

第4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7月31日(木)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、奥谷委員 [代理：風巻氏]、落合委員（座長）、門野委員、川村委員、小島委員 [代理：玉田氏]、下沖委員、杉山委員（座長代理）、中条委員、根本委員 [代理：佐藤氏]、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) 前回の質問への回答
- (2) コンピューターシミュレーション結果（横浜港）
- (3) 安全対策の方針（横浜港）
- (4) その他

2. 議事概要

- (1) 前回の質問への回答
事務局より、前回質問のあった、船種、船長の国籍や原因などの詳細な分析については、(3)の安全対策において海上保安庁から回答する旨説明を行った。
- (2) コンピューターシミュレーション結果（横浜港）
事務局からコンピューター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

- ・「諸条件は基本的に従来同様」とのことであるが、前回のシミュレーション実施から時間が経過しており、環境は変化しているのではないかとと思われるが、その点は、どのように対応されたのか。
→ 現況交通の再現をモデルに入力した結果であり、今回の例では、平成24年の横浜市調査において、500トン以上の船舶はAISデータ1ヶ月分から、500トン未満は実態調査のデータから、それを基に現況再現し、モデルから出てきた操船困難度の結果である。
- ・Critical（許容限界）というのは、許容できるのか、それとも許容できないのか、どのように理解するのか。
→ 操船者が感じる危険感を換算するにあたり、左右90度のどこを向いても危険

顕在化までの時間的余裕がある場合は最小値0とし、原針路からどこを向いてもただちに危険な場合は最大値1000としてストレス値を設定しており、許容できるか否かという表現自体に意味を見出すというよりは、操船者が受ける操船困難上のストレスの感覚の程度を表現しているものである。

→ モデル作成時に船長にアンケートをしており、ストレス値0～750までは、100%の人が許容できると回答し、750を超えると許容できない人が増え、1000になると100%の人が許容できないと回答している。

750～900までは、許容できない人が含まれる下のレベルの許容段階で、900を超えると、一挙に許容できない人が増える。このような結果を基にランク分けをしている。

・ Catastrophic は減少しているが、その要因は、客観的にフォローし得るのか。

→ コンピューターシミュレーションの結果自体は、緩和の可否の判断の尺度としての意味合いを持つものであって、この後に実施する操船シミュレーションの結果を見ていただき、緩和が適当か否かをご判断いただきたい。

・ 評価値と事故率との関係のデータはあるのか。

→ ESモデルの評価値は困難度を表すもので、事故率を意味するものではない。ただし、人間的な感覚でいくと困難度が高ければ事故率も高かろうということである。

(3) 安全対策の方針（横浜港）

① 海上保安庁より前回の質問への回答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

・ 出入港届から日本船か外国船かが分かると思うが、それに基づいて事故の発生率が分からないか。

→ 船長の国籍別による統計的整理はしておらず、短期的にお示しすることは難しい。

② 海上保安庁より資料に基づき説明を行った後、質疑応答を行った。

主な質疑応答は次のとおり

・ 横浜港も含めて管制機能を現在よりも強化するというを基本的な方向としたいという報告と理解し、次回ではより具体的な方針について報告があるということ認識でよいか。

→ その通りであり、次回では、具体的な内容について報告させていただきたい。

・ 事故の分析から、衝突がどこでどのような状況で、どういう船同士でおこったのか、そのような事故が、管制の強化によって解決されるのかどうかについて、次回では、事故と関連付けてご説明いただきたい。安全対策を導入するならば、どれだけ安全性の向上に寄与するのか判断材料にさせていただきたい。(

