

この冊子は、令和4年度に公益財団法人日本海事センターの補助を受け実施した検討を基に取りまとめたものです。

令和4年度 京浜港（横浜区・川崎区）に おける錨地管理のあり方検討会

報告書

令和5年3月



公益社団法人 東京湾海難防止協会

目次

検討の概要

| | | |
|-------|-------------------------|---|
| 1 | 検討の目的 | 1 |
| 2 | 検討内容（令和4年度実施） | 1 |
| 2.1 | Y1 錨地の利用実態調査 | 1 |
| 2.2 | Y1 錨地の混雑緩和に向けた対策の検討 | 1 |
| 2.2.1 | 非混雑錨地の活用に向けた具体的な方策の検討 | 1 |
| 2.2.2 | 混雑緩和に向けた関係者に対する周知及び協力要請 | 1 |
| 2.3 | 錨地利用者のニーズを踏まえた対策の検討 | 1 |
| 2.4 | 錨地の運用に関する資料の作成 | 1 |
| 3 | 検討方法等 | 2 |
| 3.1 | 検討会の名称 | 2 |
| 3.2 | 検討会の構成 | 2 |
| 3.3 | 検討会の開催 | 3 |
| 3.4 | 検討期間 | 3 |
| 3.5 | 検討スケジュール | 3 |
| 3.6 | 令和4年度検討経過（概要） | 4 |
| 3.6.1 | 第1回検討会 | 4 |
| 3.6.2 | 第2回検討会 | 4 |

Y1 錨地の利用実態調査

| | | |
|-------|----------------------------|----|
| 4 | Y1 錨地の利用実態調査 | 5 |
| 4.1 | 調査実施日 | 5 |
| 4.2 | 調査方法 | 5 |
| 4.3 | 調査結果 | 7 |
| 4.3.1 | 第1回調査（令和4年6月13日） | 7 |
| 4.3.2 | 第2回調査（令和4年6月20日） | 12 |
| 4.3.3 | 第3回調査（令和4年6月27日） | 17 |
| 4.3.4 | 第4回調査（令和4年7月4日） | 22 |
| 4.3.5 | 500GT未満の小型船におけるY1 錨地抜錨後の動静 | 27 |
| 4.3.6 | 調査結果（まとめ） | 27 |
| 4.4 | Y1 錨地におけるタグボートの利用実態の把握 | 33 |
| 4.4.1 | タグボート関係者に対するヒアリングの実施 | 33 |
| 4.4.2 | Y1 錨地におけるタグボートの利用実態 | 37 |
| 4.5 | Y1 錨地の利用実態にかかる考察 | 37 |

| | |
|---|----|
| 4.5.1 総トン数 500 トン以上の船舶 | 37 |
| 4.5.2 総トン数 500 トン未満の船舶（タグボートを除く。） | 37 |
| 4.5.3 タグボート | 38 |

Y1 錨地の混雑緩和に向けた対策の検討

| | |
|--|----|
| 5 Y1 錨地の混雑緩和に向けた対策の検討 | 39 |
| 5.1 混雑錨地の混雑緩和に向けた具体的な方策の検討 | 39 |
| 5.1.1 基本的な考え方 | 39 |
| 5.1.2 非混雑錨地の活用に向けた方策の検討 | 39 |
| 5.1.3 関係当局への意見聴取の実施 | 39 |
| 5.1.4 錨泊可能船種の見直しを行う錨地の検討 | 40 |
| 5.1.5 K1 錨地の錨泊可能船種を見直した場合の安全性の検討 | 40 |
| 5.2 関係者に対する周知及び協力要請 | 41 |
| 5.2.1 周知及び協力要請の内容 | 41 |
| 5.2.2 周知及び協力要請に関して協力をいただく組織、団体等 | 42 |
| 5.2.3 周知及び協力要請において活用する資料（リーフレット）について | 42 |
| 5.2.4 資料（日本語版リーフレット） | 43 |
| 5.2.5 資料（英語版リーフレット） | 44 |

錨地利用者のニーズを踏まえた対策の検討

| | |
|---|----|
| 6 錨地利用者のニーズを踏まえた対策の検討 | 45 |
| 6.1 錨地利用者のニーズ | 45 |
| 6.2 錨地利用者のニーズを踏まえた方策の検討 | 45 |
| 6.2.1 基本的な考え方 | 45 |
| 6.2.2 関係当局への意見聴取の実施 | 45 |
| 6.2.3 補油（バンカリング）目的の錨地として活用する錨地の検討 | 46 |
| 6.2.4 TK 錨地の錨地名の変更 | 47 |
| 6.2.5 NR（旧 TK）錨地を補油（バンカリング）等に活用する場合の安全性の検討 .. | 47 |
| 6.3 関係者に対する周知 | 49 |
| 6.3.1 周知に関して協力をいただく組織、団体等 | 49 |
| 6.3.2 周知において活用する資料（リーフレット）について | 49 |

京浜港（横浜区・川崎区）における錨地管理について（まとめ）

| | |
|---------------------------------------|----|
| 7 京浜港（横浜区・川崎区）における錨地管理について（まとめ） | 50 |
| 7.1 令和 3、4 年度の検討概要 | 50 |
| 7.1.1 錨地の利用実態 | 50 |

| | | |
|-------|----------------------------------|----|
| 7.1.2 | 錨地の課題 | 51 |
| 7.1.3 | 錨地の課題改善に向けた対策の検討 | 51 |
| 7.1.4 | 京浜港における錨地管理のあり方について（令和3、4年度のまとめ） | 51 |
| 7.2 | 京浜港（横浜区・川崎区）の錨地管理に向けた今後の取り組み（方針） | 52 |
| 7.2.1 | 基本的な考え方 | 52 |
| 7.2.2 | 取り組みの概要 | 53 |

議事概要

| | | |
|-------|--------------|----|
| 8 | 議事概要（令和4年度） | 54 |
| 8.1 | 第1回検討会 | 54 |
| 8.1.1 | 開催日時等 | 54 |
| 8.1.2 | 出席者等（順不同敬称略） | 54 |
| 8.1.3 | 議題 | 54 |
| 8.1.4 | 議事概要 | 55 |
| 8.1 | 第2回検討会 | 63 |
| 8.1.1 | 開催日時等 | 63 |
| 8.1.2 | 出席者等（順不動敬称略） | 63 |
| 8.1.3 | 議題 | 63 |
| 8.1.4 | 議事概要 | 63 |

検討の概要

1 検討の目的

「令和3年度 京浜港（横浜区・川崎区）における錨地管理のあり方検討会」（以下、「令和3年度検討会」という。）において、京浜港（横浜区・川崎区）における錨地を取り巻く環境等の変化に対応した錨地管理のあり方を検討し、錨地に関する現状と課題を取りまとめたところである。

本検討会は、令和3年度検討会の検討結果を踏まえ、錨地に関する課題の改善に向けた対策を検討することを目的とする。

なお、本検討会は、公益財団法人日本海事センターの補助を受け実施するものである。

2 検討内容（令和4年度実施）

2.1 Y1 錨地の利用実態調査

利用者のニーズが高く、年間を通じて混雑がみられる Y1 錨地について錨地の利用実態調査を実施し、錨地に関する課題改善に向けた対策の検討に資するものとする。

2.2 Y1 錨地の混雑緩和に向けた対策の検討

令和3年度検討会の検討結果及び今年度実施した Y1 錨地の利用実態調査の結果を踏まえ、Y1 錨地の混雑緩和に向けた対策を検討する。

2.2.1 非混雑錨地の活用に向けた具体的な方策の検討

非混雑錨地の活用に向けて、錨地の利便性向上等、錨地運用の見直しに係る具体的な方策を検討する。

2.2.2 混雑緩和に向けた関係者に対する周知及び協力要請

Y1 錨地の利用実態及び混雑緩和に向けた対策に係る検討結果を踏まえ、関係者に対する周知及び協力要請について検討する。

2.3 錨地利用者のニーズを踏まえた対策の検討

令和3年度検討会のアンケート調査で判明した利用者のニーズを踏まえ、錨地の利便性向上等、錨地運用の見直しに係る具体的な方策を検討する。

2.4 錨地の運用に関する資料の作成

本検討会における検討結果を踏まえ、錨地の運用に関する資料を作成し、関係者に広く周知するとともに、Y1 錨地の混雑緩和に向けた協力要請において活用する。

3 検討方法等

令和3年度に設置した学識経験者、海事関係者及び関係行政機関で構成する検討会により引き続き検討を行うこととし、検討会の事務局は、公益社団法人東京湾海難防止協会とする。

3.1 検討会の名称

検討会の名称を「令和4年度京浜港（横浜区・川崎区）における錨地管理のあり方検討会」とする。

3.2 検討会の構成

検討会の構成団体等は、表3.2.1のとおりとする。

表 3.2.1 京浜港(横浜区・川崎区)における錨地管理のあり方検討会 構成団体等

| 区分 | 所属 | 役職 | 氏名 |
|-------------|-----------------------|--------------------|--------|
| 委 | 海上保安大学校 | 名誉教授 | 長澤 明 |
| | 国立大学法人 東京海洋大学 | 理事・副学長 | 庄司るり |
| | 一般社団法人 日本船主協会 | 海務部副部長 | 多田宏高 |
| | 一般社団法人 日本船長協会 | 会長 | 中村紳也 |
| | 一般社団法人 日本旅客船協会 | 安全対策委員会委員長 | 櫻井 薫 |
| | 日本内航海運組合総連合会 | 連合会委員 | 土肥晴司 |
| | 東京湾水先区水先人会 | 会長 | 足立和也 |
| | 全日本海員組合関東地方支部 | 支部長 | 高宮成昭 |
| 員 | 外国船舶協会 | 専務理事 | 村瀬千里 |
| | 日本船舶代理店協会 | 専務理事 | 渡辺宏治 |
| | 外航船舶代理店業協会 | 専務理事 | 土肥康保 |
| | 船舶けい留施設運営会 | 運営会事務局 | 田口和夫 |
| | 日本沖荷役安全協会横浜支部 | 事務局長 | 葉梨昭典 |
| | 官 公 庁 関 係 | 横浜市港湾局 | 港湾管理部長 |
| 川崎市港湾局 | | 川崎港管理センター所長 | 鈴木健一郎 |
| 関東地方整備局 | | 港湾空港部長 | 森橋 真 |
| 関東運輸局 | | 海上安全環境部長 | 柴宮義文 |
| 第三管区海上保安本部 | | 海洋情報部長 | 勢田明大 |
| 第三管区海上保安本部 | | 交通部長 | 御澤兼三 |
| 横浜海上保安部 | | 部長 | 相馬 淳 |
| 川崎海上保安署 | | 署長 | 深瀬真司 |
| オブザ ーバー | 東京湾海上交通センター | 所長 | 稲田健二 |
| | 株式会社東洋信号通信社 | 横浜・川崎港グループ リーダー | 加藤義和 |
| 事 務 局 | 東京湾海難防止協会 | 理事長 | 長澤安純 |
| | 東京湾海難防止協会 | 専務理事 | 大根 潔 |
| | 東京湾海難防止協会 | 安全事業部長 | 川口 修 |
| | 株式会社日本海洋科学 | 執行役員 | 安田 克 |

敬称略・順不同

3.3 検討会の開催

令和4年度においては2回開催するものとする。新型コロナウイルス感染状況等を踏まえ、開催方法を決定するものとし、必要に応じてweb出席と会議室出席からなるハイブリッド会議形式の採用を考慮する。

