

# 第3回 横浜川崎区の強制水先に関する検討会

## 議事次第

1. 日時 平成26年 5月27日(火) 15:00～17:00
2. 場所 中央合同庁舎3号館 4階 特別会議室
3. 次第
  - (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(報告)
  - (3) 安全対策の検討(横浜港)
    - 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

以上

## 第3回 横浜川崎区の強制水先に関する検討会

### 資料一覧

資料1 横浜川崎区の強制水先に関する検討会委員名簿

資料2 川崎市の強制水先区に対する考え方

資料3 全日本海員組合提出資料

資料4 シミュレーション調査の実施方法

資料5 横浜港の強制水先区内への航路別入港(着岸)状況

資料6 京浜港横浜区における海難の発生状況

資料7 横浜港本牧ふ頭及び大黒ふ頭への防舷材の取り付けについて(案)

資料8 検討会のスケジュール(修正案)

以上

# 横浜川崎区の強制水先に関する検討会 委員名簿

(五十音順、敬称略)

|        |                           |
|--------|---------------------------|
| 石橋 武   | 東京湾水先区水先人会会長              |
| 伊東 慎介  | 横浜市港湾局長                   |
| 糸屋 雅夫  | 全国内航タンカー海運組合環境安全委員会委員     |
| 井上 欣三  | 神戸大学名誉教授                  |
| 今津 隼馬  | 東京海洋大学名誉教授                |
| 奥谷 丈   | 川崎市港湾局長                   |
| ◎落合 誠一 | 中央大学法科大学院教授               |
| 門野 英二  | (一社)日本船主協会港湾関連業務専門委員会副委員長 |
| 川村 敏宗  | 外国船舶協会オペレーション部会副会長        |
| 小島 茂   | (一社)日本船長協会会長              |
| 下沖 秋男  | (公社)東京湾海難防止協会理事長          |
| ○杉山 雅洋 | 早稲田大学名誉教授                 |
| 中条 潮   | 慶應義塾大学教授                  |
| 根本 勝則  | (一社)日本経済団体連合会産業政策本部長      |
| 福永 昭一  | 日本水先人会連合会会長               |

(国土交通省)

|       |               |
|-------|---------------|
| 松原 裕  | 大臣官房審議官 (海事)  |
| 吉永 隆博 | 海事局海技課長       |
| 今井 浩  | 海事局総務課首席海技試験官 |
| 中島 洋  | 港湾局計画課港湾計画審査官 |
| 住本 靖  | 海上保安庁交通部安全課長  |

(注) 「◎」は座長、「○」は座長代理

# Port of KAWASAKI

川崎市の強制水先区の考え方

2014年5月27日(火)



# 強制水先対象船舶の緩和の考え方

## 川崎市の水先緩和を要請する目的

川崎港の港湾施設の効率的な利用及び入港船舶の増加を図ること

## 京浜港としての考え方

貨物集荷策や港湾機能の充実強化など京浜港の国際競争力強化に向けた取り組みを推進すること

## 川崎市の要望理由

○千鳥町公共岸壁（横浜川崎区）の老朽化に伴う改修工事等により、利用可能岸壁が減少し、千鳥町地区での荷役の一部が、東扇島地区（東京湾区）へ移行した。

しかし、改修工事の進展や昨今の東扇島における取扱貨物の増大に伴い、その一部を再び千鳥町へ誘導したい。

○現在、千鳥町再整備計画に基づき、港湾施設の効率的な利用のため、荷さばき地等の配置転換を順次進めており、自動車等の貨物に対応した船舶を誘致したい。

## 京浜港としての要望理由

国際競争力強化に向け、コスト低減が求められている中、水先料、タグボート使用料の負担が大きいため、主として中国船社からなされている。

そのため、航行の安全を確保しながら他の主要港と同様に、横浜川崎区の水先人乗船基準を3,000総トン以上から10,000総トン以上へと緩和するよう、引き続き国へ要請していく。さらにP E C制度（航海実歴を有する船長に対する強制水先の免除制度）における日本語要件の撤廃についても国に働きかけていく。

【京浜港の総合的な計画より抜粋】

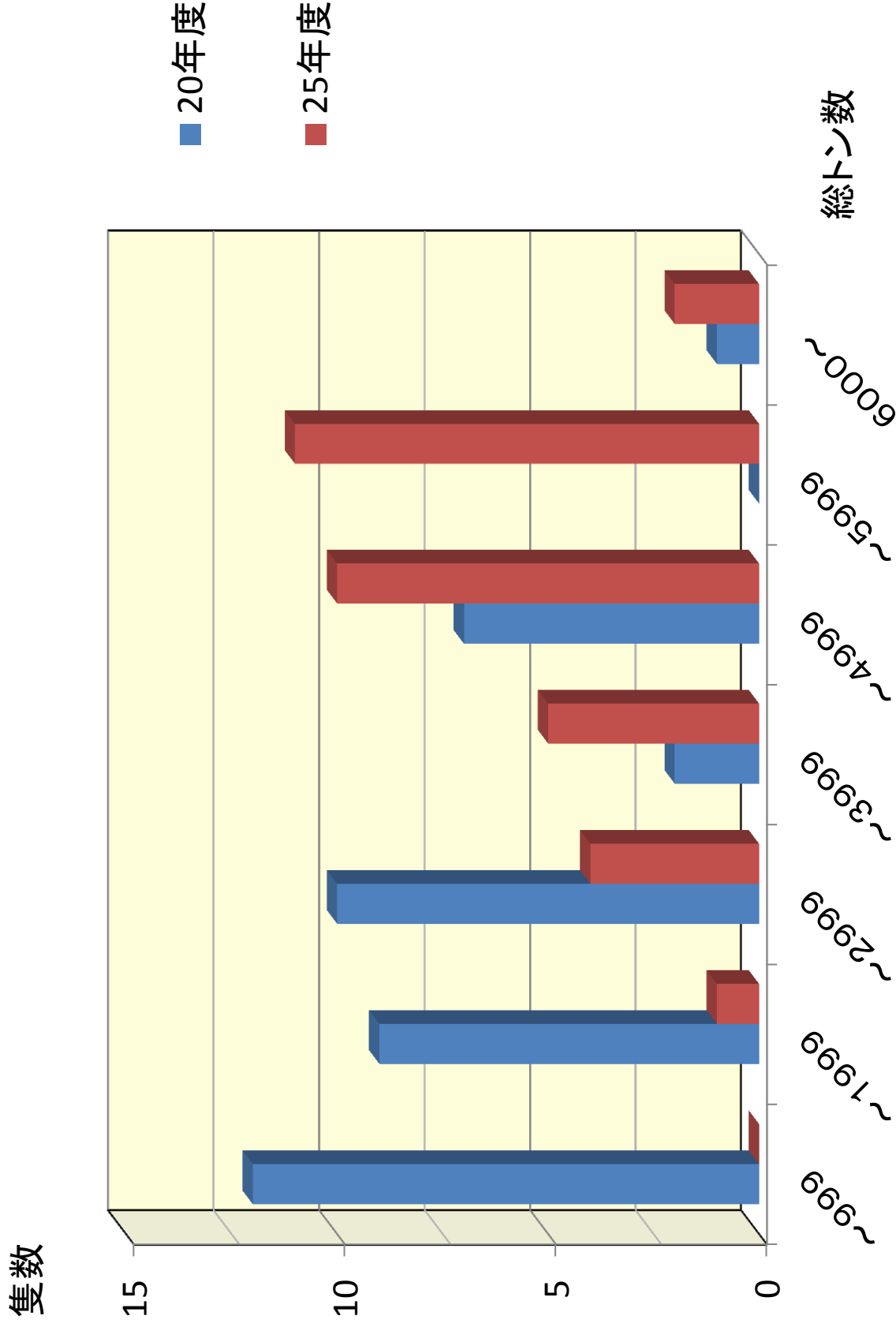


○横浜川崎区の強制水先区の対象船舶の緩和を要望



# 川崎市が水先緩和を要請する目的2

## トン数別の入港隻数(東扇島2号岸壁)



# 川崎港の航行環境の変化と特徴

## 平成11年以降の航行環境の変化

- 国際VHF無線電話の交信件数の増加・内容の充実
  - ・航行船舶の安全意識の向上
- 新規無線局設置による船舶交信範囲の拡大（情報提供体制の充実）
- 運河内の入港隻数が減少傾向
  - ・危険物船舶の入港隻数が減少
  - ・1,000総トン未満の小型船舶の入港隻数が減少  
⇒隻数の減少に伴う船舶事故危険性の減少

## 川崎港の特徴

- 1 危険物船舶の入港隻数が多い。
- 2 大型危険物船舶の入港が多数ある。（主に川崎航路）
- 3 二度の急変針を行う必要のある運河が多い。（鶴見航路経由）
- 4 運河が多い。



# 川崎市から国への要望事項

## 平成17年交通政策審議会答申による内容

- 強制水先に対象船舶の範囲を表す「船舶の大きさ」のあり方について、個々の水域ごとにその水域事情を把握し、科学的な実証分析を行った上で、判断することが適当。
- 強制水先対象船舶の範囲を表す基本的な要素については、「船舶の大きさ」を基本とすることが適当であるが、「船舶の大きさ」以外の要素、「船長の当該水域の航海経験の多寡」などの考え方があり、これらの要素を反映させることが妥当かどうか、制度上も実態上も可能か否かなど、総合的に検討を深めることが適当。



## 川崎市の要望

### 航行安全の確保が前提

- 国に対して、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  
を要望する。
- 本検討会に対して、川崎港については、1万総トン未満（例えば6,000トンなど）のト  
数の緩和やPEC制の柔軟な運用（1万トン未満のみの緩和）など、様々な要素での検  
討を要望する。

### 提案

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、その後に一般貨物船の入出港が多い川崎港を検討すること

**本日は御清聴いただき、  
誠にありがとうございました。**

## 横浜川崎区の強制水先に関する検討会への意見

全日本海員組合

1. 外航船船長および航海士より出された現場意見

## (1) 強制水先の緩和に対する意見

- ・やはり安全を担保しない規制緩和には賛成できない。
- ・航海士目線としては何よりも安全第一。その視点からすれば、緩和は必要ないと思う。メリットよりもリスクの方が大きいのではないか。
- ・経済性と安全性のどちらを優先するかといえば船員としては、当然安全性が最優先である。港の国際的な競争力を考えると、緩和に向けた話が出ること自体は理解できる。しかし外国籍の危険物積載船が、水先人を付けずに港をうろうろし危険が生じている実態がある中、なぜ今緩和に向かうのかと疑問に思う。

## (2) 船長・航海士の実体験を踏まえた意見

- ・実体験として、横浜港の入港は困難である。
- ・強制水先が見直されている他港での実態として、パイロット、タグを使わずに危険が生じるケースが発生している。もし規制緩和され船舶数が増えた場合に横浜川崎区で同様のケースが起きないように、どのような安全対策を行うかを十分検討しておく必要がある。
- ・最近、中国籍やバングラデシュ籍のマナーの悪い船が増えている。そういった船が横行している状況にある中での規制緩和は、一層危険を伴う。まして、横浜のような公共バースが多い港は余計に危ない。また、これから先に確たる技量を持った船長が出てくるのかという懸念もある。
- ・入港経験がある船長だと裏書が付いてしまい、会社からパイロットなしで大丈夫だろうという圧力がかかるケースがある。緩和された場合、実は自信がない船長がそうした事情でパイロットなしに入港する事例が増えるのではないか。

## (3) シミュレーション調査ほか検証方法についての意見

- ・横浜川崎区といっても、横浜と川崎とで入港する船種、トン数に大きな開きがあるため、まずそこを整理し分析すべきではないか。
- ・シミュレーションにおいて、離着岸までの実情を反映できるのか疑問に思う。実態に近い結果が把握できなければ、安全性の指標とならないのではないか。

