安全法制定の経過 ・・・

1 備讃瀬戸海域の概要

1-1 自然環境（地理的位置）

瀬戸内海は、本州、四国、九州との間で、紀淡・鳴門・豊予・関門の四つの海峡によって外海とつながり、海域は、東西約450km、南北約18～55km位で、その中に大小約3,000の島が点在する。

備讃瀬戸は本州と四国の張り出し部と島しょにより幅が狭まり、地蔵埼～大串埼間を東口、六島～三崎間を西口とする東西に細長い瀬戸である。この海域は東西に航行する船舶が多く、四国～島しょ部間をフェリーボート等が横断し、瀬戸内海でも特に船舶交通が輻輳する海域であることから、海上交通安全法によって備讃瀬戸東航路・備讃瀬戸北航路・備讃瀬戸南航路・宇高西航路・宇高東航路及び水島航路が設定されており、さらに備讃瀬戸航路は航路機能を確保するため港湾法によって開発保全航路に指定（平成21年12月全面指定）されている。

また、複雑な海岸線、起伏に富み岩礁の点在する海底や遠浅で広大な砂浜を有し、潮流も緩急様々であることから、生息する水産動植物の種類・量ともに豊富で、温暖な瀬戸内海式気候とあいまって、漁業にとっては恵まれた環境の中で、古来多種多様な漁業活動が営まれており、こませ網漁業及びさわら流し網漁業等にも好漁場で、多くの漁業関係者の生活を支える重要な漁場として利用されている。

（次ページ　海域図参照）

図1-1-1 備讃瀬戸海域で操業中のこませ網漁船

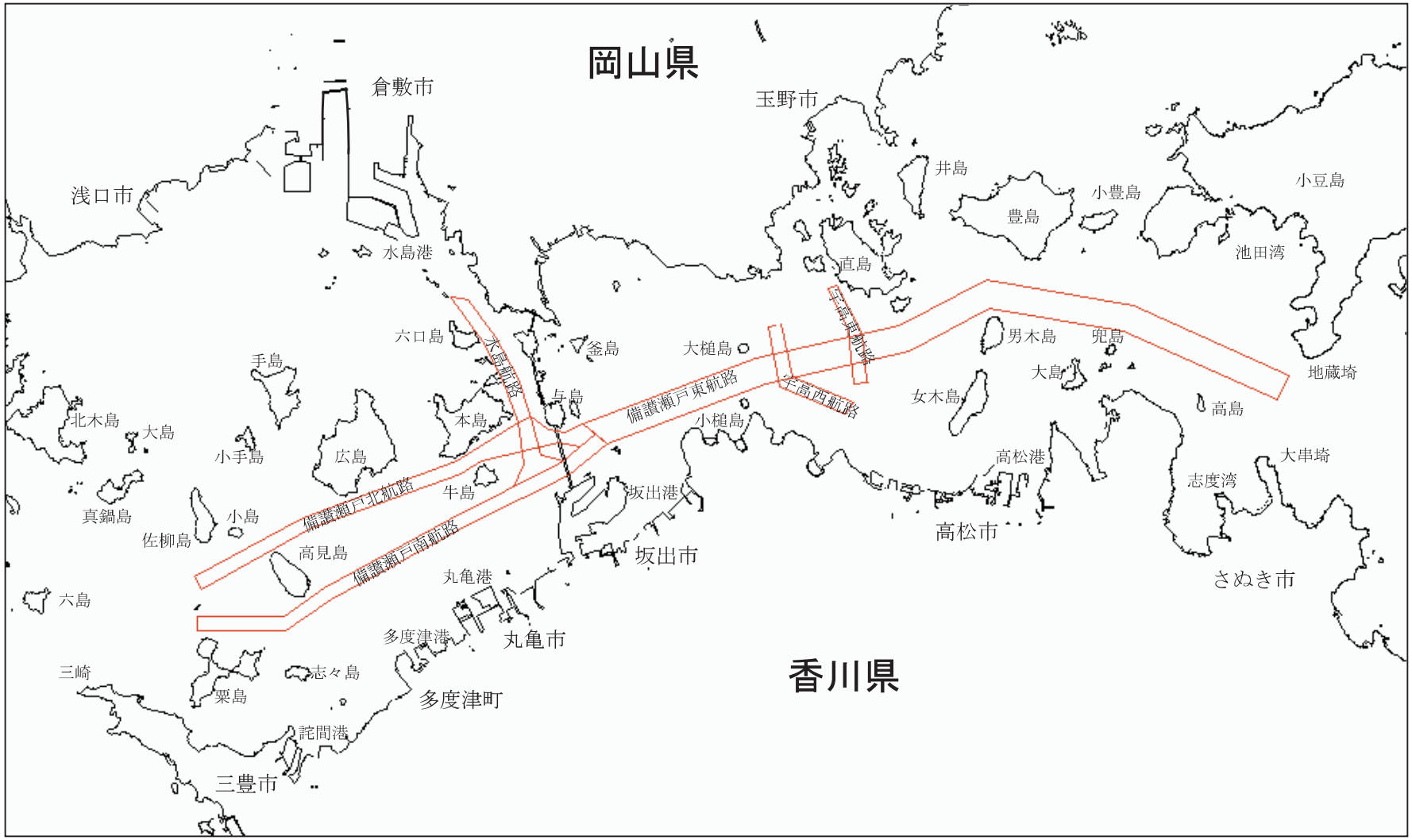


図1-1-2 備讃瀬戸参考海域図

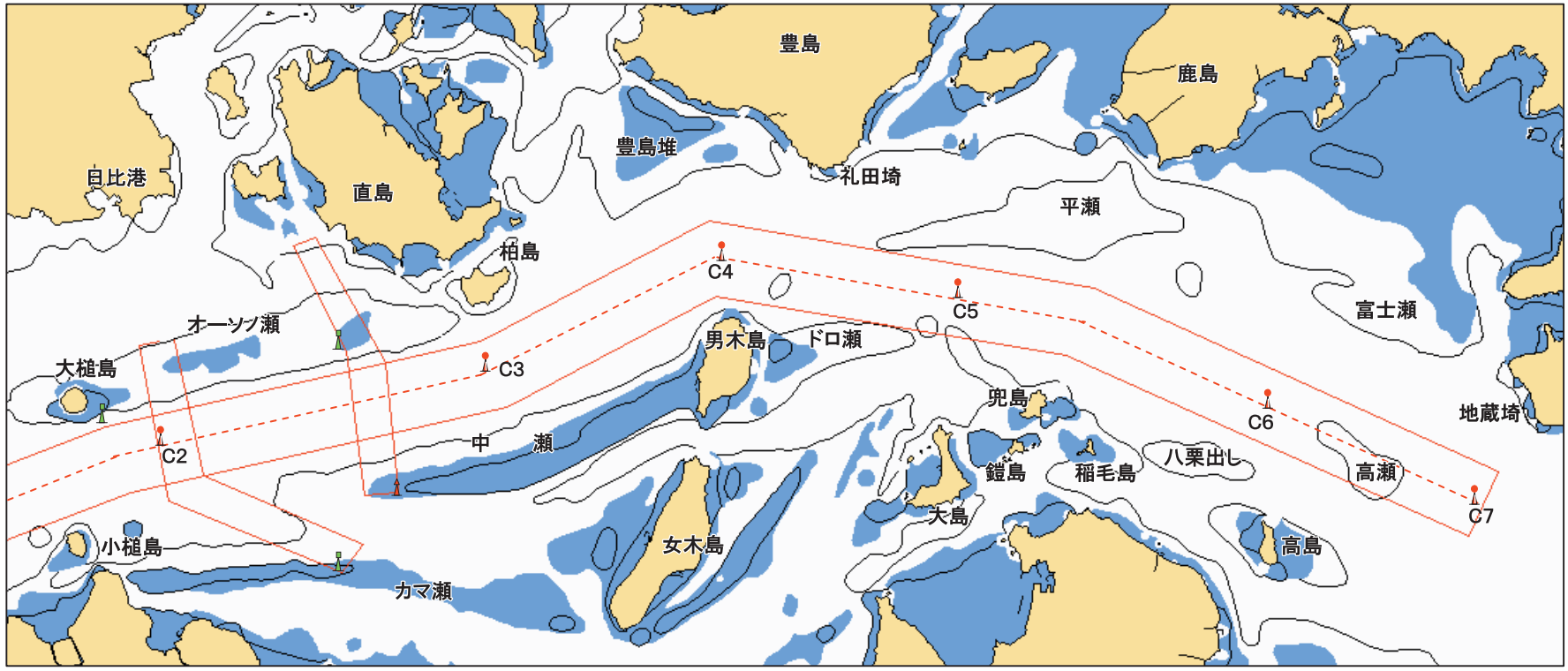


図1-1-3 備讃瀬戸東航路付近参考海域図

1-2 交通環境

1-2-1 通航隻数の推移

通航船実態調査による、備讃瀬戸海域における一日当りの通航隻数は**表1-2-1・図1-2-1・図1-2-2**に示すとおりである。

ここ数年漸減の傾向にはあるが、依然として多くの船が通航している。

表1-2-1

		H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
備讃瀬戸（東部）	貨物船	357	328	329	286	275	262	289	218	219	220
	タンカー	165	134	117	111	101	103	107	122	141	111
	旅客船・フェリー	108	113	108	73	71	57	57	48	44	47
	漁船	24	21	9	10	30	36	28	30	40	16
	曳航・押航船	20	21	21	10	20	24	13	19	20	17
	その他	36	26	30	50	46	22	23	30	54	46
	計	710	643	614	540	543	504	517	467	518	457
		H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
備讃瀬戸（西部）	貨物船	299	233	290	223	251	242	241	257	227	248
	タンカー	109	127	113	140	96	120	105	117	108	108
	旅客船・フェリー	35	33	33	32	28	32	36	22	30	24
	漁船	30	9	33	45	41	68	50	63	39	43
	曳航・押航船	20	10	25	21	18	22	16	21	6	12
	その他	22	18	39	36	36	96	96	30	75	42
	計	515	430	533	497	470	580	544	510	485	477

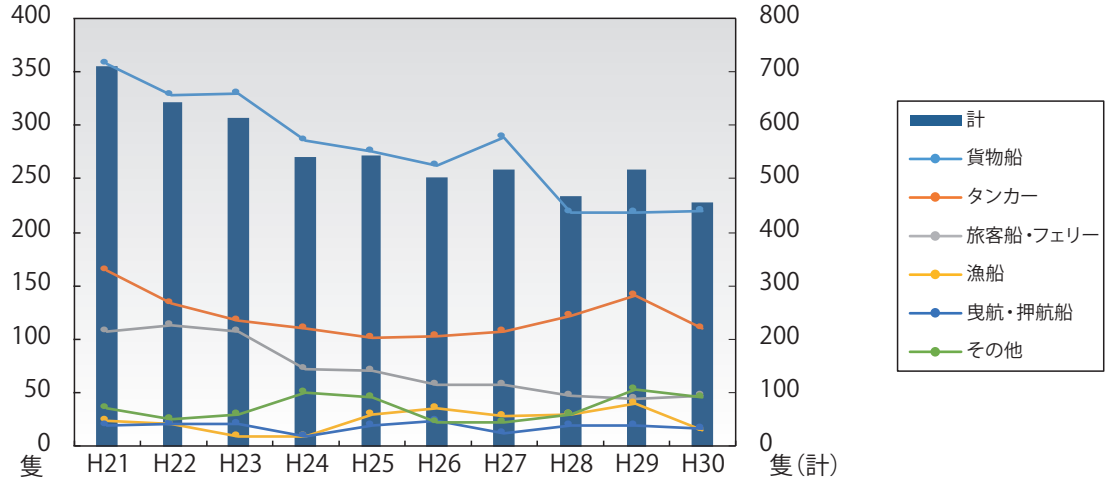


図1-2-1　備讃瀬戸（東部）

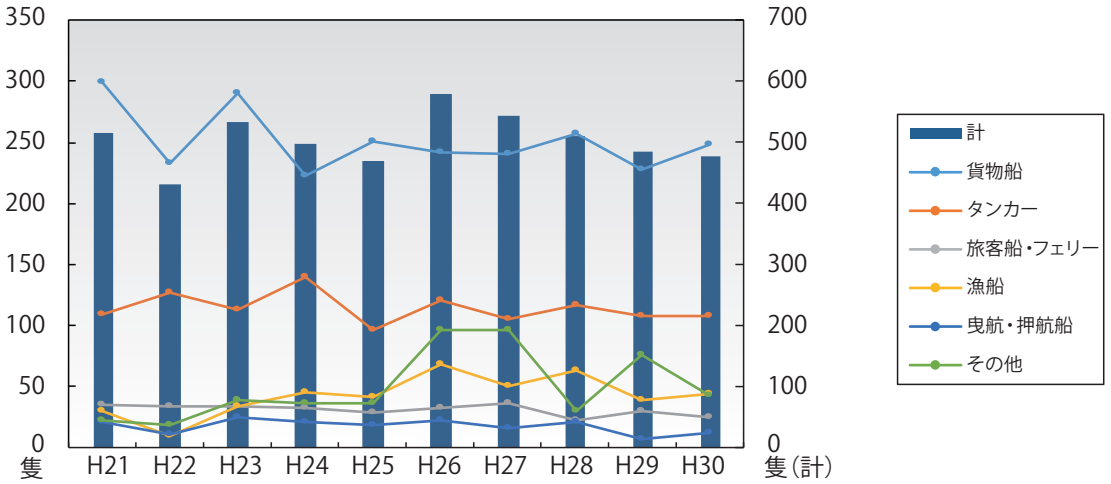


図1-2-2　備讃瀬戸（西部）

1-2-2 備讃瀬戸海域の漁業形態・代表的漁法

(1) こませ網

―――― 後述 ――――

(2) さわら・まながつお流し刺し網

さわら流し刺し網は、備讃瀬戸の沿岸域を除くほぼ全域で行われている漁法であり、使用される網は、長さ600～2000メートル、高さ８～24メートルの長方形である。操業は、夜間に行われ、**図1-2-3**に示すように、網の上辺が、海面から１～15メートル下にくるように「浮」を取り付け、潮流と直角になるように網を入れ、１～７時間程度、潮流に任せて流し、回遊するさわらを採る漁法である。

浮網の上辺は、操業する海域の水深によって異なり、浅い海域では、網の上辺が海面付近にある場合がある。

なお、この他、まながつお流し刺し網もほぼ同一海域で行われており、操業時間、網の目合い以外は、さわら流し刺し網とほぼ同じ漁法であり、昼間にも操業することがある。

◎盛漁期　○漁期

漁期（月）／操業時間	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
夜　間（さわら）				○	◎	◎	○		○	○	○	
昼夜間（まながつお）						○	◎	◎	○	○		

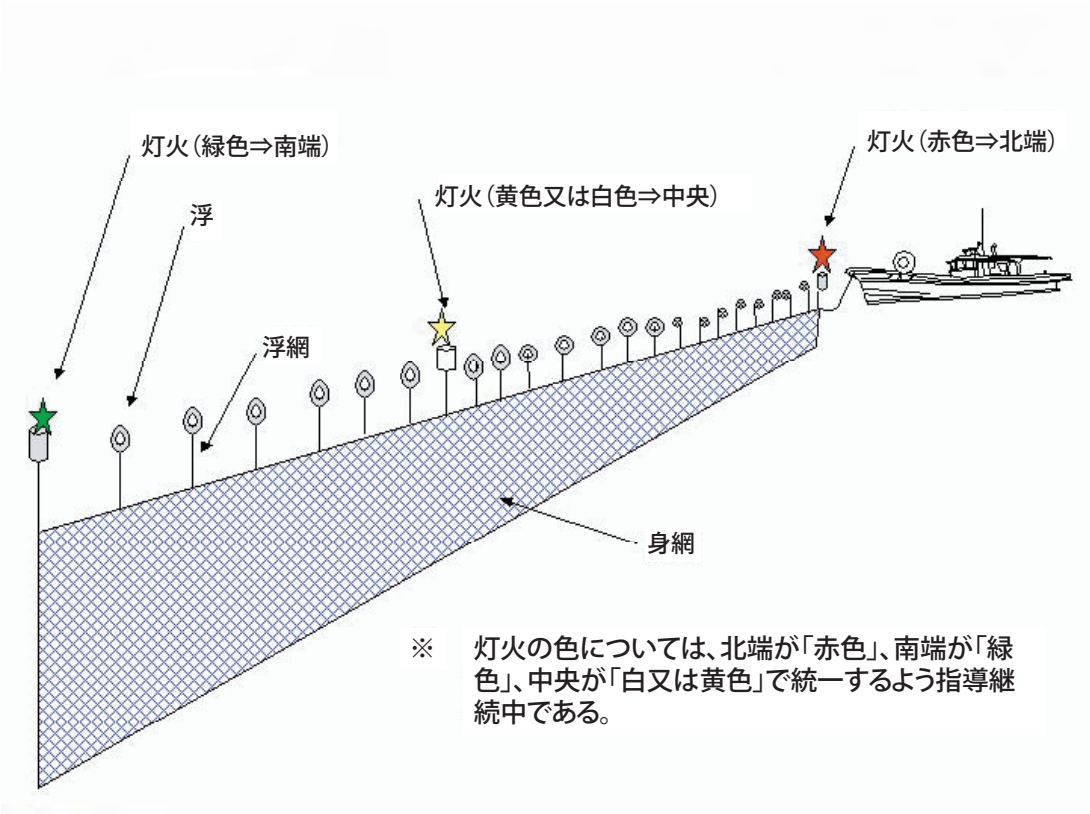


図1-2-3　「さわら・まながつお流し刺し網操業期間」

(3) 底引き網（小型機船底引き網漁業）

小型の動力漁船で、網口を広げるために、ＦＲＰや鉄製の張竿や桁、開口板と呼ばれるものを取り付けた袋状の網を海底に接して引き、袋網に追い込んで魚を採る漁法である。

漁船は、５トン未満であり、船橋後方に大きなネットローラを装備し、船尾甲板に後方に傾斜した櫓があるのが特徴である。

下図は、えびこぎ網と呼ばれ、県下全海域において周年行われる、張竿で網口を広げる底引き網の代表種である。

張竿は、長さ15～20メートル程度のＦＲＰ製で、張竿で網口を広げた状態で、潮流と同じ方向（こませ網漁船は船首が潮上に向いている）に１時間から数時間ひき、エビ、底魚などを袋網に取り込む。普通夜間操業するが、昼間も操業する。漁期は、周年であり、盛漁期は５～11月である。

◎盛漁期　○漁期

漁期（月）／操業時間	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
昼夜間（えびこぎ網）	○	○	○	○	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	○

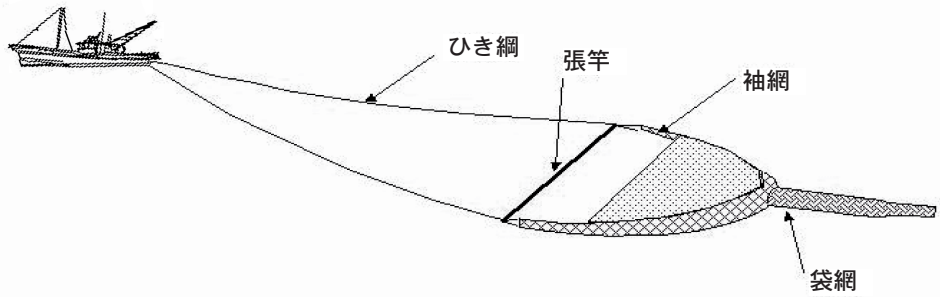


図1-2-4 「底引き網操業期間」

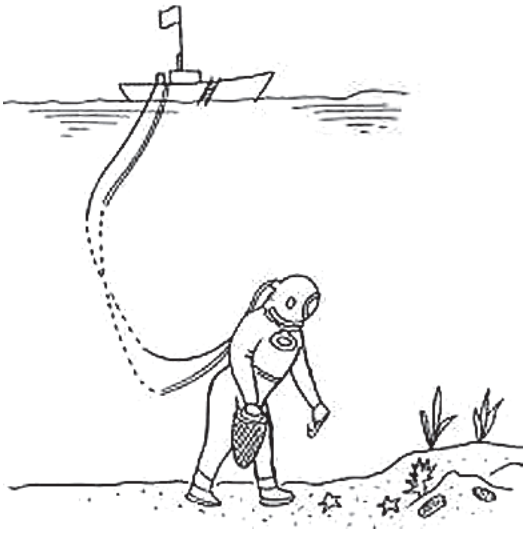
(4) 潜水器漁業

備讃瀬戸海域における潜水器漁業は、12月１日～４月20日（盛漁期は１～２月）の期間、水深５～30メートルの沿岸域において４～６トンの漁船を使用して行われているもので、船上から空気を送るヘルメット式潜水器により１名の潜水夫が海底に潜り、砂上に一部現れた貝を手かぎや水圧ホースで貝の周辺の砂を飛ばして貝〔タチガイ（タイラギ）、ミルクイ、ナミガイ（白ミル）〕を拾い、網かごに入れて取り上げる漁法である。

高見島周辺の備讃瀬戸南・北航路内、本島東側の水島航路内における操業も行われており、通航船舶は特に注意を要する。

◎盛漁期　　○漁期

漁期（月） 操業時間	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
昼間	◎	◎	○	○								○



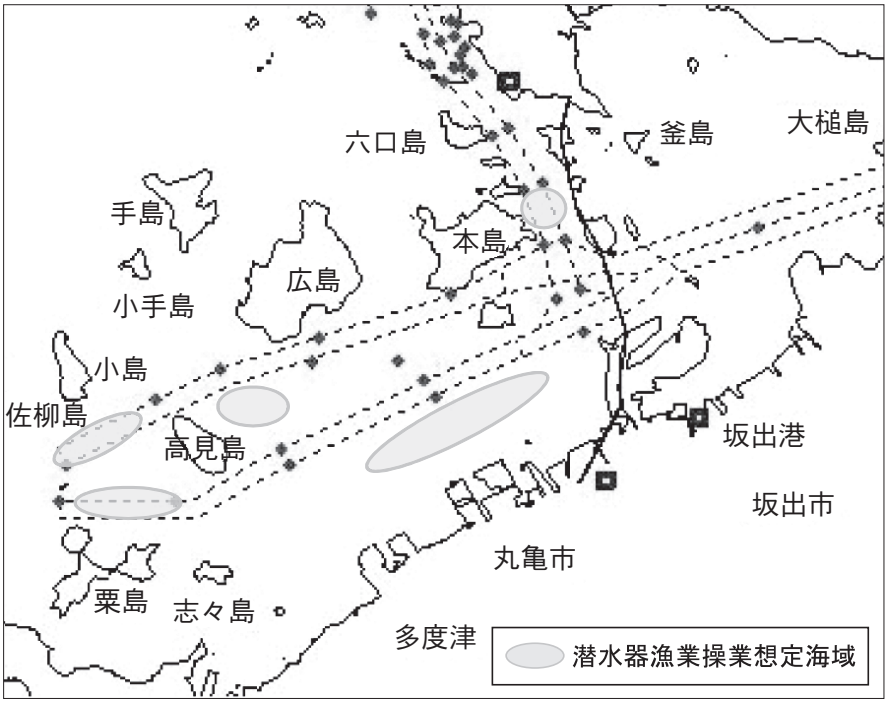


図1-2-5　「潜水器漁業期間」

2 こませ網漁業の概要

2-1 操業方法

備讃瀬戸航路海域は主に香川県の海区に属するが、香川県・岡山県の海区漁業調整委員会等の入漁協定により調整が図られ、香川県漁業調整規則に基づき岡山県漁業者は香川県知事の操業許可を受有して、両県の漁業者により合法的に「こませ網漁業」が営まれている。

こませ網漁業は、香川県漁業調整規則においては「袋まち網」、操業許可の地方名称は目的魚種名を冠して「餌料いわし込網」のように、また込網は通称「コマシ、コマセ、バッシャ」と称される。岡山県同規則においては「袋待網」、地方名称は目的魚種名を冠して「いかなご袋待網」のように、また通称「バッシャ」と称される。

（別添　参考資料２　参照）

この漁法は、袋状の網を潮流と平行になるように、150～200メートルの間隔に投入した２個の錨（１個約400～500Kg）で海底に敷設し、潮流に乗ってくる魚が乗網するのを待受けて採る瀬戸内海独特の漁法である。普通、潮の動き始めから、潮が緩むまでの約５時間操業し、潮が止まっているときに漁具を揚げ漁獲される。その漁業種類（例：香川県）には、いかなご込網、餌料いわし込網、いか込網、まながつお込網、魚込網などがあり、それぞれ規模・網地・袋網の目合い等は異なるが、基本的な漁具構造は同様であり、漁期、目的漁獲物が異なる。

代表的ないかなご込網漁業の漁具は袖網・丸網・袋網・錨等からなり、網を固定する錨の投入間隔は操業場所・水深等により調整されて網を敷設し、漁具の目印（標識）として色分けしたブイ（タル）が設置される。最近のこませ網漁船は大型化・機械化による省力化が進み、約15～19トン（全長20メートル程度）の網船１隻による操業が多く、乗組員は２～３人が多い。

2-2 操業と休漁のパターン等

こませ網操業は潮流を利用する漁業なので、潮の緩い小潮時は休漁となる。

普通旧暦の８～10日、23～25日頃（６日間）は漁業者間の申し合わせで休漁日と決められているが漁業地区により若干異なる。漁獲は場所にもよるが５～６日、12～13日の中潮が良い。モヤがかかったり、晴天のべた凪の日が良く、雨の日や強風で波の立つ日は、いかなごは砂に潜るようで良くない。

休漁日は、およそ次のとおりである。

(1) 庵治地区：旧暦の8～10日、23～25日（10日、25日は協議会により休漁と決定することもある。）

(2) 高松前地区：いかなご（１月15日～３月20日の間）旧暦の９～11日、24～26日
いかなご（３月20日～６月30日の間）旧暦の８～10日、23～25日
い　か　旧暦の８～10日、23～25日
まながつお　旧暦の７～12日、22～27日

(3) 小手島地区：旧暦の８～９日、23～24日（10日、25日は操業するときもある。）

(4) 高見地区：旧暦の９・10日、24・25日

(5) 児島・下津井地区：旧暦の８～11日、23～26日（休漁日の取り決めはないが、殆どの漁船が休漁する。但し、最盛期には旧暦の10・11日、25・26日は出漁する場合がある。）

年　代	内　　容　　等
1918年（大正7年）	庵治地区に、明石から、いかなご込網漁業を導入する。
1926年（大正15年）頃	いかなご込網漁業　23統（庵治　19統、小豆郡　2統　高松　2統）
1942年（昭和17年）頃	いかなご込網漁業　約80統（庵治、塩飽、女木、男木、豊島を中心に） （この頃から、食糧増産に向けて、許可統数を増加）
1943年（昭和18年）	庵治地区に、魚込網漁業を許可
1951年（昭和26年）	県下のいかなご込網漁業の許可数　254統
1954年（昭和29年）	餌料いわし込網漁業の許可
1964年（昭和39年）	高松沖に、いか込網漁業・まながつお込網漁業を許可
1992年（平成4年）	高松沖に　まながつお込網漁業の許可
2002年（平成14年）	中讃海域に、いか込網漁業、まながつお込網漁業を許可