3.4 検討期間

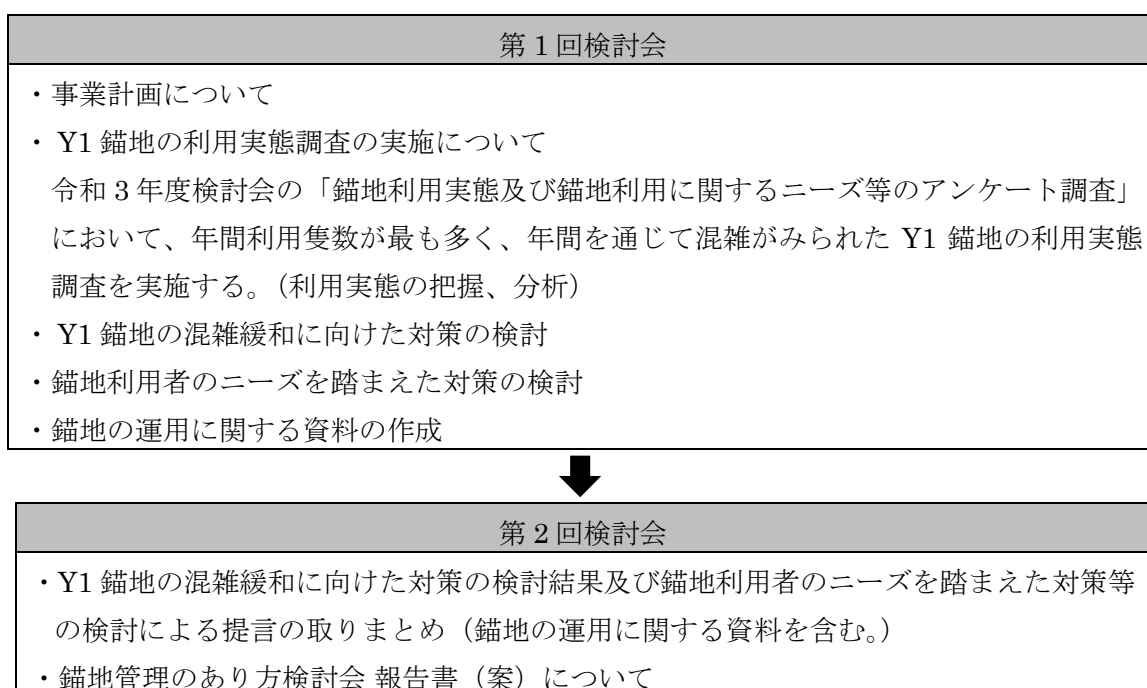
自 令和4年4月 至 令和5年3月

3.5 検討スケジュール

表 3.5.1 検討スケジュール

| 検討項目 | 令和4年 | | | | | | | | | | 令和5年 | | |
|--------------------|------|----|----|----|----|----|-----|-----|-----|----|------|----|--|
| | 4月 | 5月 | 6月 | 7月 | 8月 | 9月 | 10月 | 11月 | 12月 | 1月 | 2月 | 3月 | |
| 事業計画の策定 | ←→ | | | | | | | | | | | | |
| Y1 錨地の利用実態調査の実施 | | | ←→ | | | | | | | | | | |
| Y1 錨地利用実態の把握、分析 | | | | ←→ | | | | | | | | | |
| Y1 錨地混雑緩和に向けた対策の検討 | | | | | ←→ | | | | | | | | |
| 利用者のニーズを踏まえた対策の検討 | | | | | ←→ | | | | | | | | |
| 錨地の運用に関する資料の作成 | | | | | ←→ | | | | | | | | |
| 検討報告書の取りまとめ | | | | | | | | ←→ | | | | | |
| 検討会 | | | | | | ○ | | | | | | ○ | |

表 3.5.2 検討フロー



3.6 令和4年度検討経過（概要）

3.6.1 第1回検討会

(1) 日時

令和4年9月29日（木）14:05～15:35

(2) 場所

株式会社日本海洋科学3階会議室（対面）及びWeb会議

(3) 議題

- ① 事業計画（案）
- ② Y1 錨地の利用実態調査（報告）
- ③ Y1 錨地の混雑緩和に向けた対策
- ④ 錨地のニーズを踏まえた対策
- ⑤ 錨地利用者に対する周知及び協力要請で活用する資料の作成

(4) 議事概要

事務局から事業計画（案）を説明し、Y1 錨地の利用実態調査を踏まえ、Y1 錨地の混雑緩和に向けた対策、錨地利用者のニーズを踏まえた対策、錨地利用者に対する周知及び協力要請で活用する資料について検討を行うとともに、錨地利用者（タグボート関係者）に対する追加のヒアリングを実施することについて了承が得られた。

3.6.2 第2回検討会

(1) 日時

令和5年3月9日（木）14:00～15:00

(2) 場所

ビジョンセンター浜松町 会議室 4階（東京都港区浜松町2-8-14 浜松町TSビル）

(3) 議題

令和4年度京浜港（横浜区・川崎区）における錨地管理のあり方検討会 報告書（案）

(4) 議事概要

事務局から、令和4年度京浜港（横浜区・川崎区）における錨地管理のあり方検討会 報告書（案）について説明を行い、委員及び関係官公庁の出席者から了承が得られた。

Y1 錨地の利用実態調査

4 Y1 錨地の利用実態調査

4.1 調査実施日

Y1 錨地における船舶利用実態調査を下記 4 回にわたり実施した。なお、事前のポータルラジオ（（株）東洋信号通信社）へのヒアリングにより、Y1 錨地の利用において週初めの月曜日が比較的錨泊船が多い実態があるとのことから実施日はいずれも月曜日とした。

表 4.1.1 調査実施日

| | |
|---------|--------------------|
| 第 1 回調査 | 令和 4 年 6 月 13 日（月） |
| 第 2 回調査 | 令和 4 年 6 月 20 日（月） |
| 第 3 回調査 | 令和 4 年 6 月 27 日（月） |
| 第 4 回調査 | 令和 4 年 7 月 4 日（月） |

4.2 調査方法

錨地利用実態調査は、（株）東洋信号通信社（横浜港流通センター8F）の協力を得て、当該ポータルラジオ運用室の一角を利用して実施した。（図 4.2.1 参照）

調査時刻は、錨泊船が動き始める朝 6 時から 2 時間前の毎正時 3 点（4 時、5 時、6 時）において錨泊船の位置、船種及び船型について調査した。位置、船種及び船型の特定には AIS データを取得するとともに、非 AIS 船については船名の目視及びポータルラジオからの情報提供に基づき特定した。（図 4.2.2 参照）



図 4.2.1 調査実施状況



図 4.2.2 Y1 錨泊状況 (ポータルラジオ運用室より撮影)

4.3 調査結果

計4回の調査日毎に、Y1 錨地における錨泊位置、船種及び船型（総トン数）について AIS 情報、レーダ画像等を利用して調査し、その他、特徴ある錨泊船についての補足情報は（株）東洋信号通信社から得た。（本項においては、総トン数の表記を「GT」とする。）

4.3.1 第1回調査（令和4年6月13日）

(1) 気象（気象庁／横浜）

天候：曇り

視程：良好

風況：N～NE、1.2～4.4m/s

(2) 錨泊状況

図4.3.1～図4.3.3にレーダ映像を示し、図4.3.4及び図4.3.5に錨泊状況写真を示す。

- 4時、5時には計11隻の錨泊船があり、そのうち500GT未満の船舶は3隻（すべてAIS搭載船）であった。
- 錨泊位置は500GT未満の小型船は港側に集中しており、その他の船舶は、各船から距離をとるよう分散して錨泊しており、小型船間の距離（AISアンテナ間の距離）は220～350m程度、500GT以上の船舶間距離は300m以上であった（最小316m、図4.3.3参照）。
- 6時のレーダ画像（図4.3.3参照）においてタグボート2隻が錨泊していた。
- Y1 錨地には、さらに2隻の錨地申請があったが（7,167GTコンテナ船、8,638GT貨物船）、船側の判断によりY2 錨地を利用した（※（株）東洋信号通信社提供情報）。