- ・緩和した場合にどれだけ入港船数が増えるかの試算はされているのか。されているのであれば、どのような危険性が生じるのか想定できるのではないか。

## 2. 内航船、曳船の現場代表者より出された現場意見

- ・横浜港は、入出港が困難な構造となっている。
- ・横浜港において、入出港信号に従いノーパイロット船が入ってくるが、離着岸中の船舶との連絡が取れずに、強引な追い越しをかける船舶とニアミスを起こす状況が多々有る。パイロットが乗船している船舶だと十分な意思疎通が図られるため、自主的管制のもと港内でスムーズに行き合っているのが実態である。そのため、規制緩和が行われれば、パイロットと連携したタグによる自主管制が無くなり、危険度が増加することは確実である。
- ・6時～7時半の航路が混み合う時間帯において、航路入り口付近で待機するノーパイロット船が多々見受けられ、付近航行船舶とニアミスを起こしやすい危険な状況にある。
- ・錨地（Y1、Y2）から、横浜港へ向かうノーパイロット船は、航路を無視して入港するケースがあり、非常に危険である。
- ・ノーパイロットの外国船舶は、VHFの呼び出しに応答しないことが多々あるため、航路外から航路内に入る際、航路内外の船舶との交信を必要とする時など、避航動作を行う為のコンタクトが取れないことがあり危険である。また、ノーパイロット船が増加した場合、航路混雑時などにおいて、ポータラジオの管制対応ができるのか疑問を感じる。
- ・タグの稼働実績（稼働率）から見ると、横浜港入港船の約40%が、3,000トンから10,000トンクラスである。現在のノーパイロット船の状況を踏まえると規制緩和が行われた場合、事故が起きる危険性が高まることが懸念される。
- ・パイロットは、タグ使用時操船の号令が統一されているので、連携した操船を行えるが、ノーパイロット船がタグを使用する場合には、号令がまちまちで統一されていない為分かり辛く、危険を伴うケースを回避しつつ作業を行っている状況。
- ・シミュレーションを行う場合には、離着岸だけでなく、実際に接触事故を起こす可能性が高い離岸後航路に入るまでなど、途中経過などを想定しシミュレーションした方が良いのではないか。

### （事件事例）

- ・過去に扇島W岸壁（1万トン未満の船）より出港し鶴見航路アウト後、パイロットが下船し、しばらくした後漁船と衝突し漁船が転覆した事件事例があった。当時、気象・海象は良く見張り不十分だと考えられる。

(危険な事例)

- ・東京より出港し横浜の本牧 C - 5 への入港 (9,000 トンのコンテナ船)。当時、東京から横浜航路への入港船 (1 万トン以上) は 3 隻あり、また、浦賀水道より北上し、横浜航路へ入港する船も 3 隻 (1 万トン以上) あった。当初は東京より 1 番最後に来ていたが、風の塔を通常ルートだと右に見て南下だが、左に見て最短ルートでしかも 18 ノット以上の速度で南下、パイロット乗船位置に来て減速せずに来て国際 VHF にて連絡を取ろうにも応答せず、5 回近くの呼出し後に、連絡が付き、ストップエンジン減速後、乗船した。乗船位置も横浜航路沖約 1 マイルと他の南下船及び北上船が多く見合い関係船が多く危険であり、これが、規制緩和で、パイロットも乗船しないで岸壁までいく事になると衝突事故に繋がる可能性が大きいと思う。
- ・本牧 A - 4 より出港船の作業に従事していた時 (4000 トンの RORO 船)、当時管制入港船があり信号が入港信号の為、信号が変わるまでは出港が出来ない状態だった。しかし、信号が変わらないと出られない事を伝えたにも拘らず、離岸を開始してしまい、この状態でスタートしてしまうと航路に掛かり他の船舶と危険な状態になりかねないと判断し航路にかからないようタグラインを取ったまま、離岸後、位置をキープした。
- ・以前、K0-1 の出港作業に就いた際、本船が離岸開始してからタグに出された指示は最初に「引いて下さい」だけで、その後具体的な指示は無く、バース前で回頭するか、引き下がるかも分からず、こちらで本船の動静を見ながら作業を行った事があった。  
当時、南風強く K0-2 にも船が着いていた為、バース前よりスリップの外で回頭する方が安全と判断し、特に指示がないままスリップの外まで引き出し作業を終えたが、本船からの具体的な指示が無かった為、意図が分からず危険だった。
- ・HB-2 入船左舷付からの出港作業、当時、吹き離しの風 15m/s、本船前後に停泊船がおりクリアランスは 15 m 程であった。また、同スリップ奥 HA-8 への管制入港船があり、ポータルラジオより入港船の通過を待ってから離岸する旨、指示が出ていた。  
管制入港船が横浜航路を外れ同スリップへ向け始めた頃、信号は F となった。本船は係留索を離し錨を巻き始め後進をかけてしまった。タグより再度ポータルラジオの指示を繰り返すも、了解の返答はある。しかし、本船は揚錨を続け後進をかけている為、右回頭を始めながら後方の停泊船及び岸壁へ接触する寸前

で、本船より危険なのでタグで何とかする様指示があり、接触は回避できた。吹き離しの風と揚錨の為、スリップ中央付近まで離れてしまった。管制入港船が同スリップ入口へ差し掛かり、通過できるクリアランスを確保する様指示があった。本船へ連絡するも抜錨。本船船長はタグで何とかして下さいとしか指示せず、タグで船体中央部を押し再着岸させて入港船の通過を待った。その後、本船には機関を使用しない様お願いし、風とタグにて離岸回頭させ無事出港できた。

パイロットが乗船していれば、ポートラジオの指示を無視するような行為はなかったかも知れない。

- KMP 入船左舷付からの出港作業、トランシーバー受渡し感度チェックまでは交信があった。本船は係留索を離し錨を巻き始め後進をかけるが、タグへの指示はなし。本船は揚錨を続け後進をかけている為、右回頭を始めながら岸壁へ接触する寸前で、本船より危険なのでタグで何とかする様指示があり、接触を回避しバース前で回頭し出港。ほとんど本船との交信がないまま作業終了となった。
- KMP 入船左舷付からの出港作業、トランシーバー受渡するも交信なし。本船は係留索を離し錨を巻き始め後進をかけるが、タグへの指示はなし。本船は揚錨を続け後進をかけている為、右回頭を始めながら岸壁へ接触する寸前で、本船ブリッジより乗組員が 5 時方向へ指を指している。タグで何とかする様指示であろうと判断し、タグにて接触を回避しバース前で回頭し出港。本船との交信が全くないまま作業終了となった。
- 朝のラッシュ時の入港にて国際 VHF でタグボートからノーパイロット船に連絡取るも、お互い英語力が乏しく、接近する事態があった。
- ノーパイロット船は勝手に（信号だけを見て）出入港するので、パイロット乗船の船が気を使っているのが現状。

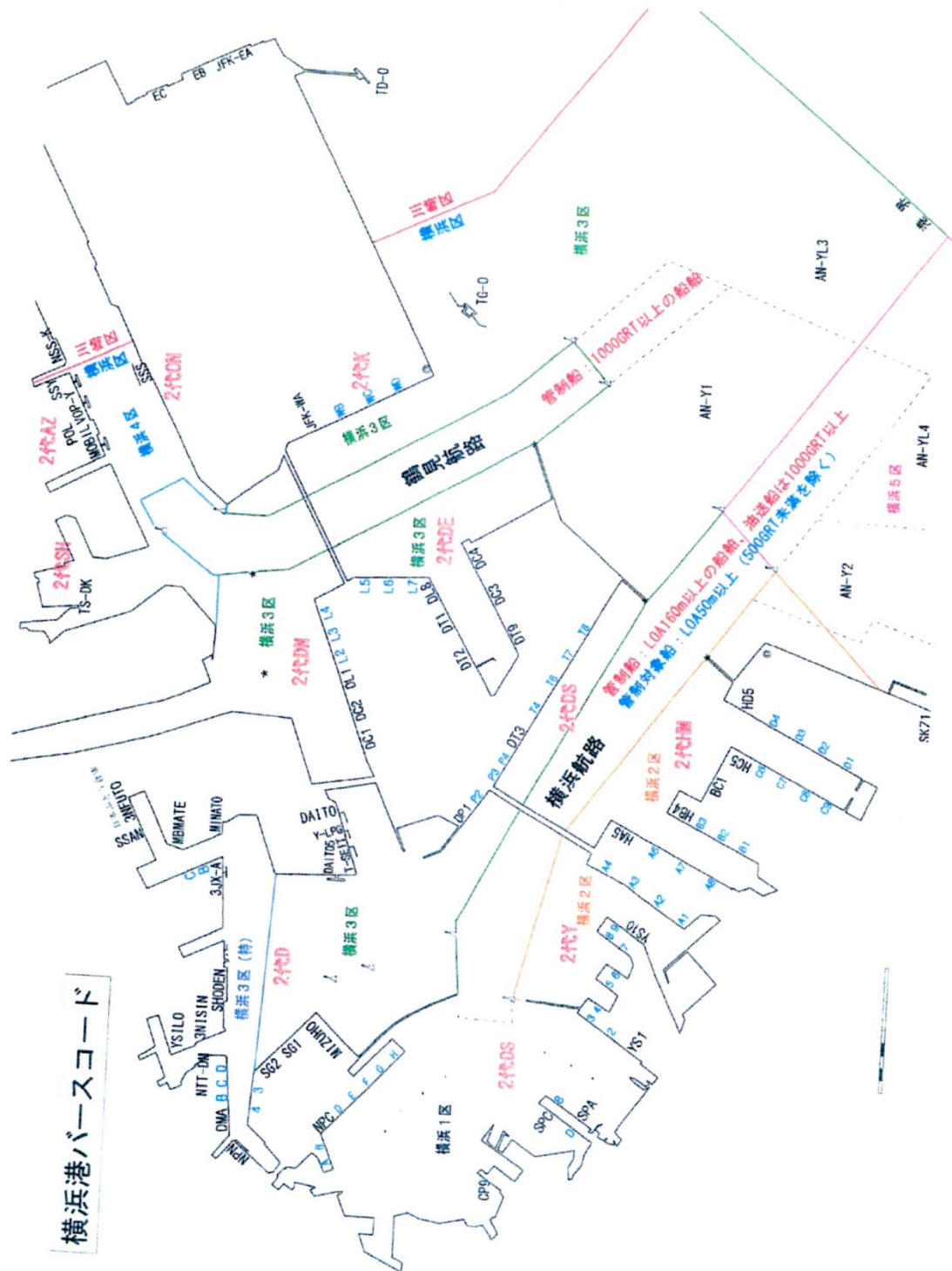
(その他 危険なノーパイロット船)

- ・ 母国語が英語で無い外国船の場合、英語を話せず、コミュニケーションが図れない。
- ・ 交信用のトランシーバーや国際 VHF を上手く使えていない。
- ・ スピードを持ったままの状態ですぐボートの性能を超えた号令が来る事がある。
- ・ 不慣れな船だと航路を間違える事がある。
- ・ 強制水先区以外であったが、強風 15m/s 以上で作業に付き、パイロット作業で有れば 2 タグで行うがノーパイロット船の為、1 タグ作業で岸壁にぶつかりそうになり危険であった。この船は横浜航路に入港する事があり、水先人が乗船するが、1 万トン未満の為、規制緩和になると危険である。
- ・ 強制水先対象船が現在の 3000 トン以上から 10000 トン以上に規制緩和された場合に予想される問題点
  - ① 強制水先 10000 t 以上となれば、今以上にノーパイロット船が増える。ノーパイロット船とコンタクトを取り出入港の順番を決めることは難しいので、ラッシュ時の出入港に混乱が生じることが考えられる。それに起因して、ニアミス、事故が増えると思う。
  - ② ノーパイロット船の (スリップ、バース前での) 不慣れ、不手際により、他の入出港船が滞り全体的に入出港時間がズレる恐れがある。横浜は他港に比べ技術を要する港である。
  - ③ 朝・夕のラッシュ時、船速 (ノーパイロット船は一般的に遅い) の関係で航路が行詰まる事が多くなる。特に管制出入港時 (航路管制の大型船) に絡むと、厄介な事になる。
  - ④ 横浜にあっては、約半分近くがノーパイロット船になる可能性大である。従って、トランシーバー等 (VHF 含む) の交信 (英会話) 不都合によるニアミスが多くなる。
  - ⑤ ノーパイロット船の作業に従事した際、予測不可能 (タグに対する操船指示号令) なケースが増大する。
- ・ タグボートが大黒T-5 入港船 (パイロット乗船) の作業に付き、横浜航路沖にて入港信号待ちをしていた時、南後方より横浜3区鈴繁向けノーパイロット船 (2900G/T) がこれを追い抜く形で航路にアプローチして来た。(信号は“F”である為、管制対象外のこのノーパイロット船は入港が可能となる) 一方この時、東京を出港した8000G/Tほどのノーパイロットのコンテナ船がY2 錨地に向けアプローチしていた。結果としてこの両船がクロスする形となり最終的には 20m 程まで接近した。

