

第2章 交通の方法

第1課 一般海域での交通の方法（海上衝突予防法）

海上での交通ルールとして「海上衝突予防法」が定められている。この法律は船舶の守るべき航法、表示しなければならない灯火や形象物、行うべき信号等を定めることにより船舶の衝突を予防し、船舶交通の安全を図ることを目的としている。

1-1 見張り・安全な速力・衝突のおそれ・衝突を避けるための動作・狭い水道等（あらゆる視界の状態における船舶の航法）

（1）見張り

船舶は、周囲の状況及び他船との衝突のおそれについて十分に判断することができるように、視覚、聴覚及びその時の状況に適した他のすべての手段により、常時適切な見張りをしなければならない。

具体的には、見渡す・双眼鏡の活用、音を聞く・窓を開ける、レーダーの活用などその時の状況に適したあらゆる手段を使って行わなければならない。また、死角を考慮し、見張りの位置を変えるなどが必要である。

（2）安全な速力

船舶は、他の船舶との衝突を避けるための適切かつ有効な動作を取ること又はその時の状況に適した距離で停止することができるように、常時安全な速力で航行しなければならない。この場合において、その速力の決定にあたっては、特に次に掲げる事項を考慮しなければならない。

- 1) 視界の状態
- 2) 船舶交通の輻輳^{ふくそう}の状況
- 3) 自船の停止距離、旋回性能その他の操縦性能
- 4) 夜間における陸岸の灯火、自船の灯火の反射等による灯光の存在
- 5) 風、海面及び海潮流の状態並びに航路障害物に接近した状態
- 6) 自船の喫水と水深との関係
- 7) 自船のレーダーの特性、性能及び探知能力の限界
- 8) 使用しているレーダーレンジによる制約
- 9) 海象、気象その他の干渉原因がレーダーによる探知に与える影響
- 10) 適切なレーダーレンジでレーダーを使用する場合においても小型船舶及び氷塊^{ひょうかい}その他の漂流物を探知することができないときがあること。
- 11) レーダーにより探知した船舶の数、位置及び動向
- 12) 自船と付近にある船舶その他の物件との距離をレーダーで測定することにより視界の状態を正確に把握することができる場合があること。

（3）衝突のおそれ

船舶は、他の船舶と衝突するおそれがあるかどうかを判断するため、その時の状況に適したすべての手段を用いなければならない。

- 1) レーダーを使用している船舶は、他の船舶と衝突するおそれがあることを早期に知るための長距離レーダーレンジによる走査、探知した物件のレーダープロットングその他の

系統的な観察等を行うことにより、当該レーダーを適切に用いなければならない。

- 2) 船舶は、不十分なレーダー情報その他の不十分な情報に基づいて、他の船舶と衝突するおそれがあるかどうかを判断してはならない。
- 3) 接近してくる他の船舶のコンパス方向に明確な変化が認められない場合は、これと衝突のおそれがあると判断しなければならない。また、コンパス方位に明確な変化が認められる場合であっても、大型船舶や曳航作業に従事している船舶に接近し、又は近距離で他の船舶に接近するときは、これと衝突するおそれがあり得ることを考慮しなければならない。コンパスがない場合は自船の一部を目印に利用するとよい。
- 4) 船舶は、他の船舶と衝突のおそれがあるかどうかを確かめることができない場合は、これと衝突するおそれがあると判断しなければならない。

(4) 衝突を避けるための動作

- 1) 十分余裕のある時期にためらわずに行うこと。
- 2) その変更を他の船舶が容易に認めることができるようにできるだけ早めに大幅に行うこと。
- 3) 広い水域においては、適切な時期に大幅に行われる針路のみの変更が最も有効となる場合があること。
- 4) 他船と安全な距離を保って通過し、衝突回避の効果を確認すること。
- 5) 必要な場合は減速又は機関停止若しくは後進により停止すること。