図2-2-1 込網漁業の歴史

写真：市立玉野海洋博物館，兵庫県水産技術センター，三重県水産研究所

図2-2-2 イカナゴの生態

こませ網漁船の船首両脇に置かれた、こませ網用錨

袋網に入ったいかなごの水揚げ

図2-2-3 こませ網漁業操業状況

イカナゴ

マナガツオ

コウイカ

トラフグ

チリメン

図2-2-4 こませ網漁業の漁獲物

2-3 操業海域

次頁の表に示したとおりであるが、法定航路周辺の操業実態から見た操業海域の大略は図2-3-1に示すとおりである。

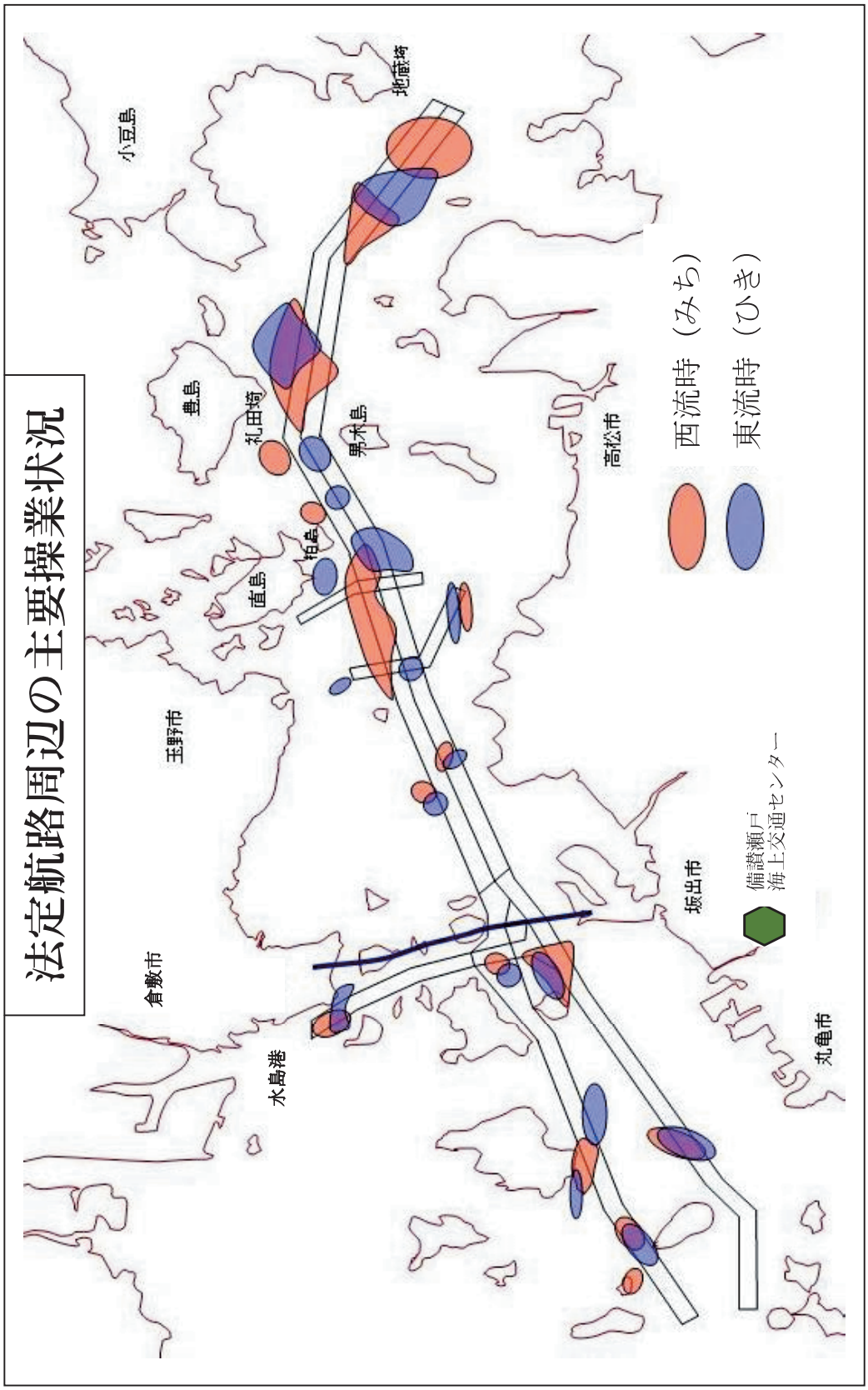


図2-3-1 操業海域

2-4 操業統数等（操業許可状況）・操業期間

こませ網漁業種類ごと、許可区域に応じ県知事の許可証に明示して許可されているが、令和元年の許可状況は**表2-4-1**のとおりである。

表2-4-1　こませ網漁業許可状況一覧（令和元年）

漁種	許可県	許可区域	操業時間	許可統数 香川県籍	許可統数 岡山県籍	許可統数 計	操業期間（1月 2月 3月 4月 5月 6月 7月 8月 9月 10月 11月 12月）
いかなご	香川	地先	日出～日没	53	4	57	1/15 6/30
				53	4	57	
	岡山	地先	日出～日没		12	12	2/1 6/30
					12	12	
大型いか	香川	高松沖	昼夜間	3	1	4	4/20 6/20
				3	1	4	
小型いか	香川	高松沖	昼夜間	8		8	4/20 6/20
				9		9	
いか	香川	中讃地区	昼夜間	5	7	12	4/20 5/31
				5	6	11	
	岡山	地先	昼夜間		12	12	4/20 5/31
					12	12	
まながつお	香川	土庄町讃岐千振島周辺	昼夜間	2		2	6/21 8/31
				2		2	
		高松沖	昼夜間	3	1	4	6/21 9/1
				3	1	4	
		中讃地区	昼夜間	5	7	12	6/15 8/31
				5	8	13	
小型まながつお	香川	高松沖	昼夜間	8		8	6/21 8/31
				9		9	
まながつお	岡山	地先	昼夜間		9	9	6/1 9/15
					9	9	
餌料いわし	香川	地先 禁止区域あり	日出～日没	38	3	41	7/1 7/31
				38	3	41	
	岡山	地先	日出～日没		12	12	7/1 7/31
					12	12	
魚	香川	地先	昼夜間	5		5	7/1 11/30
				5		5	

※　下段はH30年の許可統数

※　統数：複数隻により操業する魚種形態のものを慣例的に表現している。
（例＝込網漁業、さわら・まながつお流し刺し網、パッチ網等）

3 こませ網操業時における巨大船の船舶通航実態等

3-1 巨大船の備讃瀬戸航路通航状況

過去10年間における巨大船の通航状況、こませ網漁船の操業に伴う航路の閉塞と避航状況は**表3-1-1**のようになっている。

表3-1-1　巨大船の通航隻数・避航回数等の推移

	航路閉塞回数		巨大船の避航回数					巨大船の通航隻数				事故件数	
	300m未満	100m未満（再掲）	避航合計	迂回航行	東航路以外迂回航行（再掲）	時間変更	通航取止め	各航路延べ隻数		東航路（再掲）		延べ件数	巨大船（再掲）
								期間累計	1日平均	期間累計	1日平均		
H22	392	53	68	2	0	20	46	1,624	7.7	697	3.3	0	0
H23	327	31	73	3	0	20	50	1,629	7.7	713	3.4	2	0
H24	319	31	64	1	0	31	32	1,651	7.8	671	3.2	4	0
H25	460	44	145	1	0	16	128	1,493	7.0	598	2.8	3	0
H26	404	56	92	0	0	10	82	1,577	7.4	659	3.1	2	0
H27	347	38	58	2	0	9	47	1,772	8.4	648	3.1	0	0
H28	349	46	39	0	0	4	35	1,692	8.0	607	2.9	4	0
H29	371	31	18	1	1	6	11	2,072	9.8	747	3.5	6	0
H30	398	63	57	0	0	5	52	1,398	6.6	604	2.8	8	0
R元	384	44	45	0	0	3	42	1,354	6.4	614	2.9	2	1
平均	375.1	43.7	65.9	1.0	0.1	12.4	52.5	1,626.2	7.7	655.8	3.1	3.1	0.09

注１）巨大船の通航隻数は、各航路ごとに通航した隻数を合計した延べ隻数である。

注２）調査期間は、2月～8月〔22年：2月1日～、23年：2月1日～、24年：2月1日～、25年：2月1日～、26年：2月1日～、27年：2月1日～、28年：2月1日～、29年：2月1日～、30年：2月1日～、31年：2月1日～〕

注３）航路閉塞回数は、夜間操業分を加えて計上している。

注４）平均値は、過去10年間の値である。

（但し、巨大船の迂回航行、時間変更、通航止めは平成22年～令和元年の平均値である）

注５）巨大船避航回数欄のうち時間変更、通航取止めについては、平成21年からの調査実施。

注６）平成22年以降の巨大船避航行回数は、迂回航行、時間変更、通行取止め回数の合計である。

3-2 こませ網操業と航路閉塞状況

主な閉塞海域は、主要漁場となる備讃瀬戸東航路高瀬付近、備讃瀬戸東航路中央第５号灯浮標付近、礼田埼沖海域、高松前（宇高東航路～宇高西航路）海域、水島航路交差部海域、六口島海域、高見島北方海域である。

(1) 備讃瀬戸東航路（男木島以東）海域

最も航路閉塞の多い海域は、男木島以東の備讃瀬戸東航路高瀬付近、５号灯浮標付近、礼田埼沖海域となっており、高瀬付近では、２月下旬から３月にかけて「ふるせ（いかなごの親魚)」を目的とした集団操業による航路閉塞が発生し、４月には「しんこ（いかなごの稚魚)」を目的とした集団操業による航路閉塞が発生する。また、４月下旬から５月上旬にかけては、礼田埼南方から５号灯浮標付近海域において、「ふぐ」が採れ始めるため、集団操業による全面閉塞が発生する。通年においては、５月中旬になると庵治水道等の浅場で「ちりめん(しらす)」が採れ始めるため、備讃瀬戸東航路内での操業が少なくなる傾向にある。

(2) 高松前（宇高東航路～宇高西航路の間）海域

高松前海域は「いかなご」操業時、航路内において操業することから航路閉塞がみられ、４月中旬からは、許可区域におけるこませ網操業となるが、漁具の一部が許可区域から外れて操業する場合もあり航路閉塞が見られることがある。

(3) 水島航路の交差部海域

水島航路や備讃瀬戸南北航路との交差部（水島交差部・六口島東・乃生埼北方）では、漁業関係者等による「こませ網適正化協議会」を通じて自主協定区域が設定され、航路の約半分が可航水域として確保されていた。その後、平成14年香川県は中讃海域のこませ網漁業の適正化を図るため、自主協定区域の範囲内において許可区域を設定し、「いか」「まながつお」を香川、岡山県籍こませ網漁業者に対する許可（岡山県籍こませ網漁業者は平成15年から許可）としたことから航路の全面閉塞は見られない。