- ・タグボートは東京から本牧向けの40000G/T のコンテナ船の作業について入港信号待ちをしていた。横浜航路をOUT した東京向けのノーパイロット出港船のコースから接近する恐れがあると判断し16chにて連絡を試みるも応答が無く、結果左舷対左舷でかわるが横距離30mほどであった。
- ・同時間帯でノーパイロット船を含め9 隻の入港予定があり輻輳した状況の中、横浜3 区鈴繁1 号埠頭向けのノーパイロット船1128G/TがY1錨地より横浜航路に進入してきた。ポートルジオはこのノーパイロット船に対し本牧D5 向けコンテナ船54940G/T の後に続くよう指示をしていたがこれより先に進入する形となった。  
本牧D5 向けのコンテナ船にアテンドしていたタグボートはノーパイロット船が抜錨スタートしたときにパイロットに報告をしており、これを注視していた為大きな混乱を招くことはなかった。しかし輻輳する航路付近においてタイミング如何では異常接近や重大事故になる可能性があり、過去には同様のケースでノーパイロット船が360° 回頭して回避した事例もある。割り込みのケースは他にも2件報告があり、いずれもVHFの応答がなく接近してしまった。
- ・AIS 情報では本牧A3向けとなっていたノーパイロット船が着岸バースに迷いA,Bスリップ近くで立ち往生していた。この時本牧での出入港作業が無かったため混乱はなかったが、不安要素だと感じた。  
同様のケースでは、扇島西岸壁向けのノーパイロット船がバース前の沖の鶴見航路中央付近で流していた為他船航行の妨げになっていた。ポートルジオから指示の連絡を受けていた。
- ・南本牧コンテナバース1 号 (MC1) に入港予定のノーパイロット船 (ノータグ) が風の影響で予定時刻を過ぎても着岸出来ずにいた。  
一方、パイロット作業であるMC2 向け入港船 (タグ2 隻) は時間通りバース前に到着し、着岸態勢であったがMC1 の入港船が後進した為にMC2 入港船に20 ~30m まで接近した。パイロットは状況を危険と判断し一度スリップの外まで下がりMC1の着岸を待った。ノーパイロット船はその後タグボート1 隻をオーダーし無事着岸出来た。

以上






## シミュレーション調査の実施方法

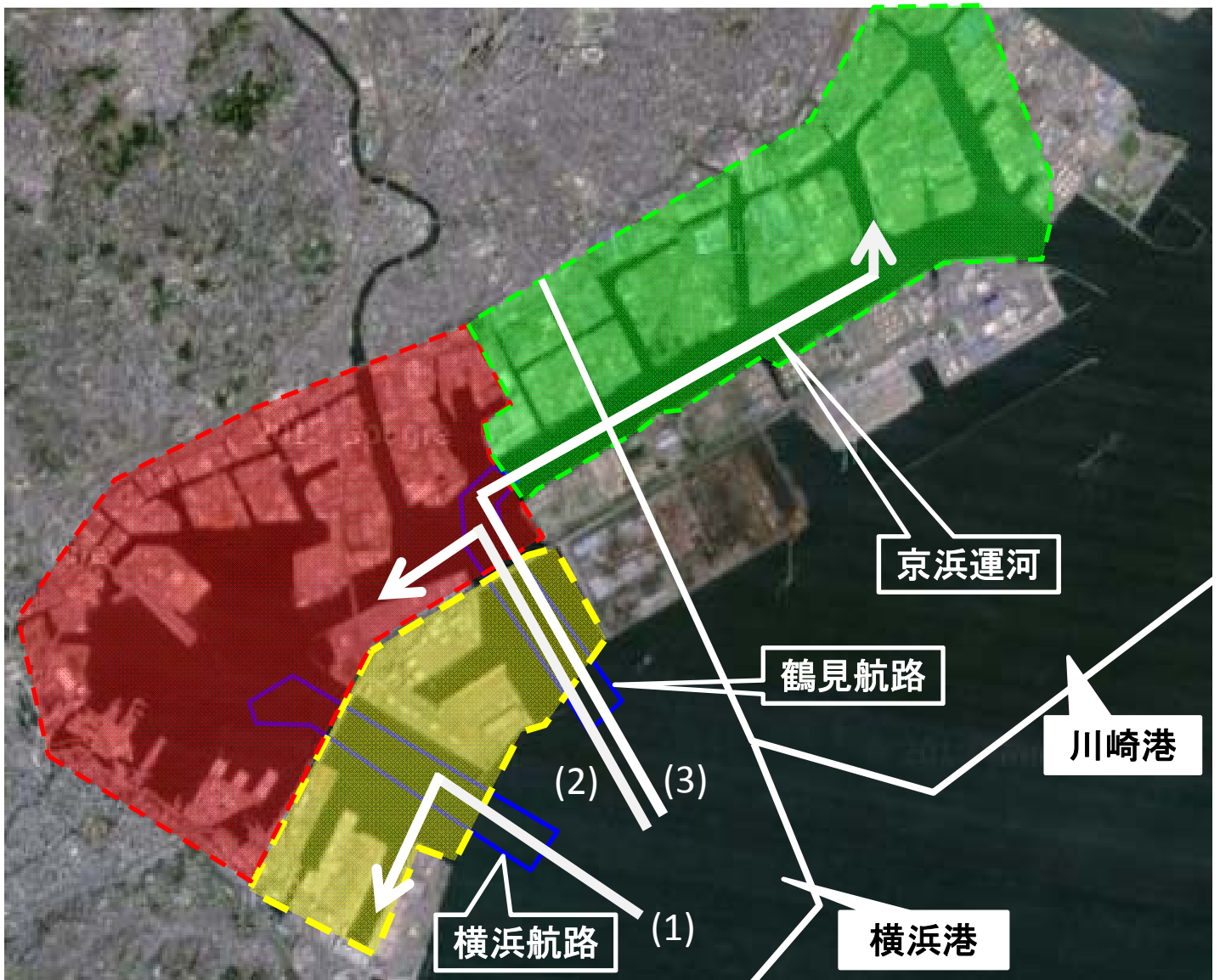
## 基本方針

- 1 諸条件は基本的に従来同様。
- 2 横浜市が既に行った調査結果を活用。
- 3 2により、横浜港部分のシミュレーション調査を先行して進めることができる。

 :新規に実施

|                 |   |  |   |
|-----------------|---|--|---|
| 評価ルート<br>(別図参照) | (1)<br>横浜航路→本牧ふ頭D4<br>岸壁                              | (2)<br>鶴見航路→大黒ふ頭L1<br>岸壁   | (3)<br>鶴見航路→京浜運河→<br>川崎市営ふ頭3号岸壁                         |
| 実態観測            | 横浜市調査のデータを活用  |  | 新規に実施   |
|                 |   | 鶴見つばさ橋以北は<br>新規に実施   |   |
| 交通流<br>シミュレーション | 横浜市調査のデータを活用  | 新規に実施  |   |
| 操船シミュレータ<br>実験  | 被験船   | 当該航路を航行する1万総トンクラスの主たる船種  |   |
|                 |   | コンテナ船  | 一般貨物船   |
|                 | 被験者   | 被験船の大きさ相当の操船経験を有し、当該岸壁への入港経験が少ない<br>又は無い船長<br>・日本人船長3名<br>・外国人船長及び水先人各1名 (※ 操船所要時間の算出のみ) |   |
| 調査完了時期          | 本年8月上旬 (所要3ヶ月)<br>・実態観測 5月<br>・交通流sim 7月<br>・操船sim 8月 |  | 来年3月 (所要4ヶ月)<br>・実態観測 5月<br>・交通流sim 来年1月<br>・操船sim " 3月 |

