

## 第8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31年4月19日（金）10:00～10:35

場 所：中央合同庁舎第3号館 11階 特別会議室

出席者：綾委員、石橋委員、井上委員、今津委員、落合委員（座長）、葛西委員、北出委員、  
中条委員、西本委員、藤岡委員代理、横山委員

### 【国土交通省】

海谷審議官、堀海技課長、大橋首席海技試験官、  
中原港湾局計画課港湾計画審査官（オブザーバー）、  
川越海上保安庁交通部航行安全課航行指導室長（オブザーバー）

## 1. 議事

- （1）川崎港部分の検討
- （2）その他

## 2. 議事概要

### （1）川崎港部分の検討

事務局から川崎港部分の検討（資料1～資料3）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。

- 3,000トン以下は大丈夫なのか。3,000トンで規制緩和するかどうかということ議論しているが、これより小さいものは大丈夫なのか。こういう事故は起こさないのか。
- 平成11年までは300トン以上が強制水先の対象で、そのときに安全面の確認をした上で（緩和を）やっております、そのときから悪くなっていることもないということなので、逆に3,000トンをもっと厳しくしなくてはいけないのではないかという状況にもないと思っている。
- 簡単に言えば、トン数が大きくなったものが事故を起こすと、結果としての災害も大きくなるであろう、なので、3,000トン以上はちょっと難しいという判断と考えてよろしいか。
- そのとおり。

- 京浜運河自体について大幅に航行環境が改善したという状況でもないし、今、橋の工事も行って、今までなかった橋脚が新たに建つという状況もある。それから、今 3,000 トンから仮に 10,000 トンまで緩和した場合に、主に一般船が着くのが千鳥町の公共岸壁になるが、そこに入ってくる 3,000 トン以上の船というのは近年増加傾向にあるということも踏まえると、3,000 トン以下のノーパイロット船において、岸壁損傷等の事例というのも引き続き起こってくるような状況であり、岸壁を管理している立場からすれば、さらに大きい船が岸壁衝突となると、さらに被害が酷くなるということも考えられ、千鳥町における部分については船舶監視の強化を図るべきと考えているので、特に積極的な緩和を望んでいるところではないところである。
- 川崎港を考えると、京浜運河、大師運河は狭いが、あの中に 5 万トンクラス、デッドウエイトでいったら 8 万と、9 万トンになる。大師運河ではそれこそ L P G、危険物を積んだ 4 万トンクラス、デッドウエイトでいうと 6 万、7 万というのが入ってくる。  
川崎の場合はもし接触、衝突となった場合に油、危険物というのが大多数なので、シナリオに書かれているとおり、結果どうなるかというのは想像すると大変だなという気がする。  
川崎は油なのでコンスタントに荷動きはあると思うので、そんな中でそういう大変なことが発生するおそれが多分にあるということで、このとりまとめの提案に異論はない。
- 横浜川崎区における強制水先対象船舶の範囲のあり方について（川崎港部分のとりまとめ）（案）について、特に異論がないものとして、そのように（検討会として了承）させていただく。

以上