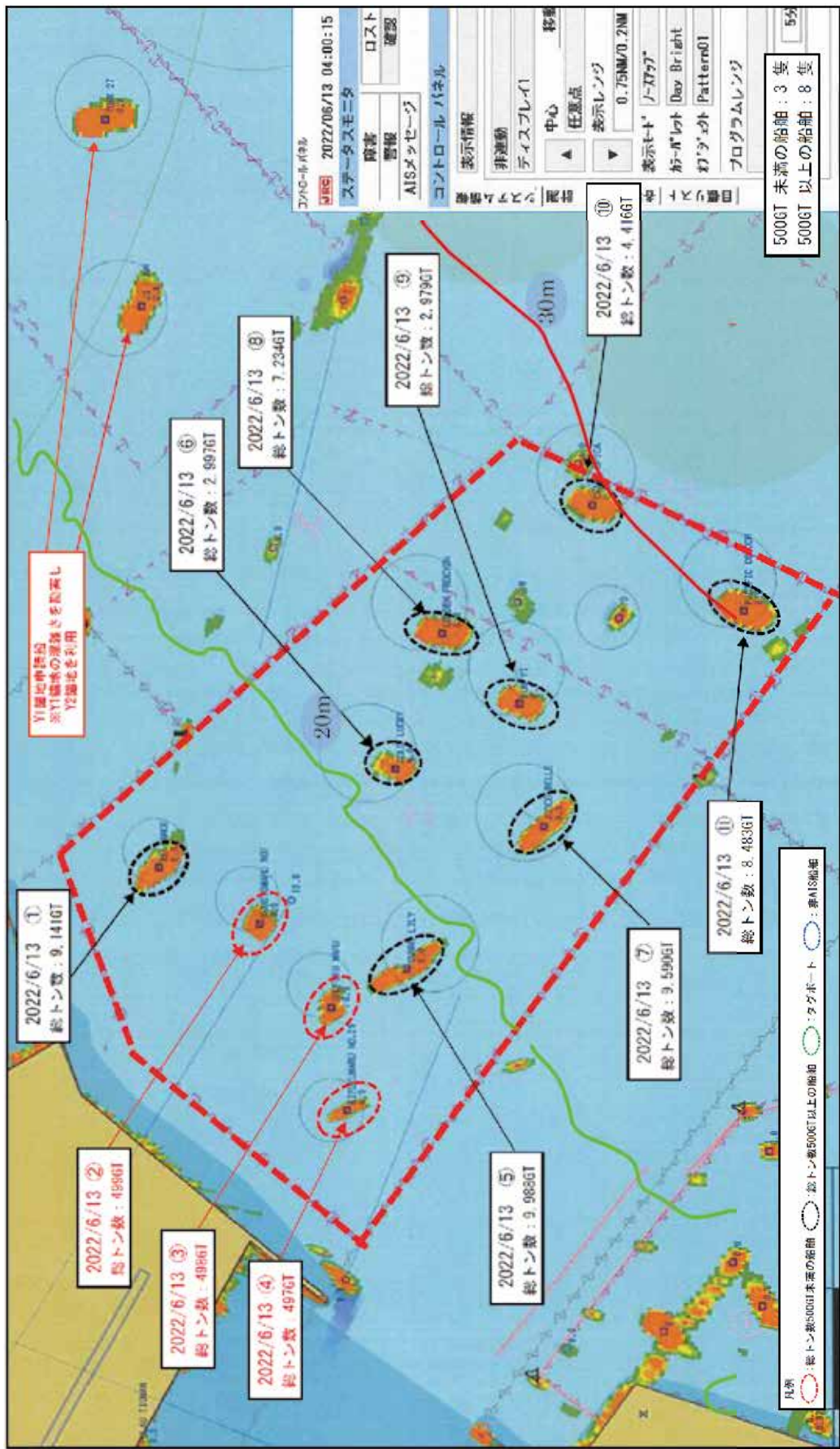


図 4.3.1 令和 4 年 6 月 13 日 4 時

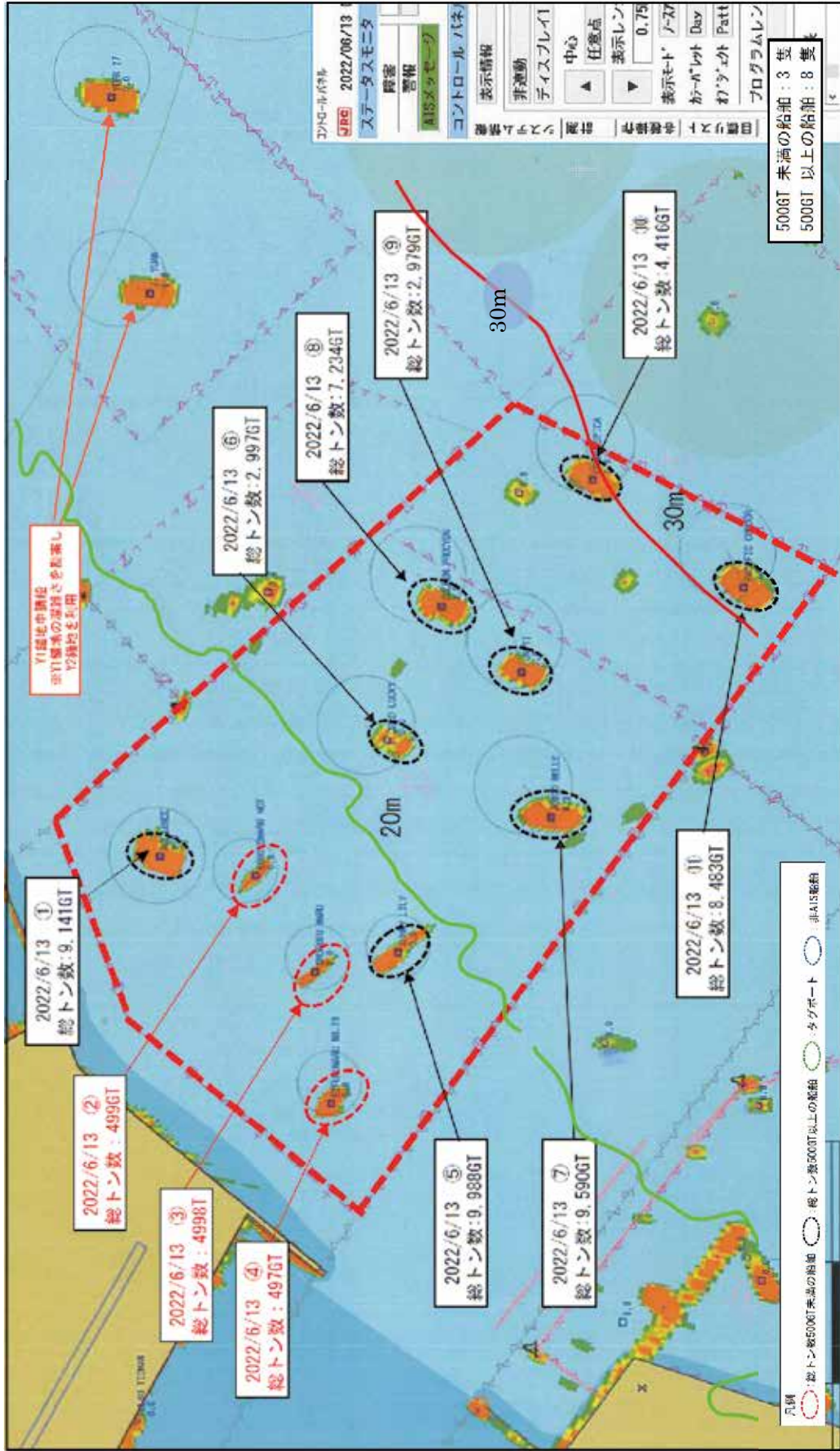


図 4.3.2 令和 4 年 6 月 13 日 5 時

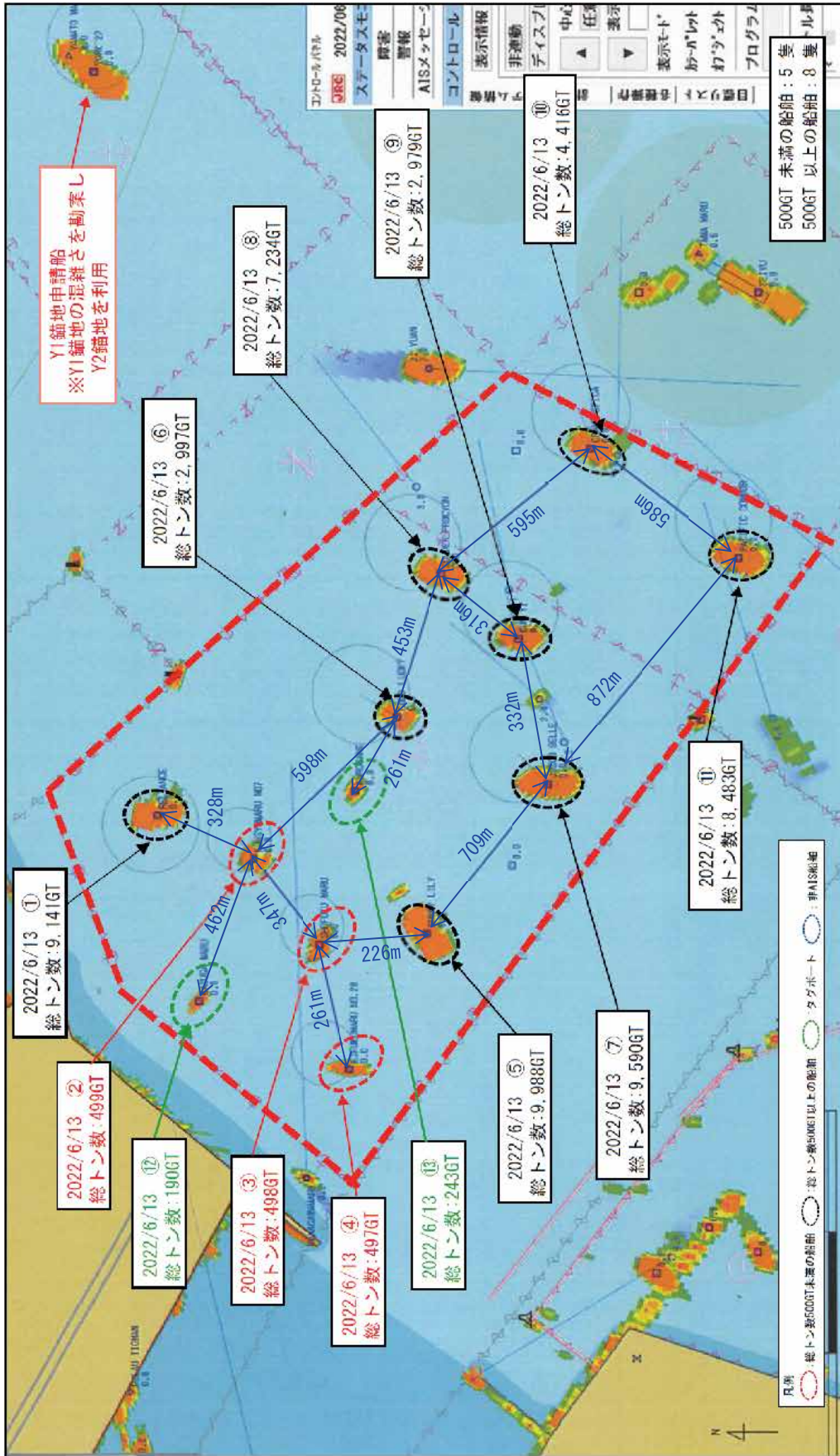


図 4.3.3 令和 4 年 6 月 13 日 6 時 ※距離は AIS アンテナからの距離を示す。

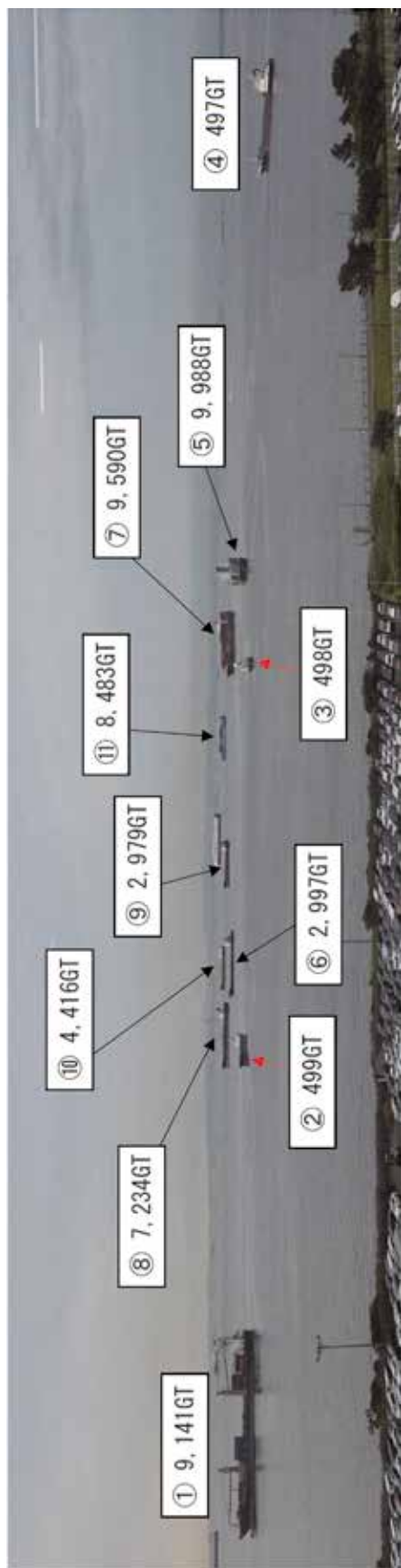


图 4.3.4 锚泊状况写真 (令和 4 年 6 月 13 日) 【4、5 时頃】

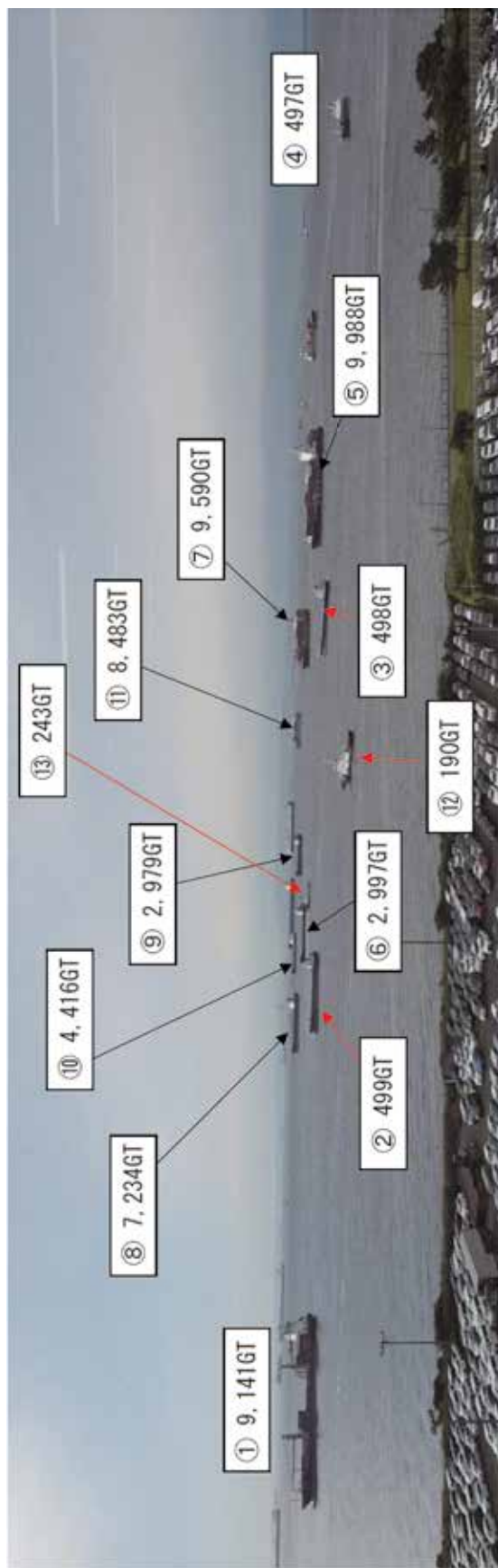


图 4.3.5 锚泊状况写真 (令和 4 年 6 月 13 日) 【6 时頃】

4.3.2 第2回調査（令和4年6月20日）

(1) 気象（気象庁／横浜）

天候：曇り

視程：良好

風況：S～SW、0.7～1.6m/s

(2) 錨泊状況

図 4.3.6～図 4.3.8 にレーダ映像を示し、図 4.3.9 に錨泊状況写真を示す。

- 錨泊船は計 15 隻あり、そのうち 500GT 未満は 10 隻、うち 2 隻はタグボートであった（非 AIS 搭載船は 1 隻）。
- 錨泊位置は 500GT 未満の小型船は港側に集中しているが、隻数が多く錨地の中央付近まで広がっていた。これら船舶間の距離は近いところでは 200m を切る錨泊船もあるが（197m、図 4.3.6 参照）、概ね 240～500m の間隔で錨泊していた。（図 4.3.6 参照）
- 5 時のレーダ映像で錨地北端付近に 500GT 未満の船舶（⑩）が追加で錨泊し、周辺の小型船とは 200m 以上を有していた（東側のタグボートと 226m）。
- 4,000GT 級の貨物船（⑥）が比較的港側で錨泊しており、当該船舶を囲むように小型船が錨泊しており、周辺の小型船とは 300m 以上（最小 328m）の距離を有していた。
- 500GT 以上の船舶は比較的距離をもって錨泊しているが、⑫（2,999GT 貨物船）と⑮（9,971GT コンテナ船）は比較的近い位置で錨泊していた（179m）
- Y1 錨地には、さらに 4 隻の錨地申請があったが、うち 1 隻は Y2 錨地を利用し（6,961GT タンカー）、残り 3 隻は YL3 錨地（大型船用錨地）を利用した（9,973GT 貨物船、1,180GT タンカー、7,627GT 貨物船）。※（株）東洋信号通信社提供情報