# シミュレーション調査の評価ルートイメージ



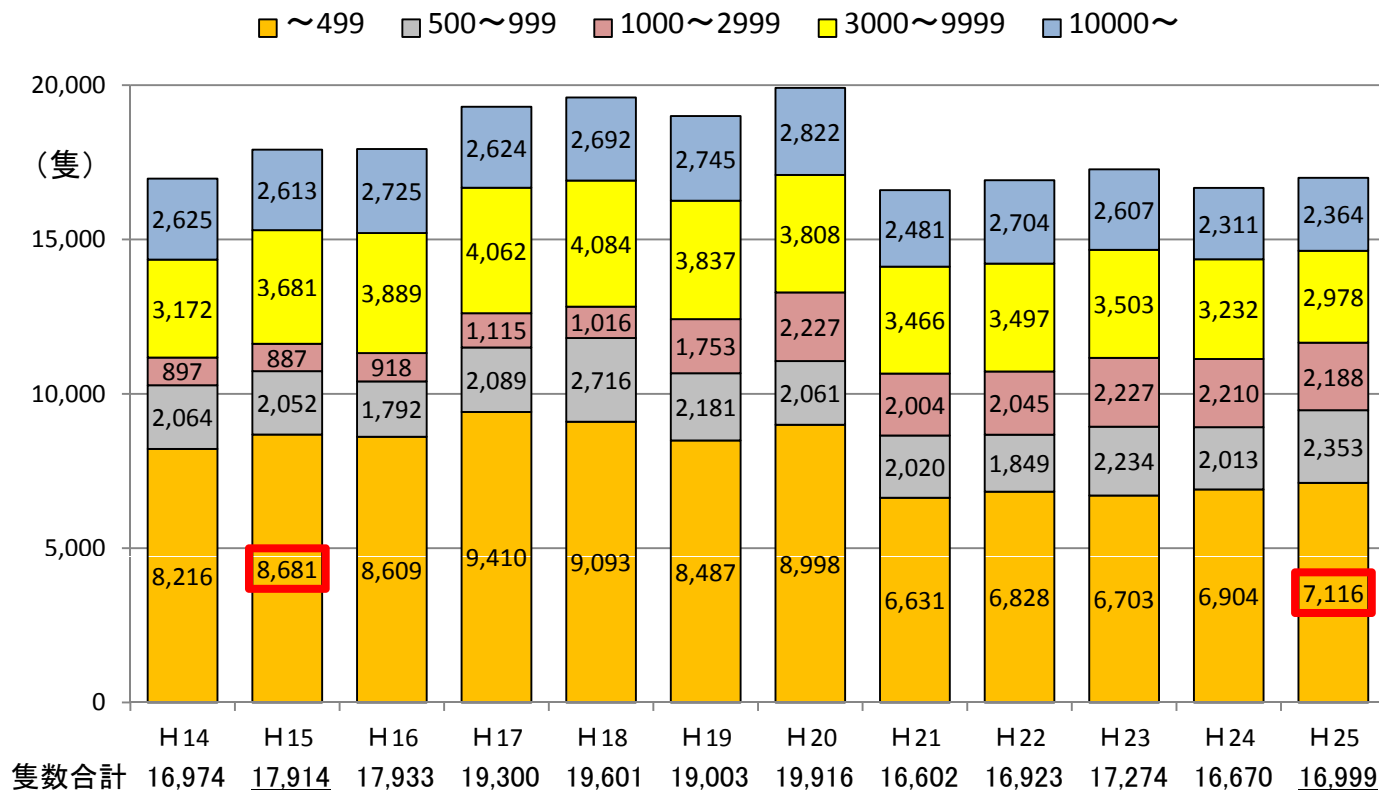
ルート(1) : 横浜航路 ➡ 本牧ふ頭 コンテナ船岸壁

ルート(2) : 鶴見航路 ➡ 大黒ふ頭 一般貨物船岸壁

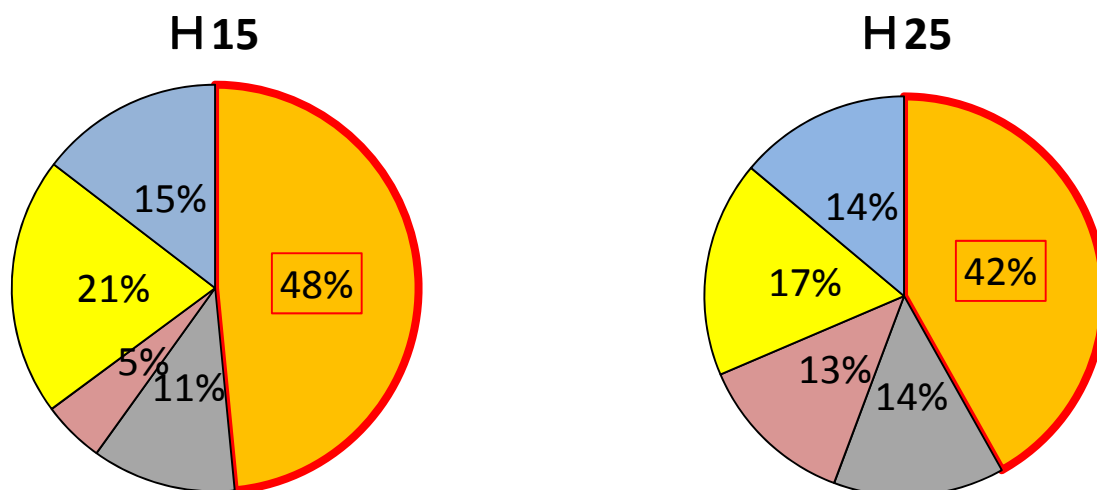
ルート(3) : 鶴見航路 ➡ 京浜運河 ➡ 川崎市営ふ頭 一般貨物船岸壁

## 1. 全船舶の着岸隻数推移

### (1) 横浜航路



[参考] 上記棒グラフ中のH15年値(前回検討時の基準年)と直近のH25年値のトン数別比率を比較すると次のとおり。



横浜航路の管制対象船:

- ・平成22年6月30日以前 500G/T以上の船舶。
- ・平成22年7月1日以降 500G/T以上かつ長さ50メートル以上の船舶

全隻数自体は、17,914隻→16,999隻に、約5%減少。

航路管制対象外の500G/T未満の船舶は、隻数が8,681隻→7,116隻に、約13%減少。

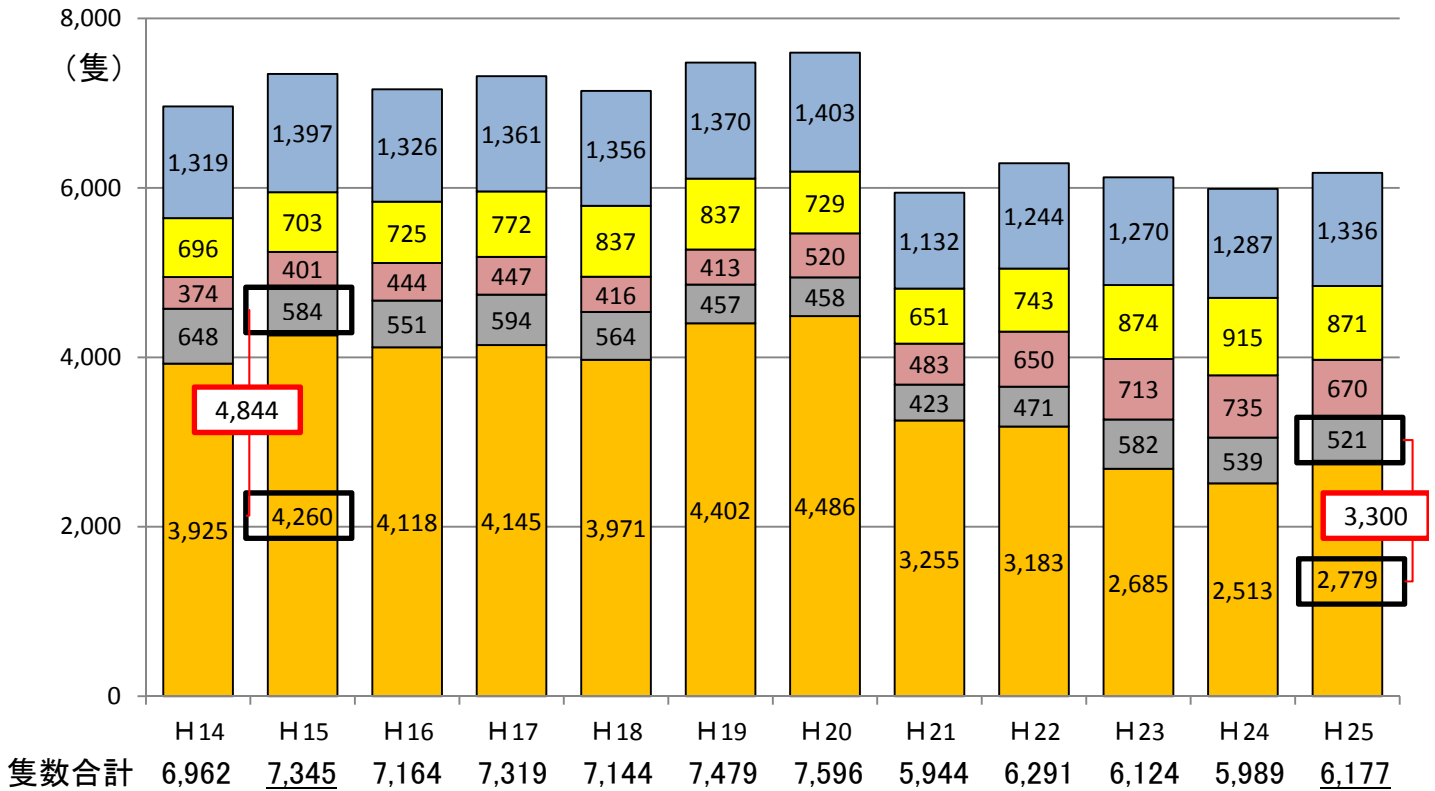
トン数別比率の比較においても48%→42%に、6%減少。

注: 平成13年以前は、航路別の着岸隻数が不明

出展: 横浜市提供データを基に海事局作成

## (2) 鶴見航路

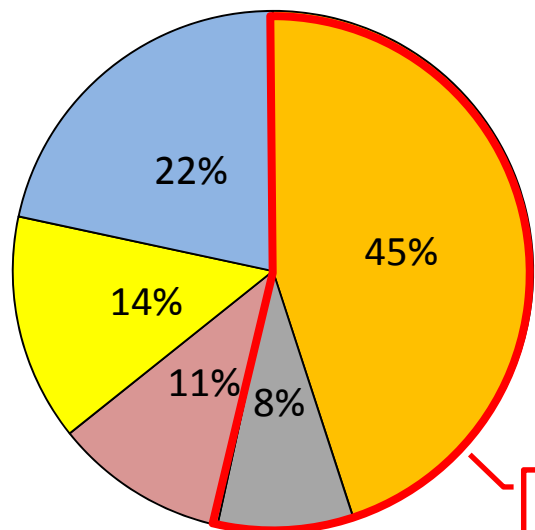
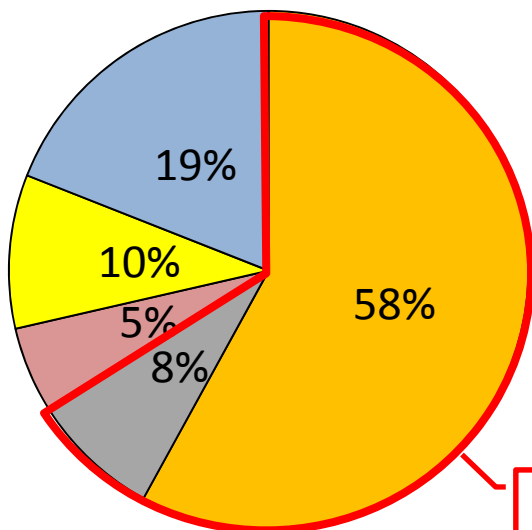
■ ~499 ■ 500~999 ■ 1000~2999 ■ 3000~9999 ■ 10000~



[参考] 上記棒グラフ中のH15年値(前回検討時の基準年)と直近のH25年値のトン数別比率を比較すると次のとおり。

H15

H25

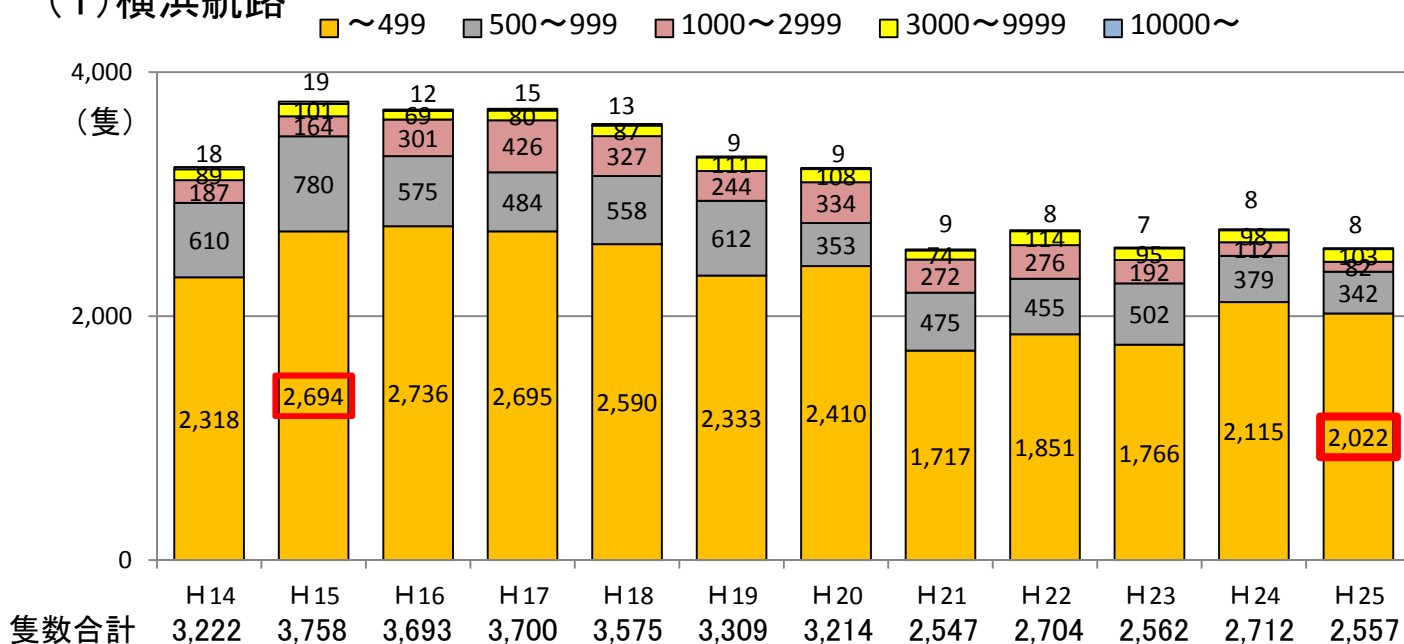


鶴見航路の管制対象船: 1,000G/T以上の船舶。  
 全隻数自体は、7,345隻→6,177隻に、約16%減少。  
 航路管制対象外の1,000G/T未満の船舶は、4,844隻→3,300隻に、約32%減少。  
 トン数別比率の比較においても66%→53%に、9%減

