

【改正された海上交通安全法について】

既にご存じのとおり、海上交通安全法（以後、「海交法」といいます）の一部が改正となり、令和3年7月1日から施行されました。今回の改正は、台風等の異常気象の際の海難を防ぐ、というよりは走錨等により陸上の重要施設が損害を受けることを防ぐことに主眼を置いた改正で、海上保安庁長官（実際の通報は管区海上保安本部長名となっています）が避難勧告等を行うことが可能となりました。特筆すべきは、小型船であっても東京湾のみ避難勧告の対象となる場合がある、ということです。そのことにスポットを当てて今回の改正内容の一部を見ていきたいと思います。

1. 対象となる船舶について（添付リーフレット抜粋を参照してください）

今回の施行に先立ち、各海域で関係者が集まり協議会を開催して個別に各種検討を行っています。その中で東京湾の協議会においては過去の東京湾における強風下での海難データを分析した結果、（バラストを含めた）載荷重量が10%に満たない船舶が（喫水が浅いため受風面積が大きくなり）走錨しやすい傾向があることから、対象の船舶として追加しています（注：東京湾以外の海域では「対象船舶」という言葉をリーフレット等で使用していますが、東京湾では追加対象船舶も含め「**高リスク船等**」という表現を使用しています）。

東京湾のみ対象となる船舶が追加されている理由について、第三管区海上保安本部交通部航行安全課に確認したところ、港則法によるローカルルールのような明確な海域特有の理由があるわけではなく、また今後の海難発生状況等により対象船舶が変更となる可能性があるとのこと。なお、載荷重量10%というのはバラスト水等を含んだ割合であり、空船であってもバラスト水を搭載し船長が安全に避泊できると判断した場合には高リスク船等には該当しません。

2. 入湾回避の勧告について

東京湾においては、

- ①高リスク船等に関しては湾外避難・入湾回避等の勧告が発令された直後以降
 - ②高リスク船等以外に関しては勧告の発令後、台風の強風域が東京湾に到達する12時間前以降
- の入湾を回避することが勧告されることとなっています。この中で高リスク船等以外の船舶の入湾回避について、例えば航海計画の段階ではリミットより前

に入湾する計画であったが、想定以上の風浪等により到着が遅れた場合については、そのまま入湾が認められるとのこと。

3. 勧告及び命令の違い

リーフレットの勧告に関する記述の枠外に「勧告に従わない船舶に対しては、「退去」等を命令する場合があります。」という記載があります。法律的な専門用語で言いますと、「勧告」は強制力のない行政指導と言われるものですが、「命令」は法律に基づいた強制力のある（当然従わない場合の罰則規定もあります）措置となります。行政指導というのは日本独特の風習らしいですが、台風等からの避難は時間との勝負でもあります。万が一、勧告を受けるような状況になった場合には、特段の理由がなければ勧告の段階で指示に従うべきだと思います。

【編集後記】

以前にも記述したことがあると思いますが、現在異常気象と呼ばれているものが今後は当たり前のように発生する可能性を指摘している専門家がいます。海上運送は海の上という不安定な環境の下に鉄の塊を浮かべて行うことから、気象・海象といった自然との折り合いをつけながら、運航する必要があります。

これからも無理をせずに、安全運航・安全荷役をお願いします。

（完）

（添付資料）

第三管区海上保安本部作成のリーフレット（抜粋）

I 湾外避難・入湾回避等の勧告について

台風等の異常気象が頻発・激甚化する中、東京湾等の船舶がぶくそくする海域において、走錨した船舶による海上施設や他の船舶への衝突事故が複数発生しています。

このため東京湾では、荒天時、港則法に基づく勧告や湾外避難の推奨等による走錨事故防止対策を行ってきましたが、今回、これら対策の実効性をより高めるため、**既存の対策に加えて、新たに海上交通安全法等に基づき、湾内から台風の影響の少ない海域への避難や、湾への入湾回避を促す勧告などを行います。**