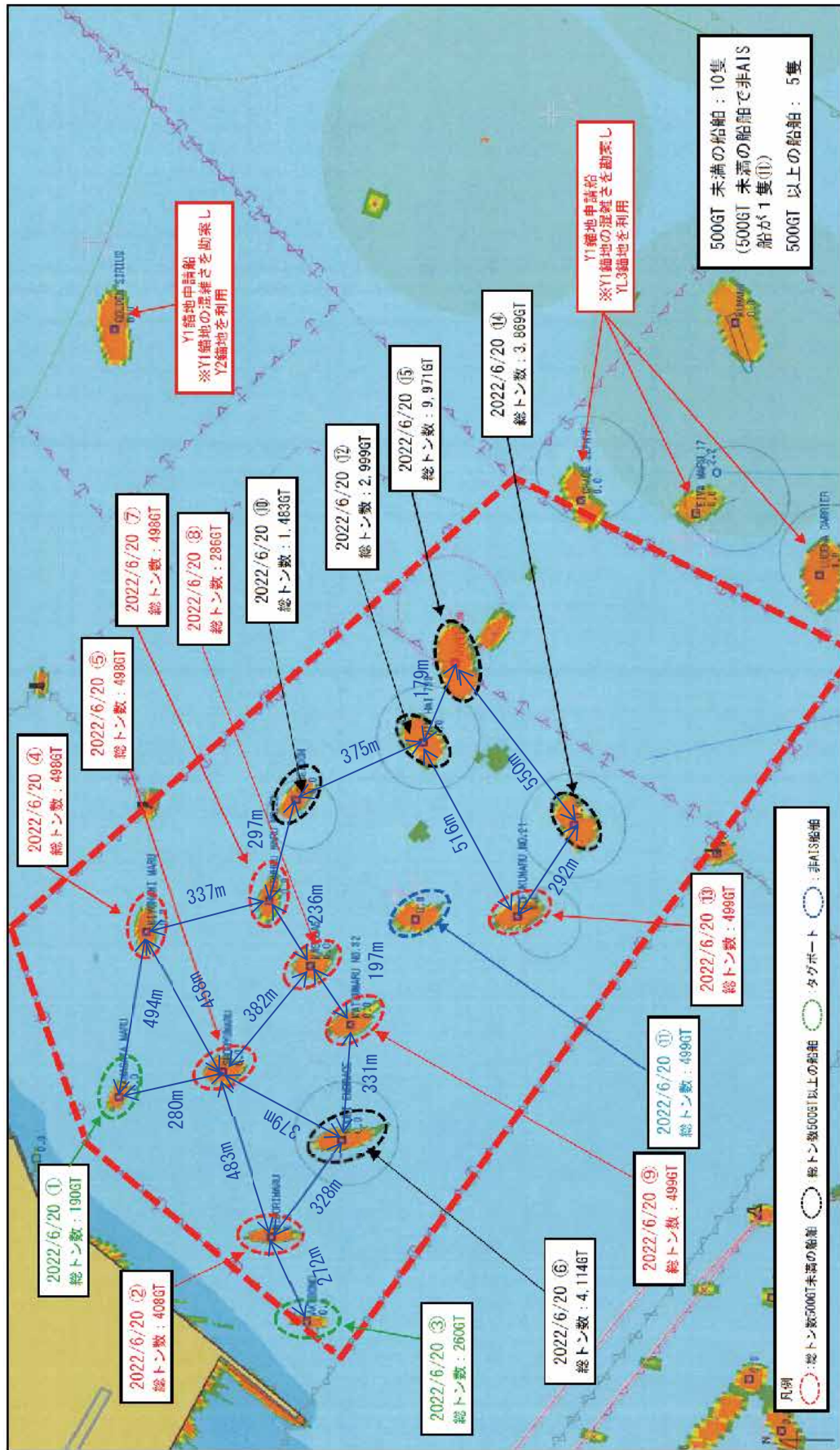


図 4.3.6 令和 4 年 6 月 20 日 4 時 ※距離は AIS アンテナからの距離を示す。

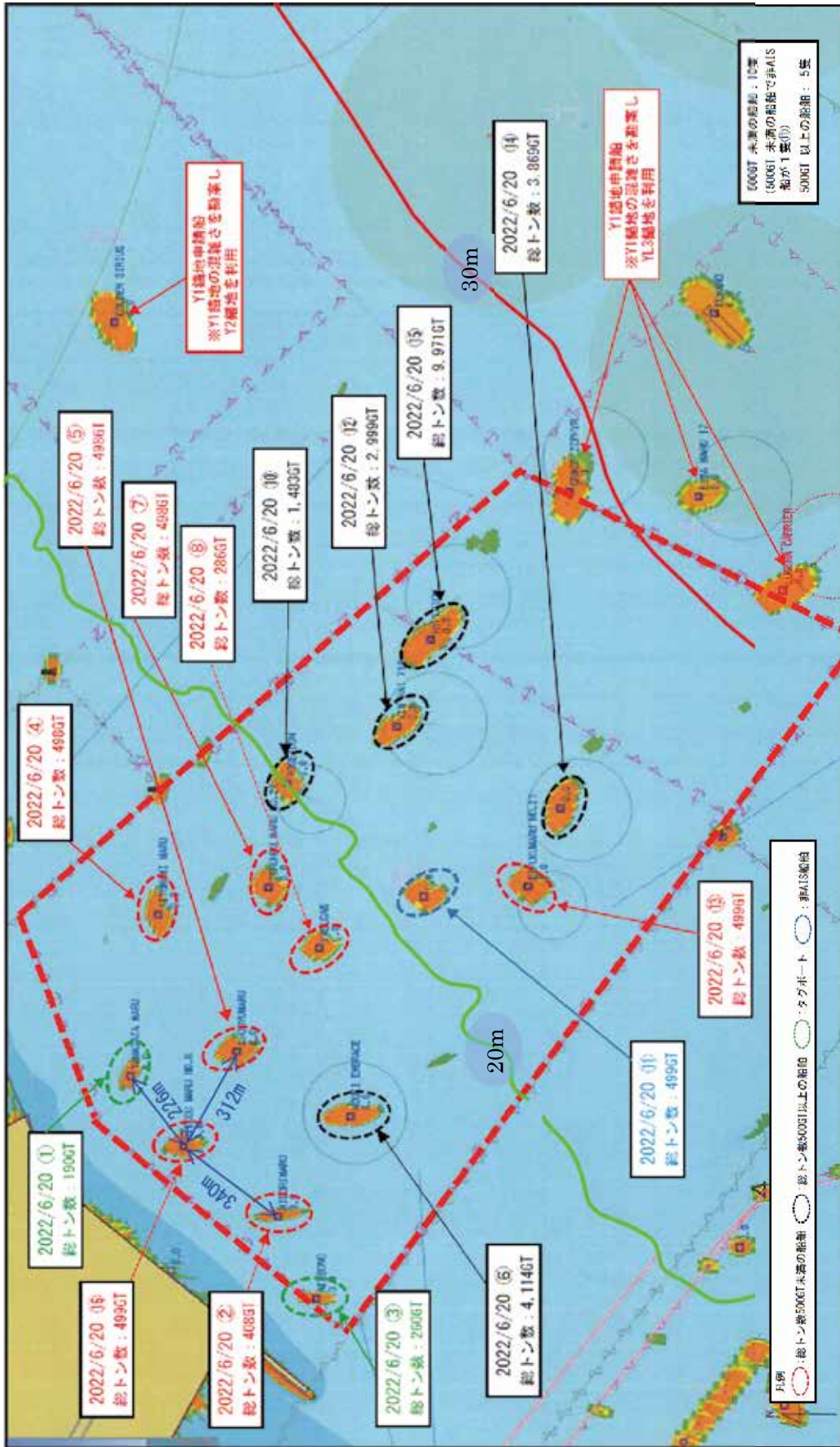


図 4.3.7 令和 4 年 6 月 20 日 5 時 ※距離は AIS アンテナからの距離を示す。

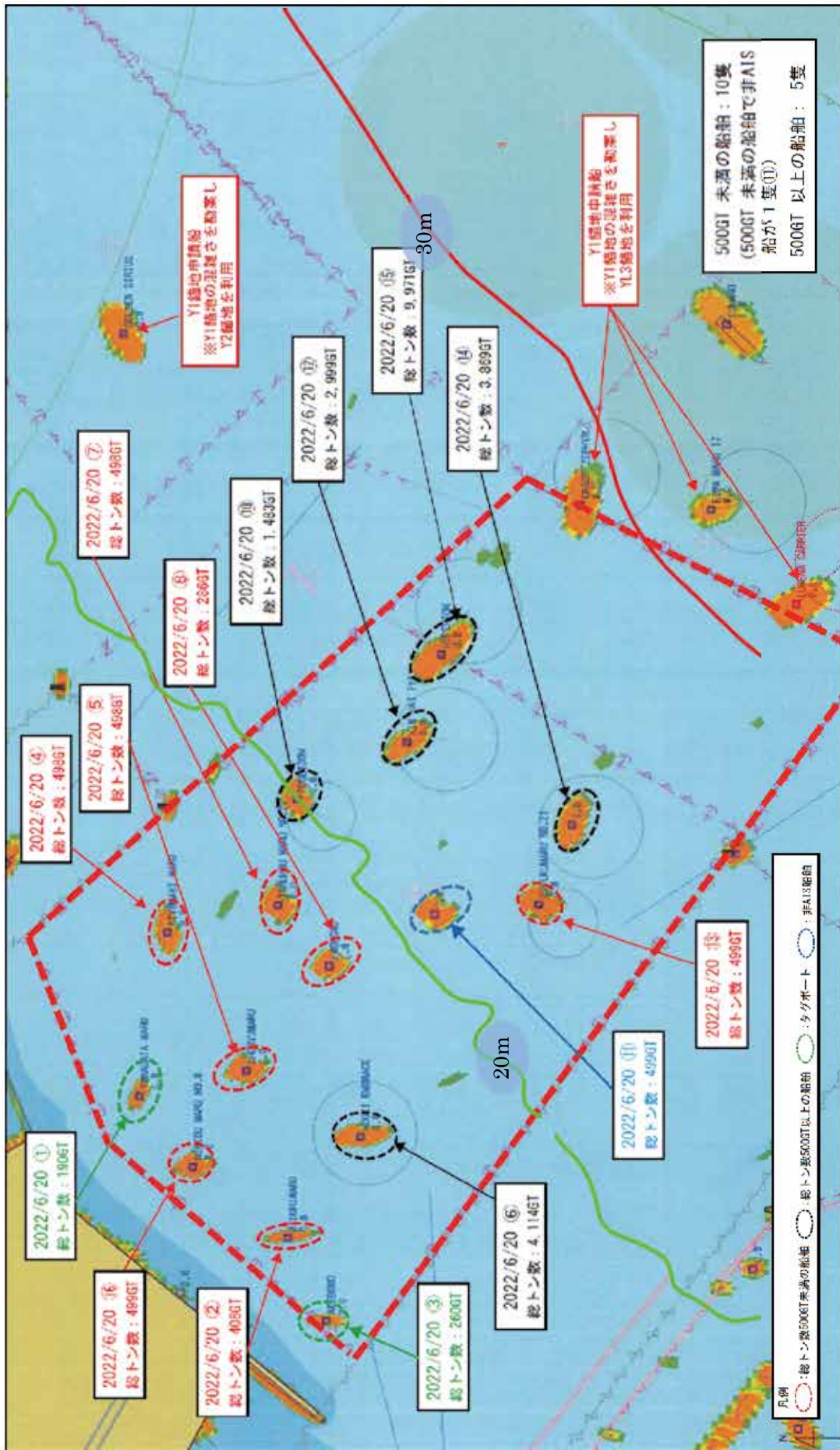


図 4.3.8 令和 4 年 6 月 20 日 6 時

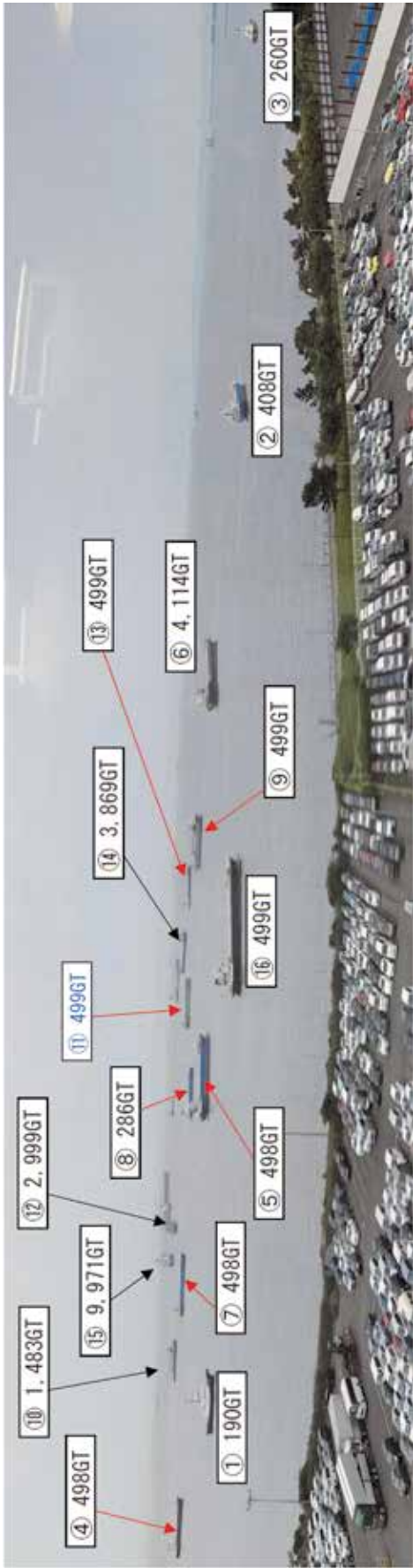


图 4.3.9 锚泊状况写真 (令和 4 年 6 月 20 日) 【6 時】

4.3.3 第3回調査（令和4年6月27日）

(1) 気象（気象庁／横浜）

天候：晴れ

視程：良好

風況：SSW～SW、1.6～2.9m/s

(2) 錨泊状況

図 4.3.10～図 4.3.12 にレーダ映像を示し、図 4.3.13 に錨泊状況写真を示す。

- 4時、5時には計9隻の錨泊船があり、そのうち500GT未満の船舶は6隻（すべてAIS搭載船）であった。なお、タグボートの錨泊はなかった。
- 錨泊位置は500GT未満の小型船は港側から錨地中央付近にかけて錨泊しており、概ね250～470mの間隔で錨泊していた（図 4.3.10 参照）。
- これら小型船の沖側もしくは東側（鶴見航路側）で500GT以上の船舶が錨泊しており、⑥（9,610GT コンテナ船）と⑦（9,998GT コンテナ船）は比較的近い位置で錨泊していた（296m）。