(4) その他の海域

備讃瀬戸北航路では広島南西海域と高見島北方海域で、備讃瀬戸南航路では多度津沖の６号ブイ付近の海域で、まれに閉塞することがある。

こませ網操業に伴う航路閉塞状況例（備讃瀬戸東航路男木島以東海域）
（１ヶ月の累積図）

（平成31年4月1日～4月30日）　西流

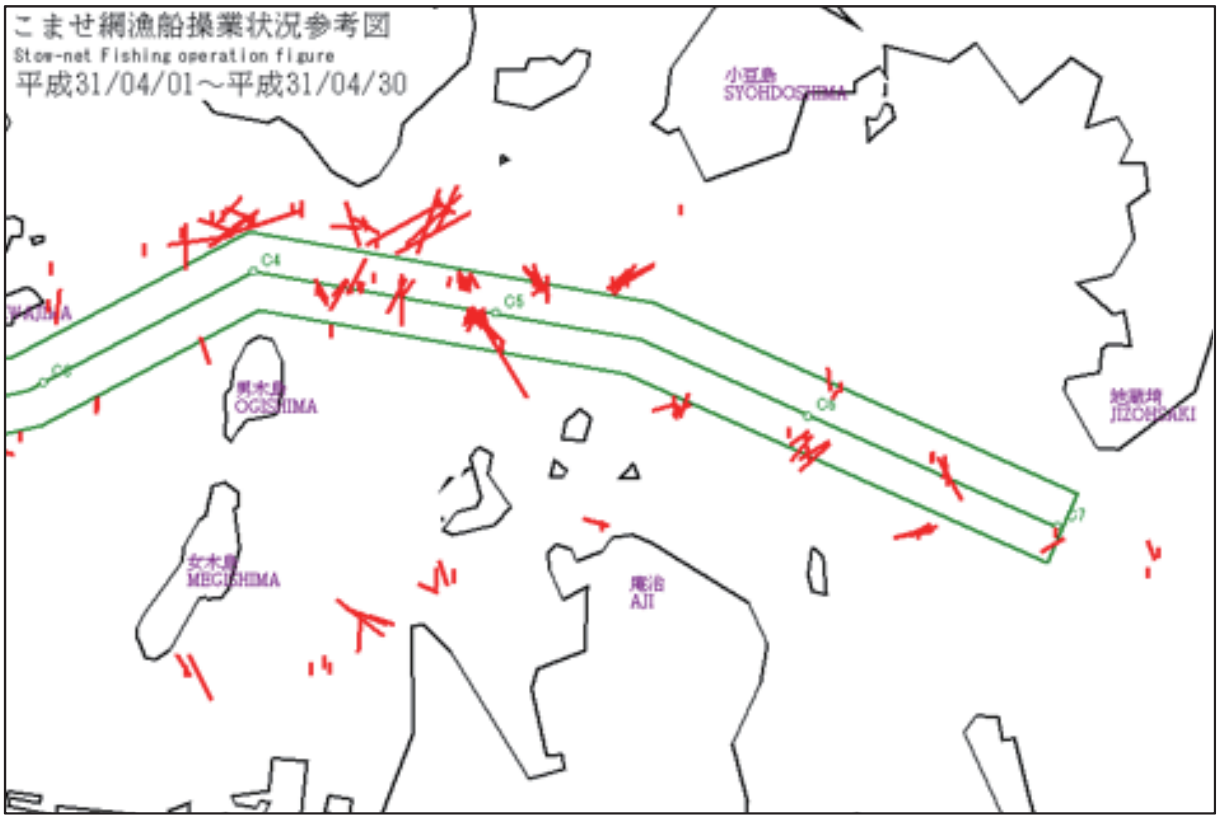


図3-2-1

東流

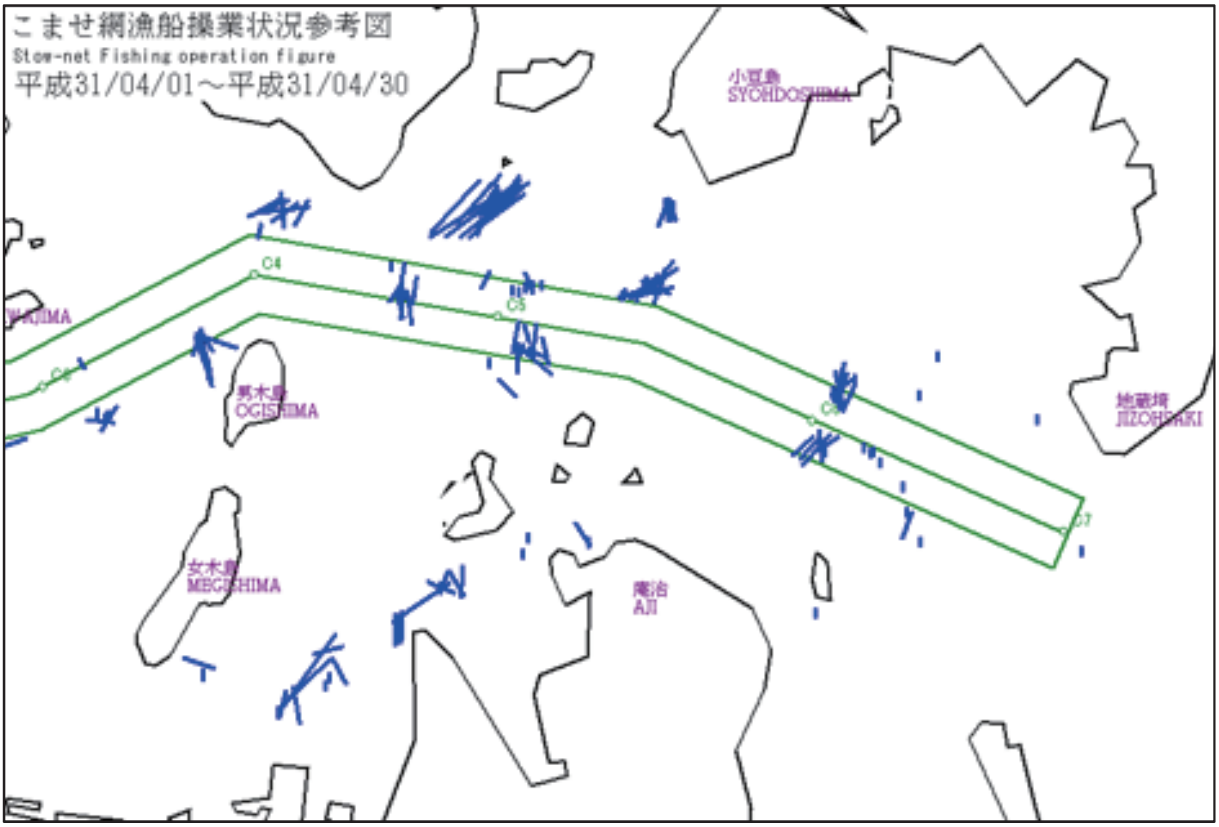


図3-2-2

こませ網操業に伴う航路閉塞状況例（備讃瀬戸東航路・宇高航路交差部）

（１ヶ月の累積図）

（平成31年4月1日～4月30日）　西流

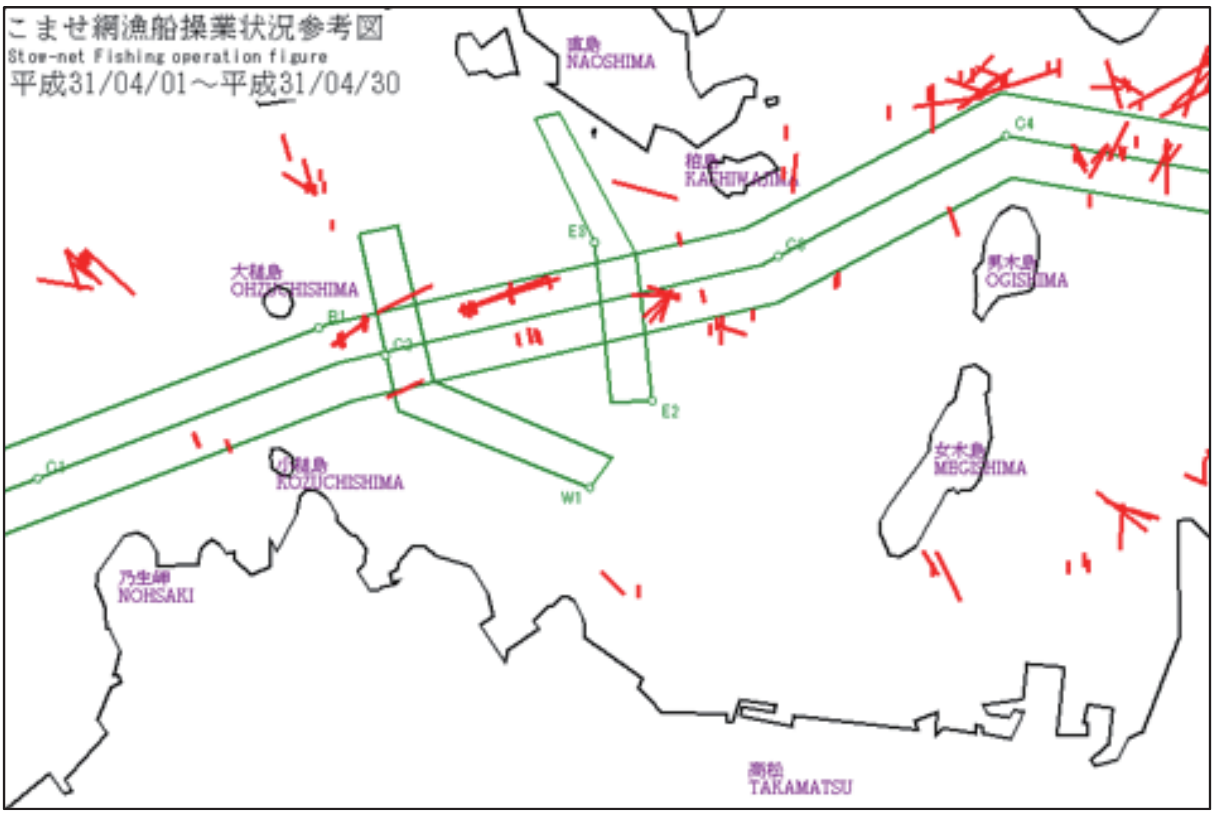


図3-2-3

東流

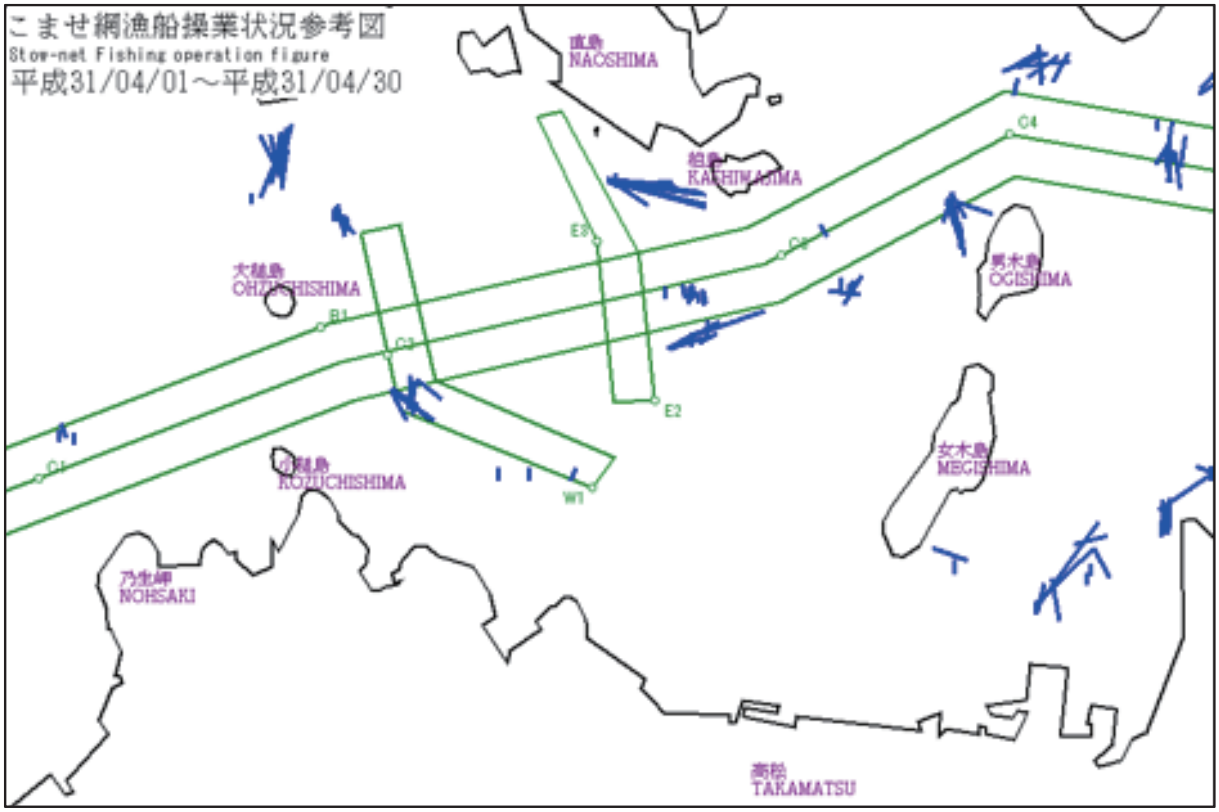


図3-2-4

4 備讃瀬戸海域における海難発生状況

4-1 備讃瀬戸海域における海難発生状況

備讃瀬戸海域において過去10年間に発生した海難の内、衝突・乗揚海難を図4-1-1～図4-1-3のグラフに示す。

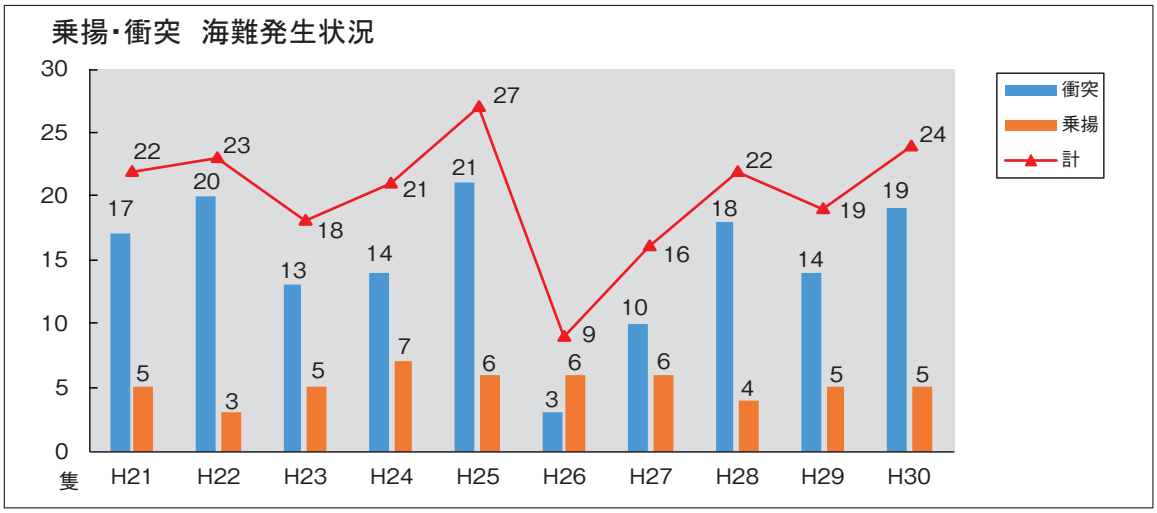


図4-1-1

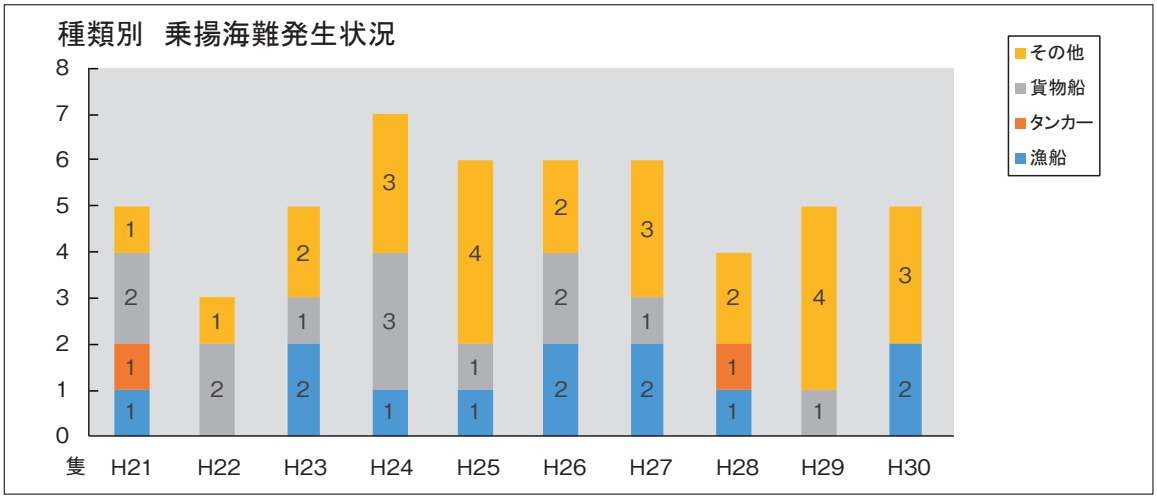


図4-1-2

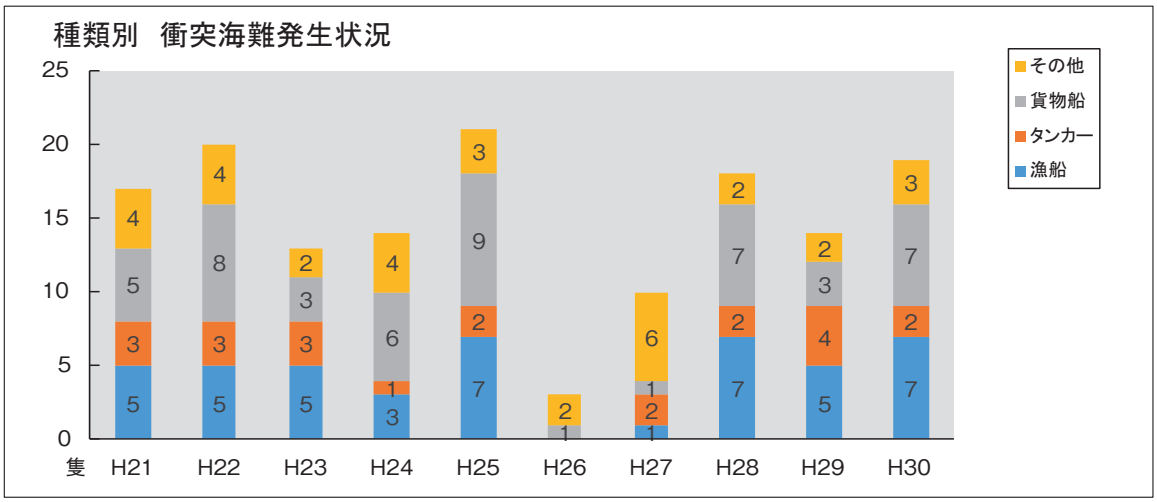


図4-1-3

4-2 こませ網漁船の事故発生状況

備讃瀬戸海域において、過去10年間に発生した「こませ網漁船」に関連した事故の発生状況は**表4-2-1**及び**図4-2-1**のとおりである。

(1) **表4-2-1**について

事故発生件数：31隻で漁船船体との衝突事故は2隻である。

(2) **図4-2-1**について

事故発生海域別：多い順に「備讃瀬戸東航路男木島以西」、「水島交差部」、「水島航路」となっている。

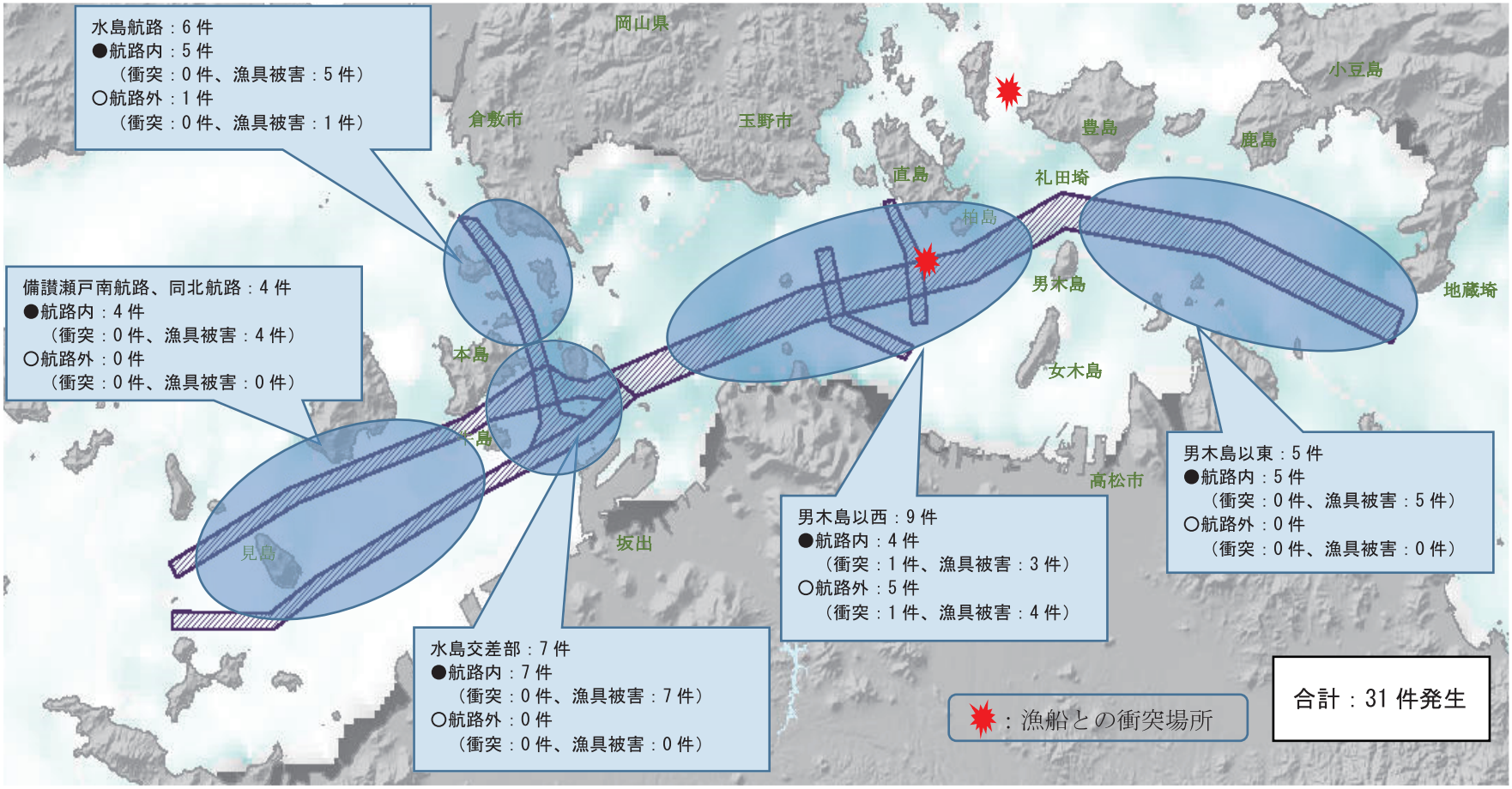
(3) 相手船

トン数別:多い順に「500トン未満」、「1000～3000トン」、「3000～5000トン」となっている。

表4-2-1　こませ網漁船に絡む事故（被害）件数（平成22年～令和元年）

事故／年別	漁具被害			船体		船体＋人身		計			合計	人身事故の概要
	日本船	外国船	不明	日本船	外国船	日本船	外国船	日本船	外国船	不明		
平成22年	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
平成23年	1	1	0	0	0	0	0	1	1	0	2	
平成24年	1	3	0	0	0	0	0	1	3	0	4	
平成25年	2	0	1	0	0	0	0	2	0	1	3	
平成26年	1	1	0	0	0	0	0	1	1	0	2	
平成27年	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
平成28年	1	1	2	0	0	0	0	1	1	2	4	
平成29年	1	4	0	0	1	0	0	1	5	0	6	
平成30年	5	2	0	1	0	0	0	6	2	0	8	
令和元年	1	1	0	0	0	0	0	1	1	0	2	
各計	13	13	3	1	1	0	0	14	14	3	31	
小計	29			2		0		31				

図4-2-1　こませ網漁船事故の発生分布図（平成22年～令和元年）



5 海運・漁業関係者との話し合いの場

5-1 海上交通安全法施行当時から話し合いの必要性

近年、わが国沿岸の船舶交通量の増大、船舶の大型化、高速化等とともに、特に東京湾・伊勢湾・瀬戸内海の３海域においては、船舶交通の輻輳がみられ、地形等の自然的条件も影響して、船舶の衝突・乗揚げ海難等の重大事故が頻発することとなった。

昭和45年～46年頃、海上保安庁において海上交通法案の検討・調整が行われる最中、東京湾等でタンカー同士の衝突事故や油流出事故が発生し、漁船を含む海上交通全体の安全のためには、海上交通法案の整備が早急に必要であるとの世論があり、海域が船舶交通の場であると同時に漁業生産の場でもある立場から両者の共存を図るという観点で、海上交通安全法案がとりまとめられ、昭和48年７月に施行された。

しかしながら、同法施行にあたり、備讃瀬戸海域の航路及び周辺海域においては、漁業活動が盛んであり、特に他の同法適用海域では類を見ない「こませ網」漁業が合法的に営まれており、操業漁船と船舶航行の安全を確保する調整・対応が大きな課題であった。

「こませ網」漁業については、海上交通安全法の制定過程において最も調整が難航し、海上交通安全法施行後も漁業者及び行政機関の話し合いの必要性が生じることとなった。

このため、第六管区海上保安本部・香川県・岡山県・漁業者で組織する「特別安全対策協議会」が設置され、関係者の調整が図られ、航路及び周辺海域では巡視船艇による指導警戒を行うこととし、こませ網漁船等の操業の安全確保について、以降毎年、「特別安全対策協議会こませ網分科会」が開催・協議され、現在に至っている。

5-2 旧備讃瀬戸関係委員会等の設置経緯と意義

海上交通安全法施行後、春の大潮時に操業されるいかなごこませ網漁船が、時期によっては、好漁場である航路に集中するため、結果として備讃瀬戸東航路等が閉塞し、巨大船が航路を外れて航行せざるを得ず、危険な航行を余儀なくされるケースが度々生じていた。

この航路閉塞問題に関して、海運側は何とか安全な航行ができるように可航幅の確保を訴えた。これに対して漁業者側は、こませ網漁は海上交通安全法制定以前から行われている行為であり、一方的な申し入れは迷惑であるが、事故が起きた場合の重大性を考え、両者の共存共栄という基本的立場に立った中で、何らかの解決策を見出すためなら検討を進めるのはやぶさかでないとの考えが示された。

そこで、「特別安全対策協議会」とは別の、海運・漁業者間の相互理解を深める話し合いの場作りを目的として（社）瀬戸内海海上安全協会により海難防止活動協力事業が実施されることとなり、第六管区海上保安本部の指導・協力を得て、平成元年10月16日高松市内で『備讃瀬戸海上安全座談会』が開催された。また、主な構成メンバーによる「分科会」が設けられ、必要経費については船社関係・パイロット協会・香川県漁連・関係企業等が会費負担することとして、協議が進められることとなった。

平成２年２月、（社）日本船主協会等の海事七団体が備讃瀬戸海域において「こませ網」漁船が航路を閉塞し巨大船の航行に危険が生じているとして、海上保安庁・水産庁

長官及び香川県知事に対し陳情を行った。

平成２年７月、事故防止対策について並行して検討するため、海運関係者等による『備讃瀬戸海上交通懇談会』、同年12月には、進路警戒業者等による『備讃瀬戸における進路警戒業務連絡会』の関係会合が（社）瀬戸内海海上安全協会を事務局として設置され、『備讃瀬戸海上安全座談会』に並行して開催され、検討が行われることとなった。

平成５年からは、『備讃瀬戸海上安全座談会』『備讃瀬戸海上交通懇談会』『備讃瀬戸における進路警戒業務連絡会』は、（財）日本海洋振興会（平成19年、日本海事センターに名称変更）の補助事業として認められ、同一の趣旨、同一の構成、庶務分担などを引き継いで「備讃瀬戸海上安全調査委員会」（注１）、「備讃瀬戸海上交通調査委員会」（注２）、「備讃瀬戸進路警戒業務検討会」（注３）に名称変更した。

「備讃瀬戸海上安全調査委員会」、「備讃瀬戸海上交通調査委員会」の両委員会については、座談会、懇談会時代から約20年間にわたり其々年２回ずつ計４回、開催・継続され、相互理解、意見交換等を通じて海難事故防止に大きな成果を残した。

注１：「備讃瀬戸海上安全調査委員会」

学識経験者・水産・海運・県・海保の関係者により構成され、毎年操業シーズン前後に漁業と海運双方の意志疎通を図る話し合いの場として設けられた。

こませ網盛漁期前には、当該シーズンの予測に対応する協議と相互の船に乗船して理解を深める「体験乗船」が実施され、漁期終了後には当該シーズンの総括的な話し合いの場として、高松市内で開催された。

注２：「備讃瀬戸海上交通調査委員会」

前記「備讃瀬戸海上安全調査委員会」の開催前に、主に海運側の事前検討の場として、学識経験者・海運・海保の関係者により構成され、岡山県側で開催された。

注３：「備讃瀬戸進路警戒業務検討会」

エスコートボートによる進路警戒業務及び巡視船艇による航路しょう戒業務の実施にあたって、問題点の調査・調整・対応を図るため、進路警戒船・海保により組織され、高松市内で開催、協議が継続して進められている。

5-3 統合委員会「備讃瀬戸交通安全調査委員会」の新設

平成21年６月、備讃瀬戸航路利用者協議会から、「平成21年３月以降、内海水先区水先人会において法令遵守の観点から安全をより重視した通航方針が採られ、結果として、巨大船が備讃瀬戸東航路外等で長期間滞船を余儀なくされ、多額の費用が発生していることから可航幅を確保して欲しい」旨、海上保安庁長官などに対し陳情があった。

このような背景のもと、「備讃瀬戸海上安全調査委員会」及び「備讃瀬戸海上交通調査委員会」の学識経験者、第六管区海上保安本部、事務局関係者が協議した結果、両委

員会においても、備讃瀬戸を取り巻く交通環境は、激化する国際競争に対応するため、通航船舶の大型化・高速化が図られており、これまで以上の協力体制、安全確保の話し合いの場として活用できるよう、規約（注４）を定めて両委員会を統合し、「備讃瀬戸交通安全調査委員会」として、新たな体制で臨むこととなった。

平成23年10月12日、高松市内において、備讃瀬戸東海域を利用する関係者の相互理解を深め、共生共助の理念に基づき、互譲の精神で安全対策を共創することを目的として「第１回備讃瀬戸交通安全調査委員会」を開催した。

統合委員会での海運・漁業両者間の意志疎通を図る話し合いは、統合委員会の行事として位置付けられた「進路警戒業務検討会」「相互体験乗船」を行いながら、継続して進められており、航路閉塞問題に関する航行安全対策上の根本的な解決策を見出すには至っていないが、同一海域を利用・活動の場とする関係者が一堂に会して意見交換を継続することに大きな意義があり、旧備讃瀬戸関係委員会等と同様、相互理解等に成果を上げている。

注４：別紙３「備讃瀬戸交通安全調査委員会　規約」

5-4 統合委員会新設後における安全対策会議の現状

こませ網漁船及び通航船双方の安全を図るため、第六管区海上保安本部の主導のもとに、関係者の英知と努力を結集して長年にわたる話し合いが継続されている。（別紙４参照）現在、(公社)瀬戸内海海上安全協会を事務局として設けられている委員会等の現状を次に示す。

(1) 備讃瀬戸交通安全調査委員会

「備讃瀬戸交通安全調査委員会」は、学識経験者・水産関係・海運関係・県・海保により構成され、毎年操業シーズンの前後に、漁業と海運双方の意志疎通を図る話し合いの場として設けられており、こませ網盛漁期前には、今シーズンの予測に対応する協議と相互の船に乗船して理解を深める体験乗船が実施され、シーズン後には当該シーズンの総括的な対応の話し合いの場として開催され、今後に反映される協議が進められている。

(2) 備讃瀬戸進路警戒業務検討会

「備讃瀬戸進路警戒業務検討会」は、エスコートボートによる進路警戒業務及び巡視船艇による航路しょう戒業務の実施にあたって、問題点の調査・調整・対応を図るため、進路警戒船・海保により組織され、船舶交通の安全を確保するために、「備讃瀬戸交通安全調査委員会」と並行して開催されている。

こませ等安全対策会議一覧表

事務局：(公社)瀬戸内海海上安全協会

※は一部、(公財)日本海事センター補助事業により実施

※　備讃瀬戸交通安全調査委員会（於：高松市）H23より
委 員 長　：学識経験者
海　　保　：第六管区海上保安本部、高松海上保安部、備讃瀬戸海上交通センター
関係機関　：香川県農政水産部、(一社)香川県水産振興協会
海運関係　：船主、荷主、水先人等
水産関係　：香川県漁連、庵治漁協組合長、庵治こませ委員長

備讃瀬戸進路警戒業務検討会（於：高松市）Ｈ２より
海　　保　：高松・水島・玉野海上保安部、坂出・小豆島・福山海上保安署、備讃瀬戸海上交通センター
警戒船関係：内海水先区水先人会、水島地区曳船協議会、福山ポートサービス(株)等

5-5 各委員会等の構成メンバー（令和元年度末現在）

前述の経緯を背景に、各委員会等は、委員長、海保及び当協会を中心とした関係者協議の上、次に示すような構成メンバーで運営されている。

5-5-1 備讃瀬戸交通安全調査委員会

（順不同）

＜委員長、副委員長＞

学識経験者	神戸大学名誉教授
同	海上保安大学校名誉教授
同	(独)水産大学校名誉教授

＜委　員＞

香川県漁業協同組合連合会	専務理事
(一社)香川県水産振興協会	専務理事
庵治漁業協同組合	代表理事組合長
同	こませ網漁業委員長
同	こませ網漁業副委員長
内海水先区水先人会	副会長
(一社)日本船長協会神戸支部	技術顧問
(一社)日本船主協会	海務部常務理事
三菱ケミカル(株)香川事業所	海務監督
備讃瀬戸旅客船等懇話会	会長

＜オブザーバー＞

日本郵船(株)関西支店	支店長代理
(株)商船三井神戸支店	海上安全部部長代理
川崎汽船(株)関西支店	副支店長
ＪＦＥスチール(株)西日本製鉄所倉敷地区	総務部長
ＪＸＴＧエネルギー(株)水島製油所	副所長
コスモ石油(株)坂出物流基地	海務監督
日東タグ(株)	代表取締役社長
福山ポートサービス(株)	海事本部長

＜関係官庁＞

第六管区海上保安本部	交通部長
高松海上保安部	部長
備讃瀬戸海上交通センター	所長
香川県農政水産部	次長
同	水産課長

＜事務局＞

(公社)瀬戸内海海上安全協会

5-5-2 備讃瀬戸進路警戒業務検討会　（順不同）

＜座　長＞

学識経験者　海上保安大学校名誉教授

＜進路警戒船＞

内海水先区水先人会

福山ポートサービス(株)

水島港曳船協議会

日東タグ(株)、三洋海事(株)、内海曳船(株)、日本栄船(株)、
日本海事興業(株)、早駒運輸(株)、(株)シーゲートコーポレーション

＜関係官庁＞

第六管区海上保安本部、高松海上保安部、水島海上保安部、玉野海上保安部、
坂出海上保安署、小豆島海上保安署、福山海上保安署、備讃瀬戸海上交通センター

＜事務局＞

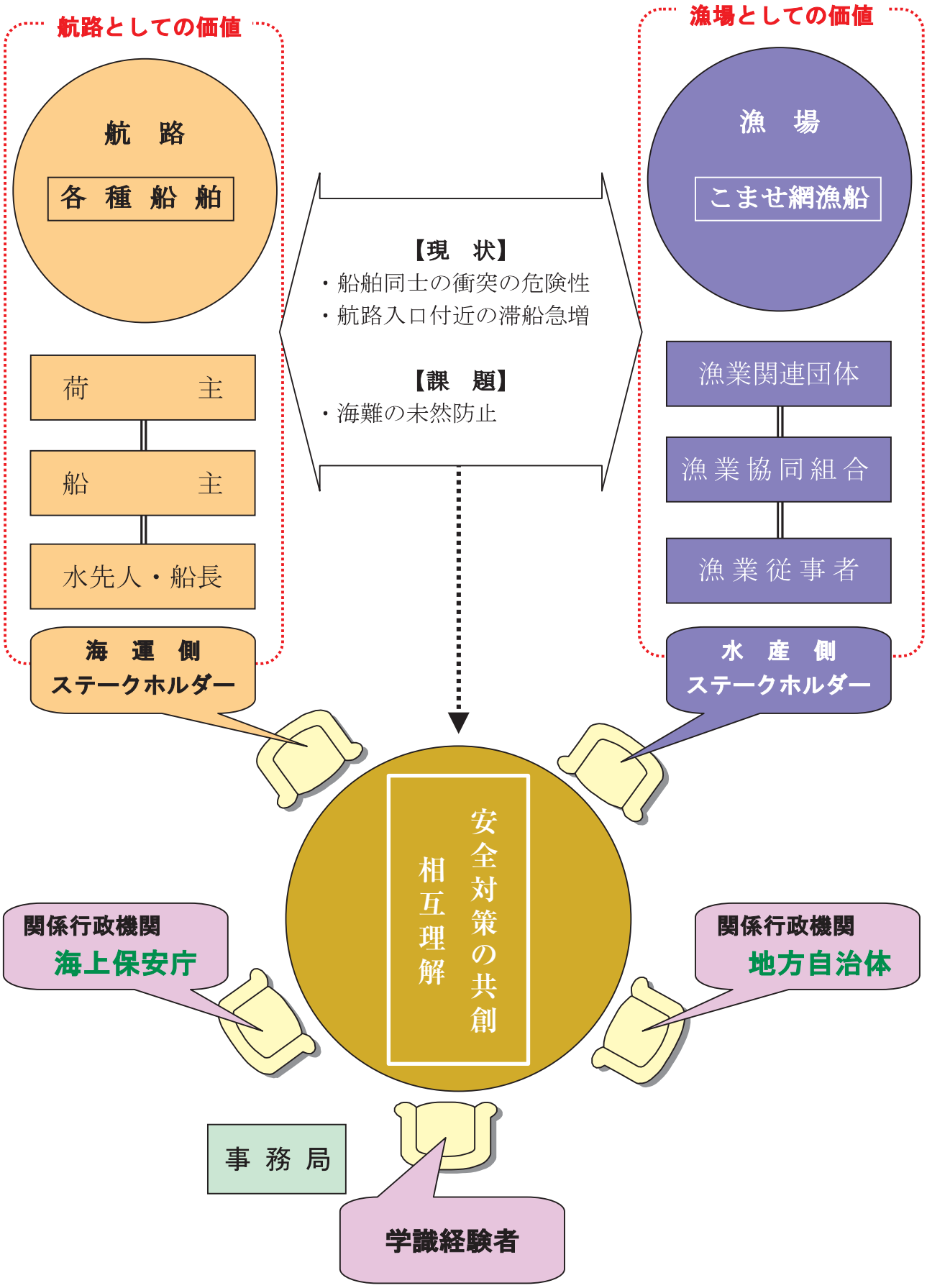
(公社)瀬戸内海海上安全協会

○参考資料　別紙１「備讃瀬戸海域における航行安全上の課題」…… 5-7頁
別紙２「備讃瀬戸海域における
海上交通安全に関する調査研究事業の概要」…… 5-8頁
別紙３「備讃瀬戸交通安全調査委員会　規約」…… 5-9頁
別紙４「備讃瀬戸海域におけるこませ網漁期の
安全対策関係委員会の開催概要一覧」…… 5-11頁

平成25年11月13日(水)　第5回備讃瀬戸交通安全調査委員会
（備讃瀬戸海上交通センター見学）

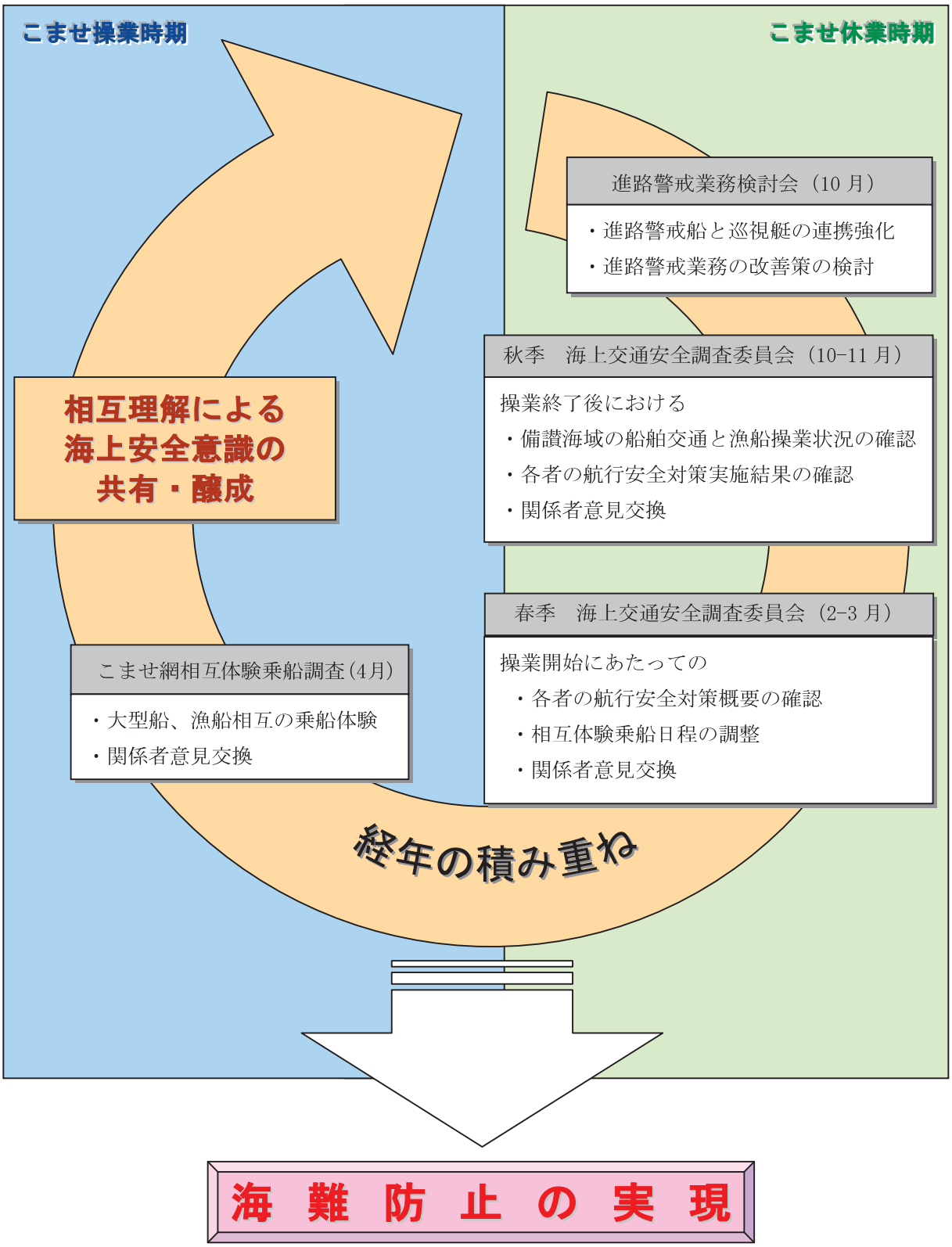
別紙１

備讃瀬戸海域における航行安全上の課題



別紙２

備讃瀬戸海域における
海上交通安全に関する調査研究事業の概要



別紙３

備讃瀬戸交通安全調査委員会　規約

（委員会の設置）

第１条　公益社団法人 瀬戸内海海上安全協会（以下「協会」という。）は、備讃瀬戸東側海域におけるこませ網漁船操業と船舶交通の安全を図るため、関係者の相互理解を深め、共生共助の理念に基づき、互譲の精神で安全対策を共創することを目的として、「備讃瀬戸交通安全調査委員会」（以下「委員会」という。）を設置する。