(5) 狭い水道等

- 1) 狭い水道又は航路筋をこれに沿って航行する船舶は、安全であり、かつ、実行に適する限り、狭い水道等の右側端に寄って航行しなければならない。
- 2) 航行中の動力船（漁ろうに従事している船舶を除く。）は、狭い水道等において帆船の進路を避けなければならない。ただし、帆船が狭い水道等の内側でなければ安全に航行することができない動力船の通航を妨げることができることとするものではない。
- 3) 航行中の船舶（漁ろうに従事している船舶を除く。）は、狭い水道等において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。ただし、漁ろうに従事している船舶が狭い水道等の内側を航行している他の船舶の通航を妨げることができることとするものではない。
- 4) 追越し船は、狭い水道等で追い越される船舶が自船を安全に通過させるための動作をとらなければこれを追い越すことができない場合は、汽笛信号（1-10参照）を行うことにより追越しの意図を示さなければならない。
この場合において、追い越される船舶は、その意図に同意したときは、汽笛信号を行い、かつ、その追越し船を安全に通過させるための動作をとらなければならない。
- 5) 船舶は、狭い水道等の内側でなければ安全に航行することができない他の船舶の通航を妨げることとなる場合は、当該狭い水道等を横切ってはならない。
- 6) 長さ20メートル未満の動力船は、狭い水道等の内側でなければ安全に航行することのできない他の動力船の通航を妨げてはならない。
- 7) 船舶は、障害物があるために他の船舶を見ることのできない狭い水道等のわん曲部その他の水域に接近する場合は、十分注意して航行しなければならない。
- 8) 船舶は、狭い水道においては、やむを得ない場合を除き、錨泊してはならない。

1-2 行会い船（互いに他の船舶の視野の内にある船舶の航法。1-6まで同じ。）

- 2隻の動力船（モーターボートなどエンジンをういて推進する船舶）が、真向かい又はほとんど真向かいに行き会う状況にある場合を行会い船といい、衝突するおそれのあるときは、互いに他の動力船の左舷側を通過することができるようにそれぞれ針路を右に転じなければならない。
- 他の動力船を船首方向又はほとんど船首方向に見る場合において、夜間にあつては他の動力船のマスト灯2個を垂直線上若しくはほとんど垂直線上に見るとき、又は両側の舷灯を見るとき、昼間にあつては他の動力船がこれに相当する状態に見るときは、行会いの状況にあると判断しなければならない。
- 相手船が真向かい又はほとんど真向かいから来る状況であるかどうか確かめられない場合は、その状況にあると判断しなければならない。

1-3 追越し船

- 追越し船は、追い越される船舶を確実に追い越し、かつ、その船舶から十分に遠ざかるまでその船舶の進路を避けなければならない。
- 船舶の正横後22度30分より後方の位置（夜間にあつてはいずれの舷灯も見えない位置）からその船舶を追い越す船舶は、追い越し船となる。
- 自船が追越し船であるかどうか確かめられない場合は、追越し船であると判断しなければならない。

1-4 横切り船

2隻の動力船が互いの進路を横切る状態にある場合を横切り船といい、衝突するおそれがあるときは、他の動力船を右舷側に見る動力船は、他の動力船の進路を避けなければならない。この場合、他の動力船の進路を避けなければならない動力船は、やむを得ない場合を除き、他の動力船の船首方向を横切ってはならない。

1-5 避航船・保持船

1 避航船

- （1）相手船の進路を避けなければならない船舶を避航船といい、避航動作をとる場合は、他の船舶から十分に遠ざかるため、できる限り早い時期に、かつ、大幅に動作をとらなければならない。
- （2）衝突を避けるための動作は、1-1（4）の事項に留意すること。

