

## 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 (横浜港部分の最終とりまとめ)

平成 26 年 10 月 29 日  
横浜川崎区の強制水先に関する検討会

1. 横浜川崎区における強制水先の対象船舶の範囲のあり方については、平成 11 年に、その対象を総トン数 300 トン以上から 3,000 トン以上の船舶（危険物積載船を除く）に緩和したところである。続いて、平成 17 年度に、再度 1 万トンへの緩和について検討した結果、1 万トンまでの緩和はなされなかった。  
その後約 10 年が経過し、この間の横浜川崎区における船舶の航行状況及び港湾整備の進展等その環境が変化してきていることにかんがみ、本年 2 月以降、本検討会において、1 万トンまでの緩和について検討を進めてきたところである。
2. 横浜川崎区は、横浜港と川崎港の 2 つの港湾にまたがる水域に設定されている。横浜市が、強制水先の見直しにあたって必要となる横浜港部分の船舶交通の実態調査やコンピュータシミュレーション調査の一部を既に行っていたこと、また、川崎市から横浜港を先行して検討を進めて欲しいとの意向が示されたことを踏まえ、本検討会においては、まずは、横浜川崎区のうち横浜港の水域について強制水先の対象船舶の見直しの検討を行い、横浜港の検討後に川崎港に係る見直しの検討を行うこととした。
3. 強制水先の対象船舶の基準の設定にあたっては、これまで個別の強制水先区毎に、地形的条件等の自然条件、船舶の輻輳状況、航路の整備状況、海難の発生状況のほか、事故の際の二次災害の可能性及びその影響度等、多様な要素を総合的に勘案して判断してきており、今回もそのような観点から検討を進めたところである。
4. 横浜川崎区のうち横浜港部分の現状をみると、地形的条件については、全体として奥行きが深く袋小路の形状である。主要バースについては、航路

と埠頭が比較的近く、また、コンテナターミナルは入港時に大角度変針を伴い左折する必要がある施設が多い。なお、自然条件（気象、海象等）は特に厳しい状況にない。

5. 船舶の航行状況については、横浜港全体で見た場合、入港船のトン数の総数は増えているが、船舶の大型化に加え、横浜川崎区内においては、係船浮標の撤去（平成 21 年完了）や本牧ふ頭のコンテナターミナルの大型船に対応した再整備（B・C突堤間にあった在来船バースの埋立や増深。平成 17 年 12 月供用開始）により、在来船の入港隻数は減少してきている。また、横浜川崎区外に新たな南本牧ふ頭のコンテナターミナルを整備（平成 13 年 4 月一部供用開始）したことに伴う船舶交通の分散により、横浜川崎区へのコンテナ船の入港隻数も減少してきている。

さらに、横浜航路において混雑時間帯（午前 7 時 30 分～午前 8 時）は、水先人が乗船していない又はタグボートを使用していない外国籍船の入港を制限する措置（平成 13 年度から実施）、混雑時間帯を避けて荷役開始の前日に公共岸壁に入港した船舶に対する岸壁使用料の減免措置（平成 16 年度から実施）及びポトラジオによる入出港船舶への精度の高い港内船舶動静情報の提供（平成 24 年、25 年ライブカメラの設置）等の混雑緩和策が講じられたことにより、入出港船の輻輳は緩和されてきている。

6. 航路や泊地の整備状況については、地形的な制約条件の中で、これまで船舶交通の障害となる係船浮標の撤去、船舶の大型化に対応した必要水深の確保のための浚渫が行われてきたところである。

7. 海難の発生状況については、平成 11 年の緩和以降において事故が多発している状況にはない。

しかしながら、横浜川崎区の横浜港部分は、横浜航路、鶴見航路と入港ルートが実質的に 2 通りあるが、全体として奥行きが深く袋小路の形状にあることに加えて、当該入港ルートを相互に連絡する水域に架かる橋梁（大黒大橋）の桁下空間の高さ制限があるという航行上の制約もあることから、万が一、港内で海難事故が発生した場合には、港湾機能が一部喪失する危険性が考えられる。また、首都圏に立地する極めて重要な港湾であり、一旦海難事故が発生すると、首都圏の経済活動、さらには、市民生活にも多大な影響を及ぼす可能性がある。特に、危険物積載船については、事故の際の海洋環境の汚染及び海上災害等の二次災害を引き起こす危険性がある。

8. 今回の検討にあたって、客観的に操船安全面から技術的検討を行うため、シミュレータを活用し操船実験を行った。これは、船舶交通の実態を織り込んだ上で、操船が厳しい混雑時間帯の横浜港への入港の条件で実施された。この結果、1万トン未満の船舶については水先の技術的支援を受けなくても安全な操船が行い得ることが示された。
9. 以上を総合的に勘案すれば、船舶大型化による入港隻数の減少、南本牧ふ頭の整備（沖合展開）による船舶交通の分散、混雑時の航行規制等により、船舶の輻輳状況が緩和してきており、強制水先を1万トン（現行3千トン）へ緩和（危険物積載船を除く）することは適当である。
- 操船の安全性を客観的に検証するシミュレーション調査からも緩和することが適当である。
- 緩和の実施にあたっては、安全性の一層の向上を図る観点から、海上保安庁が進めている東京湾の管制一元化（管制機能の強化）の横浜港における先行導入及び港湾施設側の防衛対策が図られることが適切である。
- 先行導入の時期については、平成27年10月を目途とし、可能な場合は前倒しを図るものとする。
- 緩和の時期は、海上保安庁が進めている東京湾の管制一元化の横浜港における先行導入が図られる時期に合わせることを適切である。
- また、緩和の円滑な施行及び施行後の確実な実施を期するため、地元の関係者からなる安全対策協議会を設置することが望まれる。

以上