（委員の構成等）

第２条　委員会は、委員長、副委員長、委員、オブザーバー及び関係行政機関（以下「委員等」という。）をもって構成する。

２　委員等は、別紙のとおりとする。別紙（省略）

３　公益社団法人 瀬戸内海海上安全協会会長（以下「会長」という。）は、委員長と協議のうえ、委員等の選出及び変更を行うことができる。

なお、別紙構成員以外の関係者からオブザーバーとしての参加希望があった場合等も同様とする。

４　委員の任期は２年とし、累次更新できるものとする。補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

５　会長は、特別の事情があるときは、委員長と協議のうえ委員を解任することができる。

６　委員が出席できないときは、代理人を出席させることができる。

（委員の選出等）

第３条　委員長、副委員長は、学識経験者から推薦された者の中から、会長が指名する。

２　委員長は、会務を主宰する。

なお、会務を円滑に遂行するため、委員長は次の権限を有する。

（１）関係行政機関に必要な説明を行わせる。

（２）オブザーバーに必要な説明を行わせ、意見を述べさせる。

３　副委員長は、委員長を補佐し、委員長に事故があるときは、委員長に代り委員会を主宰する。

（委員会の業務）

第４条　委員会の目的を達成するため、会議及び行事（以下「会議等」という。）を開催する。

２　対策海域は、当分の間、庵治漁業協同組合の操業海域である男木島以東海域とする。

（会　議）

第５条　委員会の会議は、次のとおりとする。

（1）　会議は、原則として年２回とする。
（2）　会議場所は、原則として高松市内とする。
（3）　議長は、委員長とする。
2　個別の発言議事録は作成しないものとする。
3　委員等は、会議で得られた意見・情報を各組織に持ち帰り、それぞれ真摯に検討し活用するものとする。

（行　事）
第６条　委員会の行事は、次のとおりとし、副委員長が主宰し議事を進行する。
（1）　相互体験乗船（年１回～２回）
（2）　進路警戒業務検討会（年１回）
（3）　その他必要な行事
2　各行事における個別の発言議事録は作成しないものとする。
3　各行事においては、参加組織が可能な限り協力を行うものとする。

（委員の報酬）
第７条　委員会等に出席する委員の報酬（旅費等を含む。）は、無償とする。
但し、委員長、副委員長に対しては、参加に必要な経費として、協会の委員会規則に定める額を支給する。

（事務局）
第８条　委員会の事務局は、協会に置く。

（雑　則）
第９条　この規約に定めるもののほか、委員会の運営に必要な事項は、会議において決定する。
附　則　　この規約は、平成23年10月12日から施行する。

別紙４

備讃瀬戸海域におけるこませ網漁期の安全対策関係委員会の開催概要一覧

年　月　日	項　　目	概　　要
平成元年10月16日	第一回備讃瀬戸海上安全座談会開催	高松海上保安部長の発案で備讃瀬戸における船舶交通と漁業操業の調和を図ることを目的として、海保、海事関係者、漁業者間で意見交換
平成２年２月９日	海事７団体から海上保安庁長官へ陳情	陳情内容：可航幅の確保・巡視船の適切な配備等
６月15日	男木島以東海域こませ漁業者関係者会議開催	海保から漁業者に対し、「可航幅300メートルの確保」「自主規制ラインの設定」「操業時間調整」を提案するも、同意が得られず
７月９日	第１回備讃瀬戸海上交通懇談会開催	海運７団体からの陳情を受け、こませ網漁業問題に関する海運関係者の意見を聞き、かつ、調整する必要があるとの理由により、高松海上保安部主催（六本部指示）により、海保、海事関係者間で意見交換
９月11日	こませ網漁業問題解決のための当面の対応方針を六本部が策定	海事関係者と漁業関係者の妥協点が見えないことから、問題解決のための施策を推進するため、備讃瀬戸海上安全座談会と備讃瀬戸海上交通懇談会を開催し、段階的に検討を進めることが示された
10月１日	第２回備讃瀬戸海上交通懇談会開催	海保から海事関係者に対し、近年の船舶大型化に伴う同船舶の可航幅の確保の困難性について説明
11月６日	第２回備讃瀬戸海上安全座談会開催	座長を神戸商船大学鈴木助教授、進行を高松海上保安部長が行い意見交換。座長から相互体験乗船の提案がなされる。
12月13日	第３回備讃瀬戸海上交通懇談会開催	懇談会の運営を（社）瀬戸内海海上安全協会とすることとなる。なお、今後の会議運営のための費用については、一部を船社と荷主側で負担することとなる。
平成３年１月29日	備讃瀬戸海上安全座談会（第一回分科会）開催	相互体験乗船実施要領等について討議
２月20日	第３回備讃瀬戸海上安全座談会開催	相互体験乗船の実施等について確認
９月19日	第４回備讃瀬戸海上安全座談会開催	省略
11月27日	第４回備讃瀬戸海上交通懇談会開催	省略
平成４年１月29日	備讃瀬戸海上安全座談会（第二回分科会）開催	省略
３月13日	第５回備讃瀬戸海上安全座談会開催	省略
11月２日	第６回備讃瀬戸海上安全座談会開催	平成５年度から座談会等（備讃瀬戸海運水産委託事業）を（財）日本海洋振興会からの補助事業とすることが説明される。〔補助金受入れ先：（社）瀬戸内海海上安全協会〕
11月26日	第５回備讃瀬戸海上交通懇談会開催	省略
平成５年１月28日	備讃瀬戸海上安全座談会（第三回分科会）開催	こませ網漁具標識（タル）の統一について意見が出る。
３月16日	第７回備讃瀬戸海上安全座談会開催	省略
10月６日	第８回備讃瀬戸海上安全調査委員会開催	備讃瀬戸海上安全座談会を名称変更
平成６年１月10日	第５回備讃瀬戸海上交通調査委員会開催	備讃瀬戸海上交通懇談会を名称変更。開催場所を高松市内から岡山市内に変更
平成21年２月16日	第36回備讃瀬戸海上交通調査委員会開催	内海水先区水先人会から航路外航行や反航レーンへの避航を余儀なくされるときは、船長と協議し航路に入航しない旨資料により説明

※平成６年１月10日以降、平成20年末迄省略

年　月　日	項　　目	概　　要
平成21年２月24日	入港遅延船の発生	備讃瀬戸東航路入航予定の巨大船（貨物船）が翌日に変更、以後、同様の事案発生
平成21年６月30日	備讃瀬戸航路利用者協議会から海保長官へ陳情	「迂回航行の明文化」等を要望
平成22年10月20日	第39回備讃瀬戸海上交通調査委員会開催	こませ両委員会の統合について意思統一
平成23年１月26日	こませ網漁船に対する簡易型AISの設置	41隻のこませ網漁船に簡易型AIS設置完了
平成23年２月17日	第40回備讃瀬戸海上交通調査委員会開催	こませ両委員会の統合（案）了承
平成23年３月14日	第43回備讃瀬戸海上安全調査委員会開催	こませ両委員会の統合（案）了承
平成23年６月29日	こませ網漁船に対する簡易型AISの設置	６隻のこませ網漁船に簡易型AIS設置完了（合計47隻）
平成23年10月12日	第１回備讃瀬戸交通安全調査委員会（統合委員会）開催	こませ両委員会を統合した第１回目の委員会開催、規約等を承認
平成24年２月15日	第２回備讃瀬戸交通安全調査委員会開催	備讃瀬戸東部海域を利用する関係者の相互理解を深め、共生共助の理念に基づき、互譲の精神で安全対策を共創することを目的に意見交換等を実施
平成24年４月20日	相互体験乗船調査	相互体験乗船調査及び意見交換を実施
平成24年10月17日	第３回備讃瀬戸交通安全調査委員会開催	平成24年度の漁期における各機関の安全対策の実施報告及び検討
平成25年２月18日	第４回備讃瀬戸交通安全調査委員会開催	平成24年度の反省を踏まえて、平成25年度の安全対策等各関係機関の取組みに関する意見交換を実施
平成25年４月12日	相互体験乗船調査	相互体験乗船調査及び意見交換を実施
平成25年11月13日	第５回備讃瀬戸交通安全調査委員会開催	委員会に合わせて、備讃瀬戸海上交通センターの見学を実施（P5-6写真参照）
平成26年２月13日	第６回備讃瀬戸交通安全調査委員会開催	平成25年度の反省を踏まえて、平成26年度の安全対策等各関係機関の取組みに関する意見交換実施
平成26年４月17日	相互体験乗船調査	相互体験乗船調査及び意見交換を実施
平成26年11月６日	第７回備讃瀬戸交通安全調査委員会開催	平成28年度の漁期における各機関の安全対策の実施報告及び検討
平成27年１月29日	第８回備讃瀬戸交通安全調査委員会開催	平成26年度の反省を踏まえて、平成27年度の安全対策等各関係機関の取組みに関する意見交換実施
平成27年４月16日・17日	相互体験乗船調査	相互体験乗船調査及びこませ網漁業の勉強会を実施
平成27年12月20日	こませ網漁船に対する簡易型AISの設置	22隻のこませ漁船に簡易型AIS設置完了（合計69隻）
平成28年２月３日	第９回備讃瀬戸交通安全調査委員会開催	平成27度の反省を踏まえて、平成28年度の安全対策等各関係機関の取組みに関する意見交換を実施
平成28年６月７日	相互体験乗船調査	相互体験乗船調査及び意見交換を実施
平成28年11月17日	第10回備讃瀬戸交通安全調査委員会開催	平成28年度の漁期における各機関の安全対策の実施報告及び検討
平成29年２月２日	第11回備讃瀬戸交通安全調査委員会開催	平成28度の反省を踏まえて、平成29年度の安全対策等各関係機関の取組みに関する意見交換を実施
平成29年４月27日	相互体験乗船調査	相互体験乗船調査及び意見交換を実施
平成29年11月１日	第12回備讃瀬戸交通安全調査委員会開催	平成29年度の漁期における各機関の安全対策の実施報告及び検討
平成29年12月１日	こませ網漁位置情報システム調査業務	平成26年度から開始したこませ網漁位置情報システム（簡易型AIS）調査研究委員会を開催、こませ網漁船が搭載した簡易型AISが他の一般航行船舶へ与える影響及びこませ網漁船自身の安全性への影響等を調査し委員会報告書の取りまとめ。
平成30年２月23日	第13回備讃瀬戸交通安全調査委員会開催	平成29度の反省を踏まえて、平成30年度の安全対策等各関係機関の取組みに関する意見交換を実施
平成30年５月16日	相互体験乗船調査	相互体験乗船調査及び意見交換を実施

年　月　日	項　　目	概　　要
平成30年11月６日	第14回備讃瀬戸交通安全調査委員会開催	平成30年度の漁期における各機関の安全対策の実施報告及び検討
平成31年２月12日	第15回備讃瀬戸交通安全調査委員会開催	平成30度の反省を踏まえて、平成31年度の安全対策等各関係機関の取組みに関する意見交換を実施
平成31年４月19日	相互体験乗船調査	相互体験乗船調査及び意見交換を実施
令和元年11月20日	第16回備讃瀬戸交通安全調査委員会開催	令和元年度の漁期における各機関の安全対策の実施報告及び検討
令和２年１月31日	第17回備讃瀬戸交通安全調査委員会開催	令和元年度の反省を踏まえて、令和２年度の安全対策等各関係機関の取組みに関する意見交換を実施

※「備讃瀬戸進路警戒業務検討会」を毎年１回秋季に高松市にて開催している。

6 こませ網漁業操業中における交通安全対策

各種委員会等の場における関係者の話し合いを通じて、各団体が自主的に実施している安全対策の概要を以下に掲げる。

6-1 海運側の安全対策

(1) こませ操業情報の入手

備讃瀬戸海上交通センターが提供する、「こませ網漁船操業状況参考図」を事前に入手し、航路航行時の操船の参考とするほか、船長は水先人の助言に基づいて航路入航の可否を判断する。

(2) 巨大船の航行予定の提供

関係漁協に巨大船の備讃瀬戸東航路航行予定を通報し、可航幅300メートルの確保を依頼している。

(3)「こませカレンダー」の作成（6-4頁、表6-1-1）

漁業者、備讃瀬戸海上交通センター等からのこませ情報を基に、巨大船の航行困難度を予測したカレンダーを作成、関係者に配布し安全対策の資料としている。

(4) 入航調整

大型危険物積載船及び喫水16メートルを超える船舶については、こませカレンダーに基づき航行困難度の高い日は備讃瀬戸航路への入航を避けるよう予め調整する。

(5) 出港調整

各港から出港し備讃瀬戸を東航する巨大船は次の安全対策を講じている。

1) こませ操業情報を入手し、航路内可航幅が確保されていることを確認し出港する。

2) こませ操業情報が入手できないと予想される場合は、男木島付近を転流時に航行できるよう調整する。

(6) 進路警戒船配備

こませ網操業日には、全長200メートル～250メートルの巨大船に進路警戒船を配備する。

(7) 来島海峡への迂回

出港調整が不可能な場合は来島海峡航路経由を考慮する。

6-2 こませ網漁船及び水産側の安全対策

(1) 漁具標識の統一

漁具に設置しているタルについて、錨ダルは黄色（オレンジ色でもよい。）、その他のタルは白色とする。

単独で操業する場合は、マストに黄色のタルを掲げる。

集団操業の場合は、北端船のマストに黄色のタル、南端船に白色のタルを掲げる。

また、夜間はタルに灯火を設置する。

(2) 操業情報の提供

各操業期間毎に主な操業場所及び操業統数、こませ網休漁日の情報等を提供している。

(3) 中讃地区の許可区域設定と操業期間の短縮

水島交差部付近では、可航幅を確保した操業区域を設定するとともに、従来の操業期間を短縮している。

(4) 漁況予報の提供

香川県水産課は、いかなごの漁獲予想を提供している。

6-3 海上保安庁の安全対策

(1) 航路内可航幅300メートルの確保指導

こませ網漁業者との会議等の場において、可航幅300メートルの確保を指導している。

(2) 安全操業指導

こませ網盛漁期においては、巡視艇を増強配備し、可航幅の確保、安全指導等を実施し航路の安全を確保している。

(3) 操業情報の提供

巡視艇により、こませ操業状況を調査、この情報を元に備讃瀬戸海上交通センターにおいて「こませ網漁船操業状況参考図」を作成しVHF、インターネット・ホームページ、携帯電話にて提供している。

(4) こませ網漁業リーフレット等による周知

こませ網漁業は特殊な漁法であることから、日本語、英語、中国語、韓国語による周知用リーフレットを作成し船舶及び運航関係者に配布するほか、インターネット・ホームページにより周知を図っている。

【 安　全　対　策 】

（共　生・共　助・共　創）

（こませ網漁船・水産側）
※漁具標識の統一
※操業情報の提供
※中讃地区の許可区域設定と操業期間の短縮
※漁況予報の提供

（海運側）
※こませ操業情報の入手
※巨大船の航行予定の提供
※「こませカレンダー」の作成
※入航調整
※出港調整
※進路警戒船配備
※来島海峡への迂回

（海保）
※航路内可航幅300メートルの確保指導
※安全操業指導
※操業情報の提供
※こませ網漁業リーフレット等による周知

こませ網漁業操業中における交通安全対策

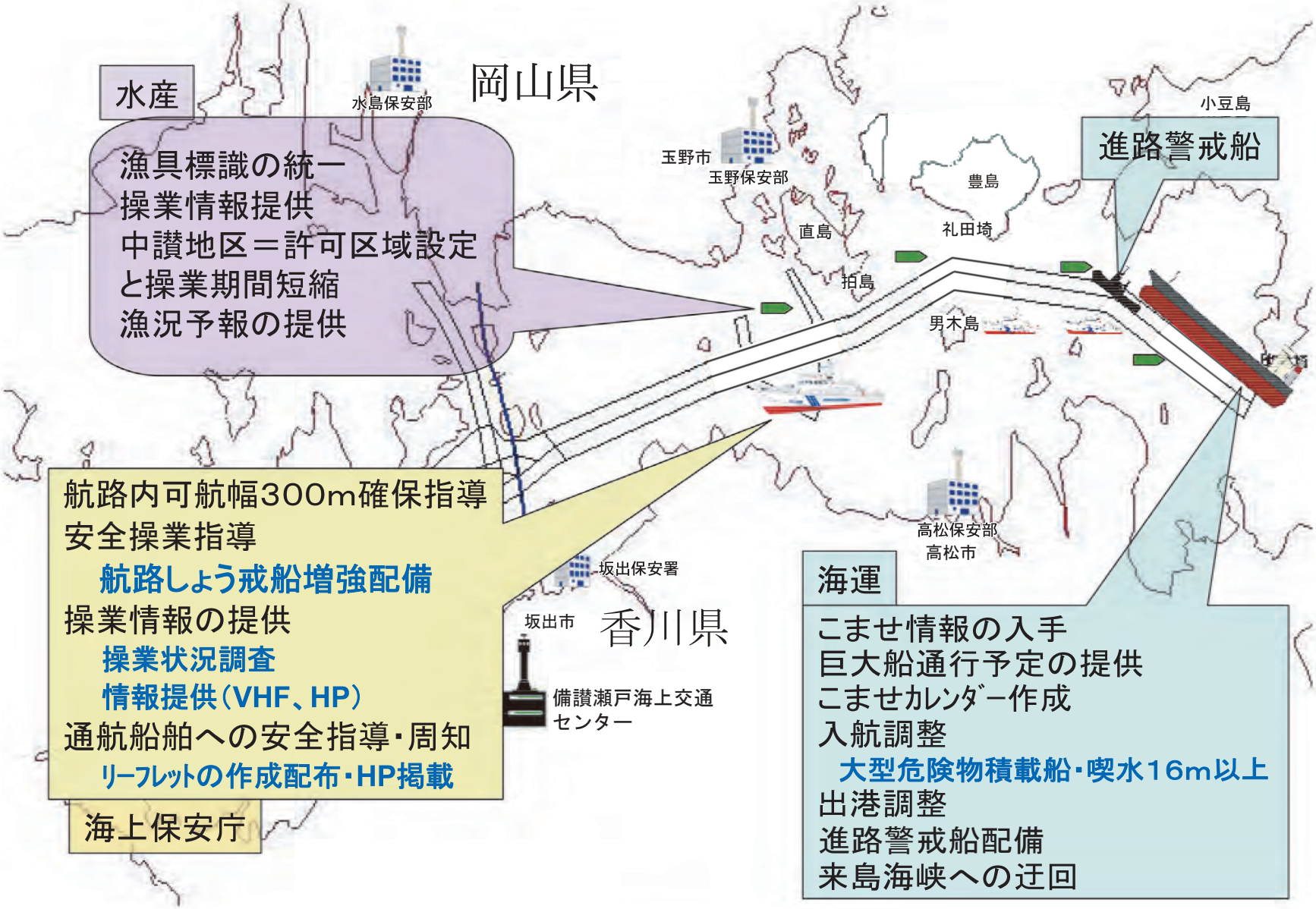


表6-1-1　こませカレンダーの一例［参考資料］

「こませ網漁」による航路内可航水域の状況予想

2020年02月01日～同 08月31日

予想場所：男木島以西及び以東

※困難度：△→○→◎（◎が困難度最大）

内海水先区水先人会

日付	曜	旧暦	日出 日没	日出~日没 転流時間	操業 回数	去年 平均 水温	底引 網漁	備讃潮流（操業時間）				休漁日		困難度
								時間	流向	最大流速		男木島以西	男木島以東	
										時刻	流速			
2/1	土	1/8	07:02 17:34	08:32 14:49	休漁日	9.70	休	休漁日						
2/2	日	1/9	07:01 17:35	09:17 15:33	休漁日	9.70		休漁日						
2/3	月	1/10	07:00 17:36	10:17 16:28	2	9.70		07:00 ～ 10:17	東	07:16	1.2	休漁日		
								10:17 ～ 16:28	西	13:34	1.2			
2/4	火	1/11	06:59 17:37	11:37 17:37	2	9.80	休	06:59 ～ 11:37	東	08:33	1.1	休漁日		
								11:37 ～ 17:37	西	14:54	1.0			
2/5	水	1/12	06:59 17:38	07:18 13:11	2	9.80		07:18 ～ 13:11	東	09:53	1.1			
								13:11 ～ 17:38	西	16:25	1.0			
2/6	木	1/13	06:58 17:39	08:28 14:37	3	9.90		06:58 ～ 08:28	西	05:18	2.0			
								08:28 ～ 14:37	東	11:05	1.4			
								14:37 ～ 17:39	西	17:39	1.3			
2/7	金	1/14	06:57 17:40	09:25 15:41	3	9.90		06:57 ～ 09:25	西	06:18	2.4			
								09:25 ～ 15:41	東	12:08	1.6			
								15:41 ～ 17:40	西	18:36	1.6			
2/8	土	1/15	06:56 17:41	10:14 16:32	2	9.90	休	06:56 ～ 10:14	西	07:09	2.8		休漁日	
								10:14 ～ 16:32	東	13:02	1.9			
2/9	日	1/16	06:55 17:42	10:59 17:16	2	9.70		06:55 ～ 10:59	西	07:54	3.1		休漁日	
								10:59 ～ 17:16	東	13:48	2.2			
2/10	月	1/17	06:54 17:42	11:40	2	9.60	休	06:54 ～ 11:40	西	08:37	3.2			○
								11:40 ～ 17:42	東	14:30	2.3			
2/11	火	1/18	06:53 17:43	12:19	2	9.50		06:53 ～ 12:19	西	09:18	3.2			○
								12:19 ～ 17:43	東	15:10	2.3			
2/12	水	1/19	06:52 17:44	12:56	2	9.40		06:52 ～ 12:56	西	09:58	3.0			○
								12:56 ～ 17:44	東	15:47	2.3			
2/13	木	1/20	06:52 17:45	07:27 13:32	2	9.50		07:27 ～ 13:32	西	10:37	2.7			△
								13:32 ～ 17:45	東	16:25	2.2			
2/14	金	1/21	06:51 17:46	08:10 14:09	2	9.40		08:10 ～ 14:09	西	11:17	2.3			
								14:09 ～ 17:46	東	17:05	2.1			
2/15	土	1/22	06:50 17:47	08:56 14:48	3	9.30	休	06:50 ～ 08:56	東	05:31	1.8			
								08:56 ～ 14:48	西	12:00	1.9			
								14:48 ～ 17:47	東	17:51	1.9			

監修にあたって

備讃瀬戸周辺海域は、海上交通安全法で規制する11航路のうち、6つが存在することから窺われるように、船舶交通が輻輳する海域である。一方で、同海域は、こませ網等、多くの主要漁場として利用されている。

これを背景として、特にこませ網漁船操業と航行船舶の安全問題については、昭和47年、海上交通安全法制定以前から存在し、同法施行後は、重大な懸案事項となって現在まで続いており、海難事故発生の危険性は、依然解消されていない。幸いにも近年、人身・船体に関する重大な事故は発生していないが、これは偏えに関係者の地道な長年に及ぶ並々ならぬ努力と相互理解に負うところが極めて大である。

今後とも、備讃瀬戸交通安全調査委員会等の場はもとより、あらゆる機会を通じて関係者のコミュニケーションを図り、安全操業と安全航行の実績が継続・積み重ねられることを切に願うものである。

こませ網漁船操業と航行船舶の安全問題については、特に初めてこの案件について関心を持ち、あるいは対処しようとする者にとって、経緯の概要把握のため適当な資料が望まれていた。極めて不十分の謗りは免れ得ないが、この小冊子がその目的の幾分かでも充たすことになれば幸いである。

令和２年３月

備讃瀬戸交通安全調査委員会 副委員長
海上保安大学校 名誉教授
寺　本　定　美

［参考・引用・転載文献］
○「こませ網漁業期における船舶航行に係わる研究報告書」
（平成12年３月：日本海難防止協会）
○備讃瀬戸海上安全調査委員会　会議資料〔(公社)瀬戸内海海上安全協会〕
○備讃瀬戸海上交通調査委員会　会議資料〔(公社)瀬戸内海海上安全協会〕
○備讃瀬戸交通安全調査委員会　会議資料〔(公社)瀬戸内海海上安全協会〕
○庵治漁業組合史　（昭和57年11月20日）
○香川県漁業史　［通史編］・［資料編］　（平成６年３月31日）

参　考　資　料

参　考　資　料　1

1-1 海上交通安全法制定の経過

1-2 海上交通安全法案に対する附帯決議

1-3 海上交通安全法の抜粋

参考資料１

1-1 海上交通安全法制定の経過

（１）昭和28年８月１日、法律第151号により「海上衝突予防法」公布、同年12月17日、政令第392号により「特定水域航行令」が公布され、昭和29年１月１日、同法同時施行とともに「内海水道航行規則」は廃止された。

特定水域とは、戦時中に投下された機雷の掃海作業の完了した瀬戸内海の狭い水道（当初、備讃瀬戸、来島海峡、釣島水道、以後昭和31年～32年に水域拡大）である。

当時の「海上衝突予防法」第26条では：

「漁ろうに従事している船舶以外の航行中の船舶は、漁ろうに従事している船舶の進路を避けなければならない。但し、(以下、省略)」となっていたが、

「特定水域航行令」第４条では：

「特定の水域にあっては、漁ろうに従事している船舶は、漁ろうに従事している船舶以外の航行中の船舶の進路を避けなければならない。」となっていた。

（２）昭和39年、運輸省は、海上交通の輻輳する海域で船舶航行の安全の確保と円滑を図るための新しい特別の交通ルール作りを開始した。

（３）昭和40年３月、「全漁連」は衆参両院の運輸委員会、海上航行安全審議会（運輸大臣の諮問機関)、運輸・水産両省庁に対し、漁ろう中船舶が、一方的に避航義務を負わされ、漁業生産に著しい支障を受けるとし、「特定水域設置反対に関する陳情書」を提出した。

（４）昭和41年５月、運輸省設置法改正、海上交通の安全確保の「制度」に関する問題は海上保安庁に移管された。

（５）昭和41年11月、運輸省は「タンカーの大型化に伴う災害防止」に関する部内通達を出し、「海上交通法（仮称)」を昭和42年度中に制定する計画が打ち出された。

その主旨は「新たに狭水道における船舶の安全航行確保のため抜本的な航行規則の制度を確立する」ことにあった。

（６）昭和42年8月、海上保安庁は「海上交通法案（仮称)」を海上安全審議会に諮問した。

（７）昭和42年10月、海上安全審議会は、港内、狭水道等の輻輳する海域においては特別の交通方法を定め、交通規制を行うため、港則法（昭和23年制定）及び特定水域航行令を発展的に廃止して、新たに海上交通法（仮称）を制定すると答申を出した。

漁業関係については、「港内での制限は港則法通りとし、狭水道では、漁ろう中の船舶に避航義務を課し、必要やむを得ない場合は一定の漁ろうを制限し、または禁止することができる」となっていた。

（８）漁業側は、昭和42年８月から11月にかけて、瀬戸内海に各県漁連、関係漁業者単位で、各々独自に反対陳情を行っていたが、昭和42年11月「瀬戸内海海上交通法対策協議会」を結成、同年12月全漁連に「海上交通法対策部会」を設置、翌43年１月に香川・岡山両県の漁業者が備讃瀬戸で海上交通法反対「海上デモ」を実施（850隻の漁船参加)、昭和43年３月４日、東京で全漁連主催の「海上交通法反対全国漁民大会」を開催した。