2 保持船

- （1）避航船によって避航してもらう側の船舶を保持船という。
- （2）保持船は、次のような動作をとらなくてはならない。
 - 1）針路、速力を保持して航行しなくてはならない。
 - 2）避航船が衝突を避けるための適切な動作をとっていないことが明らかな場合は、保持船は衝突を避けるための動作をとることができる。ただし、横切り関係にある場合はやむを得ない場合を除いて左転して避航してはならない。
- （3）避航船が間近に接近し、避航船の動作のみでは衝突を回避できない場合、保持船は衝突

を避けるための最善の協力動作をとらなければならない。

1-6 各種船舶間の航法

船の種類等により異なるため、同士の位置関係にかかわらず、他船の進路を避けなければならない船舶が定められている。操縦性能の良い船が悪い船を避けることが、原則である。

なお、この航法は追い越し関係にある船には適用されない。

(1) 動力船が避けなければならない船舶

1) 運転不自由船

機関や舵かじの故障その他異常な事態が生じたため、他船の進路を避けることができない船舶。

2) 操縦性能制限船

しゅんせつ、海底電線の敷設等の作業中で、他船の進路を避けることができない船舶。

3) 漁ろうに従事している船舶

船の操縦性能を制限する網、縄などの漁具を用いて漁をしている漁船のこと。操縦性能が制限されない漁船（例えば一本釣りの漁船や単に移動途中の漁船）は、これに該当しない。

4) 帆船

セール（帆）のみを使って走っている船舶。

なお、帆とエンジンの両方を使っている船舶は「動力船」となる。

(2) 帆船が避けなければならない船舶

1) 運転不自由船

2) 操縦性能制限船

3) 漁ろうに従事している船舶

(3) 漁ろうに従事している船舶ができる限り避けなければならない船舶

1) 運転不自由船

2) 操縦性能制限船

(4) 喫水制限船きつすいに関する規定

運転不自由船、操縦性能制限船以外の船舶は、やむを得ない場合を除いて喫水制限船（狭い水道や浅瀬が多い海域で、喫水が深いため、それ以上の水深がある進路しか走れない船舶）の安全な航行を妨げてはならない。

また、喫水制限船は、十分にその特殊な状態を考慮し、かつ、十分に注意して航行しなければならない。

1-7 視界制限状態における航法

視界制限状態とは、霧、もや、降雪、暴風雨、砂あらしその他これらに類する事由により視界が制限されている状態をいう。

(1) 船舶は、視界制限状態を十分に考慮し、見張りをさらに厳重に行い、安全な速力で航行しなければならない。

(2) 動力船は、視界制限状態においては、機関をただちに操作することができるようにしておかなければならない。

(3) 音響信号（1-10参照）が自船の正横より前方から聞こえてきた場合は、舵が効く最小限

度の速力にし、また、必要に応じて停止しなければならない。この場合において、衝突の危険がなくなるまでは、十分注意して航行しなければならない。

- (4) レーダーのみで他船を探知し、他船と著しく接近すること又は衝突を避けるための動作を取る場合は、やむを得ない場合を除き、他船が自船の正横より前方にいる場合は左転してはならず、正横又は正横より後方(てんだ)にいる場合はその方向への転舵(てんた)をしてはならない。
- (5) 音響信号で自分の位置を知らせる霧中(むちゅう)信号を行う。船の種類によって信号が異なるので、相手船の鳴らす霧中信号から、どのような船が接近しているかを判断する。

