

第3回横浜川崎区の強制水先に関する検討会（議事概要）

日 時：平成26年5月27日(火)15:00～17:00

場 所：中央合同庁舎第3号館4階特別会議室

出席者：石橋委員、伊東委員、糸屋委員、井上委員、今津委員、奥谷委員、落合委員（座長）、門野委員 [代理：赤峯氏]、川村委員、小島委員、下沖委員、杉山委員（座長代理）、中条委員、根本委員、福永委員

【国土交通省】

松原審議官、吉永海技課長、今井首席海技試験官、中島港湾局計画課港湾計画審査官、住本海上保安庁交通部安全課長

1. 議事

（1）関係者からの説明

① 委員からの説明

川崎市

② 委員以外からの説明

全日本海員組合

（2）シミュレーション調査の実施方法

（3）安全対策の検討

① 現状

ア) 横浜港の強制水先区内への航路別入港状況

イ) 京浜港横浜区における海難の発生状況

② 安全対策の方向性

（4）今後の検討会スケジュール

（5）その他

2. 議事概要

（1）関係者からの説明

① 川崎市港湾局から川崎市提出資料の説明を行い、次の要望及び提案があった。

川崎市からの説明に対して、委員からの質問はなかった。

- ・ 横浜川崎区の強制水先対象船舶の範囲を1万総トンまで緩和すること
- ・ 川崎港については、大型危険物船舶の入港が多数あること、二度の急変針を行う運河が多いなど他港と特徴が異なるため、安全確保についての着眼点も異なる可能性が強いと思われることから、1万総トン未満のトン数の緩和やP E C制（船長の能力等を確認することにより強制水先が免除される制度）の柔軟な運用など、様々な要素で検討すること
- ・ 国際コンテナ戦略港湾施策をスピード感をもって推進するため、横浜港を先行して検討し、その後に川崎港の検討を行う方が効率的で、かつ、検討会での議

論を進めやすいと考える。

② 全日本海員組合から全日本海員組合提出資料の説明を行った。

現場で働く船長及び航海士並びに曳船の現場代表者が感じた危険事例が提出資料に記述され、安全が担保されない安易な規制緩和には反対するとの立場が示された。また、本検討会に対し、本検討会の結果が船舶・船員の安全、港内の安全を脅かすものになってはならないこと、現状を十分に把握し、なおかつ安全に関し精緻な検証のもと論議されることを要望として出された。全日本海員組合からの説明に対して、委員からの質問はなかった。

- 事務局から、P E C 制の緩和に係る検討は、全国的な問題でもあるため、検討をするとしても別の検討の場で行うこととしたいこと、横浜港を先行して検討することについては、事務局としても賛同し、本日この後、スケジュール変更の提案を事務局から行う予定にしていること、全日本海員組合より示された危険事例や考え方については、この後の安全対策の議題の際に、全日本海員組合の本問題意識も踏まえて議論いただきたいとの説明があった。

(2) シミュレーション調査の実施方法

事務局からシミュレーション調査の実施方法について説明を行った。委員から質問はなかった。

(3) 安全対策の検討

① 現状

- ア) 事務局から横浜港の強制水先区内の航路別入港状況について説明を行った。
委員からの質問はなかった
- イ) 海上保安庁交通部から、京浜港横浜区における海難の発生状況について説明を行った後、質疑応答を行った。

主な質疑応答は次のとおり

- 資料に記載されている航路は、錨泊禁止区域を含めて記載されているのではないか。
→ ご指摘の通りである。
- 航路付近での海難が多いという認識に変更が生じるのか。
→ 影響はないと考えている。
- 船種、船長の国籍や原因は安全性の検証に重要な要素であるので、さらに詳細な分析ができないか。
→ 事務局と相談はするが、どのような条件であれ事故を最大限防ぐのが我々の役割。分析により我々の安全を確保するという役割が変わることはない
と考える。

② 安全対策の方向性

座長より、どのような観点で、どのように議論すべきかについて意見を求めたところ、委員の主な意見は次のとおり。

- 全日本海員組合の意見も踏まえると、海上保安庁が進めている東京湾の管制を一元化する施策を前倒しで進めたらどうか。
- 海難事故の発生状況から、バース前面の事故と横浜航路出入口付近の船舶同士の事故とはその本質が違う。航路出入口付近への対応が重要であり、横浜港航路口の安全性をより高めていく方向性から、海保庁等国の施策を検討実施してはどうか。
- 海上保安庁の管制の一元化の詳細が不明なので、安全対策として寄与するの可否か懸念がある。この安全対策がどの程度、緩和によって生じるデメリットをカバーできるのかを定量的・科学的に評価して頂きたい。つまり、緩和の可否を検討する際には、緩和に代わり得る安全対策であるの可否かを検討する必要がある。緩和の施行と安全対策が同時に行われるよう検討願いたい。
- 仮に緩和となった場合の緩和の施行時期については、安全対策がいつから実施できるのかを踏まえるとの考え方もあり得る。
- 緩和されることを前提に、安全対策の方向性を検討するものと推察される。シミュレーション調査の分析結果も見た上で、安全だけでなく、船舶交通の円滑な流れが維持されるのかという点から検討する必要がある。
- 安全対策は、緩和の可否に関わらず、この機に検討するものである。緩和ありきでは決してない。仮に緩和されなくなった場合に、安全対策の中には、緩和と同時に実施される対策もあり得るものとする。

