

強制水先対象船舶の緩和について

1 概要

横浜港（本牧ふ頭・大黒ふ頭）の強制水先対象船舶は、平成 11 年に 3 百トン以上から 3 千トン以上に緩和されましたが、他の国際コンテナ戦略港湾の 1 万トン以上と比較すると不利な条件となっていました。

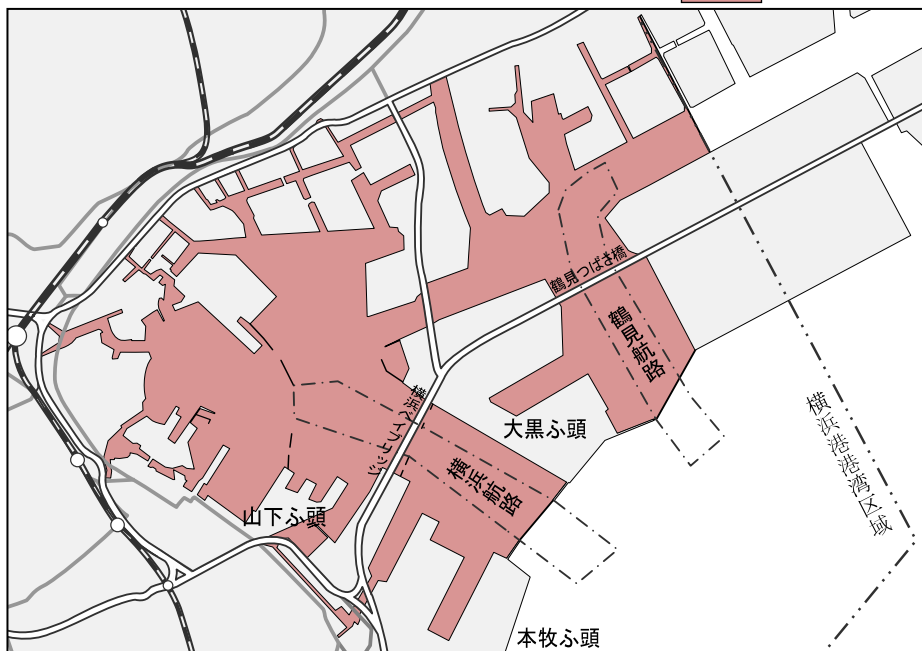
このため、横浜市では横浜港の国際競争力強化や航行環境の改善状況から、横浜港関係団体とも連携し、予算・制度要望など、機会あるごとに 1 万トン以上への緩和を要望し続けてきました。

この度、国土交通省海事局が設置した「横浜川崎区の強制水先に関する検討会」において、シミュレーション調査による操船安全面からの客観的・定量的な分析等安全性の検証の結果、第 5 回検討会（8 月 26 日開催）で「横浜港の強制水先を 1 万トンへ緩和することは適当である」との結論を得ました。

国内主要港の強制水先対象船舶（緩和前後比較）

| 港名（コンテナターミナル） | 現状 | 緩和後 |
|--------------------------------|-----------|-----------|
| 横浜港 （本牧・大黒ふ頭） | 3千トン以上の船舶 | 1万トン以上の船舶 |
| 東京港、川崎港、神戸港、大阪港、 横浜港（南本牧ふ頭） | 1万トン以上の船舶 | |

強制水先対象船舶が 3 千トン以上の範囲



具体的な緩和の範囲は、今後、国土交通省による水先法施行令改正の手続きの中で詳細が決定されます。

2 国の検討会の中間とりまとめの骨子

- (1) 横浜港の強制水先を1万トンへ緩和（危険物積載船を除く）することは適当である。
- (2) 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（管制機能の強化）の横浜港先行導入及び港湾施設側の防衛対策の時期（平成27年10月を目途とし、可能な場合は前倒しを図る。）に合わせることを適切である。
- (3) 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。

3 緩和の効果

9千トンクラスのコンテナ船が多く運航されている日中航路をはじめ、アジア航路についてコスト削減が図られます。

具体的には、9千トンクラスの船舶が入出港に要する費用約100万円の内、水先料約10万円が削減されます。

これを契機に輸入貨物の取扱い拡大やトランシップ機能を強化することで基幹航路の維持・拡大を目指します。

4 今後の予定

本年10月開催予定の第6回検討会において、横浜港についての最終的なとりまとめを行い、国が水先法施行令の改正手続きを行います。

また、国が、横浜海上保安部等の地元関係者による安全対策協議会を設置し、具体的な安全対策の検討を行います。