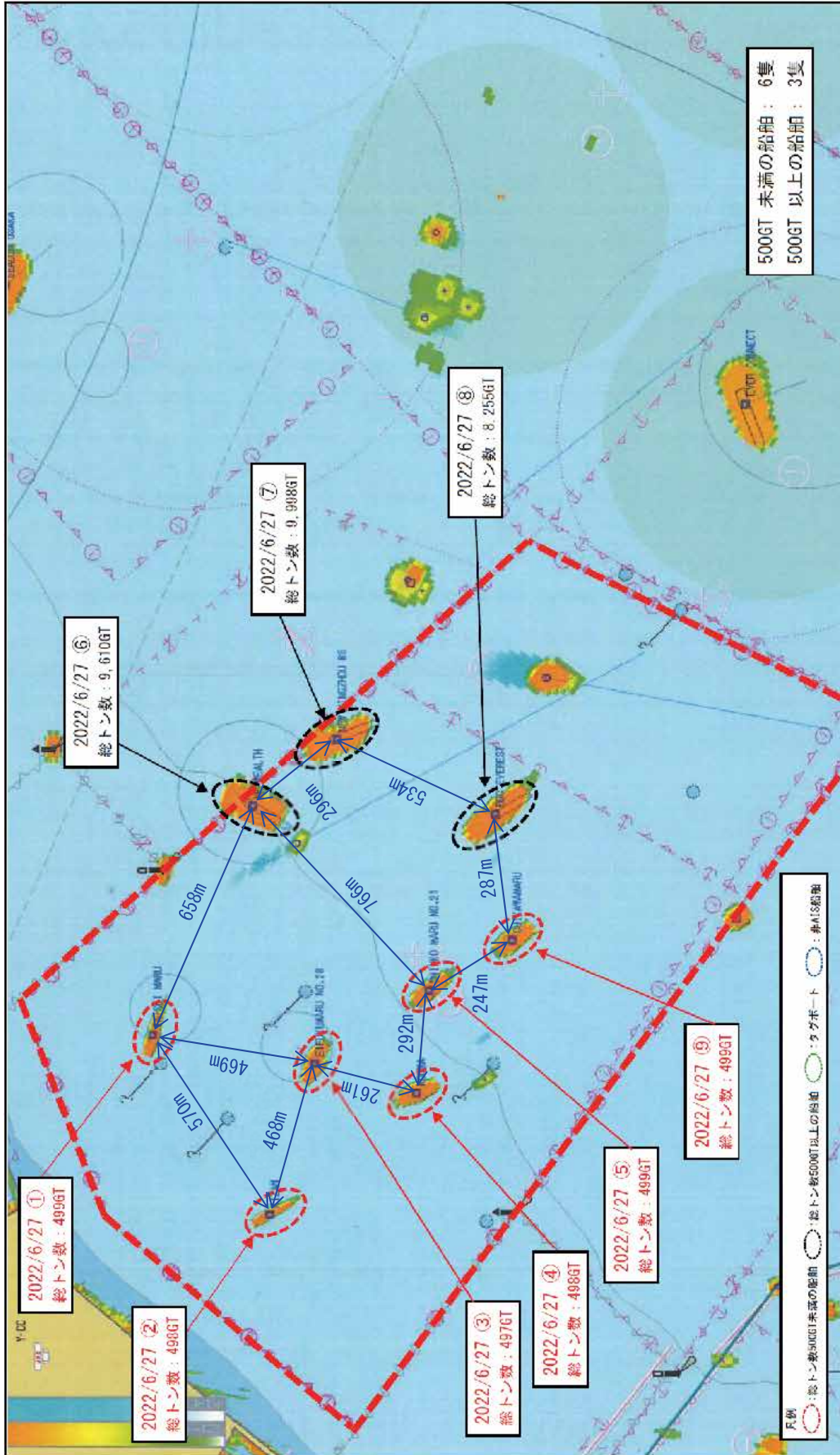


図 4.3.10 令和 4 年 6 月 27 日 4 時 ※距離は AIS アンテナからの距離を示す。

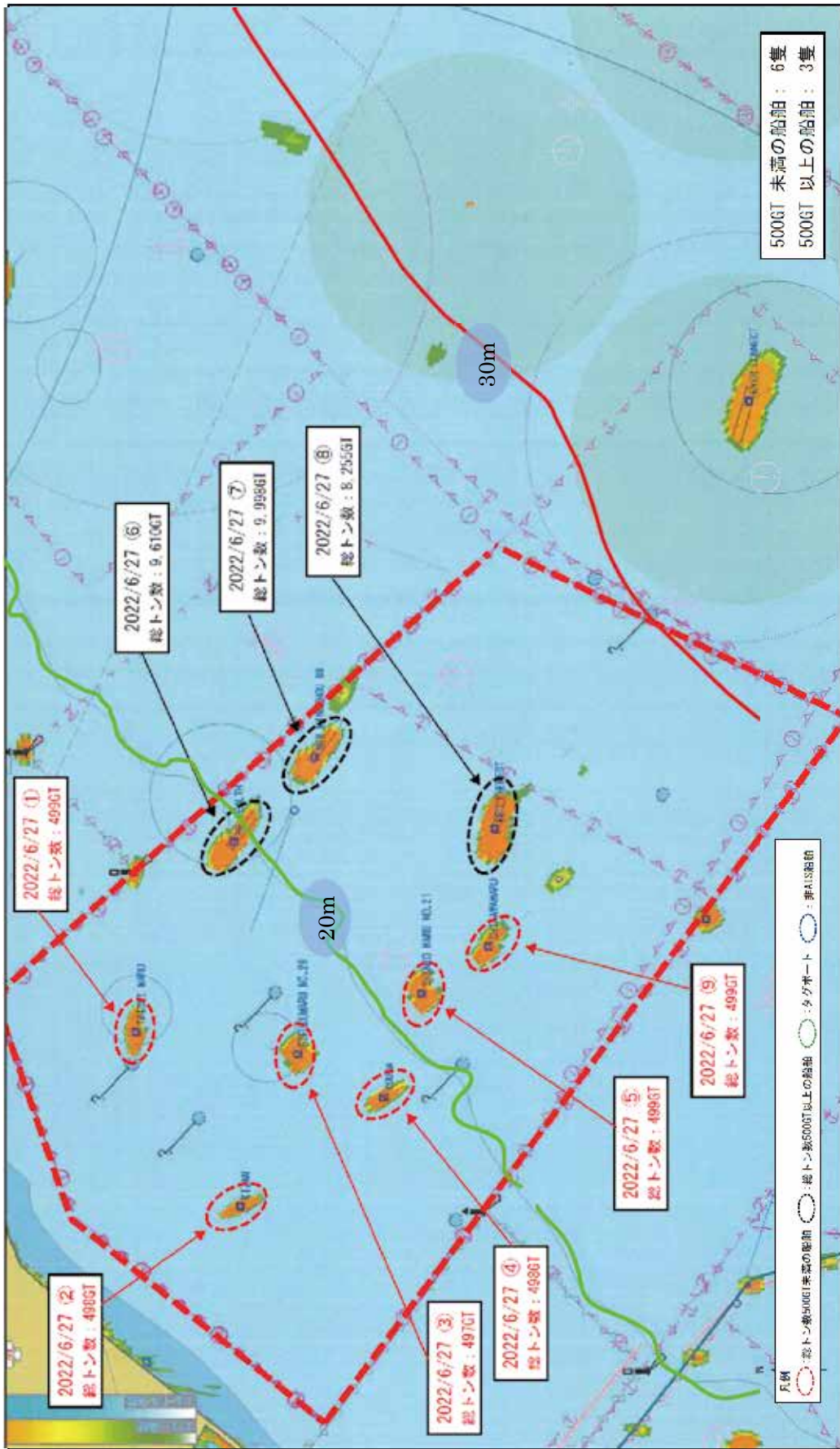


図 4.3.11 令和 4 年 6 月 27 日 5 時

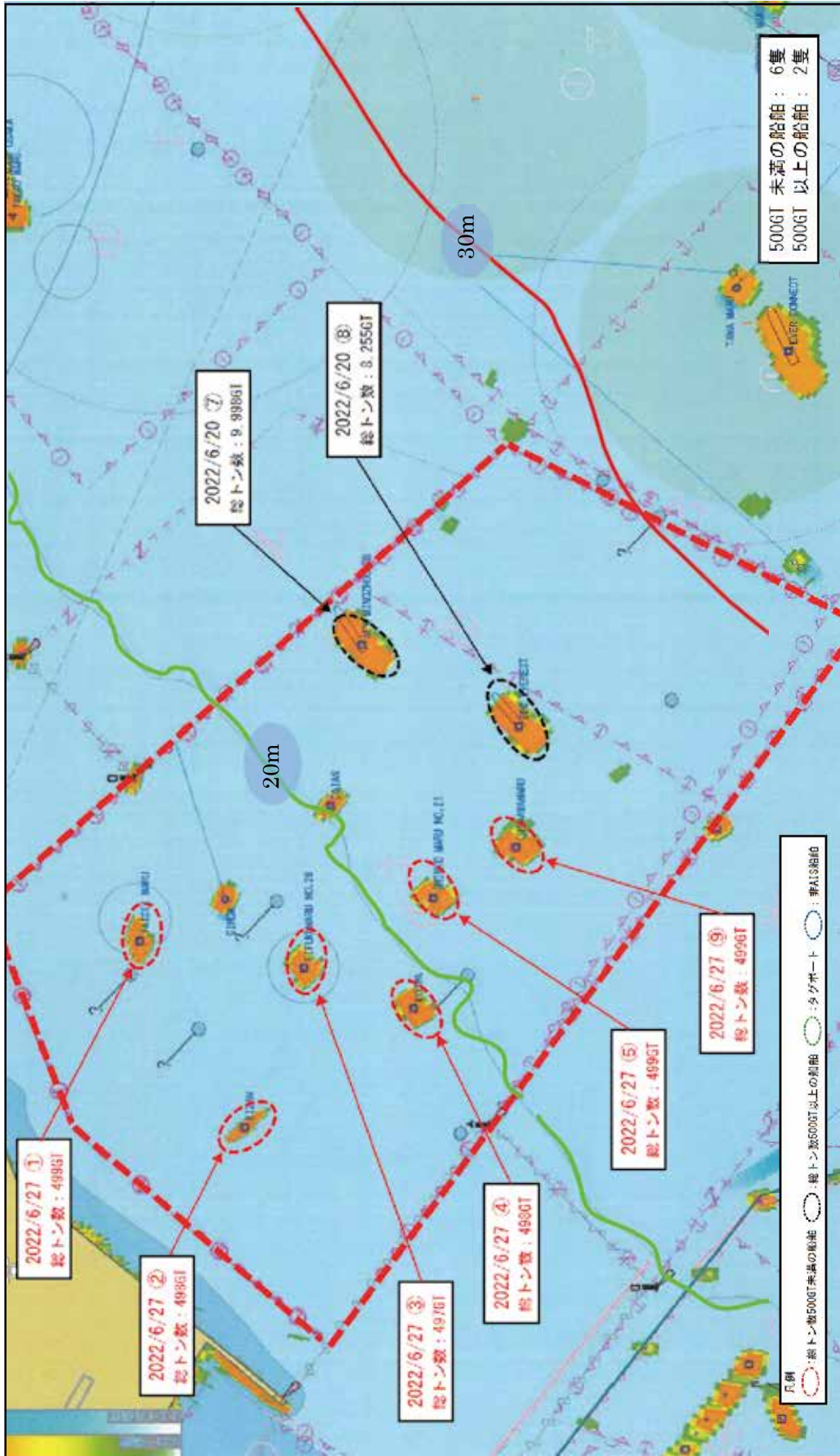


図 4.3.12 令和 4 年 6 月 27 日 6 時



图 4.3.13 锚泊状况写真 (令和 4 年 6 月 27 日) 【5 时 30 分頃】

4.3.4 第4回調査（令和4年7月4日）

(1) 気象（気象庁／横浜）

天候：曇り

視程：良好

風況：SW、1.6～3.2m/s

(2) 錨泊状況

図 4.3.14～図 4.3.16 にレーダ映像を示し、図 4.3.17 及び図 4.3.18 に錨泊状況写真を示す。

- 錨泊船は 5 時において計 14 隻あり、そのうち 500GT 未満の船舶は 11 隻（すべて AIS 搭載船）であった。
- タグボートは 4 時のレーダ画像で 2 隻（①、②）、5 時にはさらに 1 隻（⑮）がおり、うち 2 隻は 6 時の画像では移動していた。
- 錨泊位置は、500GT 未満の小型船は港側に集中しているが他の観測日に比べて比較的距離があり、錨地の 2/3 付近まで広がって錨泊していた。タグボートを除く小型船間の距離はおよそ 300m 以上を有し、500GT 以上の船舶とはおよそ 400m 以上を有していた（図 4.3.15 参照）。
- 2,000GT 級の貨物船（⑤）が比較的陸側で錨泊しており、当該船舶を囲むように小型船が錨泊していた。
- 最も沖側に錨泊する船舶は 1 万 GT 以上の大型船（10,373GT 貨物船）であるが、他の小型船（⑪、⑫）とは 600m 以上を有していた（図 4.3.15 参照）。