Ⅱ 湾外避難の勧告

東京湾*¹において最大風速40m/s以上の暴風となるおそれがある場合、東京湾*¹へ台風が到達する2日程度前を目途に発出します。

高リスク船等*²

十分な時間的余裕をもって台風の影響の少ない東京湾*¹外の海域へ避難すること。

※船長が自船の通航性等を考慮し東京湾*¹外の海域で安全に避難することが困難と判断した船舶など、対象外となる船舶もあります。

高リスク船等*²以外の船舶

東京湾*¹外での避泊等を含む避難海域・方法の選択、避難先の海域に応じた避難の開始等を適切に行うこと。

※湾外へ避難させる必要がある船舶に対しては、湾外避難と湾外避難の勧告・命令を第三管区海上保安本部長が一体的に実施します。
※勧告に従わない船舶へ対しては、「退去」等を命令する場合があります。

Ⅲ 入湾回避の勧告

東京湾*¹において最大風速40m/s以上の暴風となるおそれがある場合、東京湾*¹へ台風が到達する2日程度前を目途に発出します。

高リスク船等*²

勧告発令以降、東京湾*¹への入湾を回避すること。

※船長が自船の通航性等を考慮し東京湾*¹外の海域で安全に避難することが困難と判断した船舶、港内での係留強化等により安全に避泊することが可能な船舶、入湾後十分な時間的余裕をもって台風の影響の少ない東京湾外の海域へ避難することが可能な船舶など、対象外となる船舶もあります。

高リスク船等*²以外の船舶

台風の強風域が東京湾*¹に到達する12時間前以降、東京湾*¹への入湾を回避すること。

※港内での係留強化等により安全に避泊することが可能な船舶など、対象外となる船舶もあります。

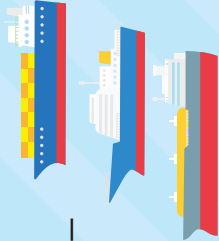
※勧告に従わない船舶へ対しては、「退去」等を命令する場合があります。

*1 東京湾

- 千葉県洲崎灯台から神奈川県釧崎灯台まで引いた線以北の海域

*2 高リスク船等

- 長さ160m以上の自動車運搬船、コンテナ船、ガスタンカー、タンカー
- 長さ200m以上の客船・フェリー、貨物船
- 総トン数5万トン以上の危険物積載船（液化ガス船を除く。）
- 総トン数2万5千トン以上の液化ガス船
- 積荷積載率が10%以下の船舶



Ⅳ 走錨対策強化の勧告

東京湾アクアライン周辺海域*³において最大風速20m/s以上の強風が予想される場合に発出します。

東京湾アクアライン周辺海域*³へ錨泊する船舶

- VHF16chの常時聴守、船橋当直の増員配置、錨鎖の適切な伸出量の確保、機関及びスラストーの起動、AISの作動維持等を行い、厳重な走錨事故防止対策を講じるとともに、走錨の早期検知及び早期解消に努め、東京湾アクアライン関連施設への衝突を防止すること。
- 不測の事態に備え、タグボートの手配ができる連絡体制を確立すること。

※勧告に従わない船舶へ対しては、「退去」等を命令する場合があります。

*3 東京湾アクアライン周辺海域（走錨対策強化海域）

東京湾アクアライン海ほたる灯、東京湾アクアライン風の塔灯をそれぞれ中心とした半径2海里円内の海上交通安全法適用海域（東京国際空港周辺の錨泊制限海域及び東京湾アクアライン東水路を除く）



Ⅴ 海上交通センターによる情報提供等について

荒天時、臨海部における施設等周辺の一定の海域において、船舶の安全な航行や錨泊等の援助を行い、船舶の事故を防止するため、新たに対象海域内の錨泊船舶等へ走錨事故防止に関する情報提供や勧告を行います。

Ⅵ 海上交通センターによる情報提供、危険回避措置の勧告制度

各対象海域*⁴において、走錨対策強化の勧告が発出された場合に行います。

東京湾海上交通センターから、対象海域*⁴に錨泊・航行等する対象船舶*⁴に対し、走錨のおそれなど事故防止に資する情報を提供し、その情報の聴取を義務化します。
また、船舶同士の異常な接近等を認めた場合に、当該船舶に対し危険の回避を勧告します。

*4 対象海域及び対象船舶

- LNGバース及び南本牧はま道路周辺海域（右図①）
総トン数500トン超の船舶
- 東京湾アクアライン海ほたる灯及び東京湾アクアライン風の塔灯から半径2海里円内の海域（錨泊制限海域を除く）（右図②）
長さ50m以上の船舶