1-8 灯火

1 船舶は、法律の定める灯火(法定灯火)を日没から日出までの間表示しなければならない。また、この間は、次の灯火を表示してはならない。

- (1) 法定灯火と誤認される灯火
- (2) 法定灯火の視認又は特性の識別を妨げる灯火
- (3) 見張りを妨げる灯火

2 視界制限状態においては、日出から日没までの間であってもこれを表示しなければならない。その他必要と認められる場合は、これを表示することができる。

3 灯火の種類とその射光範囲

航海灯	色	照射範囲	射光範囲等	設置位置
マスト灯	白	225度にわたる水平の弧を照らす	正船首方向から各舷正横後22度30分までの間を照らす	船舶の中心線上に装置
舷灯 (げんとう)	緑 紅	それぞれ112度30分にわたる水平の弧を照らす一対の灯火	緑灯は正船首方向から右舷正横後22度30分までの間を照らす	右舷側に装置
			紅灯は正船首方向から左舷正横後22度30分までの間を照らす	左舷側に装置
両色灯	緑 紅	それぞれの舷灯の緑灯及び紅灯と同一の特性を有する	緑灯が正船首方向から右舷正横後22度30分までの間を紅灯が正船首方向から左舷正横後22度30分までの間をそれぞれ照らす	船舶の中心線上に装置
船尾灯	白	135度にわたる水平の弧を照らす	正船尾方向から各舷67度30分までの間を照らす	船舶の中心線上に装置
全周灯	白 緑	360度にわたる水平	360度にわたる水平の弧を	船舶の中心線

	紅	の弧を照らす	照らす灯火	上に装置
引き船灯	黄	135度にわたる水平の弧を照らす	正船尾方向から各舷67度30分までの間を照らす	船舶の中心線上に装置
閃光灯 <small>せんこうとう</small>	黄	360度にわたる水平の弧を照らす	一定の間隔で毎分120回以上の閃光を発する	船舶の中心線上に装置
三色灯	白 緑 紅	両色灯及び船尾灯と同一の特性を有する	両色灯及び船尾灯と同一の特性を有する	マストの最上部又はその付近の最も見えやすい場所

4 各種の船舶の灯火

航行中の動力船	<p>(1) 長さ50メートル以上の動力船</p> <p>①マスト灯：前部1個、後部1個（前部よりも高い位置）</p> <p>②舷灯：一対</p> <p>③船尾灯：1個</p> <p>(2) 長さ12メートル以上50メートル未満の動力船</p> <p>①マスト灯：前部1個</p> <p>②舷灯：一対（ただし、長さ20メートル未満は両色灯1個でも可能）</p> <p>③船尾灯：1個</p> <p>(3) 長さ12メートル未満の動力船</p> <p>白色全周灯1個及び舷灯一対（ただし、長さ7メートル未満で最大速力7ノットを超えない場合 白色全周灯1個（できる限り舷灯一対を表示））</p>
航行中の曳航船等	<p>(1) 引いている船舶</p> <p>①マスト灯：前部2個（曳航物件の後端までの距離が200メートルを超える場合は3個）及び後部1個又は前部1個及び後部2個（曳航物件の後端までの距離が200メートルを超える場合は3個）（ただし、長さ50メートル未満は前部のみで可）</p> <p>②舷灯：一対（ただし、長さ20メートル未満は両色灯1個でも可能）</p> <p>③船尾灯：1個</p> <p>④引き船灯：1個（船尾灯の上方）</p> <p>(2) 引かれている船舶</p> <p>①舷灯：一対（ただし、長さ20メートル未満は両色灯1個でも可能）</p> <p>②船尾灯：1個</p>