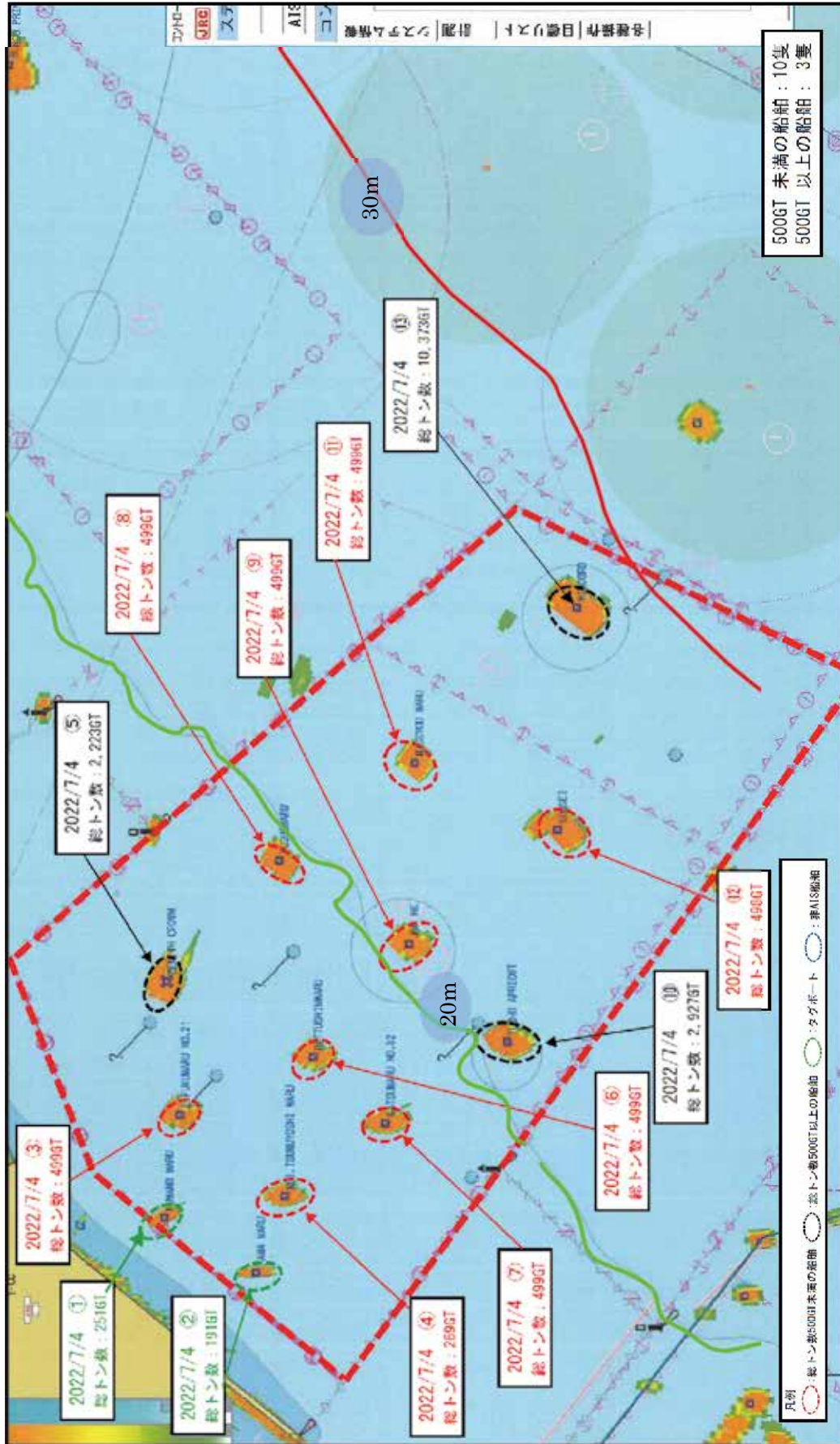


図 4.3.14 令和4年7月4日 4時

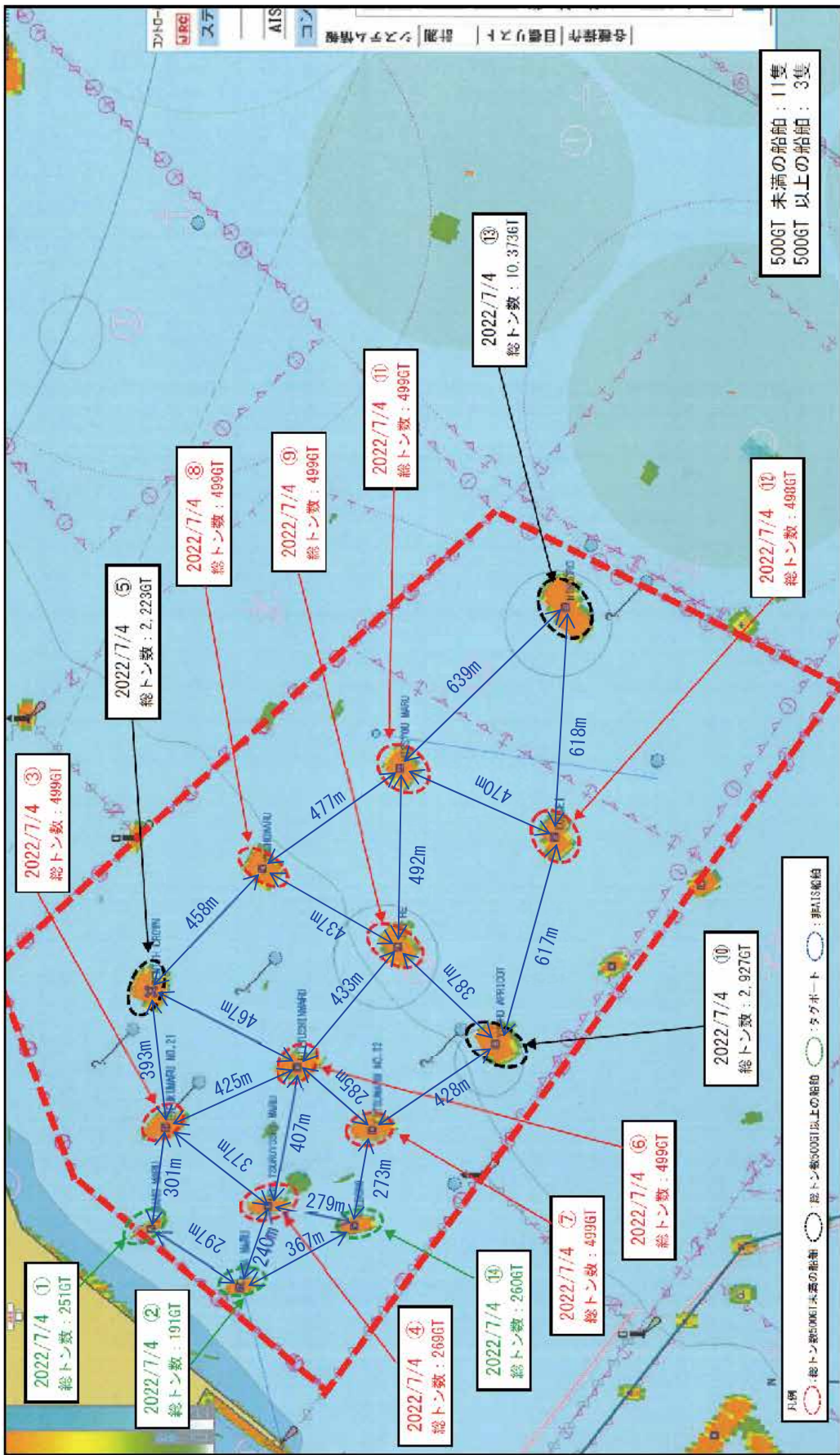


図 4.3.15 令和 4 年 7 月 4 日 5 時 ※距離は AIS アンテナからの距離を示す。

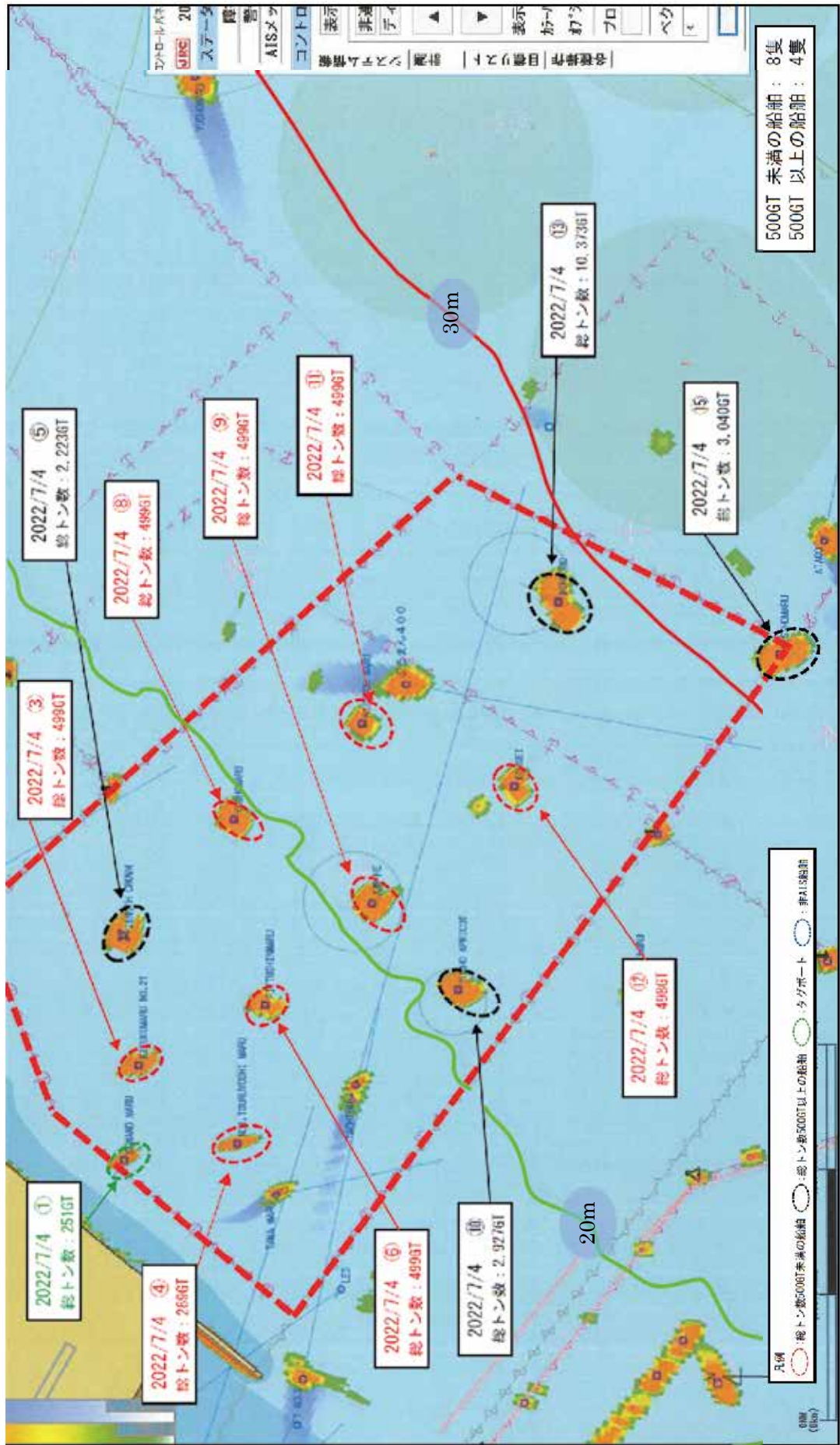


図 4.3.16 令和 4 年 7 月 4 日 6 時

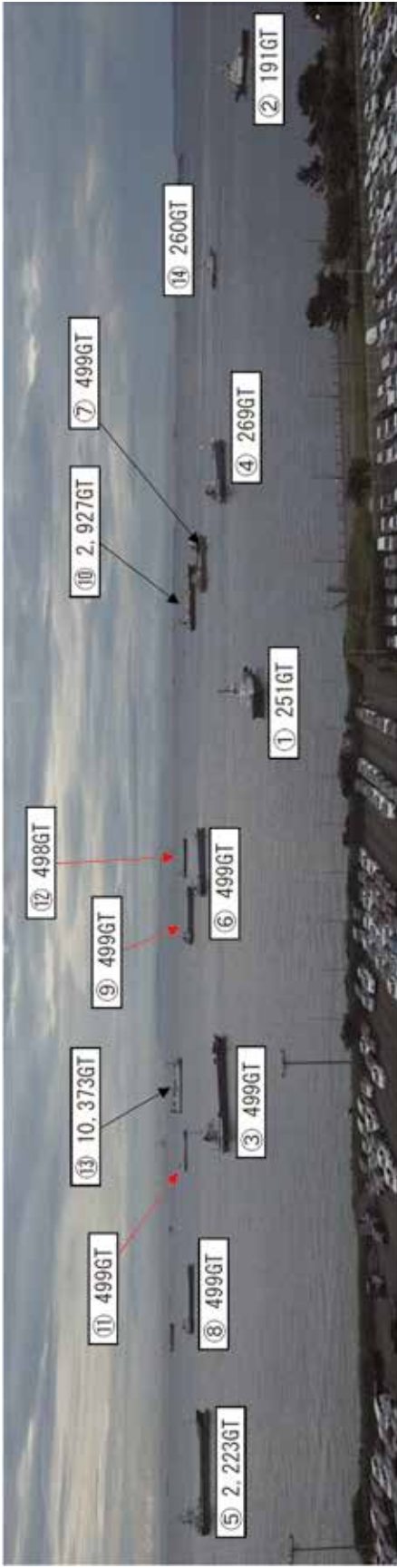


图 4.3.17 锚泊状况写真 (令和 4 年 6 月 27 日) 【5 时顷】

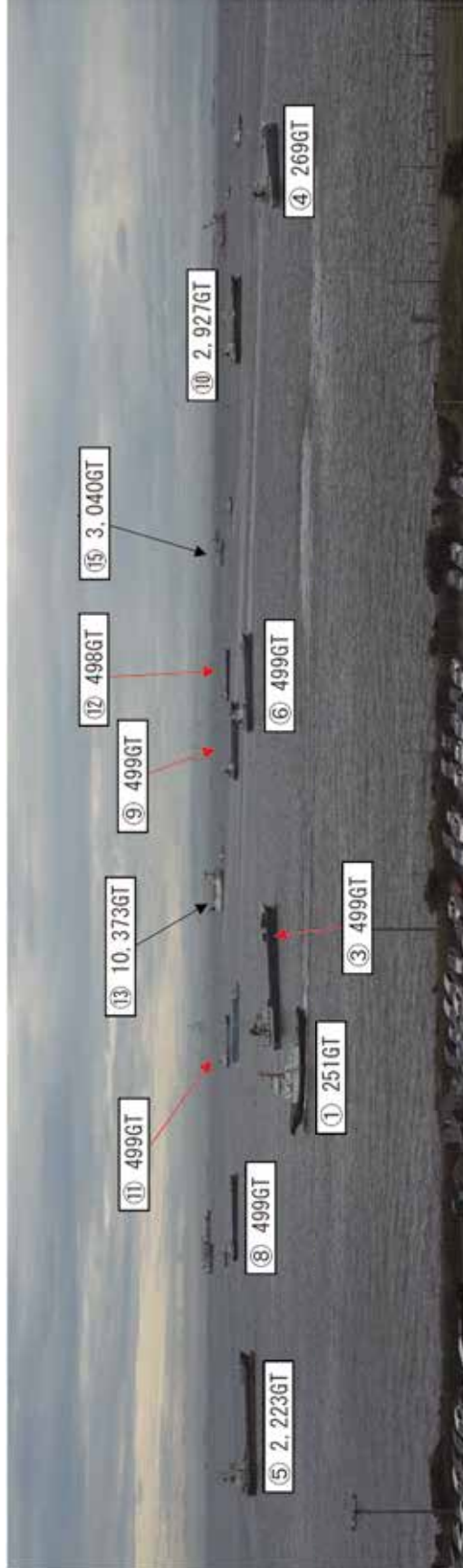


图 4.3.18 锚泊状况写真 (令和 4 年 6 月 27 日) 【6 时顷】

4.3.5 500GT 未満の小型船における Y1 錨地抜錨後の動静

計 4 日の Y1 錨地を利用した 500GT 未満の小型船は 25 隻（1 隻は AIS 非搭載船）あり、これら船舶の抜錨後の動静について確認した。（表 4.3.5.1 参照）

- Y1 錨地を利用した AIS 搭載船 24 隻のうち、15 隻は鶴見航路へ入航し、8 隻は横浜航路へ入航した（1 隻は中ノ瀬西方向け出港）。
- AIS 非搭載船 1 隻は、（株）東洋信号通信社へ確認した結果、鶴見航路へ入航した船舶であった。

表 4.3.5.1 500GT 未満の小型船における Y1 錨地抜錨後の利用航路

| 横浜航路 | 鶴見航路 | その他 | 計 |
|------|------|------------------|------|
| 8 | 16 | 1 隻 (中ノ瀬西方向け) | 25 隻 |

4.3.6 調査結果（まとめ）

(1) Y1 錨地における錨泊状況

表 4.3.6.1 に各日の 4 時、5 時、6 時における錨泊隻数を示す。

- 4 日のうち最も錨泊隻数が多かったのは 6 月 20 日の 15 隻であったが、そのうちの 10 隻は 500GT 未満で、うち 2 隻はタグボートであった。7 月 4 日では一時的に待機するタグボートもみられたが、多くは 4 時から 6 時まで継続して錨泊するものであった。
- 500GT 以上の錨地利用申請船が最も多かったのは 6 月 13 日で、8 隻の錨泊船があった。