- 事故についてどういう事象であったかは整理可能ではあるが、管制があったらという仮定条件のもとに回避できたか否かについての相関は難しい。船の動静把握をし、それに対応した情報提供、さらに勧告という形で働きかけを強める手段を持つことで、海上交通の整序という面でプラスの効果が期待できると考えている。
- ・ 横浜港部分の管制と東京湾全体の管制の一元化について、全体的な観点からの説明をいただきたい。
 - 東京湾の各港の港内交通管制室と海上交通センターの一元化を目指しており、全体論は並行的に検討を進めているところである。強制水先の議論と関連してくる横浜港の港内の部分をどのように対応していくかということと一定の関連性をもって検討している。
 - ・ 海上交通安全法による管制や情報提供を、今後、港則法に基づき横浜港内について行っていくという理解でよいか。また、平成22年7月の交通管制機能の強化としては、VHFの聴取義務化とAISの搭載義務化があるが、強化の前後で横浜・川崎港周辺において何か特徴的なものが表れているのかどうか、データがあれば示していただきたい。
 - ・ 横浜港の強制水先の現状は3千トン以上ということで、これについてどの程度まで緩和が妥当なのかが検討の趣旨である。入港船舶の減少と港湾整備により沖合に埠頭ができたことの2つの関係から、1万トンぐらいに緩和をするのが適当な状況になってきたのではないかというのが問題提起である。この問題と安全対策とどう絡ませて議論されるべきかというところを一度整理して、いい方向付けをしていただきたい。
 - ・ 東京湾内の情報は、東京マーチスや代理店等を利用して情報を取得しており、港内の情報は、水先人が乗船する船舶にあっては水先人から必要な情報が入ってくる現状にある。水先人が乗船しないとなると、港内の情報について、船長はVHFから情報を得るしかないかと思うが、どのような方法で情報が流されるのか。
 - 代理店、ポートルジオ、港湾管理者などの地元の各機関が情報伝達に関係している。海上保安庁だけで対応することではなく、全体として、こうした各機関が連携をどのようにとっていくかが重要であると考えている。
 - ・ 水先人はお互いにコミュニケーションをとって水域全体を視野に入れて安全・効率の良い交通流を作っているが、緩和する場合は、コミュニケーションの面で安全対策を検討していただきたい。

③ 国土交通省港湾局より資料に基づき説明を行った後、質疑応答を行った。

主な質疑応答は次のとおり

- ・ 本牧D5岸壁の隅角部よりも、曲がりきれずにC岸壁の方に行くケースが、たぶん多くなると想定される。また、これまでの経験から、ABスリットのB岸壁の隅角部も考えた方がよい。ここに近づく船が多いと感じている。
 - 今後、港湾管理者や利用者等の地元関係者と調整する際に考慮してまいりたい。
- ・ 隅角部にフェンダーを付けるというのは、緩和したらぶつかる可能性が多くなるからという理由なのか。ぶつかれば事故だと思うが、無いよりは有ったほうがいいのかもしいないが、安全対策という観点からは外れていると考えるが。
 - 緩和によって事故件数が定量的にどのように変化するかは把握しかねるが、今でもそのような事故が発生しているため、安全性を高めるとともに、港の機能を低下させない一定の効果があると考えている。
- ・ 事故が起こる可能性があるならば、緩和の是非に関わらず、安全対策をとらなければならないと考える。万が一事故が発生した場合の期待事故費用のリダクションとして、国交省港湾局の考え方も一つの方策としてあり得ると考える。
- ・ 例えば規制緩和1万トンまでとなった場合に、タグボートを使うことを船長にどのように納得させるのか。水先人ですら、4千トン以上の船舶はタグボートを使っているのに、タグボートを使わずに入出港することは考えられない。
 - 入港マニュアルを作っており、非常時や荒天時のタグボート配備基準を緩和に併せて検討したい。
- ・ 本検討会としては、国交省港湾局から説明のあった安全対策の方針に沿って、今後、港湾管理者あるいは現地の海事関係者と密接に協力して、具体的な点を調整して頂いて、安全対策を高めて頂くようお願いする。
- ・ 過去の緩和時において、現地での関係者からなる安全対策協議会を設置して、緩和後の安全確実な施行を担保するために、関係者がどのような準備をすべきか議論した経緯がある。本検討会において、仮に緩和が適当という決定がなされた場合には、過去と同様に、現地に協議会を設置して、本日の海上保安庁による安全対策の議論において委員から出されました意見も含めて検討していきたいと考える。協議会の設置、運営については、海技課において、調整の労をとってまいりたいと考えている。

(4) その他

次回は、8月26日(火)15時から今回と同じ会議室で開催。

次回議事は、「横浜港についての操船シミュレータ実験調査結果及びその評価」と安全対策を含めて「中間とりまとめ」を予定。

中間とりまとめとしては、横浜港につき1万トンまでの緩和の可否について、本検討会としての方針を決定したい。

以上