（９）海上保安庁は水産庁との間で「漁ろうの制限・禁止」の問題について折衝を重ねたが、最終的に漁ろうの制限と禁止を法案から削除し、補償も含めそれらの問題は別の法律で定めるという附則を定めることとし、昭和43年４月に港則法をも取り込んだ全文103条からなる「海上交通法案」を取りまとめたが調整が全くつかず国会上程を見送った。

(10) 海上保安庁はその後、法案の見直し作業を進め、昭和43年11月頃には、漁ろう中の船舶の避航義務、制限、禁止を取り止め「漁ろう中の漁船は航路航行船舶の進路を妨げないよう努力しなければならないとともに、航路航行船舶も漁ろう中の漁船との衝突の危険に十分注意して航行しなければならない。但し、航路航行中の巨大船に対しては漁ろう中の漁船もその進路を避けなければならない。」という主旨の法案を作成した。

(11) 昭和44年２月13日、衆議院第2議員会館で関係国会議員、全漁連、関係各県漁連、来島海峡、備讃瀬戸、明石海峡、伊良湖水道、浦賀水道の各漁業者が参加して「海上交通法対策国会議員懇談会」を開催、その後、「海上交通法粉砕一都二県漁業者東京湾統一行動」、「海上交通法案絶対反対、国会上程阻止」海上デモ等、各種の抗議行動等或いは陳情を行った。

(12) 海上保安庁は昭和44年度も水産庁との調整がつかず国会上程を見送った。

(13) 昭和45年６月、運輸省は「東京湾安全対策」を策定し、湾口航路の整備海上交通システムの確立、海上交通法の制定等の方針を打ち出した。

(14) 昭和45年10月30日、東京湾で、コリントス（30,105㌧）と第一新風丸（500㌧）が衝突し、７名死亡、重油300㌧流出

(15) 昭和45年11月28日、川崎で、ていむず丸（42,746㌧）が原油タンク清掃中に爆発炎上し、４名死亡、24名重軽傷

(16) 昭和45年11月30日、新潟港で、ジュリアナ（11,684㌧）が7,000キロの原油流出事故

(17) 昭和47年２月中旬以降、海上保安庁・運輸省と水産庁・農林水産省の間で調整作業が積極的に進められ、法案の名称も「海上交通法」から「海上安全交通法」を経て「海上交通安全法（案）」に変わり、昭和47年３月24日に閣議決定、３月28日に第68回通常国会に上程された。

(18) その間、水産庁の主張は「事実上、漁ろうが制限又は禁止されることに対し、補償を含め漁業者の納得が得られるような措置を取る」こととしたが、最終的に、内閣法制局の正式見解は「航路における巨大船に対する漁ろう船の避航義務は、海面を共同して使用する場合、いやおうなしに当然に生じてくる制約であって、それは受認の範囲内の問題である」というものであった。これにより、法律の明文上に補償措置を規定させることはもちろん、国の予算の中に計上させることも困難となった。

(19) 昭和47年３月「海上交通法対策委員会」の席上で自民党水産部会長から自民党の意向として、巨大船に関係する業界が自主的に漁ろう船の被る不利益を補償するための「避航協力金」を提案した。

避航協力金については、国会において再三質疑がなされ、避航協力金の性格や使途等が明確にされた。すなわち、この避航協力金は補償ではなく、社会的慣行によって処理するためのものであり、船舶関係・荷主関係の団体が、日本海難防止協会を通じて出し、漁業サイドで公益的な対策に活用していくというものであった。

この受け皿として、「(財)漁業操業安全協会」が昭和48年2月に設立され、(財)日本船舶振興会等による助成金・寄付金計39億円を積み立て、その果実でもって海交法等関係法令の啓発普及、航路等における海上交通安全に対する協力、漁業操業の安全確保を図るための諸事業を行うこととなった。

また、中央における漁業操業安全協会が活動を開始したのに伴い、協力金の地方への

配分・使途が検討された結果、航路に面する９都県（千葉、東京、神奈川、愛知、三重、兵庫、岡山、香川、愛媛）については、計17億6500万円を割り当て、その全部又は一部をもって地方協会を設立することとなり、航路に面しない７府県（大阪、和歌山、広島、山口、徳島、福岡、大分）に対しては、計3500万円を割り当てることとなった。

(20) 昭和47年５月11日、「海上交通法案に対する附帯決議」衆議院交通安全対策特別部会

(21) 昭和47年６月16日、「海上交通法案に対する附帯決議」参議院交通安全対策特別部会

(22) 昭和47年７月３日、海上交通安全法公布

(23) 昭和47年12月、海上安全船員教育審議会は海交法の施行に関する重要事項を答申した。

「海上交通安全法の運用に当たっては、海上が船舶交通と漁業操業の共通の場であることに留意して、漁業操業に対する配慮を行うこと。」

(24) 昭和48年１月、海上保安庁長官と水産庁長官により「航路内におけるこませ網漁業については、従前どおり行い得るよう、巨大船通航時間の調整等できる限りの所要の措置をとること」となり、この話し合いの場として、昭和48年１月20日「特別安全対策協議会」が現地に設置された。

(25) 昭和48年７月１日、海上交通安全法施行

1-2 海上交通安全法案に対する附帯決議

「海上交通安全法」は、昭和47年６月16日には参議院本会議で可決成立し、７月３日公布、翌48年７月１日に施行された。国会審議の中心は、衆議院・参議院ともに

・法の制定に伴う漁業の影響に対する補償

・巨大船の航路航行と、これに対して避航義務を負う漁ろう船の操業との調整

・巨大船に東京湾、伊勢湾、瀬戸内海等の内海内湾の航行制限

・埋め立て、汚染等による沿岸漁業の衰退に対する漁業政策の確立

・あて逃げ、原因者不明の油濁事故による被害者の救済制度、等の点におかれた。

これらは極めて重要な問題ではあるが、単にこの法律自体についての問題というだけでなく、海交法を必要とするに至ったわが国の海上交通の現状、さらにはその背景となっている工場立地、国土開発計画にまで及ぶものであり、海交法という船舶交通ルール確立のための法律の枠を越えた問題が多い。

そこで衆参両院とも海交法を原案通り可決したが、前記問題点に関連して次のような附帯決議を行ったものである。以下に参考として両院の決議文を紹介する。

（１）衆議院交通安全対策特別委員会（昭和47年５月11日）

政府は、本法の施行にあたり、東京湾、瀬戸内海、伊勢湾等における船舶航行の現状が、既に輻輳の極みに達していることに鑑み、海上交通安全対策施策を総合的に推進して、所期の目的を達成するよう遺憾なきを期すると共に、とくに下に掲げる措置を強力に推進すべきである。

1) 外海の適地に中継基地を設けパイプライン網の整備を急ぐ等、船舶航行輻輳の緩和を図ると共に、将来、長期的に巨大船舶の内海航行について、上限規制等歯止めの措置を講ずること。

2) 将来、法指定航路における輻輳の増大化により、いかにしても船舶の航行安全と漁業操業とが実態的に両立しがたい場合においては、国の責任において漁業者に対する

補償の制度を確立すること。

3） 加害者不明の漁船に対する当て逃げ、或いは油害等による漁業の損害については、これを救済するための有効なる制度の確立を図ること。

4） 政省令の改廃あるいは施行にあたっては、関係者の意見を尊重するように特に配慮すること。

5） 船舶交通の輻輳する海域における旅客船の航行安全については、人命尊重の観点から、一層安全対策の充実強化に努めること。

6） 交通輻輳、海域の汚染等による漁場の減少ならびに漁業操業の制約に伴い関係漁民の被る影響に鑑み、内湾漁業の保護並びに振興に関する基本的な水産政策を早急に確立すること。

上決議する。

（2）参議院交通安全対策特別委員会（昭和47年6月16日）

政府は、本法の施行にあたり、下に掲げる諸点につき適切な措置を講じ、その運用に遺憾なきを期すべきである。

記

1） 経済の成長に伴い石油需要が今後とも増大する情勢にあることに鑑み、臨海工場の計画的再配置並びに中継基地及びパイプライン網による原油輸送システムの整備を図り、内海における船舶交通の輻輳を緩和すること。

2） 前項の施策の進捗とあいまって、トン数制限を実施する等超大型船舶の内海航行を規制する措置を講ずること。

3） 将来、法指定航路における船舶交通の著しい輻輳により、いかにしても船舶の安全航行と漁業操業の調整がつけがたい場合には、適切な補償措置、代替漁場の提供等によって国の責任において漁業者の生活権の保護を図ること。

4） 海域の汚染、船舶交通の輻輳等により関係漁民が被る影響に鑑み、内海漁業の保護及び振興をはかるための水産政策を強力に推進すること。

5） 加害者不明の船舶、油等による漁業被害については、これを救済するための有効な制度の確立をはかること。

6） 政省令の改廃あるいは施行にあたっては、関係者の意見を尊重するように特に配慮すること。

上決議する。

1-3 海上交通安全法の抜粋

（昭和四十七年七月三日法律第百十五号）

最終改正：平成二十八年五月十八日法律第四十二号

第一章　総則（第一条・第二条）
第二章　交通方法
　第一節　航路における一般的航法（第三条－第十条）
　第二節　航路ごとの航法（第十一条－第二十一条）
　第三節　特殊な船舶の航路における交通方法の特則（第二十二条－第二十四条）
　第四節　狭い水道における航法（第二十五条）
　第五節　危険防止のための交通制限等（第二十六条）
　第六節　灯火等（第二十七条－第二十九条）
第三章　危険の防止（第三十条－第三十三条）
第四章　雑則（第三十四条－第三十九条）
第五章　罰則（第四十条－第四十三条）

第一章　総則

（目的及び適用海域）

第一条　この法律は、船舶交通がふくそうする海域における船舶交通について、特別の交通方法を定めるとともに、その危険を防止するための規制を行なうことにより、船舶交通の安全を図ることを目的とする。

２　この法律は、東京湾、伊勢湾（伊勢湾の湾口に接する海域及び三河湾のうち伊勢湾に接する海域を含む。）及び瀬戸内海のうち次の各号に掲げる海域以外の海域に適用するものとし、これらの海域と他の海域（次の各号に掲げる海域を除く。）との境界は、政令で定める。

一　港則法 （昭和二十三年法律第百七十四号）に基づく港の区域

二　港則法 に基づく港以外の港である港湾に係る港湾法 （昭和二十五年法律第二百十八号）第二条第三項 に規定する港湾区域

三　漁港漁場整備法 （昭和二十五年法律第百三十七号）第六条第一項 から第四項までの規定により市町村長、都道府県知事又は農林水産大臣が指定した漁港の区域内の海域

四　陸岸に沿う海域のうち、漁船以外の船舶が通常航行していない海域として政令で定める海域

（定義）

第二条　この法律において「航路」とは、別表に掲げる海域における船舶の通路として政令で定める海域をいい、その名称は同表に掲げるとおりとする。

２　この法律において、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定

めるところによる。

一　船舶　水上輸送の用に供する船舟類をいう。

二　巨大船　長さ二百メートル以上の船舶をいう。

三　漁ろう船等　次に掲げる船舶をいう。

イ　漁ろうに従事している船舶

ロ　工事又は作業を行なっているため接近してくる他の船舶の進路を避けることが容易でない国土交通省令で定める船舶で国土交通省令で定めるところにより灯火又は標識を表示しているもの

3　この法律において「漁ろうに従事している船舶」、「長さ」及び「汽笛」の意義は、それぞれ海上衝突予防法（昭和五十二年法律第六十二号）第三条第四項 及び第十項 並びに第三十二条第一項 に規定する当該用語の意義による。

第二章　交通方法

第一節　航路における一般的航法

（航路航行義務）

第四条　長さが国土交通省令で定める長さ以上である船舶は、航路の附近にある国土交通省令で定める二の地点の間を航行しようとするときは、国土交通省令で定めるところにより、当該航路又はその区間をこれに沿って航行しなければならない。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、この限りでない。

（速力の制限）

第五条　国土交通省令で定める航路の区間においては、船舶は、当該航路を横断する場合を除き、当該区間ごとに国土交通省令で定める速力（対水速力をいう。以下同じ。）を超える速力で航行してはならない。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、この限りではない。

（びょう泊の禁止）

第十条　船舶は、航路においては、びょう泊（びょう泊をしている船舶にする係留を含む。以下同じ。）をしてはならない。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、この限りでない。

第二節　航路ごとの航法

（備讃瀬戸東航路、宇高東航路及び宇高西航路）

第十六条　船舶は、備讃瀬戸東航路をこれに沿って航行するときは、同航路の中央から右の部分を航行しなければならない。

（備讃瀬戸北航路、備讃瀬戸南航路及び水島航路）

第十八条　船舶は、備讃瀬戸北航路をこれに沿って航行するときは、西の方向に航行しなければならない。

2　船舶は、備讃瀬戸南航路をこれに沿って航行するときは、東の方向に航行しなければならない。

3　船舶は、水島航路をこれに沿って航行するときは、できる限り、同航路の中央から右の部分を航行しなければならない。

4　第十四条の規定は、水島航路について準用する。

第十九条　水島航路をこれに沿って航行している船舶（巨大船及び漁ろう船等を除く。）は、備讃瀬戸北航路をこれに沿って西の方向に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らない。この場合において、海上衝突予防法第九条第二項、第十二条第一項、第十五条第一項前段及び第十八条第一項（第四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しない。

2　水島航路をこれに沿って航行している漁ろう船等は、備讃瀬戸北航路をこれに沿って西の方向に航行している巨大船と衝突するおそれがあるときは、当該巨大船の進路を避けなければならない。この場合において、海上衝突予防法第九条第二項及び第三項、第十五条第一項前段並びに第十八条第一項（第三号及び第四号に係る部分に限る。）の規定は、当該巨大船について適用しない。

第三節　特殊な船舶の航路における交通方法の特則

（巨大船等の航行に関する通報）

第二十二条　次に掲げる船舶が航路を航行しようとするときは、船長は、あらかじめ、当該船舶の名称、総トン数及び長さ、当該航路の航行予定時刻、当該船舶との連絡手段その他の国土交通省令で定める事項を海上保安庁長官に通報しなければならない。通報した事項を変更するときも、同様とする。

一　巨大船

二　巨大船以外の船舶であって、その長さが航路ごとに国土交通省令で定める長さ以上のもの

三　危険物積載船（原油、液化石油ガスその他の国土交通省令で定める危険物を積載している船舶で総トン数が国土交通省令で定める総トン数以上のものをいう。以下同じ。）

四　船舶、いかだその他の物件を引き、又は押して航行する船舶（当該引き船の船首から当該物件の後端まで又は当該押し船の船尾から当該物件の先端までの距離が航路ごとに国土交通省令で定める距離以上となる場合に限る。）

（巨大船等に対する指示）

第二十三条　海上保安庁長官は、前条各号に掲げる船舶（以下「巨大船等」という。）の航路における航行に伴い生ずるおそれのある船舶交通の危険を防止するため必要があると認めるときは、当該巨大船等の船長に対し、国土交通省令で定めるところにより、航行予定時刻の変更、進路を警戒する船舶の配備その他当該巨大船等の運航に関し必要な事項を指示することができる。

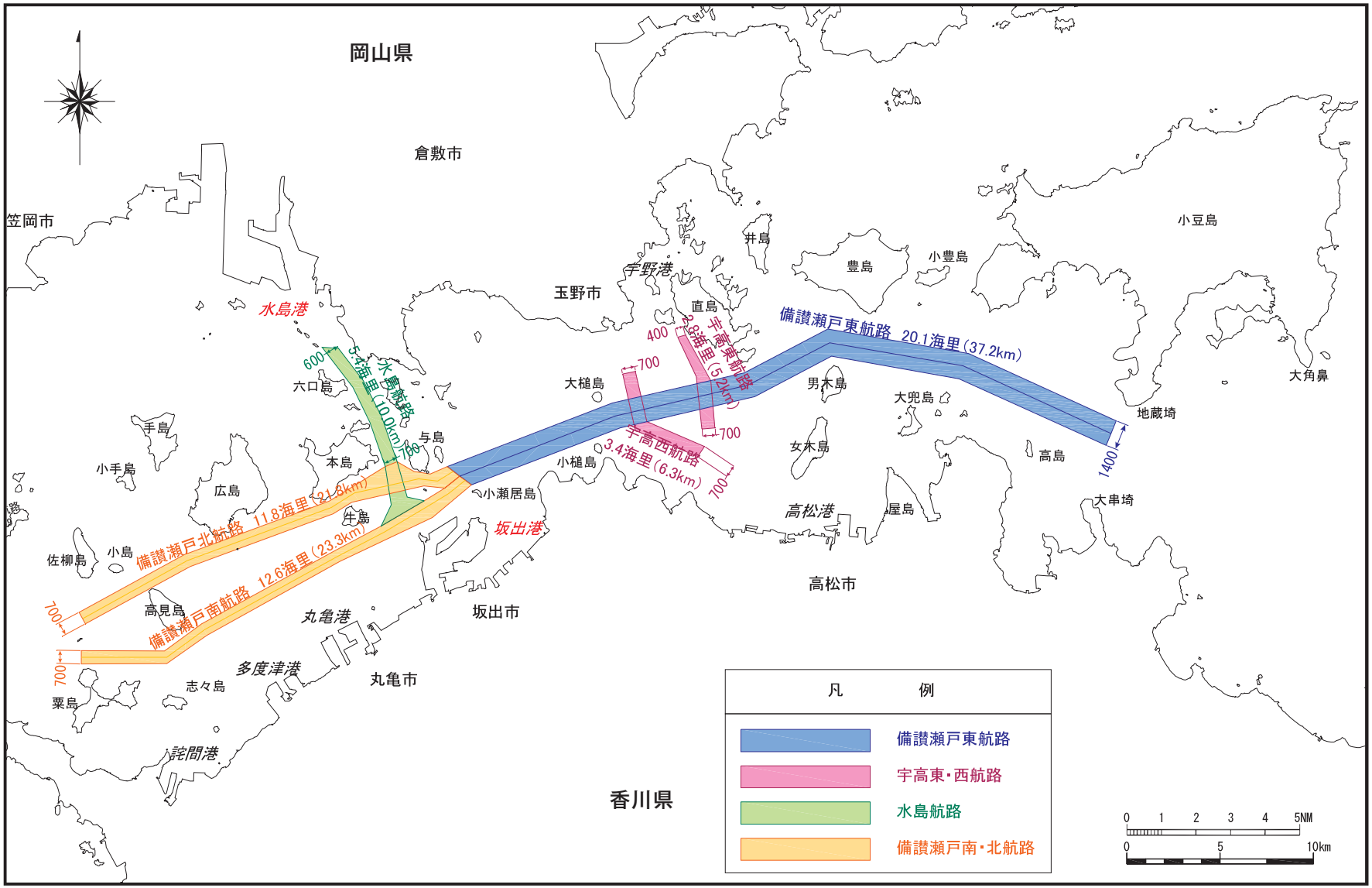


図1-3-1 備讃瀬戸航路等の概要

参　考　資　料　2

2-1 漁業の制度等

2-1-1 漁業の制度上の分類

2-1-2 漁業法 ～抜粋～

2-2 調整規則による知事許可漁業

2-2-1 概要

2-2-2 香川県漁業調整規則 ～抜粋～

2-2-3 各こませ網漁業の制限又は条件（香川県）

2-2-4 各こませ網漁業の制限又は条件（岡山県）

参考資料２

2-1 漁業の制度等

2-1-1 漁業の制度上の分類

漁業は、漁業権漁業、許可漁業及び自由漁業の３種類に大別されるが、香川県で現在行われている漁業について分類してみると次のように分けられる。

- 漁業（水産動植物を採捕し、又は養殖する事業）
  - 漁業権漁業（漁業権に基づき営む漁業）
  - 許可漁業　（許可を受けて営む漁業）
    - 大臣許可漁業（農林水産大臣が許可又は承認する漁業）
      - 指定漁業（政令で定められた16種類の漁業）
      - 承認漁業（農林水産省令によって定められた漁業）
    - 知事許可漁業
      - 法定知事許可漁業（漁業法により国が統一的に規制できる漁業）
      - 調整規則による知事許可漁業（各県漁業調整規則により定められた漁業）
  - 自由漁業（漁業権漁業及び許可漁業以外の漁業）

(1) 漁業権漁業

漁業の種類		香川県における漁業の名称
定置漁業	定置漁業（身網の最深部が水深が27メートル以上のもので、桝網を除く。）	あじ定置網
共同漁業	第１種共同漁業（藻類、貝類、定着性動物を目的とする漁業）	わかめ漁業、あわび漁業、さざえ漁業、あさり漁業、なまこ漁業、他
	第２種共同漁業（網漁具を固定して営む漁業）	藻建網、磯建網、たい・さわら桝網、雑魚桝網、あじ落網（水深27メートル未満）、他
	第３種共同漁業	地びき網、船びき網、飼付、つきいそ
	第４種共同漁業	寄魚、鳥付こぎ釣り　（現在なし）
区画漁業	第１種区画漁業（石、かわら、竹、木等を敷設して営む養殖業）	のり養殖、わかめ養殖、かき垂下式養殖、あかがい養殖、真珠養殖、魚類小割式養殖、他
	第２種区画漁業（土、石、竹、木等によって囲まれた一定区域内で営む養殖業）	魚類養殖　（海面では現在なし）
	第３種区画漁業（一定の区域内で営む養殖業であって前記以外のもの）	あかがい養殖、あさり、はまぐり養殖

(2) 大臣許可漁業　　記載省略

(3) 法定知事許可漁業　　瀬戸内海機船船びき網漁業、小型機船底びき網漁業、中型まき網漁業

(4) 調整規則による知事許可漁業

漁　業　名	漁業の種類
小型まき網漁業（５トン未満の漁船）	現在なし

漁　業　名	漁業の種類
機船船びき網漁業（５トン未満の動力船）	いわし機船船びき網、２そうさより機船船びき網
地びき網漁業	地びき網、動力付いわし地びき網
袋まち網漁業	いかなご込網、餌料いわし込網、いか込網、魚込網、まながつお込網
船びき網漁業（無動力船に限る）	現在なし
ごち網漁業	ごち網
さし網漁業（固定式を除く）	さわら流しさし網、まながつお流しさし網、さより流しさし網、きす流しさし網、ままかり巻さし網、他
固定式さし網	沖建網、えび建網
すくい網漁業	かにすくい網
たこつぼなわ漁業	たこつぼなわ、いいだこつぼなわ
延なわ漁業（タイ、ハモ、アナゴを目的とする動力漁船に限る）	たい・はも延なわ、あなご延なわ
かご漁業（せん、いか巣等を含む）	かにかご、あなごかご、いか巣
空釣なわ漁業	えい空釣なわ
潜水器漁業（簡易潜水器を使用するものを含む）	たいらぎ潜水器、みるくい・なみがい潜水器、みるくい潜水器
いさり漁業（船舶を使用し、ほこ、やす、はぐ、鍵を使用するもの）	点火いさり、無点火いさり
まて突漁業	まて突
えむしかけ漁業	えむしかけ、ゆうたか
まきえ釣漁業	まきえ釣、いかなごまきえ釣、他
ひき釣漁業（サワラ、ヒラを目的に限る）	さわらひき釣
たこ釣漁業	大だこ釣、いいだこ釣、手長だこ釣
小型定置漁業	桝網

(5) 自由漁業

釣	一本釣（まきえ釣は含まない）
	サワラ・ヒラ以外を目的とするひき釣
延なわ	タイ・ハモ・アナゴ以外を目的とする延なわ
素もぐり	第１種共同漁業権漁場外で行うもの
ワカメ、テングサなどの採取	第１種共同漁業権漁場外で行うもの

2-1-2 漁業法 ～抜粋～

（昭和二十四年十二月十五日法律第二百六十七号）

最終改正：平成三十年七月二十五日法律第七十五号
平成三十年十月二十五日施行

第一章　総則（第一条－第五条）
第二章　漁業権及び入漁権（第六条－第五十一条）
第三章　指定漁業（第五十二条－第六十四条）
第四章　漁業調整（第六十五条－第七十四条の四）
第五章　削除
第六章　漁業調整委員会等
　第一節　総則（第八十二条・第八十三条）
　第二節　海区漁業調整委員会（第八十四条－第百四条）
　第三節　連合海区漁業調整委員会（第百五条－第百九条）
　第四節　広域漁業調整委員会（第百十条－第百十四条）
　第五節　雑則（第百十五条－第百十九条）
第七章　土地及び土地の定着物の使用（第百二十条－第百二十六条）
第八章　内水面漁業（第百二十七条－第百三十二条）
第九章　雑則（第百三十三条－第百三十七条の三）
第十章　罰則（第百三十八条－第百四十六条）
附則

第１章　総則

（この法律の目的）

第一条　この法律は、漁業生産に関する基本的制度を定め、漁業者及び漁業従事者を主体とする漁業調整機構の運用によって水面を総合的に利用し、もって漁業生産力を発展させ、あわせて漁業の民主化を図ることを目的とする。

（定義）

第二条　この法律において「漁業」とは、水産動植物の採捕又は養殖の事業をいう。

２　この法律において「漁業者」とは、漁業を営む者をいい、「漁業従事者」とは、漁業者のために水産動植物の採捕又は養殖に従事する者をいう。

３　この法律において「動力漁船」とは、推進機関を備える船舶であって次の各号のいずれかに該当するものをいう。

一　専ら漁業に従事する船舶

二　漁業に従事する船舶であって漁獲物の保蔵又は製造の設備を有するもの

三　専ら漁場から漁獲物又はその製品を運搬する船舶

四　専ら漁業に関する試験、調査、指導若しくは練習に従事する船舶又は漁業の取締りに従事する船舶であって漁ろう設備を有するもの

（適用範囲）

第三条　公共の用に供しない水面には、別段の規定がある場合を除き、この法律の規定を適用しない。

第四条　公共の用に供しない水面であって公共の用に供する水面と連接して一体を成すものには、この法律を適用する。

（共同申請）

第五条　この法律又はこの法律に基く命令に規定する事項について二人以上共同して申請しようとするときは、そのうち一人を選定して代表者とし、これを行政庁に届け出なければならない。代表者を変更したときもまた同じである。

2　前項の届出がないときは、行政庁は、代表者を指定する。

3　代表者は、行政庁に対し、共同者を代表する。

4　前三項の規定は、二人以上共同して漁業権又はこれを目的とする抵当権若しくは入漁権を取得した場合に準用する。

第二章　漁業権及び入漁権

（漁業権の定義）

第六条　この法律において「漁業権」とは、定置漁業権、区画漁業権及び共同漁業権をいう。

2　「定置漁業権」とは、定置漁業を営む権利をいい、「区画漁業権」とは、区画漁業を営む権利をいい、「共同漁業権」とは、共同漁業を営む権利をいう。

3　「定置漁業」とは、漁具を定置して営む漁業であって次に掲げるものをいう。

一　身網の設置される場所の最深部が最高潮時において水深二十七メートル（沖縄県にあっては、十五メートル）以上であるもの（瀬戸内海（第百十条第二項に規定する瀬戸内海をいう。）におけるます網漁業並びに陸奥湾（青森県焼山崎から同県明神崎燈台に至る直線及び陸岸によって囲まれた海面をいう。）における落とし網漁業及びます網漁業を除く。）