航行中の帆船	<p>(1) 長さ7メートル以上</p> <p>①舷灯：一対（ただし、長さ20メートル未満は両色灯1個でも可能）</p> <p>②船尾灯：1個</p> <p>(2) 長さ7メートル未満</p> <p>できる限り7メートル以上の航行中の帆船の灯火を表示するか、白色の携帯電灯又は点火した白灯の臨時表示</p> <p>(3) 長さ20メートル未満</p> <p>舷灯一対と船尾灯1個に代えて三色灯1個でも可能</p>
ろかいを用いて航行中の船舶	<p>次のいずれかを表示</p> <p>①帆船の灯火</p> <p>②白色の携帯電灯又は点火した白灯の臨時表示</p>
漁ろうに従事している船舶 (航行中又は錨泊中)	<p>(1) トロール従事船</p> <p>①緑色全周灯：1個(上方)・白色全周灯：1個(下方)の連掲</p> <p>②マスト灯：1個(長さ50メートル未満は不要)</p> <p>③舷灯及び船尾灯(対水速力を有する場合のみ。長さ20メートル未満の場合は両色灯1個でも可能)</p> <p>(2) トロール従事船以外</p> <p>①紅色全周灯：1個(上方)・白色全周灯：1個(下方)の連掲</p> <p>②舷灯及び船尾灯(対水速力を有する場合のみ)</p> <p>③白色全周灯：1個(水平距離150メートルを超える漁具を船外に出している方向)</p>
操縦性能制限船 (航行中又は錨泊中)	<p>①紅色(上方)・白色(中央)・紅色(下方)全周灯：3個連掲</p> <p>②対水速力を有する場合は、マスト灯・舷灯・船尾灯(航行中の一般動力船と同様の灯火を表示)</p>
運転不自由船	<p>①紅色全周灯：2個連掲</p> <p>②対水速力を有する場合は、舷灯・船尾灯(航行中の動力船と同様の灯火を表示)</p> <p>長さ12メートル未満は①②を表示しなくてもよい</p>
錨泊中の船舶	<p>①白色全周灯前部：1個</p> <p>②白色全周灯後部：1個(前部より低い位置)</p> <p>長さ50メートル未満は①②に代えて白色全周灯1個でも可</p> <p>長さ7メートル未満は一部水域を除き、表示しなくてもよい</p>
乗り揚げている船舶	<p>①白色全周灯前部：1個</p> <p>②白色全周灯後部：1個(前部より低い位置)</p> <p>長さ50メートル未満は①②に代えて白色全周灯1個でも可</p> <p>③紅色全周灯：2個連掲</p>

1-9 形象物

1 船舶は、昼間においてこの法律に定める形象物を表示しなければならない。

(1) 形象物の色は全て黒色である。

(2) 形状は、以下の5種類である。

- 1) 球形
- 2) 円すい形
- 3) 円筒形
- 4) ひし形
- 5) 鼓形^{つづみ}

(3) 大きさは最大幅が60センチメートル以上であるが、20メートル未満の船舶が掲げる形象物は、その船舶の大きさに適したものとすることができる。

2 各種の船舶の形象物

漁ろうに従事している船舶 (航行中又は ^{びょうはく} 錨泊中)	①鼓形1個 ②円すい形1個(頂点の上) : トロール従事船以外で水平距離150メートルを超える漁具を船外に出している方向
操縦性能制限船(航行中又は錨泊中)	球形(上方)・ひし形(中央)・球形(下方)の連掲
運転不自由船	球形2個連掲
航行中の曳航船等	ひし形1個 : 曳航物件の後端までの距離が200メートルを超える場合に、引き船及び引かれ船に掲げる
錨泊中の船舶	球形1個(前部)
乗り揚げている船舶	球形3個連掲

1-10 信号

1 汽笛^{きてき}とは、短音及び長音を発することができる装置をいう。

(1) 短音とは、約1秒間継続する吹鳴^{すいめい}をいう。

(2) 長音とは、4秒以上6秒以下の時間継続する吹鳴をいう。

2 船舶は、汽笛及び号鐘を備えなければならない。

3 長さ20メートル未満の船舶は、号鐘(長さ12メートル未満の船舶にあつては汽笛及び号鐘)を備えることを要しない。ただし、これらを備えない場合は、有効な音響による信号を行うことのできる他の手段を講じておかななければならない。

4 操船信号

航行中の動力船は、互いに相手船が視認できる場合に海上衝突予防法の規定によりその針路を転じ、又はその機関を後進にかけているときは、汽笛信号を行わなければならない。

(1) 針路を右に転じている場合は、短音1回

(2) 針路を左に転じている場合は、短音2回

(3) 機関を後進にかけている場合は、短音3回

5 狭い水道等での信号

狭い水道等で、追越し船が追い越される船舶の協力を得て追い越す場合に行わなければならない信号

(1) 航行中の動力船

- 1) 右追越し：長音2回、短音1回の汽笛信号
- 2) 左追越し：長音2回、短音2回の汽笛信号
- 3) 同意信号：長音1回、短音1回、長音1回、短音1回の汽笛信号