注: 平成13年以前は、航路別の着岸隻数が不明  
 出展: 横浜市提供データを基に海事局作成

## 2. 危険物船の着岸隻数推移

### (1) 横浜航路

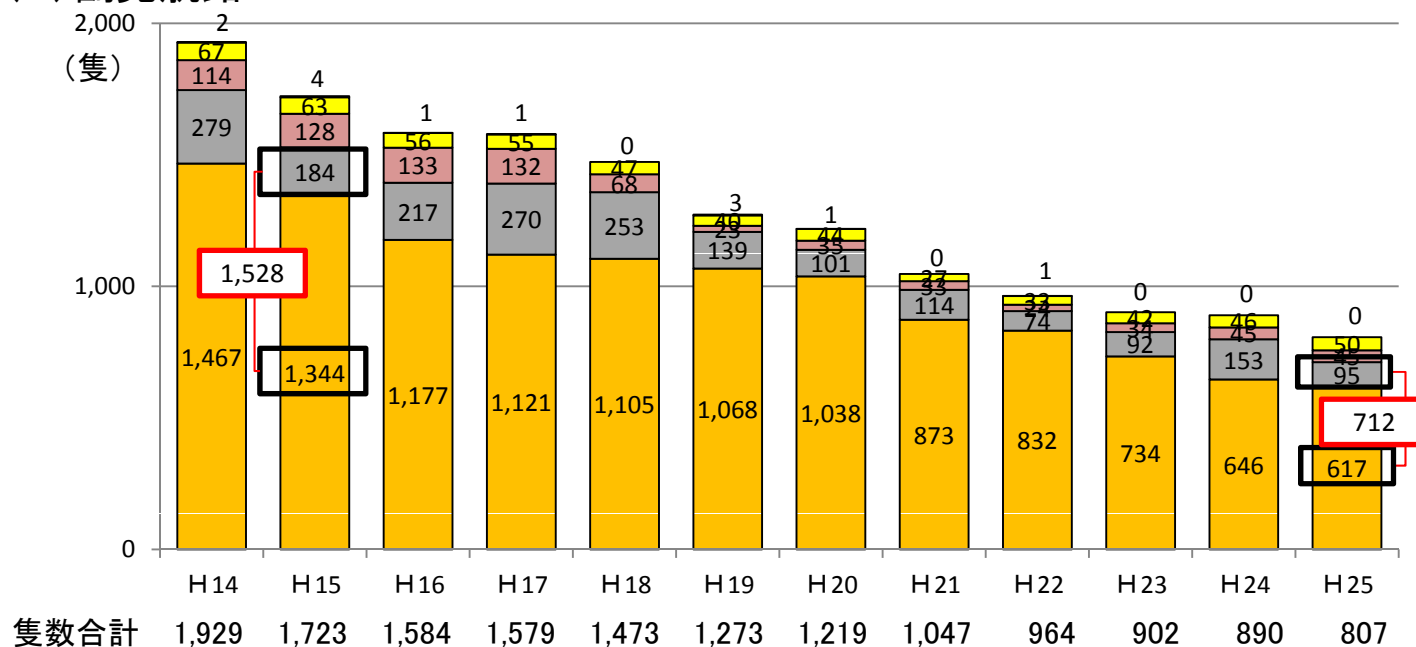


上記棒グラフのH15年値(前回検討時の基準年)と直近のH25年値を比較

横浜航路の危険物船の着岸隻数自体は、3,758隻→2,557隻に、約32%減少。

横浜航路の航路管制対象外の500G/T未満の船舶が実数で2,694隻→2,022隻に約25%減少。

### (2) 鶴見航路



上記棒グラフのH15年値(前回検討時の基準年)と直近H25年値を比較

鶴見航路の危険物船の着岸隻数自体は、1,723隻→807隻に、約53%減少。

鶴見航路の航路管制対象外の1,000G/T未満の船舶が実数で1,528隻→712隻に約53%減少。

注:平成13年以前は、航路別の着岸隻数が不明

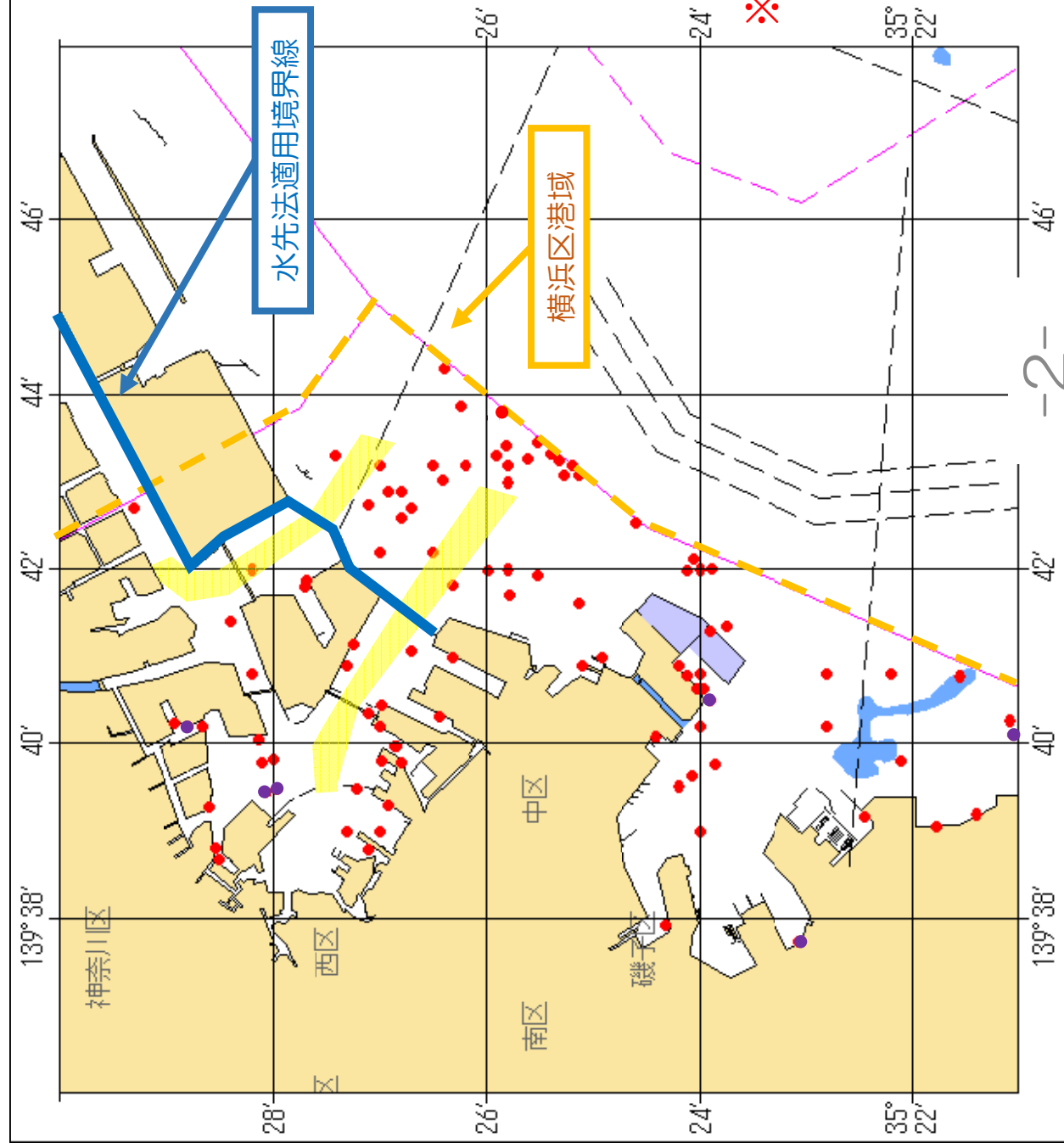
危険物船:横浜市の港湾情報データより、油タンカー、LPGタンカー、LNGタンカー、その他のタンカーを抽出

出展:横浜市提供データを基に海事局作成

# 京浜港横浜区における 海難の発生状況

海上保安庁 交通部 安全課  
(平成26年5月27日)

