

第7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28年3月1日(火)10:00～11:00

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、奥谷委員[風巻代理]、落合委員（座長）、門野委員、川村委員、小島委員、杉山委員、中条委員、福永委員、横山委員[一藁代理]

【国土交通省】

坂下海事局長、佐々木審議官、高杉海技課長、大橋次席海技試験官、小池港湾局計画課港湾計画審査官（オブザーバー）、伊丹海上保安庁交通部安全課長（オブザーバー）

1. 議事

- (1) 横浜港部分の強制水先緩和後の状況（報告・紹介）
- (2) 川崎港部分の検討の進め方（審議）
- (3) その他

2. 議事概要

- (1) 横浜港部分の強制水先緩和後の状況（報告・紹介）
事務局から横浜港部分の航行安全対策協議会報告等（資料2～資料4）について説明の後、質疑応答を行った。
主な質疑応答は次のとおり。

- 横浜港入出港の手引きに、ノーパイロット船の入港経歴2回未満の船長がタグボートを要請すべきルールが定められているにもかかわらず、これを遵守しなかった船長の割合が高いが（資料2-5 2. ①）、改善できる性質の違反であるか。
- 手引きについては、事前周知等を図ったが、若干、周知が行き届かなかったかもしれず、代理店を通じて手引きの遵守を改めて指導し、改善を図った。

- (2) 川崎港部分の検討の進め方（審議）

川崎市港湾局から川崎港の現状（強制水先緩和（平成11年）後の入港隻数の推移

を含む)と安全対策について(資料5)、事務局から川崎港部分の検討の進め方(案)(資料6)について、それぞれ説明の後、質疑応答及び審議を行った結果、各委員の意見も踏まえて、基本的には資料6のとおり、川崎港部分の検討を進める旨了承された。

主な質疑応答又は意見は次のとおり。

- 京浜運河は、構造上の複雑さや狭隘さがあるにしても、他所と比べて、詳細な航法規定が熟知しきれないほど、飛び抜けて多い状況ではない。川崎市から紹介されたケースも目の前にある信号表示を逆走したもので、航法規定の量や詳細さの問題によるものではないことからすれば、「詳細な航法規制が多いため、船長が熟知仕切れず、不適切航行による安全性を脅かす事象が発生している」(資料6 1. (2)⑥)と整理するよりも、むしろ、その根本にある運河構造の視点から整理することが妥当でないか。
- 事務局で調整して次回諮りたい。
- 可変ピッチプロペラのLPG船で鶴見航路から直角変針して京浜運河に入航したことがあるが、速力を落とすと、舵利きが大変悪くなる。さらに、川崎港臨港道路(東扇島・水江線)が開通すると、東扇島側の水面に橋脚が2本構築され、可航幅も狭くなるので、シミュレーションを実施する場合は考慮してほしい。
- 国は、東扇島東公園を、東京湾臨海部における基幹的防災拠点とし、災害発生時の緊急支援物資輸送等の物流コントロールや中継基地、また、広域支援部隊等の一時集結地・ベースキャンプ等の機能を確保するための大規模なオープンスペースとして整備。この拠点から川崎市内陸部への緊急支援物資輸送ルートの確保を目的として、国の直轄で川崎港臨港道路(東扇島・水江線)を整備している。
- (公社)東京湾海難防止協会では、川崎港臨港道路の計画に当たり、航行安全対策の検討を依頼された。最も問題となったのが、水江町側の橋脚部付近のLPGバースへの離着棧時に、その影響が非常に大きく顕れること。シミュレーションを実施する場合は、川崎港臨港道路が完成している前提でお願いしたい。
- 航路の整備状況等を評価し、その結果を検討のうえ、必要に応じて、操船シミュレータを活用することとしている(資料6 2.)が、シミュレーションを実施する場合は、臨港道路を反映させて実施したい。
- 海難の発生状況(資料6 2. ④)をどのように評価するか。
- 海難の直接的な原因だけでなく、背後要因にも目を向けて分析すると、様々な問題が浮き彫りになる。具体的な損害(資料6 2. ⑤)については、一次災害があって二次災害があるという視点で分析してほしい。
- 川崎市から紹介があったように、昨年11月、千鳥町の市営ふ頭で荷役中のスクラップ船から火災が発生したとき、羽田空港の滑走路の運用に制限を生じせしめたの

で、二次災害を強く意識したもので、ご指摘のとおり対応したい。

- 川崎市から、民間バースに入港する船舶が、川崎港全体の8割を占める民間活力のある日本でも有数の港湾と紹介があったところ、危険物積載船の多い、京浜運河・大師運河の民間バースの管理者の意見も調査すべき。
- 資料6 2. ⑥のとおり、臨海部に立地する企業の意向を慎重に伺う。

- 内航業界は、脆弱な経営構造と船員の不足・高齢化の中で、船舶の大型化と設備の高度化を進めており、川崎港部分では、インセンティブ（規制緩和）を期待している。内航船に特化した条件でも評価してほしい。
- 内航船と外航船との相違点等を理由とした提案があれば、船舶交通の安全、運航能率の増進の観点から検討していきたい。

- 船舶交通の安全は大事なので、水先と直接関係しない安全対策を検討してはいけないことはないが、強制水先の緩和にどのような影響があるかとの視点で検討してほしい。

- 検討会のスコープに入るか分からないが、AISの効果は、各所で評価されているところ、川崎航路を航行する船舶にAISを設置するインセンティブを与える余地があるか。
- 国内法で総トン数500トン以上の船舶にAISを強制しているが、非強制の危険物積載船でも新造時に設備する例もあるので、実情をみて検討したい。

(3) その他

次回の検討会は、(2)において了承された評価作業後に、事務局より日程調整を行う。

以上