(2) 警告信号（疑問信号）

船舶が互いに相手船が視認できる状況下で接近する場合において、相手の意図や動作が理解できないとき、他の船舶が衝突を避けるために十分な動作をとっているかどうか疑いがあるときは、ただちに急速に短音を5回以上鳴らす警告信号を行わなければならない。

(3) わん曲部信号

障害物があるため他の船舶を見ることができない狭い水道等のわん曲部に接近する場合に行わなければならない信号：長音1回の汽笛信号（応答信号：長音1回の汽笛信号）

6 視界制限状態における信号（霧中信号）

(1) 航行中の動力船

- 1) 対水速力を有する場合は、2分を超えない間隔で長音1回の汽笛信号
- 2) 対水速力を有しない場合は、2分を超えない間隔で長音2回を鳴らす汽笛信号

(2) 航行中の船舶（帆船、漁ろうに従事している船舶、運転不自由船及び操縦性能制限船）は、2分を超えない間隔で長音1回に引き続く短音2回の汽笛信号

(3) 錨泊中の船舶（長さ100メートル未満）は、1分を超えない感覚で急速に約5秒の号鐘

(4) 乗り揚げている船舶（長さ100メートル未満）は、1分を超えない感覚で急速に約5秒の号鐘、その直前及び直後に号鐘をそれぞれ3回明確に点打

(5) 号鐘の備付義務のない長さ20メートル未満の船舶は、2分を超えない間隔で有効な音響による信号

(6) 汽笛及び号鐘の備付義務のない長さ12メートル未満の船舶は、2分を超えない間隔で有効な音響による信号

7 注意喚起信号

船舶は、他の船舶に注意を喚起するために必要があると認める場合は、汽笛を鳴らし続けるなど、他の信号と誤認されることのない信号を行うことができる。

8 遭難信号

(1) 船舶が遭難して救助を求める場合は、遭難信号を行わなければならない。

(2) 救助の目的以外でこれらの信号を行ってはならず、また、これと誤認されるおそれのある信号を行ってはならない。

(3) 信号方法

- 1) 霧中信号器（汽笛など）による連続音響による信号
- 2) 短時間の間隔で発射され、赤色の星火を発するロケット又はりゅう弾による信号（火せ

ん)

- 3) 国際信号書に定めるN旗及びC旗を掲げることによって示される遭難信号
- 4) 落下さんの付いた赤色の炎火ロケット又は赤色の手持ち炎火（信号紅炎）による信号
- 5) オレンジ色の煙を発することによる信号（発煙浮信号）
- 6) 左右に伸ばした腕を繰り返しゆっくり上下させることによる信号
- 7) 船舶上で容器に入れた油等の燃焼による信号
- 8) 無線電話「メーデー」という語の信号
- 9) 非常用の位置指示無線標識（EPIRB）による信号

第2課 港内での交通の方法（港則法）

港内における船舶交通の安全と港内の整とんを図ることを目的として「港則法」が定められている。「港則法」は一般海域におけるルールである「海上衝突予防法」に優先するが、「港則法」に規定のないものについては、海上衝突予防法が適用される。

「港則法」が適用される水域は、港の境界（ハーバーリミット）より内側になる。港の境界は、海図などに記載されているが、一般的に、防波堤の内側だけでなく、防波堤の外側の水域まで含まれている。