二　北海道においてさけを主たる漁獲物とするもの

4　「区画漁業」とは、次に掲げる漁業をいう。

一　第一種区画漁業　一定の区域内において石、かわら、竹、木等を敷設して営む養殖業

二　第二種区画漁業　土、石、竹、木等によって囲まれた一定の区域内において営む養殖業

三　第三種区画漁業　一定の区域内において営む養殖業であって前二号に掲げるもの以外のもの

5　「共同漁業」とは、次に掲げる漁業であって一定の水面を共同に利用して営むものをいう。

一　第一種共同漁業　藻類、貝類又は農林水産大臣の指定する定着性の水産動物を目的とする漁業

二　第二種共同漁業　網漁具（えりやな類を含む。）を移動しないように敷設して営む漁業であって定置漁業及び第五号に掲げるもの以外のもの

三　第三種共同漁業　地びき網漁業、地こぎ網漁業、船びき網漁業（動力漁船

を使用するものを除く。）、飼付漁業又はつきいそ漁業（第一号に掲げるものを除く。）であって、第五号に掲げるもの以外のもの

四　第四種共同漁業　寄魚漁業又は鳥付こぎ釣漁業であって、次号に掲げるもの以外のもの

五　第五種共同漁業　内水面（農林水産大臣の指定する湖沼を除く。）又は農林水産大臣の指定する湖沼に準ずる海面において営む漁業であって第一号に掲げるもの以外のもの

（入漁権の定義）　第七条　～省略～

（組合員の漁業を営む権利）

第八条　漁業協同組合の組合員（漁業者又は漁業従事者であるものに限る。）であって、当該漁業協同組合又は当該漁業協同組合を会員とする漁業協同組合連合会がその有する各特定区画漁業権若しくは共同漁業権又は入漁権ごとに制定する漁業権行使規則又は入漁権行使規則で規定する資格に該当する者は、当該漁業協同組合又は漁業協同組合連合会の有する当該特定区画漁業権若しくは共同漁業権又は入漁権の範囲内において漁業を営む権利を有する。

（漁業の免許）

第十条　漁業権の設定を受けようとする者は、都道府県知事に申請してその免許を受けなければならない。

（海区漁業調整委員会への諮問）

第十二条　第十条の免許の申請があったときは、都道府県知事は、海区漁業調整委員会の意見をきかなければならない。

（漁業権の存続期間）

第二十一条　漁業権の存続期間は、免許の日から起算して、真珠養殖業を内容とする区画漁業権、第六条第五項第五号に規定する内水面以外の水面における水産動物の養殖業を内容とする区画漁業権（特定区画漁業権及び真珠養殖業を内容とする区画漁業権を除く。）又は共同漁業権にあっては十年、その他の漁業権にあっては五年とする。

（漁業権の制限又は条件）

第三十四条　都道府県知事は、漁業調整その他公益上必要があると認めるときは、免許をするにあたり、漁業権に制限又は条件を付けることができる。

（許可を受けない中型まき網漁業等の禁止）

第六十六条　中型まき網漁業、小型機船底びき網漁業、瀬戸内海機船船びき網漁業又は小型さけ・ます流し網漁業を営もうとする者は、船舶ごとに都道府県知事の許可を受けなければならない。

（漁場又は漁具の標識）

第七十二条　都道府県知事は、漁業者、漁業協同組合又は漁業協同組合連合会に対して、漁場の標識の建設又は漁具の標識の設置を命ずることができる。

2-2 調整規則による知事許可漁業

2-2-1 概要

漁業法及び水産資源保護法その他漁業に関する法令とあいまって、水産資源の保護培養、漁業取り締まり、その他漁業調整を図り、あわせて漁業秩序の確立を期することを目的として、各都道府県規則によって知事が許可を行う漁業で、免許漁業・許可漁業、許可証、許可の定数、採捕の制限等、漁具漁法の制限及び禁止、夜間操業の禁止、漁具の標識、罰則等について規定が設けられている。

漁業権漁業、指定漁業、承認漁業以外の殆どの漁業が対象とされていて、きわめて他種多様である。

漁業法第66条第１項の規定及び漁業調整規則第７条に基づく漁業の許可を受けようとする者は、「船舶ごとに許可を要する漁業」にあっては当該漁業ごと及び船舶ごとに、他の漁業にあっては当該漁業ごとに、申請書を知事に提出しなければならない。

知事は、次の各号のいずれかに該当する場合は、漁業の許可をしないこととなっている。

（漁業調整規則第23条）

(1) その申請に係る漁業と同種の漁業の許可の不当な集中に至るおそれがある場合

(2) 漁業調整又は水産資源の保護培養のために必要があると認める場合

（漁業調整規則第24条）

(1) 申請者が次に規定する適格性を有する者でない場合

イ　漁業に関する法令を遵守する精神を著しく欠く者であること。

ロ　前号の規定により適格性を有しない者が、どんな名目によるものであっても、実質上当該漁業の経営を支配するに至るおそれがあること。

知事は、許可しないときは、あらかじめ海区漁業調整委員会の意見を聞くとともに、当該申請者にその理由を文書をもって通知し、当該申請者又はその代理人が公開の聴聞において弁明し、かつ、有利な証拠を提出する機会を与えることとなっている。

こませ網漁業も漁業名を「袋まち網漁業」といい、岡山県真鍋島漁協に第２種共同漁業権として免許している「いかなご袋待網漁業」以外は、全て漁業調整規則に基づく知事許可漁業である。

また、漁業の種類ごとに「制限又は条件」が定められている。

2-2-2 香川県漁業調整規則 ～抜粋～

平成20年３月25日
規則第７号

香川県漁業調整規則をここに公布する。

香川県漁業調整規則

香川県漁業調整規則（昭和40年香川県規則第93号）の全部を改正する。

第１章　総則（第１条－第６条）
第２章　漁業の許可（第７条－第33条）
第３章　水産資源の保護培養及び漁業の取締り等（第34条－第55条）
第４章　罰則（第56条－第59条）
附則

第１章　総則

（目的）

第１条　この規則は、漁業法（昭和24年法律第267号）及び水産資源保護法（昭和26年法律第313号）その他漁業に関する法令とあいまって、香川県における水産資源の保護培養、漁業取締りその他漁業調整を図り、あわせて漁業秩序の確立を期することを目的とする。

（適用範囲）

第２条　この規則は、漁業法第84条第１項に規定する海面に適用する。

（県内に住所を有しない者の申請又は届出）

第３条　県内に住所を有しない者が、漁業法第66条第１項の規定による漁業（小型さけ・ます流し網漁業を除く。）のほか、第７条第４号、第５号、第７号から第11号まで、第14号、第15号、第18号及び第20号までに掲げる漁業の方法による漁業に関し知事に申請し、又は届け出ようとする場合には、その住所の所在する都道府県の知事の副申書を添付しなければならない。

（小型機船底びき網漁業の地方名称）

第６条　小型機船底びき網漁業取締規則（昭和27年農林省令第６号）第１条第１項各号に掲げる小型機船底びき網漁業で次の表の左欄に掲げるものの地方名称は、それぞれ同表右欄に掲げるものとする。

小型機船底びき網漁業の種類	地方名称
手繰第１種漁業	手繰網漁業　いかこぎ網漁業　いか巣びき網漁業
手繰第２種漁業	自家用餌料びき網漁業　えびこぎ網漁業　げたこぎ網漁業　いか磯間びき網漁業　いかこぎ網漁業 なまここぎ網漁業　かきこぎ網漁業　てっかんこぎ網漁業　いかなごこぎ網漁業　すずきこぎ網漁業 とりがいこぎ網漁業
手繰第３種漁業	貝けた網漁業　なまこけた網漁業　かきけた網漁業 戦車こぎ網漁業　えびけた網漁業
打瀬漁業	打瀬網漁業
その他の小型機船底びき網漁業	板びき網漁業

第２章　漁業の許可

（漁業の許可）

第７条　次に掲げる漁業の方法により漁業を営もうとする者は、漁業法第65条第１項及び水産資源保護法第４条第１項の規定に基づき、第１号から第20号までに掲げる漁業の方法による漁業にあっては当該漁業ごと及び船舶ごとに、その他の漁業にあっては当該漁業ごとに、知事の許可を受けなければならない。ただし、第３号、第８号、第15号、第22号及び第26号に掲げる漁業の方法による漁業にあっては、漁業法第８条第１項の規定により当該漁業を営む権利を有する漁業協同組合の組合員が当該漁業協同組合又は当該漁業協同組合を会員とする漁業協同組合連合会の有する漁業権又は入漁権の内容たる当該漁業を営む場合は、この限りでない。

（１）　小型まき網（総トン数５トン未満の船舶を使用するものに限る。第39条第２号に掲げる漁業の方法を除く。以下「小型まき網漁業」という。）

（２）　機船船びき網（総トン数５トン未満の動力漁船を使用するものに限る。以下「機船船びき網漁業」という。）

（３）　地びき網（以下「地びき網漁業」という。）

（４）　袋まち網（以下「袋まち網漁業」という。）

（５）　ごち網（第39条第１号に掲げる漁業の方法を除く。以下「ごち網漁業」という。）

（６）　敷網（火光を利用するものを含む。以下「敷網漁業」という。）

（７）　さし網（次号に掲げる漁業の方法を除く。船舶を使用するものに限る。以下「さし網漁業」という。）

（８）　固定式さし網（船舶を使用するものに限る。以下「固定式さし網漁業」という。）

（９）　すくい網（以下「すくい網漁業」という。）

（10）　たこつぼなわ（いいだこつぼなわを含む。船舶を使用するものに限る。以下「たこつぼなわ漁業」という。）

(11)　延なわ（たい、はも又はあなごを目的として動力漁船を使用するものに限る。以下「延なわ漁業」という。）
(12)　せん（かご、いか巣及びいかつけを含む。船舶を使用するものに限る。第10号に掲げる漁業の方法を除く。以下「せん漁業」という。）
(13)　空釣りなわ（以下「空釣りなわ漁業」という。）
(14)　潜水器（簡易潜水器を使用するものを含む。船舶を使用するものに限る。以下「潜水器漁業」という。）
(15)　いさり［船舶を使用してほこ、やす、はぐ又はかぎを使用するもの（火光を利用するものを含む。）に限る。以下「いさり漁業」という。］
(16)　まて突（以下「まて突漁業」という。）
(17)　えむしかけ（ゆうかけを含む。以下「えむしかけ漁業」という。）
(18)　まきえ釣り（以下「まきえ釣り漁業」という。）
(19)　ひき釣り（さわら又はひらを目的とするものに限る。以下「ひき釣り漁業」という。）
(20)　まだこ釣り（以下「まだこ釣り漁業」という。）
(21)　船舶を使用しないさし網（次号に掲げる漁業の方法を除く。以下「船舶を使用しないさし網漁業」という。）
(22)　船舶を使用しない固定式さし網（以下「船舶を使用しない固定式さし網漁業」という。）
(23)　船舶を使用しないたこつぼなわ（いいだこつぼなわを含む。以下「船舶を使用しないたこつぼなわ漁業」という。）
(24)　船舶を使用しないせん（かご、いか巣及びいかつけを含む。前号に掲げる漁業の方法を除く。以下「船舶を使用しないせん漁業」という。）
(25)　船舶を使用しない潜水器（簡易潜水器を使用するものを含む。以下「船舶を使用しない潜水器漁業」という。）
(26)　小型定置網（以下「小型定置網漁業」という。）
(27)　建干網（以下「建干網漁業」という。）

(許可の制限又は条件)

第14条　知事は、漁業調整又は水産資源の保護培養のため必要があるときは、漁業の許可又は第21条による起業の認可（以下「起業の認可」という。）をするに当たり、当該許可又は起業の認可に制限又は条件を付けることがある。

(許可の内容に違反する操業の禁止)

第15条　漁業の許可を受けた者は、漁業の許可の内容［船舶ごとに許可を要する漁業にあっては漁業種類（当該漁業を魚種、漁具、漁法等により区分したものをいう。以下同じ。）、船舶の総トン数、推進機関の馬力数、操業区域及び操業期間を、その他の漁業にあっては漁業種類、操業区域及び操業期間をいう。以下同じ。］に違反して当該漁業を営んではならない。

第３章　水産資源の保護培養及び漁業の取締り等

（漁船の馬力数の制限）

第44条　次の表の左欄に掲げる漁業には、同表の右欄に掲げる馬力数を超える推進機関を備える漁船を使用してはならない。

漁業種類	馬力数
機船船びき網漁業	48キロワット

（遊漁者等の漁具及び漁法の制限）

第45条　漁業者が漁業を営むために水産動植物を採捕する場合若しくは漁業従事者が漁業者のために従事して水産動植物を採捕する場合又は試験研究のために水産動植物を採捕する場合を除き、次に掲げる漁具又は漁法以外の漁具又は漁法により水産動植物を採捕してはならない。

（１）　さお釣り又は手釣り（船舶を利用するものでまきえ釣り及びまだこ釣りを行うものを除く。）

（２）　たも網又は叉（さ）手網

（３）　投網（船舶を使用しないものに限る。）

（４）　徒手採捕

（５）　やす又はは具（船舶を使用しないものに限る。）

２　前項の規定により水産動植物を採捕する場合といえども、正当な漁業の操業を妨げないようにしなければならない。

（試験研究等の適用除外）

第46条　第35条から第41条まで（第39条を除く。）及び前条（第２項を除く。）の規定は、試験研究、教育実習又は増養殖用の種苗（種卵を含む。）の自給（以下この条において「試験研究等」という。）のための水産動植物の採捕について知事の許可を受けた者が行う当該試験研究等については、適用しない。

２　前項の許可を受けようとする者は、第９号様式による申請書を知事に提出しなければならない。

３　知事は、第１項の許可をしたときは、第10号様式による許可証を交付する。

４　知事は、第１項の許可をするに当たり、制限又は条件を付けることがある。

５　第１項の許可を受けた者は、当該許可に係る試験研究等の終了後延滞なく、その経過を知事に報告しなければならない。

６　第１項の許可を受けた者は、許可証に記載された事項に違反して当該試験研究等を行ってはならない。

７　第１項の許可を受けた者が許可証に記載された事項につき変更しようとする場合は、知事の許可を受けなければならない。

８　第２項から第４項までの規定は、前項の場合に準用する。この場合において第３項中「交付する」とあるのは「書き換えて交付する」と読み替えるものとする。

９　第11条の規定は、第１項又は第７項の規定により許可を受けた者について準用する。

（許可船舶に対する停泊命令及び検査）

第47条　知事は、漁業の許可を受けた者につき、合理的に判断して漁業に関する法令の規定又はこれらの規定に基づく処分に違反する事実があると認める場合において、漁業取締り上必要があるときは、当該漁業の許可を受けた者に対し、停泊港及び停泊期間を指定して当該漁業の許可を受けた者の使用に係る船舶の停泊を命ずることがある。漁業法第134条第1項の規定による検査を行わせるときも、同様とする。

2　前項前段の停泊期間は、40日間を超えないものとする。

3　知事は、第１項前段の規定による処分をしようとするときは、聴聞を行わなければならない。

4　第１項前段の規定による処分に係る聴聞の期日における審理は、公開により行わなければならない。

5　第１項後段の停泊期間は、10日間を超えないものとする。

（船長等の乗組禁止命令）

第48条　知事は、漁業の許可を受けた者につき、合理的に判断して漁業に関する法令の規定又はこれらの規定に基づく処分に違反する事実があると認める場合において、漁業取締り上必要があるときは、当該漁業の許可を受けた者の使用に係る船舶の船長、船長の職務を行う者又は操業を指揮する者に対し、当該漁業に従事する船舶への乗組みを制限し、又は禁止することがある。

2　前項の場合には、前条第３項及び第４項の規定を準用する。

（無許可船舶に対する停泊命令）

第49条　知事は、合理的に判断して、漁業者が当該漁業の許可を受けないで当該漁業を営んだ事実があると認める場合において、漁業取締り上必要があるときは、当該漁業者又は当該漁業者の使用に係る船舶の船長、船長の職務を行う者若しくは操業を指揮する者に対し、停泊港及び停泊期間を指定して当該船舶の停泊を命ずることがある。

2　前項の停泊期間は、40日間を超えないものとする。

3　第１項の場合には、第47条第３項及び第４項の規定を準用する。

（無許可船舶に対する漁具又は漁ろう装置の陸揚げ命令等）

第50条　知事は、漁業取締り上必要があるときは、漁業の許可を受けないで当該漁業に使用し、若しくは使用するおそれがあると認める船舶により漁業を営む者又は当該船舶の船長、船長の職務を行う者若しくは操業を指揮する者に対して、期間を指定し、専ら当該漁業の用に供されるものと認める漁具又は漁ろう装置その他の設備の陸揚げを命じ、又は自らこれらの設備の封印をすることがある。

（停船命令）

第51条　漁業監督吏員は、漁業法第74条第３項の規定による検査又は質問をするため必要があるときは、漁業に従事する船舶の船長、船長の職務を行う者又は操業を指揮する者に対し、停船を命ずることができる。

２　前項の規定による停船命令は、同項の検査又は質問をする旨を告げ又は表示し、かつ、国際海事機関が採択した国際信号書に規定する次に掲げる信号を用いて行うものとする。

（１）　第11号様式による信号旗Ｌを掲げること。

（２）　サイレン、汽笛その他の音響信号によりＬの信号（短音１回、長音１回、短音２回）を約７秒の間隔を置いて連続して行うこと。

（３）　投光器によりＬの信号（短光１回、長光１回、短光２回）を約７秒の間隔を置いて連続して行うこと。

３　前項において、「長音」又は「長光」とは、約３秒間継続する吹鳴又は投光をいい、「短音」又は「短光」とは、約１秒間継続する吹鳴又は投光をいう。

2-2-3 各こませ網漁業の制限又は条件（香川県）

(1) いかなご込網漁業

1) 漁業権漁場では、その漁業の妨害をしてはならない。
2) いかなご以外の魚種を目的として操業してはならない。
3) 日没から日の出までは操業してはならない。
4) 関係漁業者と協定のうえ操業すること。
5) たこつぼなわ漁業者と協定のうえ操業すること。
6) 航路筋、港域では船舶の航行、碇けいを妨げてはならない。
7) 前各項に違反したときは、この許可を取り消すことがある。
8) 漁業調整上必要があるときは、更に制限又は条件を追加することがある。

(2) 餌料いわし込網漁業

1) 漁業権漁場では、その漁業の妨害をしてはならない。
2) 餌料いわし以外の魚種を目的として操業してはならない。
3) 日没から日の出までは操業してはならない。
4) 航路筋、港域では船舶の航行、碇けいを妨げてはならない。
5) 当事者間の協定又は関係漁業者間の協定は厳守すること。
6) たこつぼなわ及び潮流を利用する他種漁業の妨害をしてはならない。
7) 前各項に違反したときは、この許可を取り消すことがある。

(3) 大型いか込網漁業

1) 漁業権漁場では、その漁業の妨害をしてはならない。
2) 使用漁具は「大型いか込網」一統のこと。
3) 潮流を利用する他種漁業の妨害をしてはならない。
4) 関係漁業協同組合又は関係漁業者との協定は厳守すること。
5) 航路筋、港域では船舶の航行、碇けいを妨げてはならない。
6) 男木島東方の漁場については、特に「さわら流しさし網」漁業と協議のうえ操業すること。
7) 夜間操業するときは、両端の錨ダルに灯火をつけること。
8) 前各項に違反したときは、この許可を取り消すことがある。
9) 漁業調整上必要があるときは、更に制限又は条件を追加することがある。

(4) 小型いか込網漁業

1) 漁業権漁場では、その漁業の妨害をしてはならない。
2) 使用漁具は袖網の長さが150メートル以内「小型いか込網」一統のこと。
3) 潮流を利用する他種漁業の操業を妨害してはならない。
4) 高松地区漁業調整協議会の指示事項を厳守すること。
5) 関係漁業協同組合、連合会又は関係漁業者との協定を厳守すること。
6) 大型いか込網と重複する漁場に於いては、大型いか込網の操業を優先すること。
7) 県の指示する標旗を掲げなければ操業してはならない。
8) 航路筋、港域では船舶の航行、碇けいを妨げてはならない。
9) 夜間操業するときは、両端の錨ダルに灯火をつけること。
10) 前各項に違反したときは、この許可を取り消すことがある。

11）漁業調整上必要があるときは、更に制限又は条件を追加することがある。

(5) いか込網漁業

【四海】

1）漁業権漁場では、その漁業の妨害をしてはならない。

2）使用漁具は「いか込網」一統のこと。

3）関係漁業者間の協定は厳守すること。

4）前各項に違反したときは、この許可を取り消すことがある。

【与島・本島】

1）漁業権漁場では、その漁業の妨害をしてはならない。

2）使用漁具は袖網の長さが150メートル以内、袋網の目合いが10節あるいはそれより大きい「いか込網」一統のこと。

3）操業時間は別表に定めた操業開始時刻から終了時刻までの間とする。

4）潮流を利用する他種漁業の操業を妨害してはならない。

5）関係漁業協同組合又は関係漁業者との協定を遵守すること。

6）使用する船舶には、県が定めた標旗を掲げること。

7）夜間操業するときは、両端の錨ダル及びシリダルに灯火をつけること。

8）前各項に違反したときは、この許可を取り消すことがある。

9）漁業調整上必要があるときは、更に制限又は条件を追加することがある。

(6) 魚込網漁業（庵治）

1）漁業権漁場では、その漁業の妨害をしてはならない。

2）使用漁具は「魚込網」一統のこと。

3）漁期、漁場その他操業については、庵治漁業協同組合長との契約及び指示事項は厳守しなければならない。

4）潮流を利用する他種漁業の妨害をしてはならない。

5）関係漁業協同組合又は関係漁業者との協定は厳守すること。

6）航路筋、港域では船舶の航行、碇けいを妨げてはならない。

7）夜間操業するときは、両端の錨ダルに灯火をつけること。

8）前各項に違反したときは、この許可を取り消すことがある。

9）漁業調整上必要があるときは、更に制限又は条件を追加することがある。

(7) まながつお込網漁業

【四海】

1）漁業権漁場では、その漁業の妨害をしてはならない。

2）使用漁具は袖網の長さが150メートル以内、袋網の目合いが10節あるいはそれより大きい「まながつお込網」一統のこと。

3）潮流を利用する他種漁業の操業を妨害してはならない。

4）関係漁業協同組合又は関係漁業者との協定を遵守すること。

5）使用する船舶には、県が定めた標旗を掲げること。

6）夜間操業するときは、両端の錨ダルに灯火をつけること。

7）前各項に違反したときは、この許可を取り消すことがある。

8）漁業調整上必要があるときは、更に制限又は条件を追加することがある。

【女木・男木・直島】

1）漁業権漁場では、その漁業の妨害をしてはならない。

2）使用漁具は「まながつお込網」一統のこと。

3）潮流を利用する他種漁業の操業を妨害してはならない。

4）関係漁業協同組合又は関係漁業者との協定は厳守すること。

5）航路筋、港域では船舶の航行、碇けいを妨げてはならない。

6）夜間操業するときは、両端の錨ダルに灯火をつけること。

7）前各項に違反したときは、この許可を取り消すことがある。

8）漁業調整上必要があるときは、更に制限又は条件を追加することがある。

【与島・本島】

1）漁業権漁場では、その漁業の妨害をしてはならない。

2）使用漁具は袖網の長さが150メートル以内、袋網の目合いが10節あるいはそれより大きい「まながつお込網」一統のこと。

3）操業時間は別表に定めた操業開始時刻から終了時刻までの間とする。

4）潮流を利用する他種漁業の操業を妨害してはならない。

5）関係漁業協同組合又は関係漁業者との協定を遵守すること。

6）使用する船舶には県が定めた標旗を掲げること。

7）夜間操業するときは、両端の錨ダル及びシリダルに灯火をつけること。

8）前各項に違反したときは、この許可を取り消すことがある。

9）漁業調整上必要があるときは、更に制限又は条件を追加することがある。

(8) 小型まながつお込網漁業

1）漁業権漁場では、その漁業の妨害をしてはならない。

2）使用漁具は「小型まながつお込網」一統のこと。

3）潮流を利用する他種漁業の妨害をしてはならない。

4）高松地区漁業調整協議会の指示事項は厳守すること。

5）関係漁業協同組合、連合会又は関係漁業者との協定は厳守すること。

6）県の指示する標旗を掲げなければ操業してはならない。

7）航路筋、港域では船舶の航行、碇けいを妨げてはならない。

8）夜間操業するときは、両端の錨ダルに灯火をつけること。

9）前各項に違反したときは、この許可を取り消すことがある。

10）漁業調整上必要があるときは、更に制限又は条件を追加することがある。

2-2-4 各こませ網漁業の制限又は条件（岡山県）

(1) いかなご込網漁業

1) いかなご以外の魚種を目的として操業してはならない。
2) 使用漁具数は、一統に限る。
3) 競合する他種漁業とは、操業上協調しなければならない。
4) 漁業者間の操業協定は、遵守しなければならない。
5) 航路筋及び港域では、船舶の航行を妨害してはならない。
6) 海上保安部等から公益上要望があるときは、更に制限又は条件を追加することがある。
7) 上記各号に違反したときは、許可を取り消すことがある。

(注意) ① 岡山県海面漁業調整規則第43条第３号の規定により、日没から日の出までの操業は禁止されています。

② 香川県知事から、いかなご込網漁業許可をうけて香川県海面で操業するときもこの許可証を携帯して下さい。

(2) いか込網漁業

1) いか以外の魚種を目的として操業してはならない。
2) 使用漁具数は、一統に限る。
3) 航路筋及び港域では、船舶の航行を妨害してはならない。
4) 同業者間の操業協定は、遵守しなければならない。
5) 競合する他種漁業とは、操業上協調しなければならない。
6) 海上保安部等から公益上要望があるときは、更に制限又は条件を追加することがある。
7) 上記各号に違反したときは、許可を取り消すことがある。

(3) まながつお込網漁業

1) 同業者間の操業協定は、遵守しなければならない。
2) 競合する他種漁業とは、操業上協調しなければならない。
3) 航路筋及び港域では、船舶の航行を妨害してはならない。
4) 海上保安部等から公益上要望があるときは、更に制限又は条件を追加することがある。

(4) 餌料いわし込網漁業

1) 航路筋・港湾口では、船舶の航行、停泊を妨げてはならない。
2) しらすいわし以外の魚種を目的として操業してはならない。
3) たこつぼ縄漁業とは協調のうえ操業しなければならない。
4) 操業協定事項は、厳守しなければならない。
5) 上記各号に違反したときは、許可を取り消すことがある。

(注意) ① 夜間操業の禁止

② 岡山県海面漁業調整規則第43条第３号の規定により、日没から日の出までの操業は禁止されています。

参　考　資　料　3

3-1 水先法の抜粋

参考資料３

3-1 水先法の抜粋

（昭和二十四年五月三十日法律第百二十一号）

最終改正：平成三十年六月二十日法律第五十九号

第一章　総則（第一条－第三条）
第二章　水先人
　第一節　水先人の免許及び水先人試験（第四条－第十三条）
　第二節　登録水先人養成施設等（第十四条－第三十二条）
第三章　水先及び水先区（第三十三条－第四十七条）
第四章　水先人会及び日本水先人会連合会
　第一節　水先人会（第四十八条－第五十四条）
　第二節　日本水先人会連合会（第五十五条－第五十八条）
第五章　監督（第五十九条－第六十九条）
第六章　雑則（第七十条－第七十四条）
第七章　罰則（第七十五条－第八十一条）
附則

第一章　総則

（目的）

第一条　この法律は、水先をすることができる者の資格を定め、並びにその養成及び確保のための措置を講ずるとともに、水先業務の適正かつ円滑な遂行を確保することにより、船舶交通の安全を図り、併せて船舶の運航能率の増進に資することを目的とする。

（定義）

第二条　この法律において「水先」とは、水先区において、船舶に乗り込み当該船舶を導くことをいう。

２　この法律において「水先人」とは、一定の水先区について水先人の免許を受けた者をいう。

３　この法律において「水先修業生」とは、第五条第一項第二号に規定する登録水先人養成施設の課程を修習中の者をいう。

（法の適用）

第三条　この法律のうち船舶所有者に関する規定は、船舶共有の場合には船舶管理人に、船舶貸借の場合には船舶借入人に、船長に関する規定は、船長に代わってその職務を行う者に適用する。