# 京浜港横浜区における海難発生状況 すべての船舶の衝突・乗揚海難 (H5~H24)



98件  
うち

衝突: 92件

乗揚: 6件

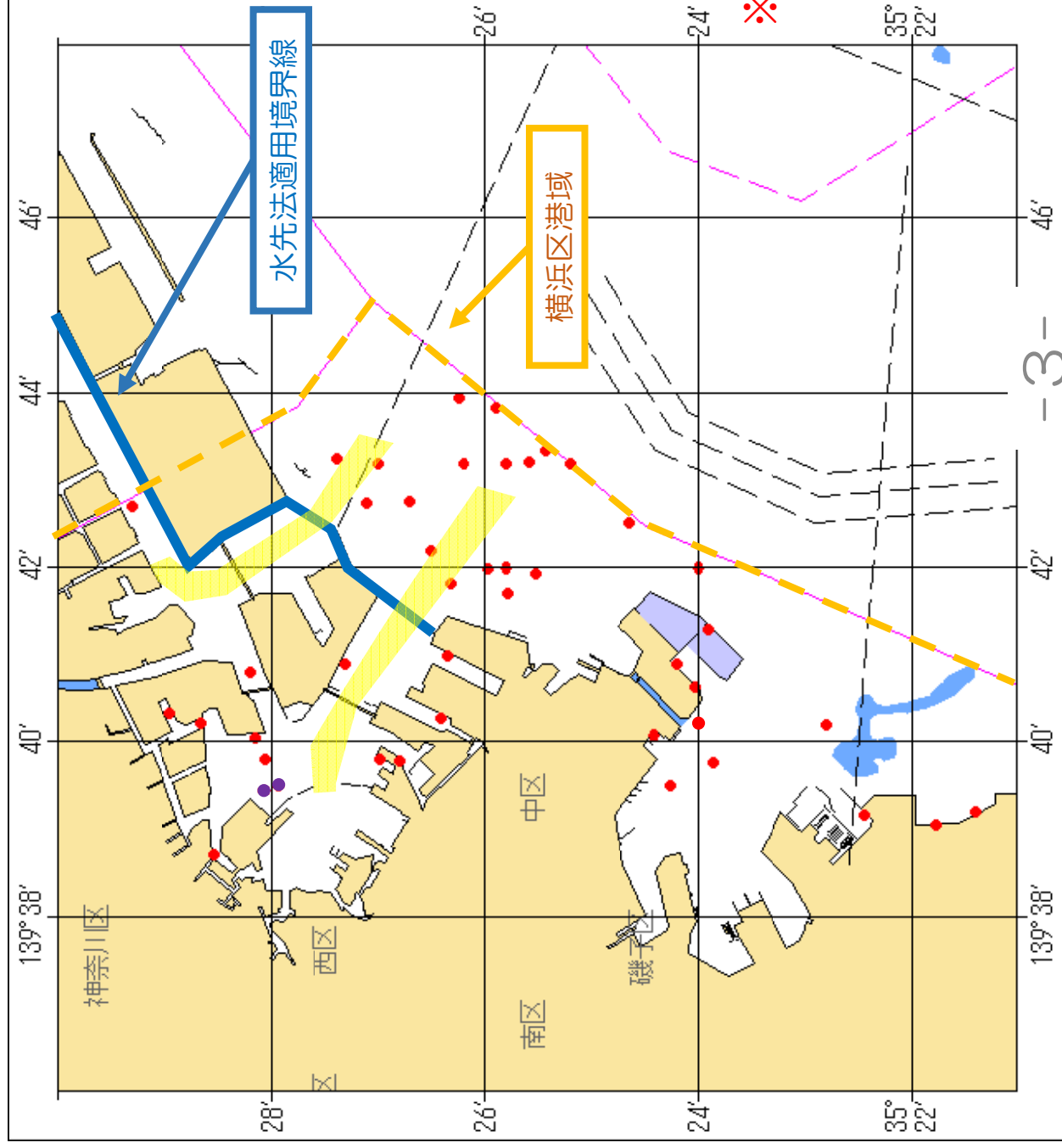
●は衝突箇所

●は乗揚箇所

※京浜港横浜区の海域の  
海難のみ計上



# 京浜港横浜区における海難発生状況 300~10,000トンの船舶の衝突・乗揚海難 (H5~H24)



44件  
うち

衝突：42件

乗揚：2件

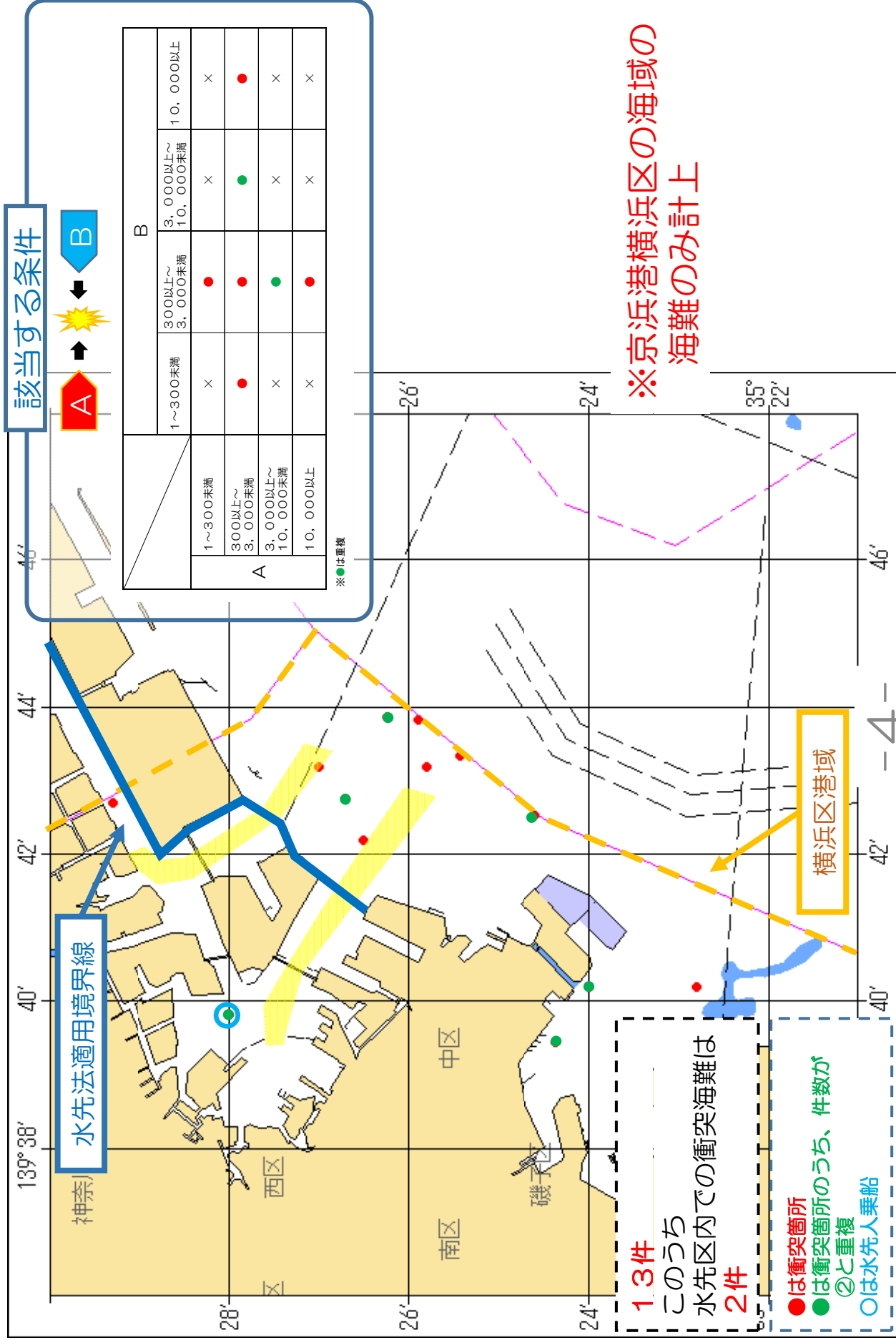
●は衝突箇所

●は乗揚箇所

※京浜港横浜区の海域の  
海難のみ計上

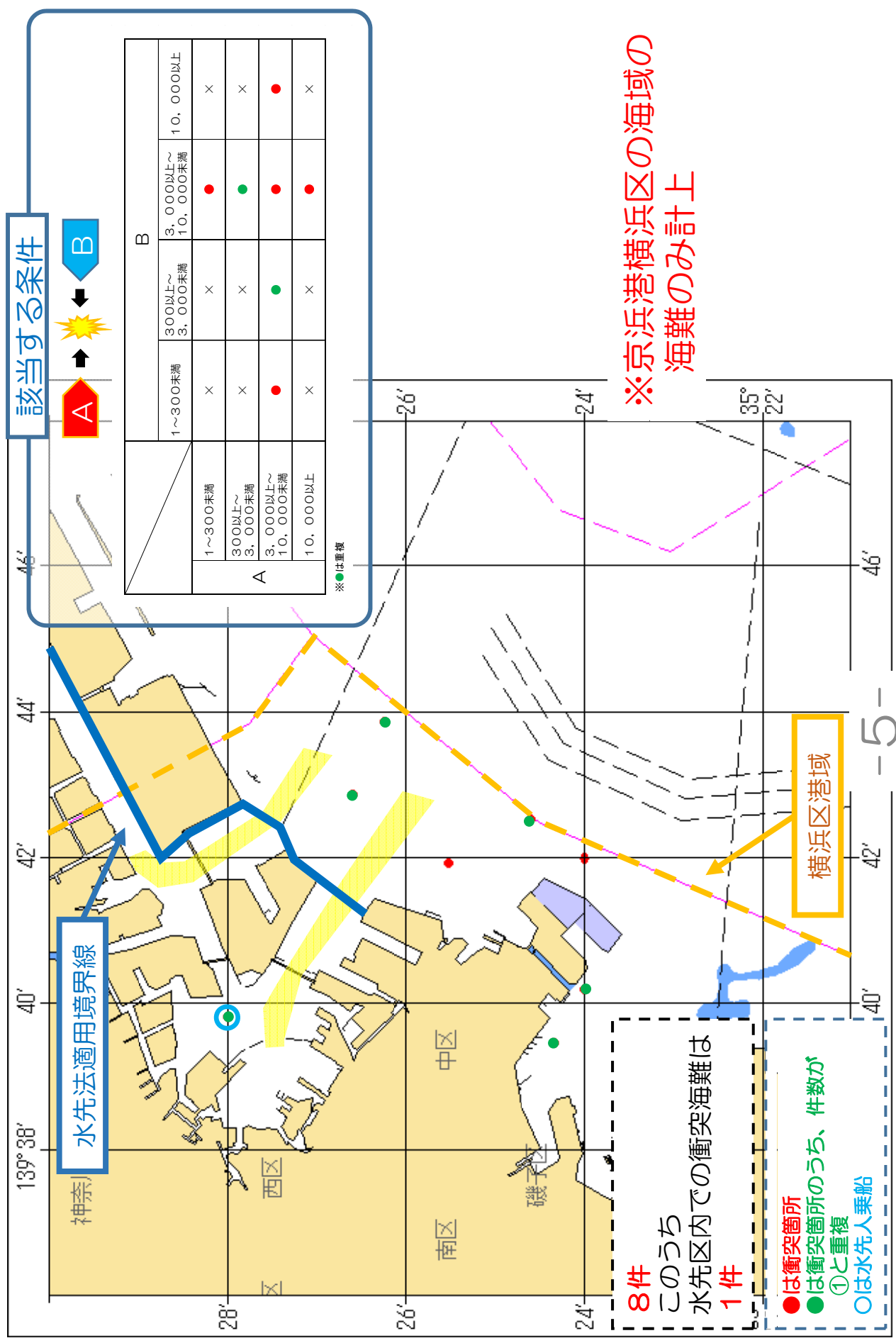
# 京浜港横浜区における海難発生状況

①3000~3,000トンの船舶の衝突海難（H5~H24）※2隻とも航行中



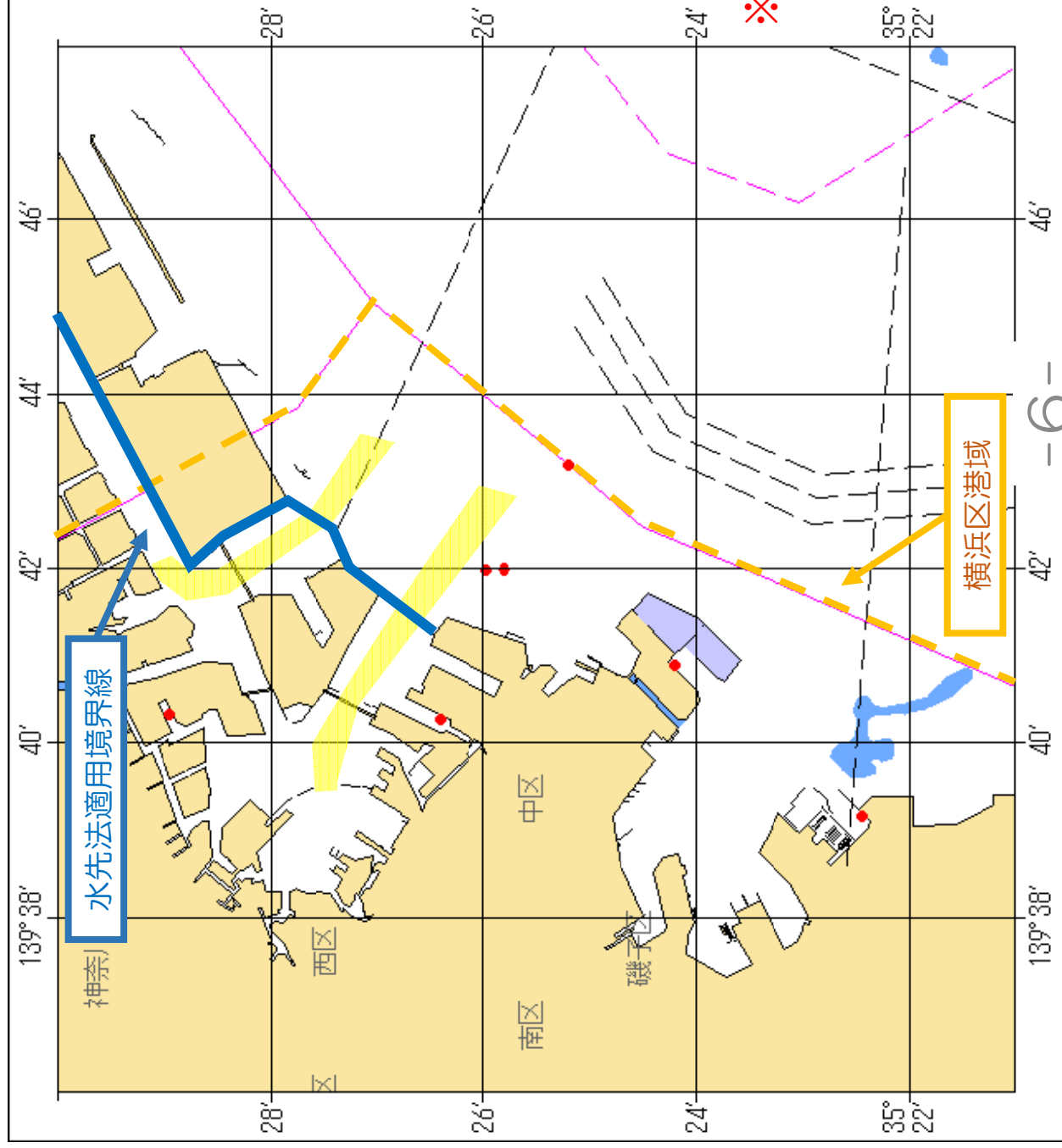
# 京浜港横浜区における海難発生状況

②3,000~10,000トンの船舶の衝突海難 (H5~H24) ※2隻とも航行中



# 京浜港横浜区における海難発生状況

③300～3,000トンの船舶の衝突海難（H5～H24）※1隻のみ航行中



7件

このうち

水先区内での衝突海難は

2件

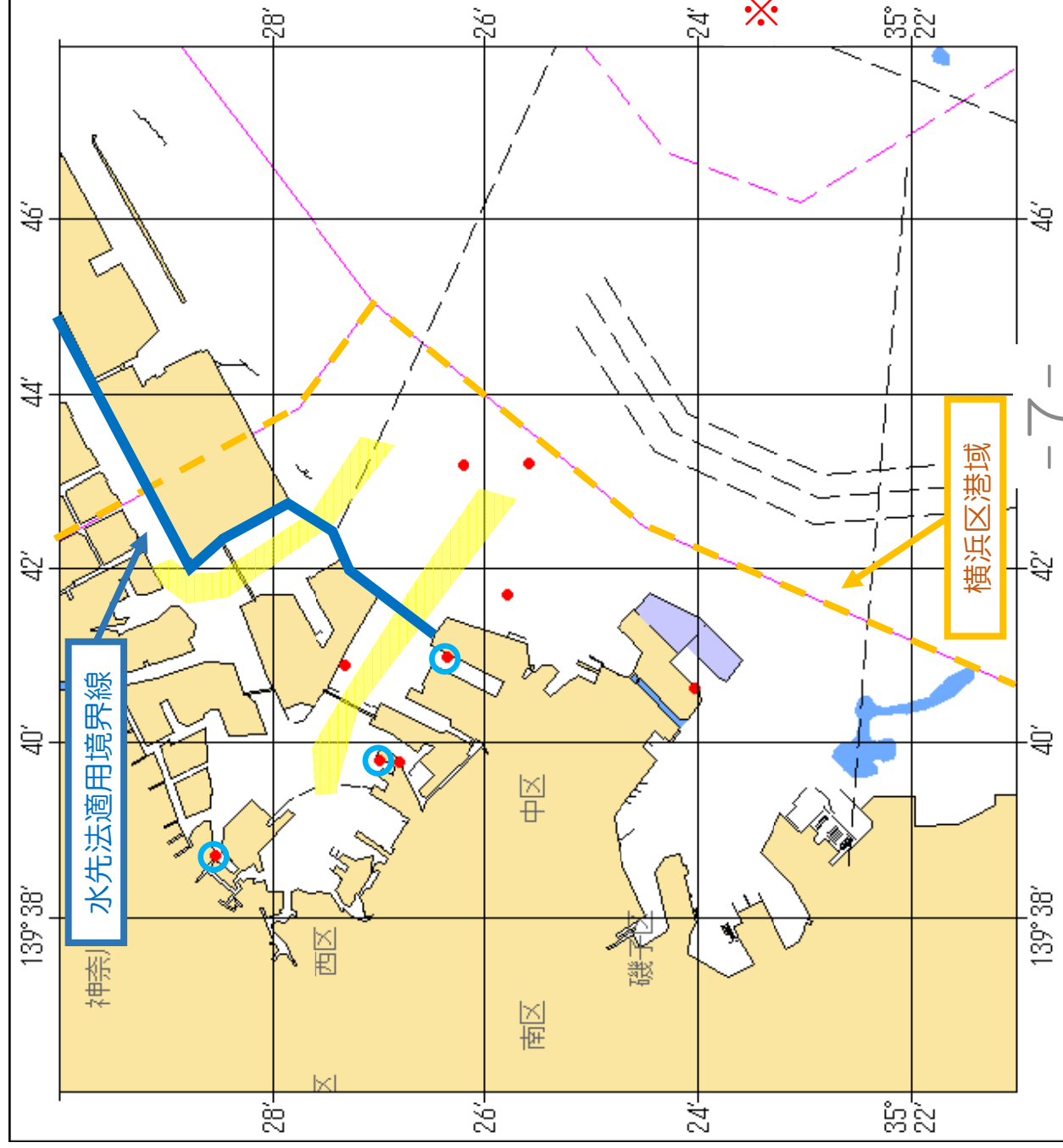
●は衝突箇所

水先人乗船件数なし

※京浜港横浜区の海域の  
海難のみ計上

# 京浜港横浜区における海難発生状況

④3,000~10,000トンの船舶の衝突海難 (H5~H24) ※1隻のみ航行中



9件

このうち

水先区内での衝突海難は

5件

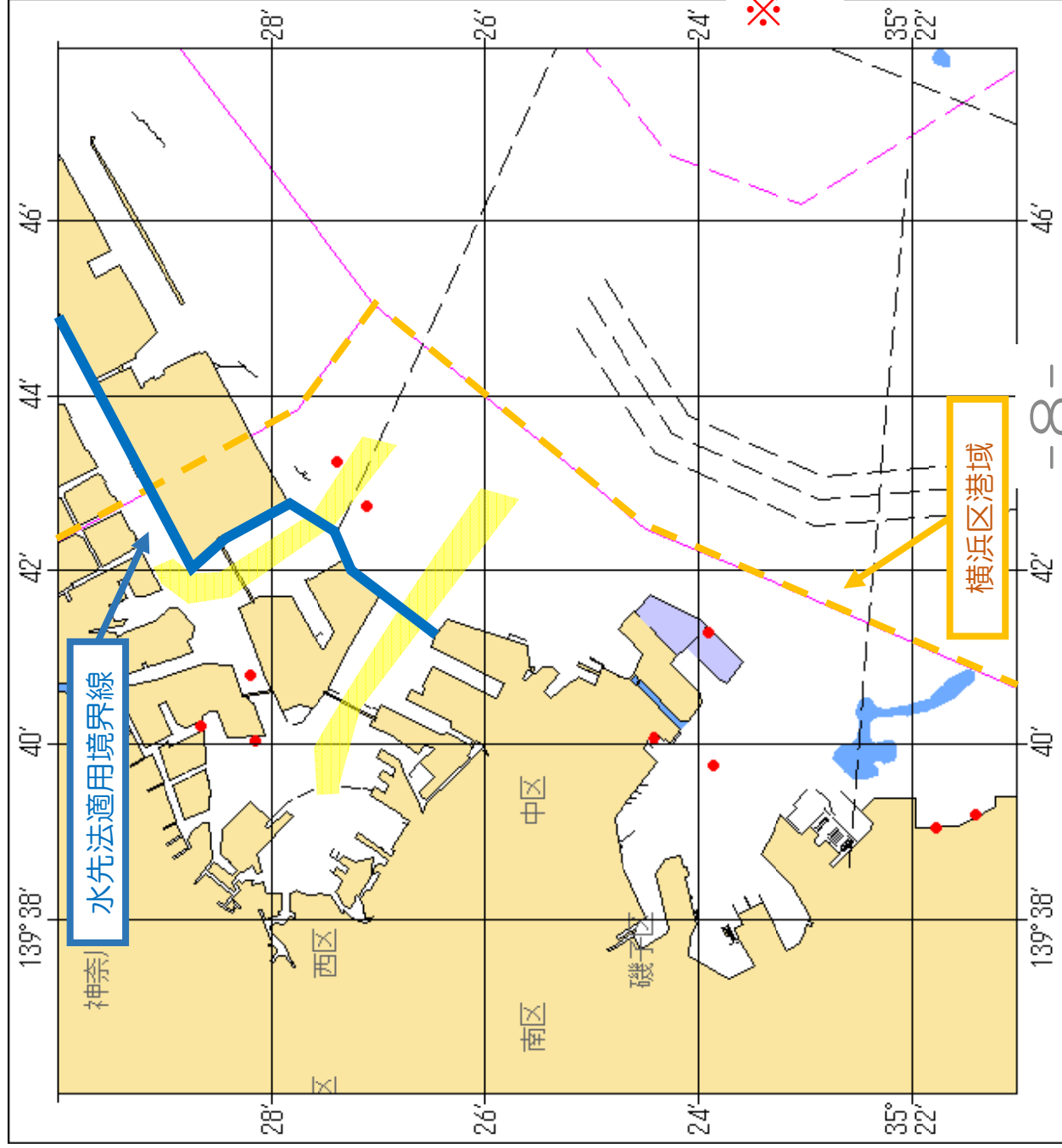
●は衝突箇所

○は水先人乗船

※京浜港横浜区の海域の  
海難のみ計上

# 京浜港横浜区における海難発生状況

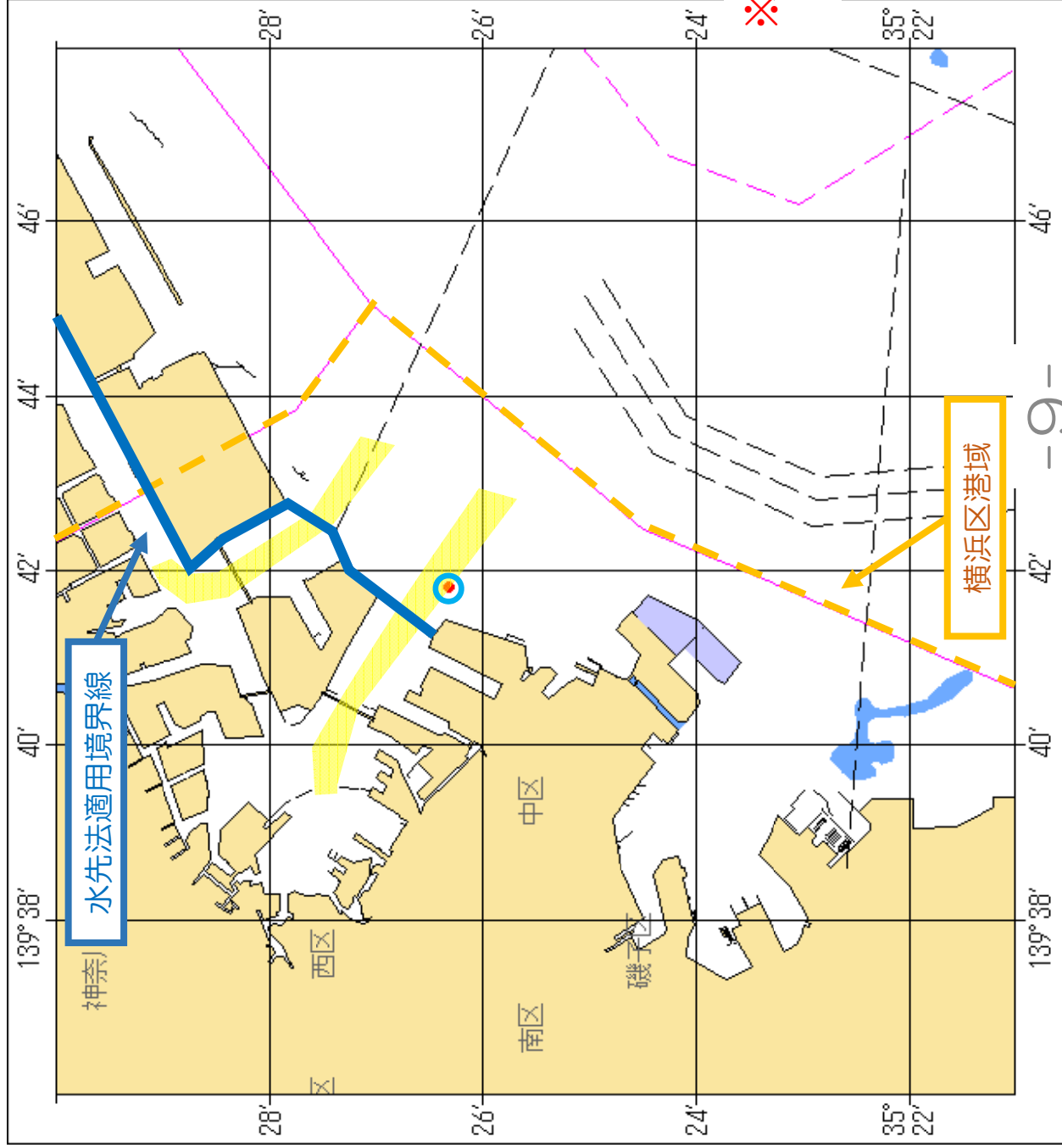
⑤300～3,000トンの船舶の衝突海難（H5～H24）※物件への衝突



※京浜港横浜区の海域の  
海難のみ計上

# 京浜港横浜区における海難発生状況

⑥3,000~10,000トンの船舶の衝突海難（H5~H24）※物件への衝突



1件

このうち

水先区内での衝突海難は

0件

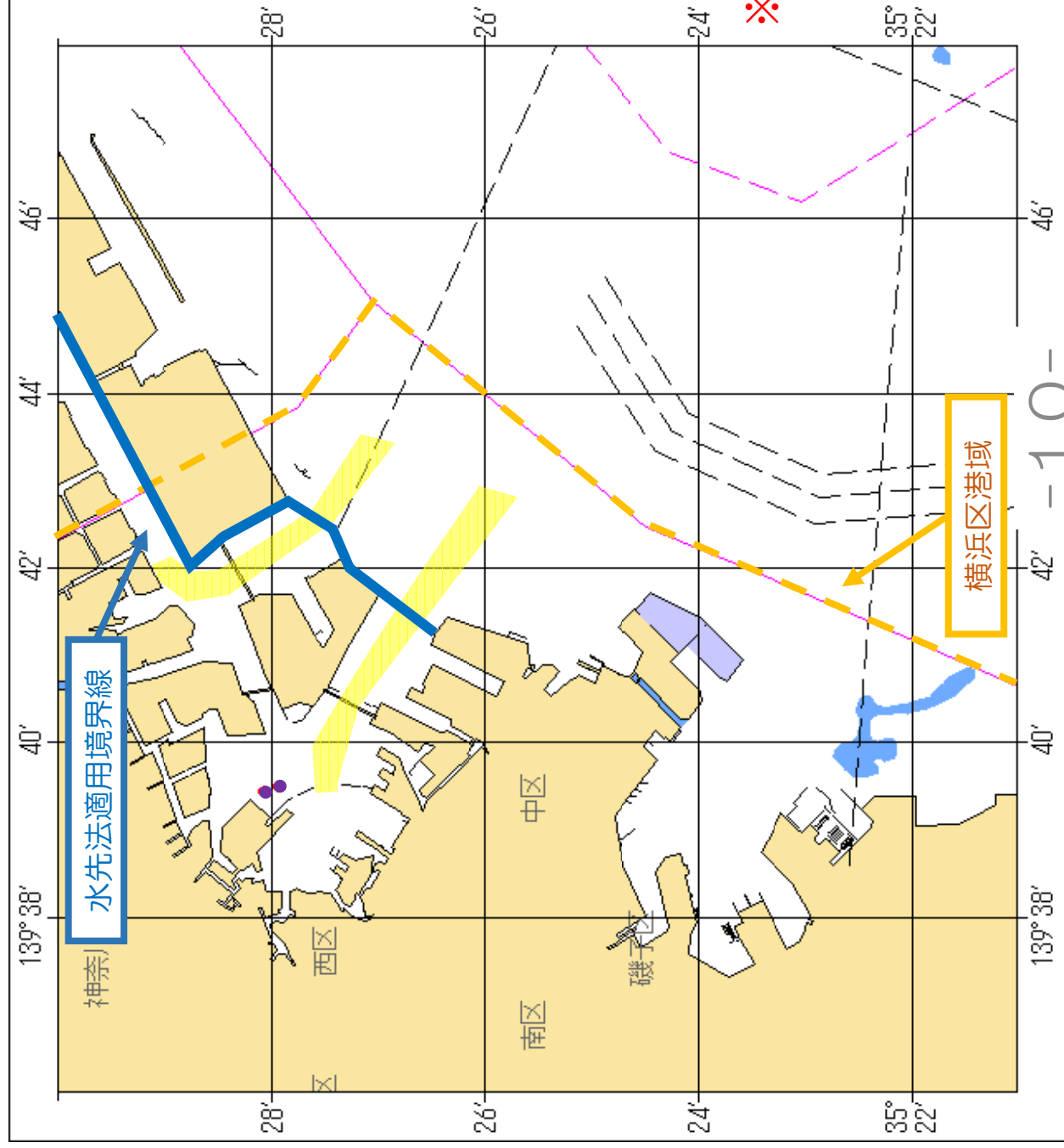
●は衝突箇所

○は水先人乗船

※京浜港横浜区の海域の  
海難のみ計上

# 京浜港横浜区における海難発生状況

## ⑦3000～3,000トンの船舶の乗揚海難（H5～H24）



2件