2-1 港内の一般的な航法

1 防波堤入口付近の航法

汽船が港の防波堤の入口又は入口付近で他の汽船と出会うおそれのあるときは、入港する汽船は、防波堤の外で出航する汽船の進路を避けなければならない。

2 航路の航法

- (1) 航路外から航路に入り、又は航路から航路外に出ようとするときは、航路を航行する他の船舶の進路を避けなければならない。
- (2) 船舶は、航路内においては、並列して航行してはならない。
- (3) 船舶は、航路内において、他の船舶と行き会うときは、右側を航行しなければならない。
- (4) 船舶は、航路内においては、他の船舶を追い越してはならない。
- (5) 航路内では、海難を避けようとするとき、人命救助に従事するときなどを除いては、投錨とうびょうしてはならない。

3 港内の航法

- (1) 船舶は、港内及び港の境界付近においては、他の船舶に危険を及ぼさないような速力で航行しなければならない。
- (2) 帆船は、港内では、帆を減じ又は引船を用いて航行しなければならない。
- (3) 船舶は、港内においては、防波堤、埠頭その他の工作物の突端や又は停泊中の船舶を右舷に見て航行するときは、できるだけこれに近寄り、左舷に見て航行するときは、できるだけこれから遠ざかって航行しなければならない。
「右小回り、左大回り」の原則。

2-2 港内の義務

1 汽艇等

- (1) 汽艇等とは、汽艇（総トン数20トン未満の汽船をいう。）、はしけ及び端舟^{たんしゅう}その他ろかいのみをもって運転し、又は主としてろかいをもって運転する船舶をいう。
- (2) 汽艇等は、港内においては、汽艇等以外の船舶の進路を避けなければならない。
- (3) 汽艇等及びいかだは、港内において、みだりにこれを係船浮標もしくは他の船舶に係留し、又は他の船舶の交通の妨げとなるおそれのある場所に停泊させ、もしくは停留させてはならない。

2 水路の保全

何人も、港内又は港の境界外1万メートル以内の水面においては、みだりに、バラスト、廃油、石炭から、ゴミその他これに類する廃物を捨ててはならない。

3 灯火

航行中の長さ7メートル未満の帆船及びろかいを用いている船は、海上衝突予防法のただし書の規定にかかわらず、港内においては、白色の携帯電灯又は点火した白灯を周囲から最も見えやすい場所に表示しなければならない。

4 漁ろうの制限

船舶交通の妨げとなるおそれのある港内の場所においては、みだりに漁ろうしてはならない。

5 灯火等の制限

- (1) 船舶交通の妨げとなるおそれのある強力な灯火をみだりに使用してはならない。
- (2) 船舶は、港内においては、みだりに汽笛又はサイレンを吹き鳴らしてはならない。

6 喫煙等の制限

何人も、港内においては、相当の注意をしないで、油送船の付近で喫煙し、又は火気を取り扱ってはならない。

7 工事や行事の許可

港内において工事又は作業をする場合、又は特定港内においてヨットレースなどの行事を行う場合は、あらかじめ港長の許可を受けなければならない。

第3課 特定（輻輳）^{ふくそう} 海域での交通の方法（海上交通安全法）

国内で特に船舶交通が混み合う海域だけに適用される交通ルールとして「海上交通安全法」を定め、船舶交通の安全を図っている。海上交通安全法は一般海域のルールである海上衝突予防法に優先するが、「海上交通安全法」に規定のないものについては、一般海域におけるルールが適用される。

3-1 海上交通安全法

1 適用海域と航路

(1) 東京湾

- 1) 浦賀水道航路 2) 中ノ瀬航路

(2) 伊勢湾

伊良湖水道航路

(3) 瀬戸内海

- 1) 明石海峡航路 2) 備讃瀬戸東航路 3) 宇高東航路 4) 宇高西航路
5) 備讃瀬戸北航路 6) 備讃瀬戸南航路 7) 水島航路 8) 来島海峡航路

2 航路の航法

- (1) 航路外から航路に入り、航路から航路外に出、若しくは航路を横断しようとし、又は航路をこれに沿わないで航行している船舶は、航路をこれに沿って航行している他の船舶と衝突の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。
- (2) 長さ50メートル以上の船舶は、航路を航行しなければならない。
- (3) 航路を横断する場合を除き、定められた航路の区間では12ノットを超える速力で航行してはならない。
- (4) 航路内では、人命救助などのやむを得ない事由がある場合を除いて錨泊をしてはならない。
- (5) 航路は、航路ごとに、航行する方向等が定められている。
- (6) 航路を横断する船舶は、航路に対しできる限り直角に近い角度で、すみやかに横断しなければならない。