国土交通省内で検討している安全対策として、港湾局計画課より説明を行った後、質疑応答を行った。委員の主な質疑応答は次のとおり。

- 防舷材の取り付けについては、緩和に関係なく、現状において講じなければならない安全対策なのか、それとも、緩和した場合に起こりえる可能性を考えて講じるものであるのか。
 - 海上保安庁からの説明において、岸壁への接触事例があること、また、緩和する場合には、同種事故の発生リスクが想定されることから講じる対策と考えている。
- 安全対策を講じるというのは、リスクがあるからであるが、どのようなリスクが生じるのかを予見するのは、シミュレーション調査で行うのか。
 - シミュレーション調査は、現状の地理的環境、交通環境等を再現し、現状で強制水先が緩和できるかを検証するもので、将来を検討するものではない。仮に緩和するとした場合には、安全対策を誰がいつのタイミングで実施できるのかといったことが、緩和のタイミングの勘案事項にはなり得る。仮に緩和できないとなった場合であっても、この際取り得るべき安全

対策をだれがいつどのように対策を取り得るのかといったことの方向性を可能な範囲でご検討いただきたい。なお、過去と同様、安全対策は、本検討会では、本検討会として検討し得る範囲で検討し、地元協議会を立てて具体的に検討してもらいたいと思っている。

- 防舷材の設置はどのくらいの費用がかかるのか。
 - 大まかではあるが、1カ所に1基若しくは2基設置するとした場合、約1億から2億円ぐらいではないか。
- 過去の事故でどのくらいの損害があったのか、費用便益を見ておく必要がある。安全対策を議論するのであれば、件数の多さより、どの程度の損害が発生しているのかを確認しておく必要がある。
- 安全対策は、水先の話とは全く別の話と思う。本検討会でなく、適切な構成員による別の場で検討すべき。緩和の検討と安全対策を一緒に検討するのは違うのではないか。
- 現状でも事故は起こっており、コミュニケーション対策の問題も現状起きている。安全対策がとれないと緩和できないというのは、緩和できるかの技術的な検証を行うということと離れていくのではないかと懸念する。安全対策の現状を把握することは必要であるが、その安全対策の改善まで検討することは難しい。
- 防舷材の設置により、安全が向上するとの考え方なのか。
 - 船や岸壁の損傷を軽減することで、港の機能維持に寄与するものと考えている。
- 港の機能維持のため今でも必要なのではないか。
 - 今回の規制緩和となれば、安全性の向上ということで検討しているもの。
- 横浜港の海難の事例において、隅角部への接触という事故は示されていないので、緩和された場合に、隅角部への接触事故が増えるとの想定で考えられているとの理解でよいか。
 - 海難の事例は平成24年末までのもので、平成25年に5万トンを超える貨物船が接触し、岸壁と船体の両方に損害が生じた事例があった。
- 強制水先をやめた時のリスクがどう変わるかというのは当然検討すべきであるが、ノーパイ船のタグボートとのコミュニケーション問題など、強制水先に直接関連しない対策についてまで、強制水先の緩和の可否に関連付けて検討する必要はないのではないか。
- 現状の中で緩和が可能かどうかをチェックし、緩和すると問題が多くなりそうなことへの対策を講じる必要があると思うが、緩和が可能かどうか明らかにしてから検討するべきではないか。
- 船の現場では、他船等とコミュニケーションがとれない場合が実際にあると聞いている。
- 今回のシミュレーション調査の条件設定では、現状の交通流条件のもとで、ノーパイロット船が負荷なく入港することができるのかを明らかにするもので、

安全かどうかは調査結果で明らかになるものではない。水先人が乗船する場合には一定の安全が担保されていたのであるから、船型基準が緩和される場合には、現状の安全が、緩和後にどのように担保されるのか当然検討されなければならない。

- 強制水先の緩和の検討にあたっては、現状どういう安全対策が講じられているのか、将来的にはどういった安全対策を講じることができるのか、本検討会で議論があり得ると思っている。本検討会で、できる範囲でご審議いただいたものを安全対策に結びつけて参りたいと考えている。
- 検討会の結論を得るにあたっては、安全性を無視して決定したのではないかとの批判を受けうるものになってはいけない。安全性の検討を本検討会が行わないというのは、その決定が揺らぐことにもなりかねないので、安全性の検討を行っていくべきではないかと考える。このため、海上保安庁が海事関連の事故を防止するためどのような対策を考えているのか、港湾局が港湾機能の健全性の確保を含めた安全性の確保を維持するためのより具体的な案を提示していただきたい。このそれぞれの安全対策の方向性について、次回検討会までに検討を行ってもらい、次回の検討会において、安全性の問題についてご議論いただきたい。
- 安全対策全般を論ずることはできないと思うが、範囲を絞って、水先と関係するような安全性というのは、大いに議論すべきと考える。一方で安全対策としては費用対効果の問題があるのは当然である。また、安全対策が講じられることで、利用者側が安心してしまう、安全に対するモラルハザードが起きてもいけない。シミュレーション調査については、横浜を先行することは、分析の効率性の問題であることは十分理解したが、状況を把握するといったことは、横浜も川崎も同じであるはずである。横浜の動向をみて川崎を検討するといった方法について、合理的でない検討になっている印象を与えないことも重要。航路毎に特徴は違ったとしても基本は同じであるという考え方が重要ではないかと考える。

(4) 検討会のスケジュール

事務局から検討会スケジュールの変更案を説明し、了承された。

(5) その他

次回は、7月に開催する予定。

次回議事は、「横浜部分の中間調査結果報告」、「安全対策の方針の決定」を予定。

以上