第三章　水先及び水先区

（水先区）

第三十三条　水先区の名称及び区域は、政令で定める。

水先法施行令

（昭和三十九年十一月十九日政令第三百五十四号）
最終改正：平成二十七年三月六日政令第六十六号

内閣は、水先法 （昭和二十四年法律第百二十一号）第十一条第一項 、第十三条 及び第三十条 の規定に基づき、この政令を制定する。

（強制水先の港及び水域の名称及び区域）

第四条　法第三十五条第一項 の規定により船舶に水先人を乗り込ませなければならない港及び水域の名称及び区域は、別表第二のとおりとする。

別表第二　（第四条、第五条関係）　～抜粋～

港又は水域の名称	区域
備讃瀬戸区	香川県小豆島地蔵埼、同島塩谷鼻、同県馬ケ鼻、同県大島アナノクチ鼻、同県女木島北端、同県神在鼻、同県大崎ノ鼻、同県乃生岬及び同県瀬居島北端を順次に結んだ線、同地点から同県沙弥島北端までの陸岸、同地点から百八十度千八百五十二メートルの地点まで引いた線、同地点、同県志々島北端及び同県粟島矢倉鼻を順次に結んだ線、同地点から同島松葉埼までの陸岸、同地点から三百度五千メートルの地点まで引いた線、同地点、同県佐柳島長崎鼻、同県広島ハヤ埼及び同県本島黒鼻を順次に結んだ線、同地点から同島フクベ鼻までの陸岸、同地点、岡山県細濃地島西端、同県下水島東端及び同県高梁川右岸導水堤突端（北緯三十四度三十分十八秒東経百三十三度四十一分二十五秒）を順次に結んだ線、同地点から同県久須美鼻までの陸岸、同地点、香川県与島北端、同県荒神島二左衛門ノ鼻及び同県直島串山ノ鼻を順次に結んだ線、同地点から同島角埼までの陸岸並びに同地点、同県鹿島黒埼及び同県小豆島地蔵埼を順次に結んだ線により囲まれた海面並びに水島港の区域に属する河川水面

備考　この表における港の区域は、港則法施行令の定めるところによる。

（水先人の員数）

第三十四条　各水先区の水先人の最低の員数は、国土交通省令で定める。

（強制水先）

第三十五条　次に掲げる船舶（海上保安庁の船舶その他国土交通省令で定める船舶を除く。次項において同じ。）の船長は、水先区のうち政令で定める港又は水域において、その船舶を運航するときは、第四条の定めるところにより当該船舶について水先をすることができる水先人を乗り込ませなければならない。ただし、日本船舶又は日本船舶を所有することができる者が借入れ（期間傭船を除く。）をした日本船舶以外の船舶の船長であって、当該港又は水域において国土交通省令で定める回数以上航海に従事したと地方運輸局長（運輸監理

部長を含む。以下同じ。）が認めるもの（地方運輸局長の認定後二年を経過しない者に限る。）が、その船舶を運航する場合は、この限りでない。

一　日本船舶でない総トン数三百トン以上の船舶

二　日本国の港と外国の港との間における航海に従事する総トン数三百トン以上の日本船舶

三　前号に掲げるもののほか、総トン数千トン以上の日本船舶

2　前項の政令で定める港又は水域のうち政令で定めるものについては、同項各号に掲げる船舶の範囲内において、当該港又は水域における自然的条件、船舶交通の状況、水先業務の態勢その他の事情を考慮して、政令で、同項本文の水先人を乗り込ませなければならない船舶を別に定めることができる。この場合において、同項本文の規定は、当該港又は水域においては、当該政令で定める船舶以外の船舶については、適用しない。

（水先の制限）

第三十七条　第四条の定めるところにより水先をすることができる水先人でない者は、水先をしてはならない。

（水先）

第四十条　水先人は、船長から水先人を求める旨の通報を受けたときは、正当な事由がある場合のほか、その求めに応じ、その船舶に赴かなければならない。

第四十一条　船長は、水先人が船舶に赴いたときは、正当な事由がある場合のほか、水先人に水先をさせなければならない。

2　前項の規定は、水先人に水先をさせている場合において、船舶の安全な運航を期するための船長の責任を解除し、又はその権限を侵すものと解釈してはならない。

第四十二条　水先人は、船舶に赴いた場合において水先を求められたときは、正当な事由がある場合のほか、その求めに応じ、かつ、誠実に水先をしなければならない。

（水先料）

第四十六条　水先人は、水先をしたときは、船舶所有者又は船長に対し、水先料を請求することができる。

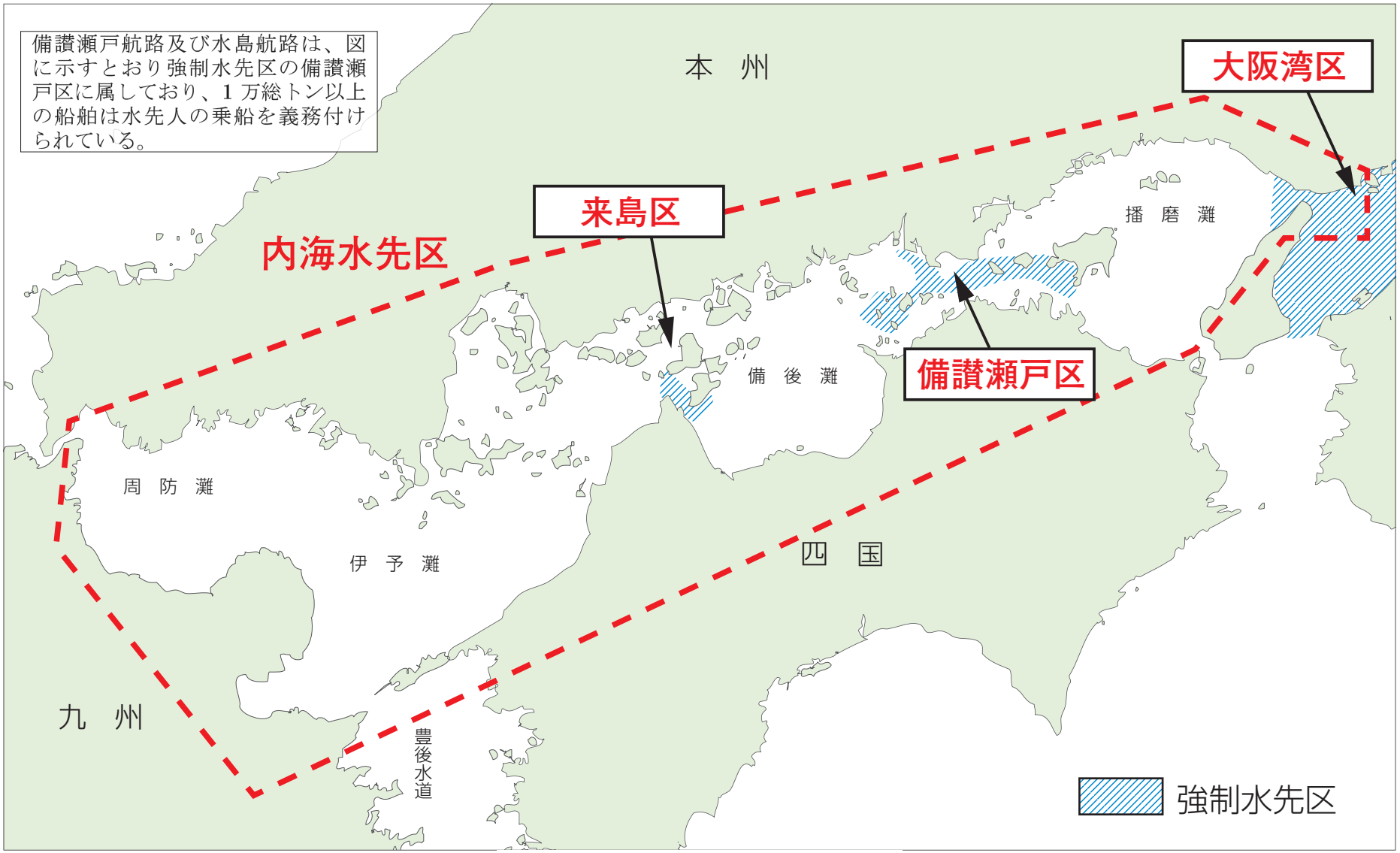
2　水先人は、水先料の上限を定め、国土交通大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

（水先約款）

第四十七条　水先人は、水先約款を定め、その実施前に、国土交通大臣に届け出なければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

2　国土交通大臣は、前項の水先約款が利用者の正当な利益を害するおそれがあると認めるときは、当該水先人に対し、その水先約款を変更すべきことを命ずることができる。

3　水先人は、第一項の水先約款をその事務所において利用者に見やすいように掲示しておかなければならない。



図：強制水先区（備讃瀬戸区等）の概要

参　考　資　料　4

4-1 リーフレット

「こませ網漁業操業に係る安全確保について」

こませ網漁業操業に係る安全確保について

第六管区海上保安本部

備讃瀬戸海域におけるこませ網漁業の漁期は、1月15日～11月30日（盛漁期3月～6月）です。

こませ網漁船及び備讃瀬戸海域を航行する一般船舶は、海上交通安全法、海上衝突予防法を遵守するとともに、特に下記事項に留意し、現場海域においてしょう戒業務にあたっている巡視船艇の指導に従って安全確保を図ってください。

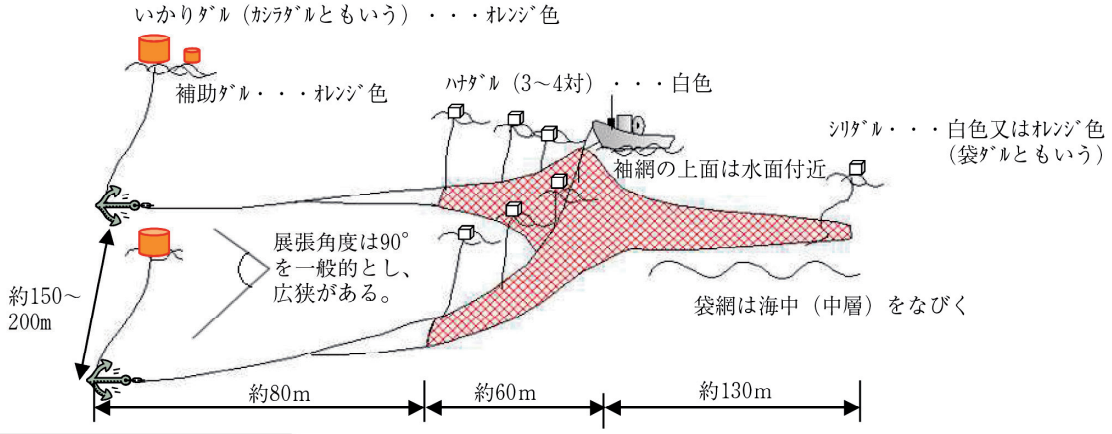
１．こませ網漁船

(1) 通航船舶の動向に十分注意すること。

(2) 通航船舶が航路を安全に航行できるよう可航幅を保つこと。

(3) 法令等に基づく灯火、標識を確実に掲示すること。

注意：ﾊﾅﾀﾞﾙは強潮流時には海中に没する場合がある。
備讃瀬戸南北航路付近では、こませ網漁船がいかりダル付近に船位している場合がある。



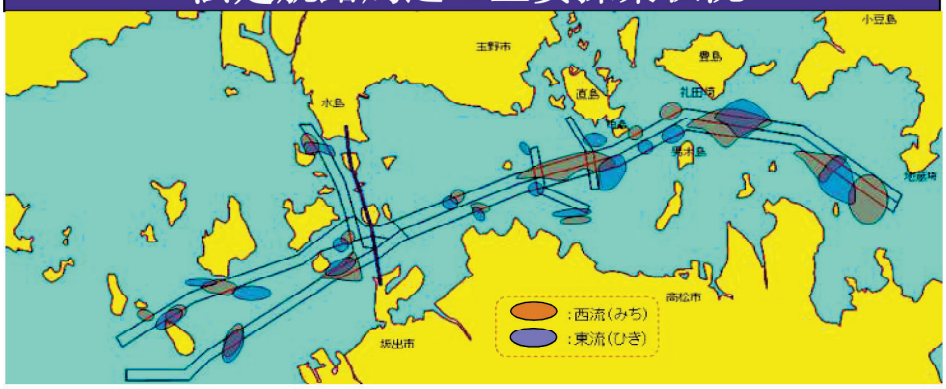
２．一般船舶

(1) こませ網漁船及び他の船舶の動向に十分注意すること。また必要に応じ備讃瀬戸海上交通ｾﾝﾀｰから、こませ網漁船に関する情報を入手すること。

(2) こませ網漁船の付近を航行する場合には、減速して航行すること。

(3) 巨大船は、備讃瀬戸海上交通ｾﾝﾀｰから、こませ網漁船に関する情報を確実に入手し、必要に応じ注意喚起信号を早めに発する等十分注意して航行すること。

法定航路周辺の主要操業状況



＜連絡先＞
備讃瀬戸海上交通ｾﾝﾀｰ　電話　0877-49-2220　パソコン用URL⇒　http://www6.kaiho.mlit.go.jp/bisan/
携帯電話用URL⇒http://www6.kaiho.mlit.go.jp/bisan/m/

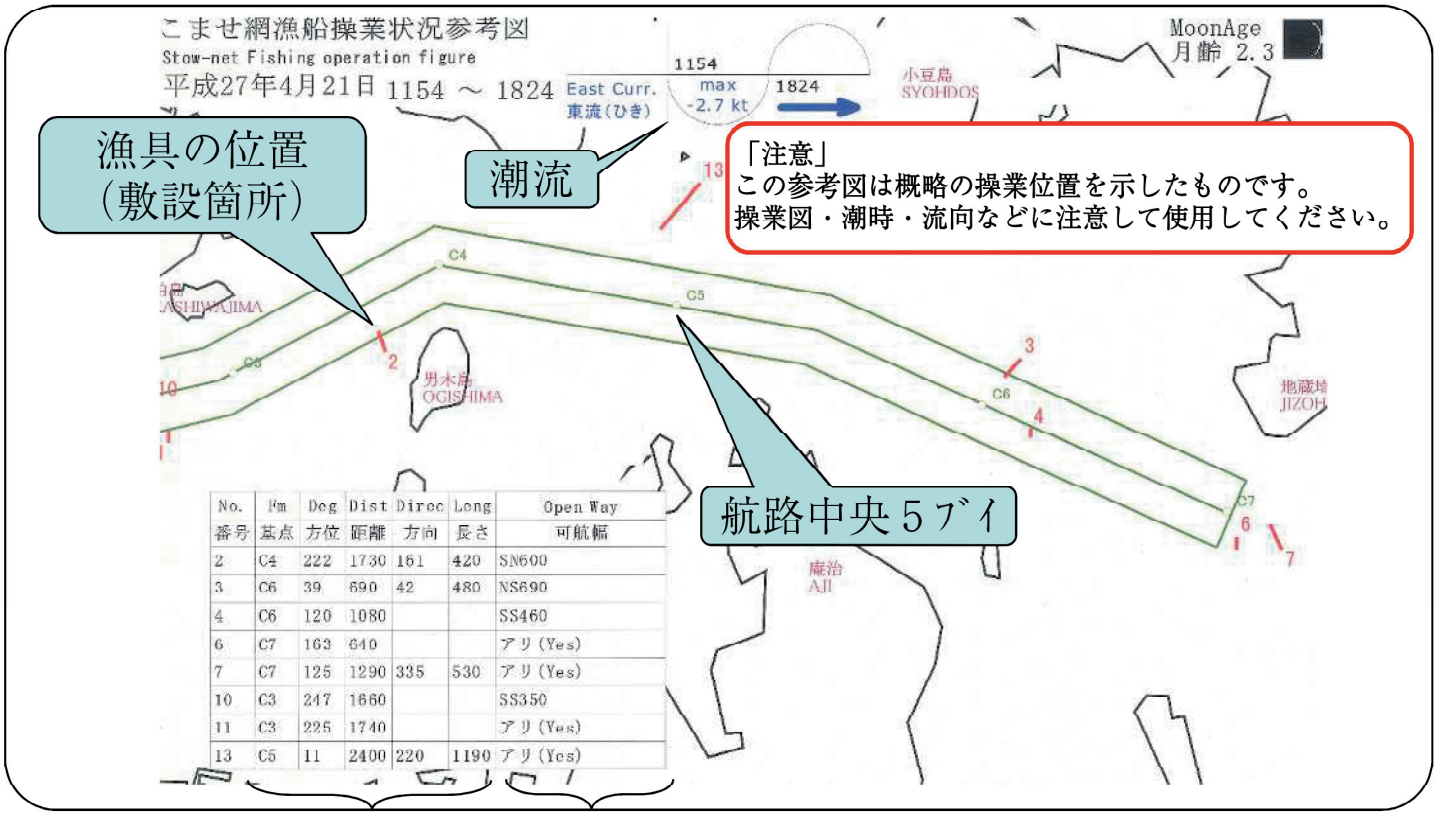
こませ網漁船操業図は、インターネット・携帯サイト（表面下段参照）から入手することができます。

※注意

この参考図は概略の操業位置を示したものです。航行にあたっては、操業状況等を自ら確認し、安全運航に努めてください。

この参考図は、夜間には提供しません。

【例示】



No. 番号	Pm 基点	Deg 方位	Dist 距離	Direc 方向	Long 長さ	Open Way 可航幅
2	C4	222	1730	161	420	SN600
3	C6	39	690	42	480	NS690
4	C6	120	1080			SS460
6	C7	163	640			アリ（Yes）
7	C7	125	1290	335	530	アリ（Yes）
10	C3	247	1660			SS350
11	C3	225	1740			アリ（Yes）
13	C5	11	2400	220	1190	アリ（Yes）

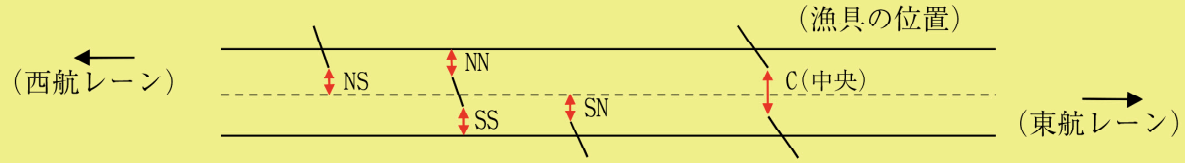
こませ網漁具敷設場所の表し方（単位：m）

・網は基点（航路中央ﾌﾞｲ）からの方位・距離で示されています。

航路内可航幅の表し方（単位：m）

・NN・NS（西航ﾚｰﾝに存する漁網錨ﾀﾞﾙ北側・南側の可航幅を示す。）

・SS・SN（東航ﾚｰﾝに存する漁網錨ﾀﾞﾙ南側・北側の可航幅を示す。）



Keep on the bridge

Watch out for stownet fishing operations in Bisan Seto

Sixth Regional Coast Guard Headquarters

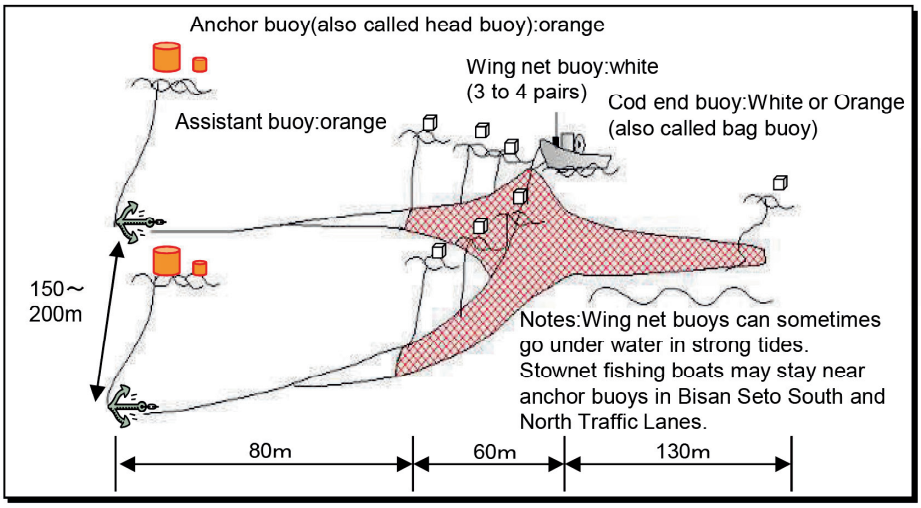
Merchant ships proceeding through Bisan Seto are requested to strictly observe the Maritime Traffic Safety Law and Regulation for Preventing Collisions at Sea, and in addition, to follow instructions given by Japan Coast Guard ships engaged in patrol services to secure the safety of maritime traffic in this particular sea area.

・Watch out for the movements of fishing vessels engaged in stownet fishing operations and other vessels, Obtain information, as necessary, on stownet fishing operations from the Bisan Seto Vessel Traffic Service Center.

・Reduce the ship's speed when proceeding through waters in the vicinity of stownet fishing operations.

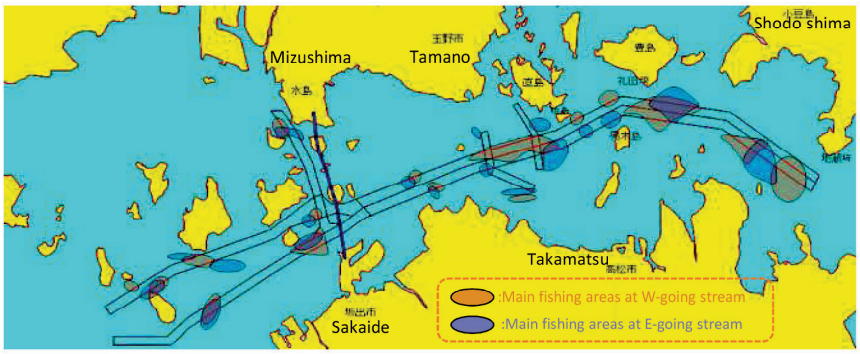
・Huge vessels in particular are strongly advised to obtain information on stownet fishing operations from the Bisan Seto Vessel Traffic Service Center, and to use early warning signals as neccssary.

Schematic plan of stownet fishing operation



Stownet fishing season in Bisan Seto is form January toNovember .(Peak season:March to June)

Main stownet fishing areas along Bisan Seto Traffic Routes



<information on stownet fishing operations>

Bisan Seto Vessel Traffic Service Center (Call Sign: Bisan MARTIS)

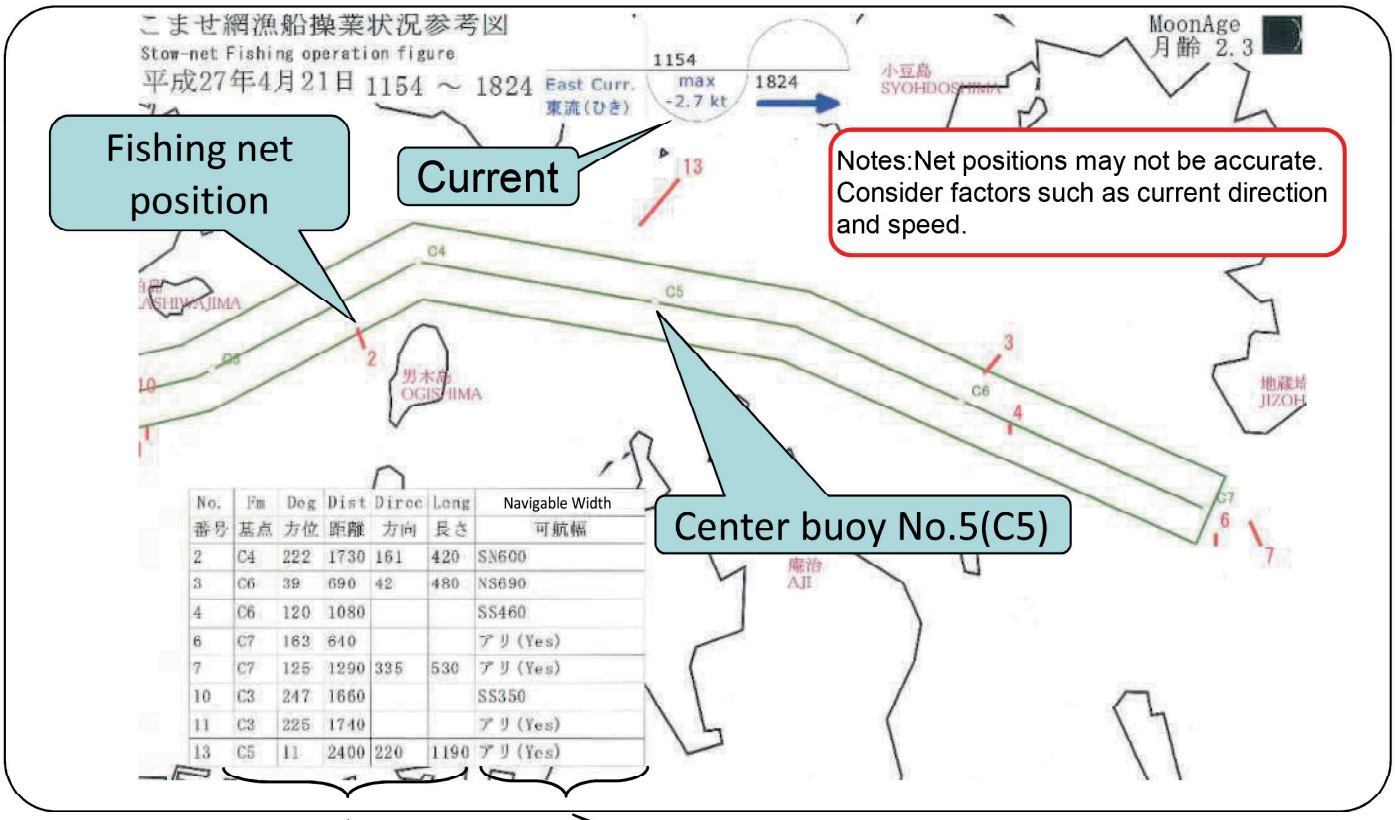
(PC web site) http://www6.kaiho.mlit.go.jp/bisan/

(Mobile phone web site) http://www6.kaiho.mlit.go.jp/bisan/m/

Telephone:0877-49-2220

Stownet fishing operation maps can be obtained form the Internet and mobile phone Web sites.
Notes:This map may not show exact operating positions. Navigators are advised to confirm actual positions on their own for safety. This map is available only during the daytime.

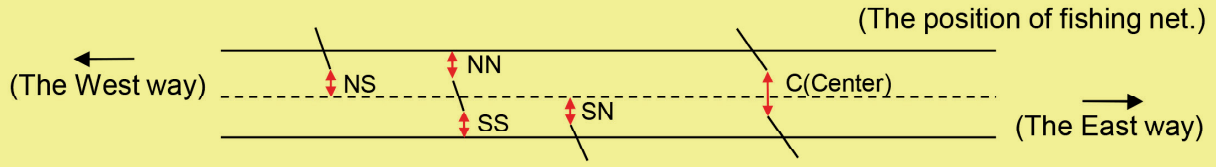
【Example】



No. 番号	Fm 基点	Deg 方位	Dist 距離	Direc 方向	Long 長さ	Navigable Width 可航幅
2	C4	222	1730	161	420	SN600
3	C6	39	690	42	480	NS690
4	C6	120	1080			SS460
6	C7	163	640			アリ (Yes)
7	C7	125	1290	335	530	アリ (Yes)
10	C3	247	1660			SS350
11	C3	225	1740			アリ (Yes)
13	C5	11	2400	220	1190	アリ (Yes)

Net positions are shown by the bearing form a reference point (center buoy) and a distance (in meters).

