

京浜港横浜・川崎区の実態について

目次

早朝の横浜航路

1. 東南アジア諸港の強制水先対象船の実態
2. 他港との港勢の比較
 - (1) 港湾の形状比較
 - (2) 各港の航路諸元及びバース前面水域(泊地)の比較
 - (3) 危険物バースの位置
3. 横浜・川崎区への入港船の実態(過去5年間の推移)
 - (1) 入港船舶トン数別隻数の変化
 - (2) 危険物積載船の入港隻数の変化
 - (3) 入港船舶の大型化
 - (4) 入港船舶の船籍
4. 横浜航路の通航実態(朝タラッシュ時)
 - (1) 横浜航路の水先要請船の推移
 - (2) 横浜航路07:30時の入港隻数(平成25年1月~12月)
 - (3) AIS航跡図による通航実態事例

日本水先人会連合会

早朝の横浜航路



水先人が乗船し、安全に整然と入港する船列

1. 東南アジア諸港の強制水先対象船の実態

(平成 12 年 6 月 日本パイロット協会 海外水先制度調査報告)

日本 (全国に 35 水先区、うち強制水先区は 10 区、水先人 673 人)	
○横浜・川崎区	<ul style="list-style-type: none">・ 3, 000 G/T 以上の全ての船舶・ 1, 000 G/T 以上の内航危険物船・ 300 G/T 以上の外航危険物船
韓国 (全国に 10 水先区、うち強制水先区は 9 区、水先人 146 人)	
○釜山	<ul style="list-style-type: none">・ 500 G/T 以上の全ての外国船・ 自国船 : 500 G/T 以上の外航船 : 1, 000 G/T 以上の内航船 : 1, 000 G/T 以上の曳航バージ
中国 (全国に 32 水先区、水先人 790 人)	
○上海	<ul style="list-style-type: none">・ 全ての外国船(中国船社の FOC 船を含む)・ 内航船以外の自国船 (但し、中国籍船の中国人船長には、船の大小に拘わらず強制水先の免除が認められており、実際には自由に入出港している)
台湾 (全国に 7 水先区、うち強制水先区は 5 区、水先人 85 人)	
○高雄	<ul style="list-style-type: none">・ 500 G/T 以上の全ての外国船・ 1, 000 G/T 以上の自国船
香港 (単一の水先区、水先人 90 人)	
	<ul style="list-style-type: none">・ 3, 000 G/T 以上の錨地に入港する全ての船舶・ 1, 000 G/T 以上の岸壁又はブイに係留する船舶・ 1, 000 G/T 以上の危険物船

2. 他港との港勢の比較

(1) 港湾の形状比較

横浜・川崎港の港勢上の特殊性を
他港(東京／釜山／釜山新港)と
比較する。