このうち

水先区内での乗揚海難は

2件

●は乗揚箇所

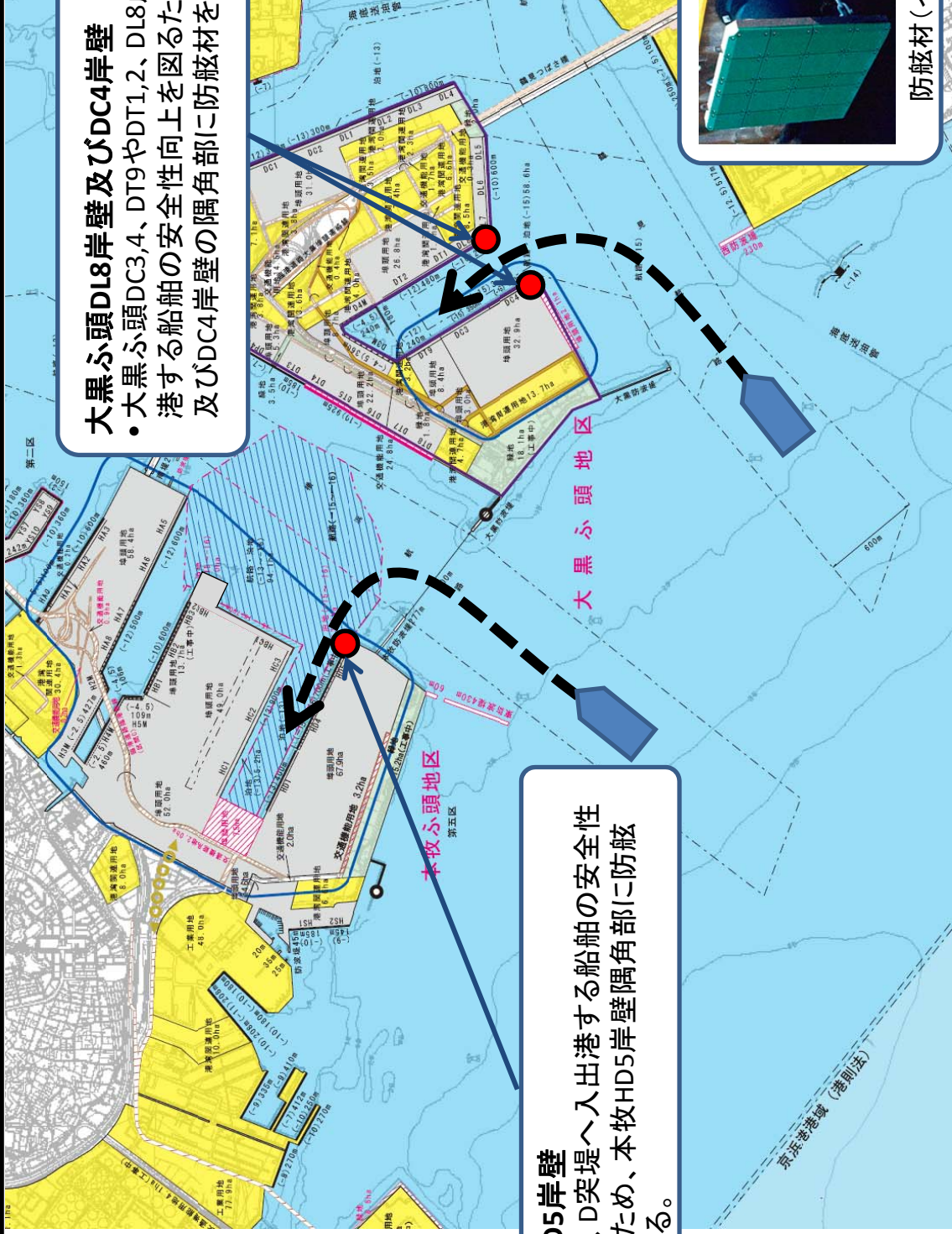
水先人乗船件数なし

※京浜港横浜区の海域の  
海難のみ計上



# 横浜港本牧ふ頭及び大黒ふ頭への防舷材の取り付けについて(案)

- 横浜港本牧ふ頭及び大黒ふ頭の一部の岸壁では、横浜航路や鶴見航路から船舶が入出港する際に大角度変針を伴い、船舶が隅角部へ接触する懸念がある。(H25.4には大黒DC4岸壁への接触事案も発生)
- 入出港船舶の安全性向上を図るため、本牧HD5岸壁、大黒DL8岸壁及び大黒DC4岸壁の隅角部へ防舷材を取り付ける。



## 検討会のスケジュール（修正案）

| 月   | 回     | 主 な 議 題   |
|-----|-------|---|
| 2月  | 第 1 回 | <説明等><br>・ 検討会の目的、スケジュール等<br>・ 水先及び横浜川崎区の現況<br>・ 横浜市からの説明<br><br><審議><br>・ シミュレーション調査の実施方法（案）   |
| 3月  | 第 2 回 | <説明等><br>・ 川崎市からの説明<br><br><ヒアリング（プレゼン）><br>・ 検討会構成員より<br><br><審議><br>・ シミュレーション調査の実施方法の決定  |
| 5月  | 第 3 回 | <ヒアリング（プレゼン）><br>・ 検討会構成員（川崎市）及び構成員以外（全日本海員組合）より<br><br><報告><br>・ シミュレーション調査の実施方法<br><br><説明等><br>・ 横浜港の強制水先区内への航路別の入港隻数、京浜港横浜区における海難の発生状況<br>・ 今後の検討会スケジュール<br><br><審議><br>・ 安全対策の提案、方向性の決定（横浜港） |
| 7月  | 第 4 回 | <報告、審議><br>・ 中間調査結果報告（交通流シミュレーション）及びその評価（横浜港）<br>・ 安全対策の方針の決定（横浜港）  |
| 8月  | 第 5 回 | <報告、審議><br>・ 調査結果報告（操船シミュレータ実験）及びその評価（横浜港）<br>・ 中間とりまとめ（横浜港）  |
| 10月 | 第 6 回 | <審議><br>・ 強制水先対象範囲について、検討会とりまとめ（横浜港）  |

（※）川崎港部分については、横浜港の最終とりまとめ後に検討を行い、年度内のとりまとめをめざす。

## 検討のスケジュール (案)

| 月   | 回   | 主な議題(案)  |
|-----|-----|--|