Navigable fairway widths inside the traffic lanes are shown in meters after the following symbols:
・NN/NS (Navigable width to the North/South of a net in the westbound lane)
・SS/SN (Navigable width to the South/North of a net in the eastbound lane)



备 赞 濑 户 张 网 捕 捞 渔 期 的 安 全 须 知

第六管区海上保安本部

备赞濑户海域张网捕捞渔期为1月15日至11月30日（盛渔期为3月份至6月份）。

张网渔船和在备赞濑户海域航行的一般船舶应遵守《海上交通安全法》和《海上冲突预防法》所规定的航行规则，尤须注意下列事项，并遵从在附近海域巡逻的公务船艇所提指示，以确保航行安全。

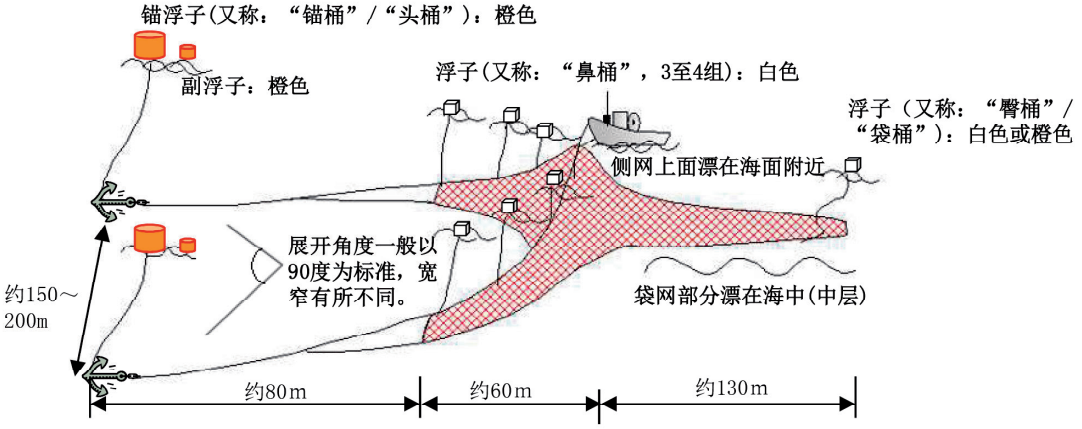
1．张 网 渔 船

(1) 充分注意过往船舶动态。

(2) 为了保证过往船舶航行安全，确保可航宽度。

(3) 准确显示法律法规所规定的号灯与号型。

注意：　“鼻桶”受强潮流影响，有时没于海中。
在备赞濑户南北航路附近捕鱼的张网渔船有时将本船置于“锚桶”附近进行作业。



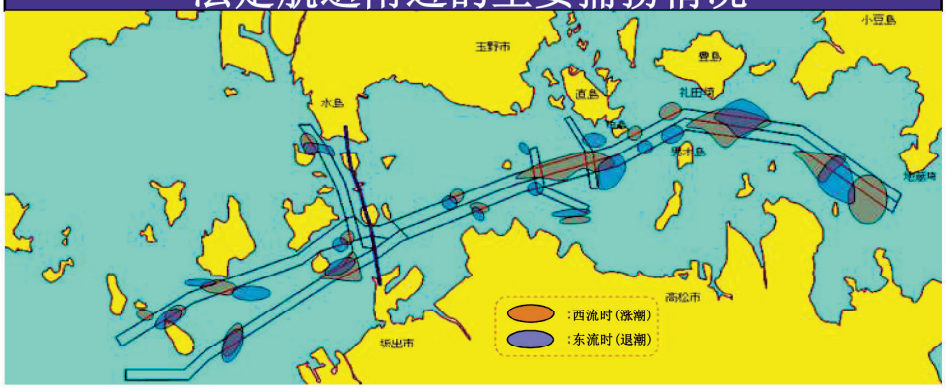
2．一 般 船 舶

(1) 航行时充分注意张网渔船和其他船舶动态。按需从备赞濑户海上交通安全中心得到有关张网渔船的信息。

(2) 驶过张网渔船附近时应减速航行。

(3) 巨大船(长度为200米以上船舶)一定要从备赞濑户海上交通安全中心得到有关张网渔船的信息，按需及早采取发出信号招引他船注意等措施，充分注意航行。

法定航道附近的主要捕捞情况



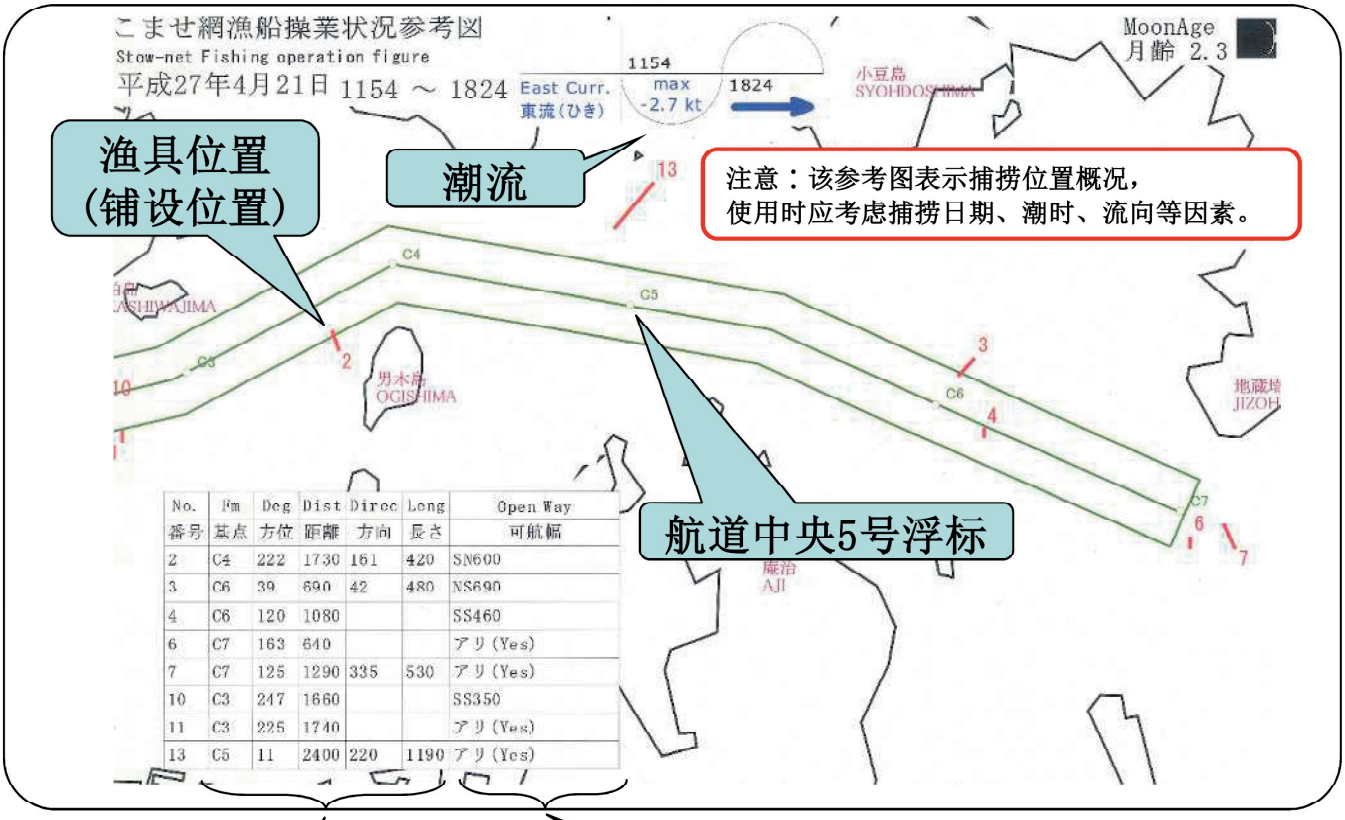
＜咨询处＞
备赞濑户海上交通安全中心　电话　0877-49-2220　电脑网站⇒　http://www6.kaiho.mlit.go.jp/bisan/
手机网站⇒　http://www6.kaiho.mlit.go.jp/bisan/m/

“张网渔船捕捞情况参考图”可以访问电脑网站或手机网站获取（参照封面下部）。

※注意：该参考图表示捕捞位置概况而已，因此，船舶在航行时应自己确认附近海域的捕捞情况，安全航行。

另外，夜间不能提供该图。

【例示】



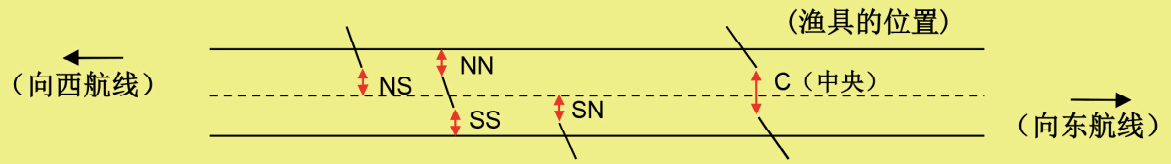
No. 番号	Pm 基点	Deg 方位	Dist 距離	Direc 方向	Long 長さ	Open Way 可航幅
2	C4	222	1730	161	420	SN600
3	C6	39	690	42	480	NS690
4	C6	120	1080			SS460
6	C7	163	640			アリ(Yes)
7	C7	125	1290	335	530	アリ(Yes)
10	C3	247	1660			SS350
11	C3	225	1740			アリ(Yes)
13	C5	11	2400	220	1190	アリ(Yes)

张网渔具铺设位置的表示方法(长度单位:m)

- “方位”和“距离”是以航道各号中央浮标为基点测定。

航道内可航宽度的表示方法(长度单位:m)

- NN/NS：分别表示设在向西航线内的渔网(锚桶：下图中的黑色斜线两端表示锚桶位置)北侧/南侧的可航宽度。
- SS/SN：分别表示设在向东航线内的渔网(锚桶)南侧/北侧的可航宽度。



안강(고마세)망 조업에 관한 안전 수칙

제6관구 해상보안본부

비산세토(備讚瀨戶) 해역에서의 안강(고마세)망 조업 출어기는 1월 15일~11월 30일(성어기 3월~6월)입니다.

안강망 어선 및 비산세토 해역을 통과하는 일반 선박은 '해상교통안전법', '해상충돌예방법'을 준수해야 하며, 특히 아래의 유의 사항을 숙독함과 동시에 해당 해역에서 순찰 업무에 종사하는 경비함정들 지시에 따라 안전 확보에 최대한 노력해 주시기 바랍니다.

1.안강(고마세)망 어선

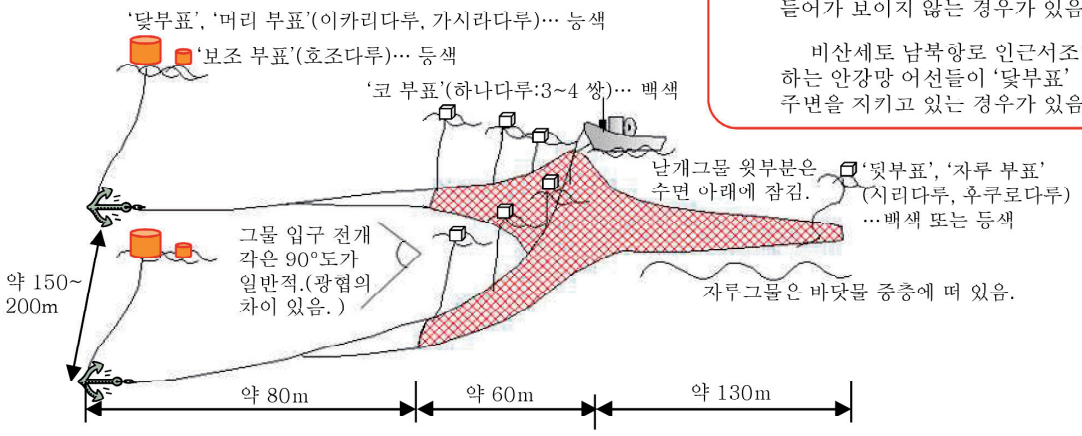
(1) 일반 선박의 움직임을 충분이 살펴야 한다.

(2) 일반 선박들이 항로를 안전하게 통과할 수 있도록 '가항폭'(可航幅:뒷면 참고)을 유지해야 한다.

(3) 관련 법령에 의거한 등화, 표지를 확실하게 표시해야 한다.

주의 : '코 부표'는 강조류 시에 물 속에 들어가 보이지 않는 경우가 있음.

비산세토 남북항로 인근서조업하는 안강망 어선들이 '닻부표' 주변을 지키고 있는 경우가 있음.



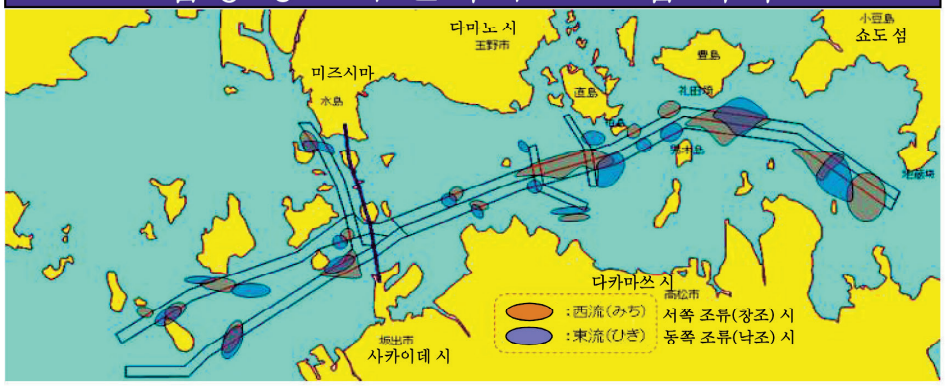
2 . 일 반 선 박

(1) 안강망 어선 및 기타 선박의 움직임을 충분히 파악해야 한다. 또 필요에 따라 '비산세토 해상교통센터'(VTS)를 통해 안강망 어선 조업 상황 등 관련 정보를 수집해야 한다.

(2) 안강망 어선 주변을 지나가는 경우에는 감속 통과해야 한다.

(3) 거대선박은 비산세토 해상교통센터를 통해 안강망 어선 조업 상황 등 관련 정보를 확실하게 수집해야 하며, 필요에 따라 조기에 주의환기신호를 보내는 등 최대한 주의를 기울여 운항해야 한다.

법정 항로 주변의 주요 조업 위치

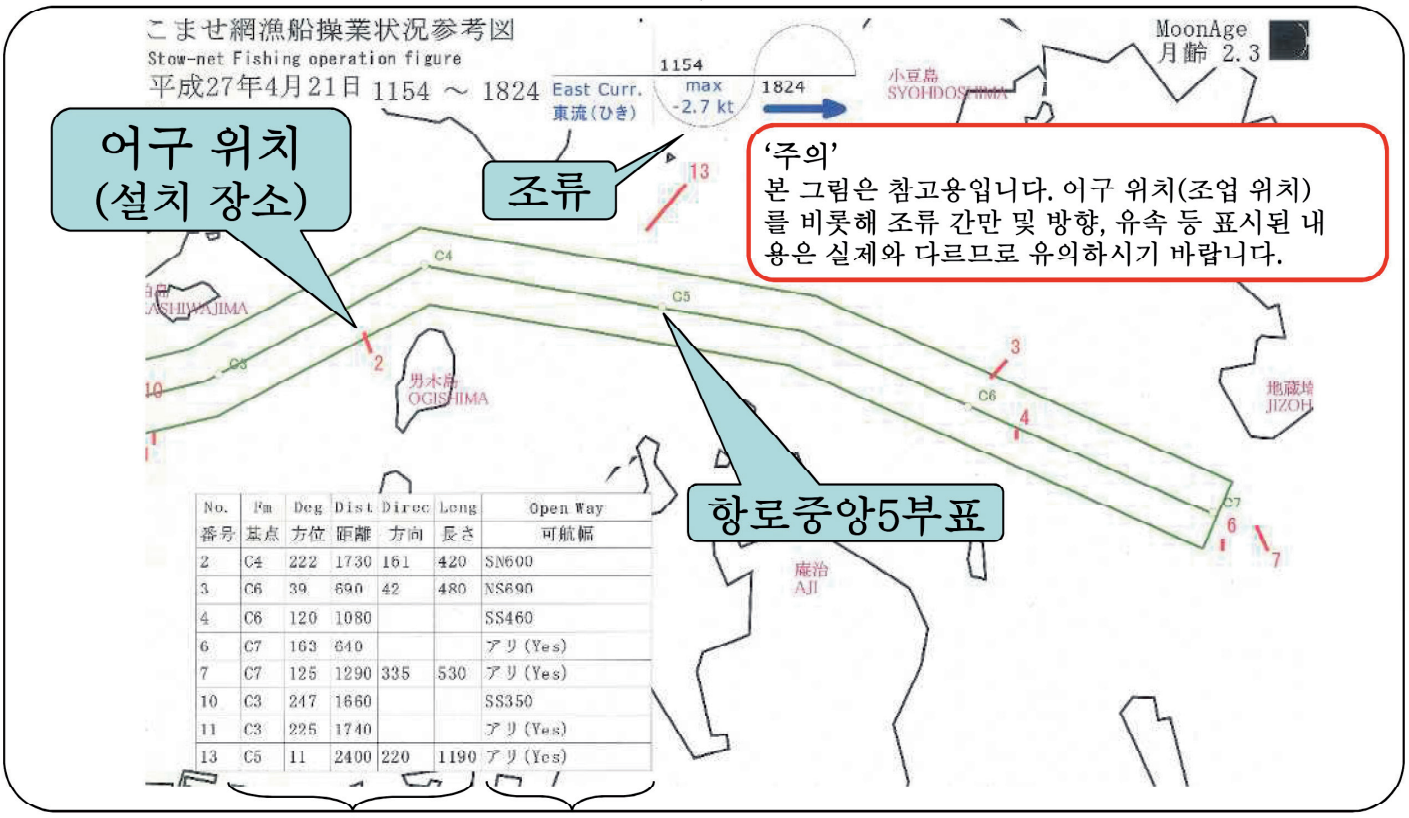


<연락처> 비산세토 해상교통센터 전화 0877-49-2220 PC URL⇒ http://www6.kaiho.mlit.go.jp/bisan/
SNS URL⇒http://www6.kaiho.mlit.go.jp/bisan/m/

'안강망 어선 조업 상황 참고도'는 인터넷・SNS 사이트(앞면 하단 연락처 참조) 에서 다운 받을 수 있습니다.

※주의:아래 참고도에 표시된 어구 위치는 정확치 않습니다. 인근 해역 통과 시에는 반드시 조업 상황 등 필요 사항을 직접 확인함과 동시에 안전 운항에 만반의 주의를 기울여 주시기 바랍니다.
(참고도의 야간 제공은 하지 않습니다.)

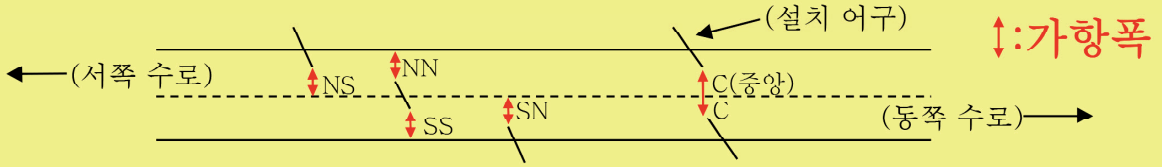
【보기】



No. 番号	Pm 基点	Deg 方位	Dist 距離	Direc 方向	Leng 長さ	Open Way 可航幅
2	C4	222	1730	161	420	SN600
3	C6	39	690	42	480	NS690
4	C6	120	1080			SS460
6	C7	163	640			アリ(Yes)
7	C7	125	1290	335	530	アリ(Yes)
10	C3	247	1660			SS350
11	C3	225	1740			アリ(Yes)
13	C5	11	2400	220	1190	アリ(Yes)

안강망 어구 설치장소의 표시 방법(단위: m)
・기점 (항로중앙부표) 에서의 방위와 거리를 측정해 어구 위치를 표시.

항로 내 **'가항폭'**(可航幅:통과 가능한 범위)의 표시 방법(단위: m)
・NN・NS:'서쪽 수로'에 설치된 어구의 북측 또는 남측 가항폭을 뜻함.
・SS・SN:'동쪽 수로'에 설치된 어구의 남측 또는 북측 가항폭을 뜻함.



参　考　資　料　5

5-1 簡易型AISの概要図

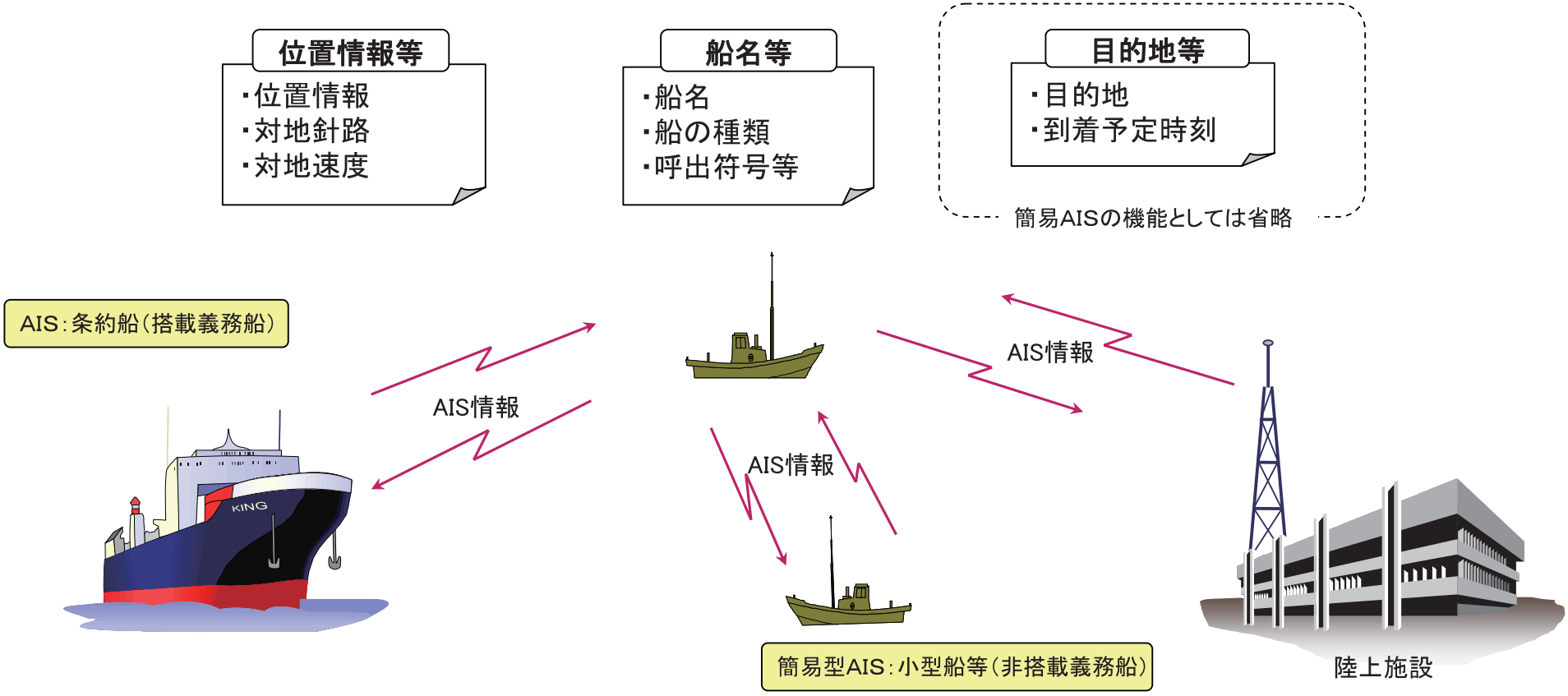
5-2 簡易AISの緒元

資料50-4-5-01

図5-1 簡易型AISの概要図

AIS （船舶自動識別装置）は、SOLAS条約により、国際航海に従事する大型船を対象として2002年7月1日から一定の船舶に搭載することが義務付けられた無線設備であり、国際VHF周波数２波を用いて、周囲の船舶局や、沿岸においてAIS海岸局に対して、自船の位置、速度、進行方向などの情報を自動的に送受信するものである。船舶相互間又は陸上との間でこれらの情報を交換することにより、船舶の衝突防止や運航管理等に高い効果が期待されている。

簡易型AISは、AISに対して伝送情報量の縮小、空中線電力の低減などAISの機能を簡略化・小型化したものであり、主に小型船舶を対象としている。



参考資料5

図5-2 簡易AISの緒元

AISと簡易型AISとの比較

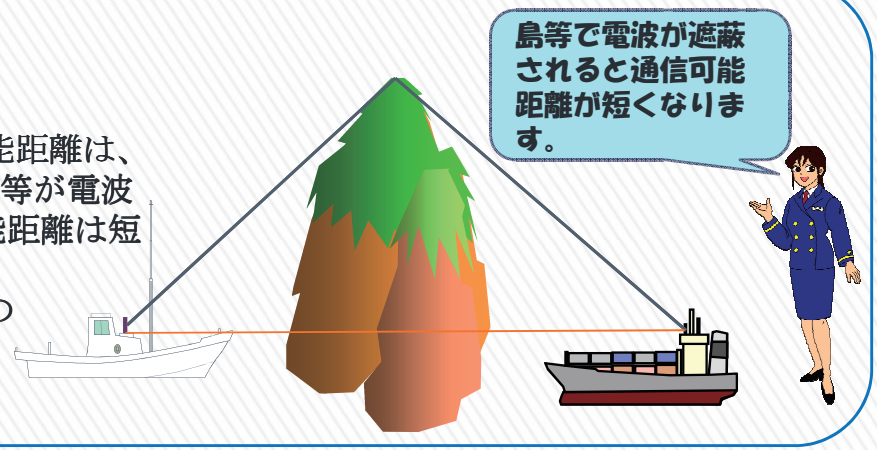
項目＼種別	AIS	簡易型AIS
インターフェース、DSC機能	要	不要
空中線電力	12.5W	2W
大きさ(参考)	420(横)X250(縦)X85(高)	AISの1/4程度
本体価格(参考)	約150万円	AIS価格の1/3～1/5程度

簡易AIS装置の通信可能範囲

★ 簡易AISの送信電力は2Wです。

★ ２Wの電波の見通しでの通信可能距離は、約10kmですが、右の図のとおり島等が電波通路を遮蔽すると極端に通信可能距離は短くなります。

★ 具体的な通信可能距離は、島等の形状で大きく違うため、いえませんが2km以下も考えられます。



前頁の資料50-4-5-01及び本頁の比較及び情報のデータは総務省のHP掲載内容の転記です。

監　　修　　備讃瀬戸交通安全調査委員会 副委員長
海上保安大学校 名誉教授
寺　本　定　美

発 行 所　　公益社団法人　瀬戸内海海上安全協会
広島市南区的場町１丁目３番６号　広島的場ビル４階
〒732-0824
TEL：082-261-9771　FAX：082-261-9772
ホームページ：瀬戸安協 検索
http://setoankyo.jp/

※資料の転写及び転載につき、無断でのご使用はご遠慮ください。尚、ご使用に際しては当協会にご連絡ください。