- 4 日分の平均錨泊隻数は 11.7 隻、うちタグボートを除く 500GT 未満の小型船は 6.2 隻、500GT 以上は 4.3 隻であった。

表 4.3.6.1 錨泊隻数

| | | 6月13日 | 6月20日 | 6月27日 | 7月4日 | 平均錨泊 隻数 |
|------------------|---------|-------|-------|-------|------|------------|
| 4時 | タグボート | 0 | 2 | 0 | 2 | 1.0 |
| | 500GT未満 | 3 | 8 | 6 | 8 | 6.3 |
| | 500GT以上 | 8 | 5 | 3 | 3 | 4.8 |
| | 計 | 11 | 15 | 9 | 13 | 12.0 |
| 5時 | タグボート | 0 | 2 | 0 | 3 | 1.3 |
| | 500GT未満 | 3 | 8 | 6 | 8 | 6.3 |
| | 500GT以上 | 8 | 5 | 3 | 3 | 4.8 |
| | 計 | 11 | 15 | 9 | 14 | 12.3 |
| 6時 | タグボート | 2 | 2 | 0 | 1 | 1.3 |
| | 500GT未満 | 3 | 8 | 6 | 7 | 6.0 |
| | 500GT以上 | 3 | 5 | 2 | 4 | 3.5 |
| | 計 | 8 | 15 | 8 | 12 | 10.8 |
| 平均錨泊 隻数 | タグボート | 0.7 | 2.0 | 0.0 | 2.0 | 1.2 |
| | 500GT未満 | 3.0 | 8.0 | 6.0 | 7.7 | 6.2 |
| | 500GT以上 | 6.3 | 5.0 | 2.7 | 3.3 | 4.3 |
| | 計 | 10.0 | 15.0 | 8.7 | 13.0 | 11.7 |
| Y1申請船が錨泊できなかった隻数 | | 2 | 4 | 0 | 0 | |

- 500GT 未満の小型船は港口に近い（陸側）箇所で錨泊しており、500GT 以上の船舶はその沖側で錨泊する傾向にあった。
- 錨泊船同士の船間距離（※AIS アンテナ間距離）は、小型船同士であれば平均 365m、大型船同士では平均 483m と大型船同士の方が広い。全錨泊船でみた場合、船間距離は平均約 400m であった（最小 179m、最大 872m）。（表 4.3.6.2 参照）

