

トカラ列島と奄美大島間の航行区域の今後のあり方について(検討結果)

平成 18 年 11 月 20 日

トカラ列島と奄美大島間の航行区域に関する検討会

1. 背景等

船舶安全法では、水域を平水、沿海、近海、遠洋の4種類の航行区域に区分し、船舶の航行区域に応じて構造設備基準が定められている。トカラ列島と奄美大島間の海域には、約3海里の近海区域(以下「検討対象海域」という。)が存在し、かねてより地元自治体・事業者等から、当該海域の沿海区域化に関する要望が出されてきた。

このため、国土交通省において、平成18年6月に「トカラ列島と奄美大島間の航行区域に関する検討会」(以下「検討会」という。)が設置され、検討対象海域の気象海象状況等の安全性を評価するとともに、地元関係者からの意見聴取等を通じ、当該海域の航行区域の今後のあり方について検討を行った。

2. 検討の概要

検討会では、3回の検討会を開催し、平成7年の沿海区域の一部拡大に関する検討の際に「内航船安全基準検討会」でまとめられた「沿海区域の一部拡大範囲の設定にあたっての指針」¹(以下「沿海拡大指針」という。)を踏まえ、検討対象海域の気象海象、避難場所等の沿海区域拡大の要件への適合性について検討するとともに、海難事故の状況等について併せて検討を行った。

(1)気象海象について

独立行政法人海上技術安全研究所の行った気象海象に関する調査結果により、検討対象海域の気象海象は、奄美大島・トカラ列島周辺の既存の沿海区域と比較して顕著な差異はなく、また、その風速や波高は船舶復原性規則で想定されている沿海区域の基準風速・基準波高と同等であることが確認された。

(2)避難場所について

沿海拡大指針では、その要件の一つとして、「概ね6時間以内に避難港又は避難場所に避難できること」が掲げられている。検討対象海域周辺では、この要件を満たす避難場所として、奄美大島には国の重要港湾に指定されている名瀬港があり、また、比較的小型の船舶であればトカラ列島各島の港内、錨地に避難することも可能であることから、検討対象海域は上記の要件を満たしている。

なお、検討会では、台風等の際に名瀬港に避難船舶が集中し適切な避難ができなくなる可能性があるとの指摘がなされたが、①避難港の要件は、比較的堪航性の低い小型船が、季節風等による急な天候変化に遭遇した場合に、短時間で避難できるようにすることを主眼としたものであり、台風等の異常気象時に、周辺海域を航路とする大型船を含むあらゆる船舶を収容できることを求めているものではないことを確認するとともに、②今回、鹿児島・奄美・沖縄周辺を航行する船舶を対象に実施した避難実態に関するアンケート調査において、大多数の船舶は事前に情報を得て適

¹沿海区域の一部拡大範囲の設定にあたっての指針

- ・ 気象海象条件が既存の沿海区域と同等。
- ・ 概ね6時間以内に避難港又は避難場所に避難できること。
- ・ 距岸最遠点は30海里以内であること。
- ・ 距岸20海里を超えて次の20海里の範囲に入るまでの直線距離は30海里以内であること。

切に避難を行っており、急な天候変化の際に避難に困難をともなった経験のある船舶はほとんどないこと、また、避難の際は奄美大島の各湾を始め、各船の航路周辺の適切な避難場所に分散して避難していることから、検討対象海域を沿海化することにもなって避難場所の確保が困難となる事態は想定しにくいと考えられる。

(3)海難事故の状況について

周辺の沿海区域との比較において、検討対象海域における海難の発生が多いとの状況はなく、また、調査対象とした1990年から2003年の14年間で検討対象海域において転覆事故は発生していないこと等、当該海域において考慮すべき特別な海難のリスク等は見られない。

また、全国的な海難事故の傾向として、全船舶を対象とした場合及び沿海船に限定した場合のいずれにおいても、海難の約8割が湾内又は距岸3海里以内で発生したのとなっている。また、海難の約半分は衝突・乗揚となっている一方、気象海象との因果関係が深いと考えられる転覆・浸水事故は1割程度に留まっている。すなわち全国的な海難の傾向として、沖合で気象海象に起因する海難に遭遇する割合は低く、沿海区域の一部拡大が直接海難の増加に結びつく可能性は低いといえる。

他方、検討会では、沿海化にともない周辺海域の航行船舶が増加し、海難が増加するとの懸念も示されたが、海上輸送構造の変化に伴う国内全般の船舶数の減少傾向と同様、鹿児島・沖縄周辺の船舶数も減少傾向にあり、沿海化により航行の安全性に影響が及ぶほど船舶が増加・輻輳する可能性は低いと考えられる。

(4)その他

地元関係者からは、検討対象海域の沿海化により、奄美・沖縄航路の船舶の建造コストの低下や輸送サービスの多様化がもたらされ、経済・物流が活性化することが見込まれるとの指摘がなされた。また、緊急時におけるトカラと奄美との間の交通手段の確保、奄美周辺の沿海船の鹿児島周辺への回航費用の削減などの効果も得られることが指摘された。

一方、沿海化にともなう競争拡大、コスト削減等による安全性低下の懸念も示されたことから、沿海化された場合、そのメリットを損なわないよう、事業者・船員を含めた関係者が引き続き安全確保に十分留意していくことが必要である。

3. まとめ

検討対象としたトカラ列島と奄美大島間の海域は、「沿海区域の一部拡大範囲の設定にあたっての指針」を満たしていることが確認され、また、沿海化にともなう各種便益が見込まれることから、同海域を沿海区域とすることが適当である。

なお、国、自治体、事業者、船員等の関係者は、引き続き当該海域周辺を航行する船舶の安全性を確保するため、必要に応じ、適切な措置を講じていくことが期待される。