| 2月  | 第1回 | <p>&lt;説明等&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 検討会の目的、スケジュール等</li> <li>・ 水先及び横浜川崎区の現況</li> <li>・ 横浜市からの説明</li> </ul> <p>&lt;審議&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ シミュレーション調査の実施方法(案)</li> </ul>                                       |
| 3月  | 第2回 | <p>&lt;説明等&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 川崎市からの説明</li> </ul> <p>&lt;ヒアリング(プレゼン)&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 検討会構成員より</li> </ul> <p>&lt;審議&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ シミュレーション調査の実施方法の決定</li> </ul> |
| 5月  | 第3回 | <p>&lt;説明等&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 詳細な海難の発生状況、航路別・トン数別の入港隻数等</li> </ul> <p>&lt;ヒアリング(プレゼン)&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 検討会構成員以外より</li> </ul>   |
| 7月  | 第4回 | <p>&lt;報告、審議&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 中間調査結果報告(交通流シミュレーション)及びその評価</li> </ul>   |
| 10月 | 第5回 | <p>&lt;報告、審議&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 調査結果報告(操船シミュレータ実験)及びその評価</li> </ul>  |
| 11月 | 第6回 | <p>&lt;審議&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 調査結果を踏まえた強制水先対象範囲(案)</li> </ul>   |
| 12月 | 第7回 | <p>&lt;審議&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 強制水先対象範囲について、検討会取りまとめ</li> </ul>  |