

## 1. 海上保安庁の対応

- ①宝運丸に対する情報提供及び救助活動
- ②大阪湾内の錨泊船舶への情報提供
- ③関西国際空港周辺海域における指導実績
- ④宝運丸衝突事故を踏まえた強力な指導

## 2. 走錨等に起因する事故の再発防止に係る基本認識

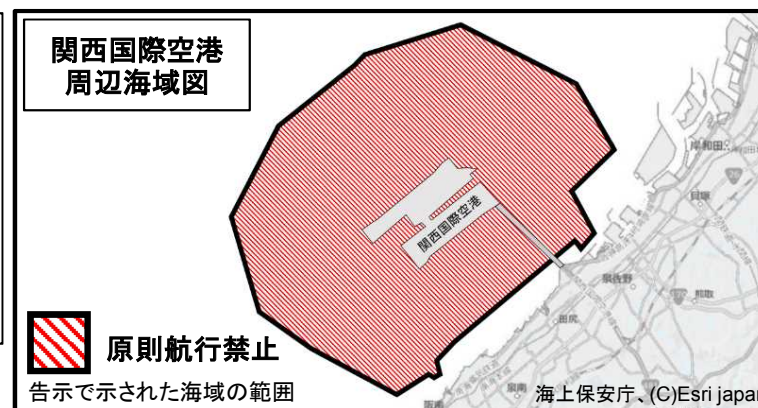
- ✓ 気候変動等の影響による大規模な台風等に起因する走錨事故は今後増加するものと予測。
- ✓ 今般の事故による甚大な影響に鑑み、再発防止に対する社会的要請は大きく、迅速かつ的確な対応が急務。
- ✓ 走錨を防ぐ努力はしつつも、「走錨は起こりうる」ことを前提とした上で、法的規制を含めた対応の検討が必要。

## 3. 関西国際空港周辺海域における再発防止のための対策

### (1) 法的強制力を伴う措置(規制)

- ・ 関西空港周辺海域においては、走錨等による事故を船舶の運用如何に関わらず未然防止できるよう法的規制を行うべき。

- 昨年9月の関空連絡橋衝突事故を受け、平成31年1月末より海上交通安全法に基づく新たな規制の運用を開始。
- 大型台風の直撃などが予想される場合、関西国際空港から3マイル(約5.5キロメートル)の範囲において、原則として船舶の航行を禁止(罰則付き)。



### (2) 航行安全に関する指導

- ・ 法的強制力を伴う措置を円滑に運用するため、同海域における航行安全に関する指導を行うことも重要。

### (3) 海域の状況把握と情報提供等

- ・ 錨泊船舶の状況をより早的的確に把握し、きめ細やかな情報提供を行うための効率的な監視体制の強化が必要。

## 4. 荒天時の走錨等に起因する事故の再発防止のための課題と対策

- (1) 船上対応に関する課題と対策
  - ・ 船長が走錨リスクを認識し、事故防止対策の周知や講習等の実施について検討が必要。
- (2) 運航管理に関する課題と対策
  - ・ 安全運航のための判断材料の提供、安全を重視した陸上からの的確なサポート等が必要。
- (3) その他
  - ・ 重要施設管理の立場から当該施設を保護するために必要な対策を検討する必要。

## 5. 全ての海域における再発防止のための対策

### (1) 検討対象海域の優先順位

**海域を取り巻く環境(錨泊実態、地形など)や固有の諸事情(海上施設の種別、社会的影響など)を勘案**

- ① 海上空港(連絡橋)周辺(羽田空港、中部国際空港、神戸空港、北九州空港、長崎空港)
- ② ①以外の重要施設周辺

※交通やライフライン等の断絶、代替手段がないことによる不利益等をもたらす施設

### (2) 対応策

- I 監視・指導強化海域 ……レーダー、AIS、カメラ等による監視体制強化及び無線等による注意喚起
- II 重点指導海域 …… Iに加えて、強力な指導を行う海域を設定して巡視船艇による直接指導などにより、重点的に警戒する態勢を確保
- III 規制海域 …… I及びIIに加えて、現行法規(海交法等)による規制及び更なる法規制の必要性について検討

### (3) 対応策の具体化スケジュール

時期 2019年3月～

2019年7月頃(台風シーズン前まで)

- 有識者検討会報告を受け、全管区に指示 (検討体制の構築、必要な検討、対策の実施等)
- 直ちに対応できる対策を最大限実施
- 更なる監視のための施設整備等を着実に推進

※本庁において随時、各管区本部の検討状況の集約・確認等実施

継続的(毎年台風シーズン前)にチェック