

横浜川崎区の強制水先の緩和 の検討について

横浜川崎区の強制水先の緩和の検討について (海事局に検討会を設置)

1. 検討会の目的

横浜川崎区の強制水先は、その対象を平成11年に300総トン以上から3,000総トン以上に緩和したが、その後約15年が経過。この間同水域は、

- ・ 入港隻数も相当程度減少し、船舶の混雑状況は緩和している可能性があること、
- ・ 国際コンテナ戦略港湾として位置付けられ、港湾整備に一定の進展があること、

等、その環境が変化している。

このため、同水域の強制水先について、操船安全面からの客観的・定量的な分析等安全性の検証を行った上で、その対象船舶のあり方を総合的に検討する。

2. 検討会の構成

学識経験者、港湾管理者、水先人、船会社、関係団体、関係省庁
(座長: 落合誠一 中央大学法科大学院教授)

3. 検討のスケジュール (案)

平成26年2月26日(水)に第一回を開催。年内に取りまとめ。

水先制度の概要

○ 目的

水先とは、船舶の輻輳水域等(全国35区)において、免許を受けた水先人が船舶に乗り込んで目的地に導くこと。世界各国で実施。

目的は、船舶交通の安全確保、船舶の運航能率の増進。

他の船舶を含む水域全体の安全、港湾機能や海洋環境の保全等にも寄与。

○ 強制水先制度

全国で特に交通の難所とされる水域10か所では、水先人の乗船を義務付け。

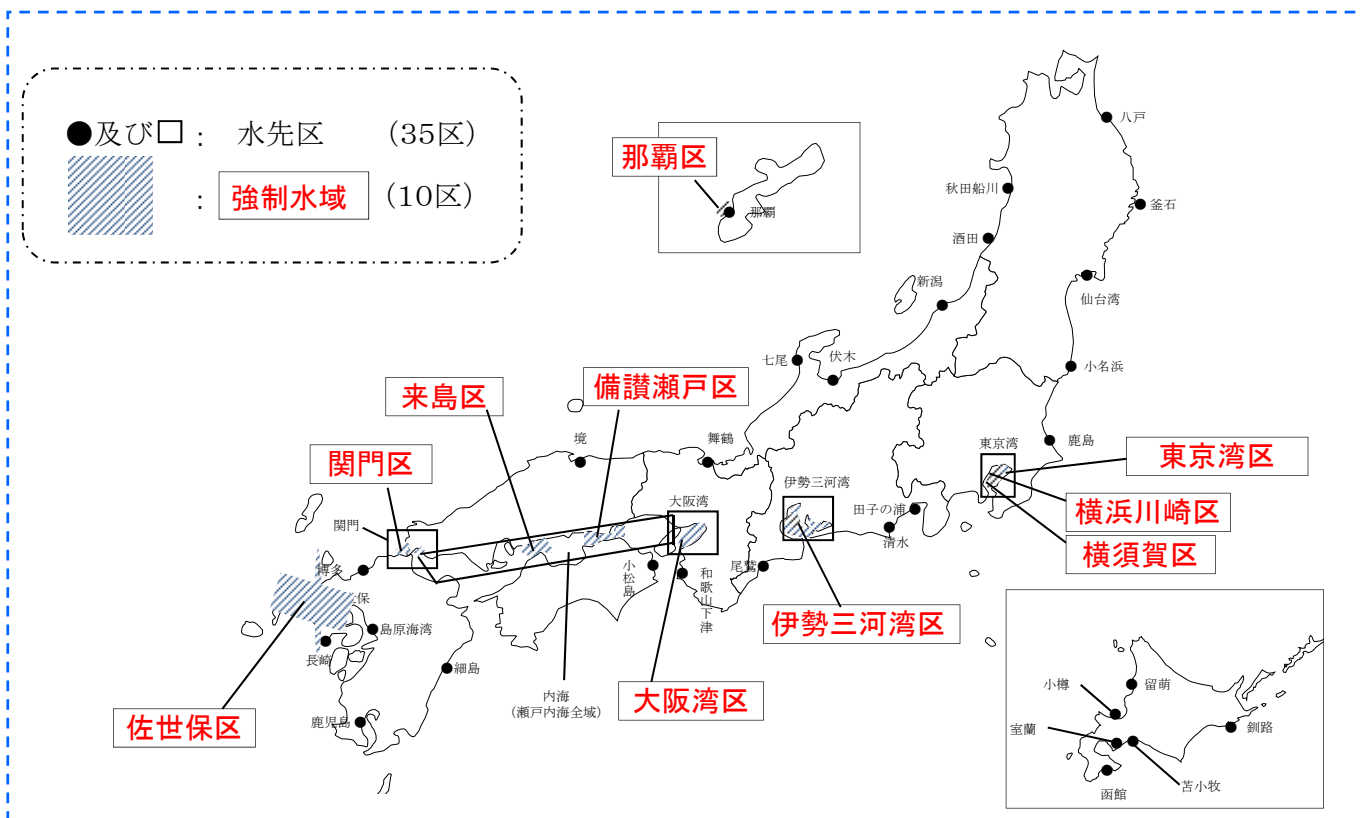
○ 水先人数

全国で673人(H26. 1. 1現在)

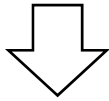
○ 実績

約17万2千隻(H24年度)

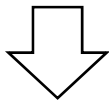
○ 水先区



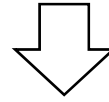
- ① 船社等からの依頼を受け、水先を行う船舶まで小型ボートで移動。



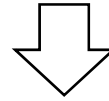
- ② 水先を行う船舶に到着後、縄ばしごで当該船舶に乗船。



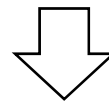
- ③ 操舵室で船長に針路や速力を指示し、目的地に向け船舶のきょう導を開始。



- ④ 交通が混雑する水域では、無線で他船や海上保安庁等と情報交換を行いつきょう導。



- ⑤ 港周辺で速力を落とした大型船は舵が利きにくくなるため、タグボートを付けて船舶の動きを制御。



- ⑥ 速力調整やタグボートでの制御を行い目的の岸壁に着岸。水先業務終了。



わが国の強制水先の状況

水 域	強制水先対象船舶
横須賀区（横須賀港） 佐世保区（佐世保港） 那覇区（那覇港）	300総トン以上 （但し、内航船は1,000総トン以上）
横浜川崎区（横浜港・川崎港の狭水域）	3,000総トン以上 （但し、内航危険物積載船は1,000総トン以上、 外航危険物積載船は300総トン以上）
関門港（入出港）	3,000総トン以上 （但し、危険物積載船及び関門港若松区（第一区～第四区に限る。）を航行する船舶であって、 内航に係るものは1,000総トン以上、外航に係るものは300総トン以上）
東京湾内（東京港、横浜港南本牧等） 伊勢三河湾内（名古屋港、四日市港等） 大阪湾内（神戸港、大阪港等） 備讃瀬戸海峡 来島海峡 関門海峡（通峡）	10,000総トン以上

【横浜港・川崎港の区域（概要図）】

