

第5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8月26(火)15:00～17:00

場 所：中央合同庁舎第2号館16階国際会議室

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、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、伊丹海上保安庁交通部安全課長

1. 議事

- (1) 操船シミュレーション結果（横浜港）
- (2) 海上保安庁による安全対策（横浜港）
- (3) 中間とりまとめ（横浜港）
- (4) その他

2. 議事概要

(1) 操船シミュレーション結果（横浜港）

事務局から操船シミュレーション結果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。

- ・着岸態勢の時が、ストレス値が高くなっているが、この部分をデータに含める意味はあるのか。
→ 着岸は、水先の主要な部分である。過去の見直しの調査との比較における連続性の意味からも必要である。

(2) 海上保安庁による安全対策（横浜港）

海上保安庁から安全対策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

- ・安全対策は、対策それ自体の提示が目的であってはならない。本来、このような安全対策をとらなければならない背後要因は何か、そのための対策がどの程度効果的なのかというアプローチであるべき。今後、地元設置される安全対策協議会においては、そのような観点から、協議頂き、この検討会に報告頂きたい。
→ 安全対策に関わる主体は、海上保安庁だけではないので、全体として講じられる対策も踏まえて対応したい。

- ・安全対策に関わる人材の教育訓練を確実に実施した上で、配置して頂きたい。

(3) 中間とりまとめ（横浜港）

事務局から中間とりまとめ（案）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

- ・内航船の危険物積載船について、現行規制の設定当時から、船体構造がダブルハル化し、昭和30年代の宗像丸のような衝突炎上事故は起こりにくい現状がある。また、船舶職員については、いきなり船長になることはなく、3航士、2航士、1航士、最終的に船長にとプロモートされ、横浜港、川崎港への入港回数は、外航の船長と比較にならない程に頻度が多く、離着棧の能力に非常に長けていることから、内航タンカーの危険物積載船に限っての規制緩和の検討をして頂きたい。中間とりまとめ（案）には異論はない。
 - ご発言の趣旨は、強制水先免除制度の要件のあり方の問題も考えられるが、今後、どのような検討があり得るのか、関係者と相談して考えたい。
- ・横浜港全体として、船舶の大型化が進み、横浜航路の右側の大黒ふ頭に着ける自動車専用船は順次大型化し、左側の本牧ふ頭に着けるコンテナ船の大型化は特に著しいものがあり、スリップ幅300mに350mを越す10万トン近いコンテナ船が入港しており、大型船にとっては横浜航路そのものが操船水域的に使用されている。操船シミュレータの調査結果は、3～4人の船長による疑似操船体験を基にしたストレス値であり、これは、1船の操船上の分析としては理解するが、港内全体の交通流の分析としては足りないことから、安全確保の観点から3点、要望がある。1点目は、管制の問題で、錨地から、東京港から、千葉から或いは木更津からの入港船、内航船、雑種船、港内を縦横に移動する遊覧船との関係を考慮した、横浜航路、鶴見航路の管制信号の時間帯、時間幅をどうするのか、あるいは、1万トン未満の船に対して管制の区分ができるのかを十分に検討頂きたい。2点目は、情報提供の問題であり、港内には内航船、クレーン船、雑種船、遊覧船、スリップ内を航行する舢等が多数あり、これら船舶の動静情報、他のノーパイロット船の運航状況等をノーパイロット船へ如何に適時適切に情報伝達ができるか。さらに、ノーパイロット船同士のコミュニケーションをどのように図るのか。これら情報伝達の手段について明確な対策を講じて頂きたい。3点目は、規制についてである。現在、横浜市港湾局で3,000トン未満のノーパイロット船を対象に様々な規制がなされているが、今後、特に1万トン未満のノーパイロット船に対して、例えば、曳船の使用基準、用錨基準や強風時その他の特殊な状況における対応についての明確な基準や規制を設けて頂きたい。以上の3点について、地元の安全対策協議会で十分事前にじっくりと検討頂きたい。また、安全対策協議会は、利害関係者を除き、港内の安全に直接関わる者だけで検討頂きたい。

- ・操船シミュレータ調査は入港船で行われたが、出港時にもストレスがかなりある。過去の神戸港出港時の経験において、出入り口付近で入港船とクロスする関係になり、出船優先であるところ、入港船は一向にコースを変えずに進航してきたため、30m先を交わしたことがあり、相当のストレスがかかった。管制により、如何に外国人船長をコントロールできるのか安全対策協議会で検討して頂きたい。
- ・安全対策協議会での安全対策について、管制の制御や規制を継続して検討頂きたい、また、実施後に定期的にモニターもして頂きたい。
- ・資料4-1(1)の「入港隻数の減少」が緩和の理由になっているが、横浜港が発展し、入港隻数が増えた場合には、強制水先の規制を元にもどすのか。おそらくそのようなことはないと思うので、この記述はない方が良いのではないかと。
 → 入港隻数の減少という交通環境の変化が緩和の主たる理由だと考えているため、理由として記述は残したい。また、横浜港の入港隻数について、今後、事情変更が生じた場合には、必要に応じて検討させて頂くとお応えせざるを得ない。
- ・海上保安庁による管制一元化のうち、平成27年10月に先行導入される管制の実施により、混雑緩和等に効果があると考え、ストレス値の変化にも関係してくるのではと思われるが、費用の問題もあるので、可能であれば、安全対策実施後に、シミュレーション調査を行い、フォローができればと考える。
 → 予算も限りがあるが、今後の課題としたい。
- ・海難に係る資料4-4については、内容を否定するものではないが、海域が狭い、若干局所的ではないかと感じる。資料3の6ページについて、最近のデータ、評価とする方が、より客観性が増すのではと思う。
- ・安全性の確認がなされるのであれば、緩和の方向でとりまとめて頂きたい。また、海上保安庁の管制一元化の前倒しに向けた努力を頂ければと希望する。
- ・緩和後の運用を確実に円滑に実施していくことが大事である。中間とりまとめ(案)に盛り込まれている安全対策協議会において、頂いた意見を含め、今後、関係者がよく協議し、理解し合いながら準備に取り組むことが大事であると考えている。

- ・ 横浜港部分の中間とりまとめ（案）について、特に異論がないものとして、検討会として了承することとする。最終とりまとめは、この中間とりまとめに肉付けをした形のを、次回会合で審議するということがよいか。
→ そのとおりお願いしたい。

（４）その他

国交省港湾局から、横浜港本牧ふ頭及び大黒ふ頭の防衝対策の位置について、前回検討会後の調整結果報告がなされた。

事務局から、中間とりまとめとして結論を頂いたことに感謝の意を述べるとともに、今後、円滑かつ確実な施行を図るべく安全対策協議会に臨むので、引き続きご協力を賜る旨の意を述べた。

次回の日程は、１０月の開催として、後日、日程調整を行い、議事は、横浜港についての最終とりまとめを予定。

以上