3 灯火・標識

海上交通安全法の適用海域では、海上衝突予防法で定める灯火や形象物に加え、特別な灯火や標識を掲げている船舶がある。

船舶	灯火	標識
巨大船 (長さ200メートル以上の船舶)	閃光を発する緑色の全周灯1個 (180~200回/分)	黒色の円筒形形象物2個を連掲
危険物積載船(原油などを積載している一定以上の大きさの船舶)	閃光を発する紅色の全周灯1個 (120~140回/分)	国際信号旗第1代表旗(上方)、B旗(下方)を連掲
緊急用務船舶(海難救助、消防など緊急の用務を行う船舶)	閃光を発する紅色の全周灯1個 (180~200回/分)	紅色の円すい形形象物1個を頂点が上になるように表示
進路警戒船(巨大船等の進路を警戒する船舶)	閃光を発する緑色の全周灯1個 (120~140回/分)	紅白の吹流し1個

第4課 湖川及び特定水域での交通の方法(河川法等)

4-1 河川法等

船舶に関する交通ルールは、海域を対象に制定しており、内水面となる河川や湖沼には適用さ

れない。河川や湖沼や運河などの内水面では、国(国土交通省)や地方自治体が個別のルールを設けて船舶交通の安全を図っている。こういった交通ルールは、ほとんどの場合、一般海域での交通ルールに沿った航行をするように定められている。したがって、河川や湖沼を航行する場合には、そこに適用される交通ルールをよく調べ、規則がない場合は、一般海域のルールに準じた航行を心がけること。

1 河川法

(1) 国土交通省や地方自治体が河川法に基づいて、河川を航行する場合のルールを指定している。また、河川における円滑な通航を確保するため、標識が定められている。

(2) 河川通航標識

河川の通航方法などを示す標識で、標識が設置されているところでは、これに従って航行しなければならない。標識には、次のようなものがある。

1) 禁止の通航標識

①動力船通航禁止 ②船舶等通航禁止 ③引き波禁止 ④追越し禁止 ⑤行会い・追越し禁止
⑥回転禁止 ⑦水上オートバイ禁止 ⑧進入禁止

2) 制限の通航標識

①水上オートバイ通航方法制限 ②喫水制限

2 水上安全条例

内水面における水上交通の安全や遊泳者の保護等を目的とした水上安全条例が全国の地方自治体に制定されており、これらは、各都道府県警察の管轄であり、違反者には懲役や罰金などの罰則規定がある。

水上安全条例は、海上衝突予防法における航法だけでなく、港則法の航法やその水域の特性を考慮した航法など、総合的な交通ルールになっている場合が多い。また、海域においても法令の交通ルールに加えて、特定の漁業者や、海水浴者の安全を確保することを目的とする条例などもある。

3 迷惑防止条例

水泳や釣りなどの船舶以外のレジャーを楽しむ者の安全を確保するため、各自治体では、迷惑防止条例と呼ばれる「公衆に著しく迷惑をかける暴力的不良行為等の防止に関する条例」を設け、その中にモーターボート等による急回転や縫航^{ほうこう}などの危険行為の禁止を規定している。

4 環境条例

各自治体には、環境の保全を目的として環境への負荷の少ないエンジン、オイルを使用することを奨励したり、静穏を担保するため、航行する時間を制限したり、航行中の騒音を規制する条例などがある。

5 ローカルルール

海岸や河川の一區画といったある一定の水域には、その地域の水域利用者が安全で円滑な水域利用のため、その水域だけのルールを定めている場合がある。