世界に就航する船舶の登録情報（表 4.3.6.3 参照）より、300～500GT 未満の平均船長は 46.2m であり、全調査期間中の平均船間距離（表 4.3.6.2 参照）をこの平均船長で基準化すると 8.6L（Lは平均船長、399.3/46.2）となり、船長の 9 倍近い値となる。

一方、10,000GT に近い船型（6,000～10,000GT 未満）の平均船長は 123.1m であり、船間距離をこの平均船長で基準化すると 3.2L（平均船長：123.1m、399.3/123.1）となり、船長の 3 倍ほどの距離に相当する。（表 4.3.6.2 参照）

表 4.3.6.2 錨泊船間距離 (AIS アンテナ間距離)

| 種類 | | 6月13日 | 6月20日 | 6月27日 | 7月4日 | | |
|------------------------------|-----------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 小型 船 同 士 | 船間距離 (アンテナ間) | 462.0 | 494.0 | 570.0 | 301.0 | | |
| | | 347.0 | 280.0 | 468.0 | 297.0 | | |
| | | 261.0 | 453.0 | 469.0 | 240.0 | | |
| | | 350.0 | 337.0 | 261.0 | 367.0 | | |
| | | | 382.0 | 292.0 | 279.0 | | |
| | | | 483.0 | 247.0 | 377.0 | | |
| | | | 272.0 | | 273.0 | | |
| | | | 197.0 | | 407.0 | | |
| | | | 236.0 | | 285.0 | | |
| | | | | | 433.0 | | |
| | | | | | 437.0 | | |
| | | | | | 492.0 | | |
| | | | | | 470.0 | | |
| | | | | | 425.0 | | |
| | | | | 477.0 | 全日 | | |
| | 平均 | 355.0 | 348.2 | 384.5 | 370.7 | 365.3 | |
| | 標準偏差 | 82.4 | 110.4 | 135.1 | 85.0 | 97.9 | |
| | 最小値 | 261.0 | 197.0 | 247.0 | 240.0 | 197.0 | |
| | 最大値 | 462.0 | 494.0 | 570.0 | 492.0 | 570.0 | |
| 大型 船 同 士 | 船間距離 (アンテナ間) | 709.0 | 375.0 | 296.0 | | | |
| | | 332.0 | 179.0 | 534.0 | | | |
| | | 316.0 | 550.0 | | | | |
| | | 872.0 | | | | | |
| | | 586.0 | | | | | |
| | | 595.0 | | | | | |
| | | 453.0 | | | | 全日 | |
| | | 平均 | 551.9 | 368.0 | 415.0 | | 483.1 |
| | | 標準偏差 | 201.6 | 185.6 | 168.3 | | 196.2 |
| | | 最小値 | 316.0 | 179.0 | 296.0 | | 179.0 |
| | 最大値 | 872.0 | 550.0 | 534.0 | | 872.0 | |
| 小型 ・ 大型 船 同 士 | 船間距離 (アンテナ間) | 261.0 | 292.0 | 287.0 | 428.0 | | |
| | | 598.0 | 297.0 | | 387.0 | | |
| | | 328.0 | 331.0 | | 617.0 | | |
| | | 226.0 | 379.0 | | 618.0 | | |
| | | | 328.0 | | 639.0 | | |
| | | | | | 458.0 | | |
| | | | | 467.0 | | | |
| | | | | 393.0 | 全日 | | |
| | | 平均 | 353.3 | 325.4 | 287.0 | 500.9 | 407.4 |
| | | 標準偏差 | 168.6 | 34.8 | | 106.4 | 132.6 |
| | 最小値 | 226.0 | 292.0 | 287.0 | 387.0 | 226.0 | |
| | 最大値 | 598.0 | 379.0 | 287.0 | 639.0 | 639.0 | |
| 種類 | | 6月13日 | 6月20日 | 6月27日 | 7月4日 | 全日 | |
| 全船 | 平均 | 446.4 | 345.0 | 380.4 | 416.0 | 399.3 | |
| | 標準偏差 | 188.1 | 104.6 | 127.9 | 110.5 | 135.9 | |
| | 最小値 | 226.0 | 179.0 | 247.0 | 240.0 | 179.0 | |
| | 最大値 | 872.0 | 550.0 | 570.0 | 639.0 | 872.0 | |

表 4.3.6.3 平均船長

| 総トン数 | N (隻) | 平均全長 (m) | 標準偏差 (m) | L換算 係数 | L ² 換算 係数 | |
|-----------|---------|-------------|-------------|-----------|-------------------------|-------|
| ～ | 5 | 300 | 7.8 | 1.9 | 0.17 | 0.03 |
| 5 ～ | 20 | 644 | 12.1 | 4.7 | 0.26 | 0.07 |
| 20 ～ | 100 | 3005 | 22.8 | 4.8 | 0.49 | 0.24 |
| 100 ～ | 300 | 34661 | 31.6 | 8.1 | 0.68 | 0.47 |
| 300 ～ | 500 | 16975 | 46.2 | 13.0 | 1 | 1 |
| 500 ～ | 1,000 | 11125 | 56.8 | 11.8 | 1.23 | 1.51 |
| 1,000 ～ | 3,000 | 17030 | 76.8 | 14.9 | 1.66 | 2.76 |
| 3,000 ～ | 6,000 | 9209 | 102.7 | 17.3 | 2.22 | 4.95 |
| 6,000 ～ | 10,000 | 5338 | 123.1 | 19.6 | 2.66 | 7.10 |
| 10,000 ～ | 20,000 | 5819 | 154.2 | 25.0 | 3.34 | 11.14 |
| 20,000 ～ | 40,000 | 10936 | 190.5 | 19.0 | 4.12 | 17.01 |
| 40,000 ～ | 100,000 | 9376 | 250.8 | 34.6 | 5.43 | 29.47 |
| 100,000 ～ | | 2954 | 328.8 | 30.0 | 7.12 | 50.63 |

S&P Global が提供する IHS Maritime & Trade のデータ使用

また、通常時における錨鎖伸出量は、実務上の目安として次の算式が使われている（操船通論、本田啓之輔 著）。

$$S = 3H + 90 \quad (\text{風速 } 20\text{m/s})$$

S : 錨鎖伸出量(m)

H : 水深(30m)

上式において水深を 30m として計算すると錨鎖伸出量は 180m となる。これを錨泊船間に必要な距離と仮定し、平均船間距離を錨鎖伸出量で基準化すると 2.2 倍 (399.3/180) となる。

- 今回の調査結果では、500GT 以上の申請船で錨地が混雑していたという状況ではなかった。一方、500GT 未満の小型船の利用が多く、それに伴い 6 月 20 日では 4 隻の錨地申請船舶が予定していた Y1 錨地を利用せず Y2 や YL3 に錨泊した。なお、(株) 東洋信号通信社によれば Y1 錨地の状況をよく把握している船舶（船長）は、はじめから Y2 錨地を申請する船舶もあるとのことである。
- 図 4.3.19 に 6 月 13 日（4 時）、図 4.3.20 に 6 月 20 日（4 時）のレーダ画像を示すが、鳥瞰的（レーダ画面）にみれば、まだ錨泊できる余地はあるように見える。

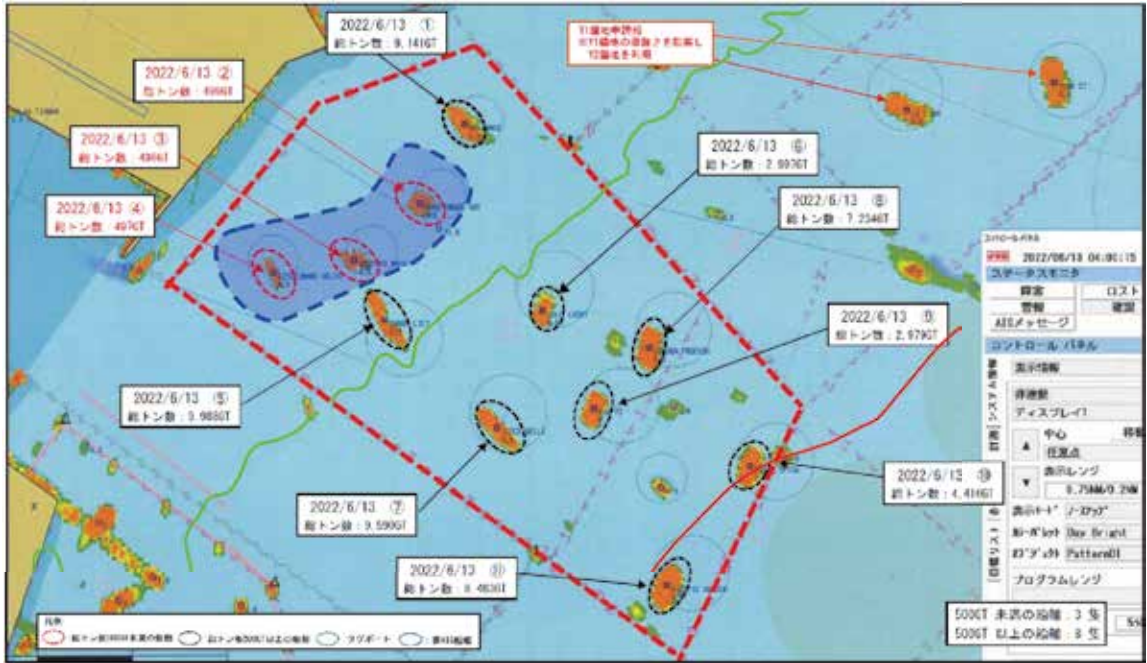


図 4.3.19 6 月 13 日 (4 時)

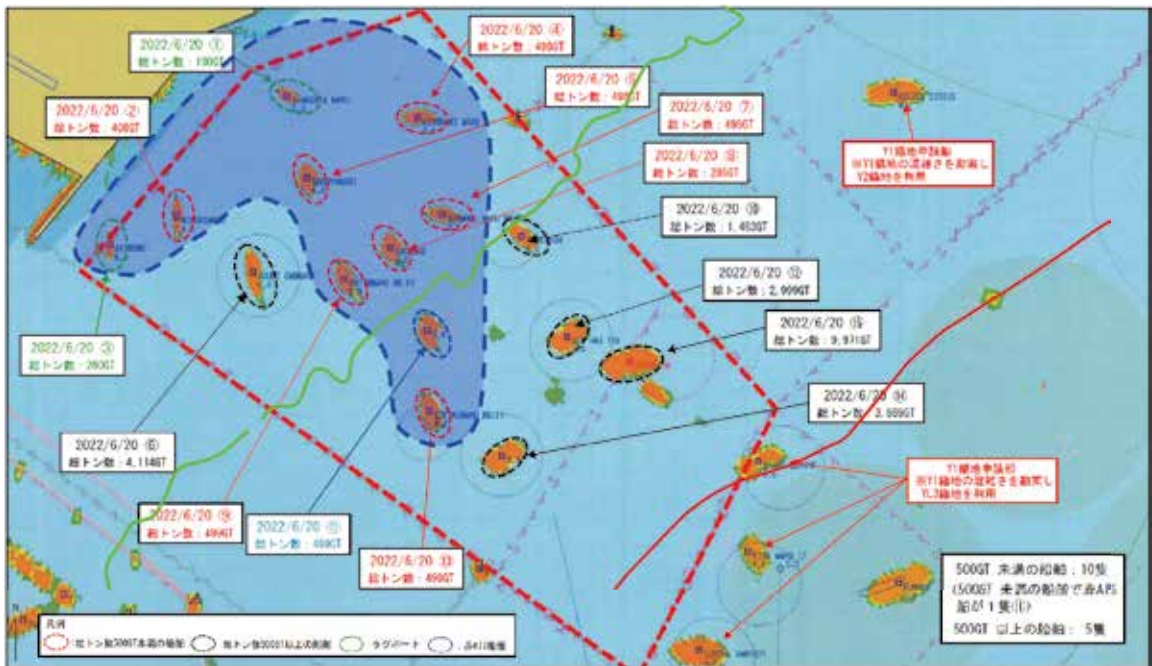


図 4.3.20 6 月 20 日 (4 時)

- 6 月 27 日 (図 4.3.21) は全体的に錨泊隻数が少なく、多くの空きスペースがみられる。7 月 4 日 (図 4.3.22) は 13 隻中 10 隻が 500GT 未満で、Y1 錨地内を高範囲にわたって利用しているが Y1 錨地申請船が少なかったことが幸いしている。

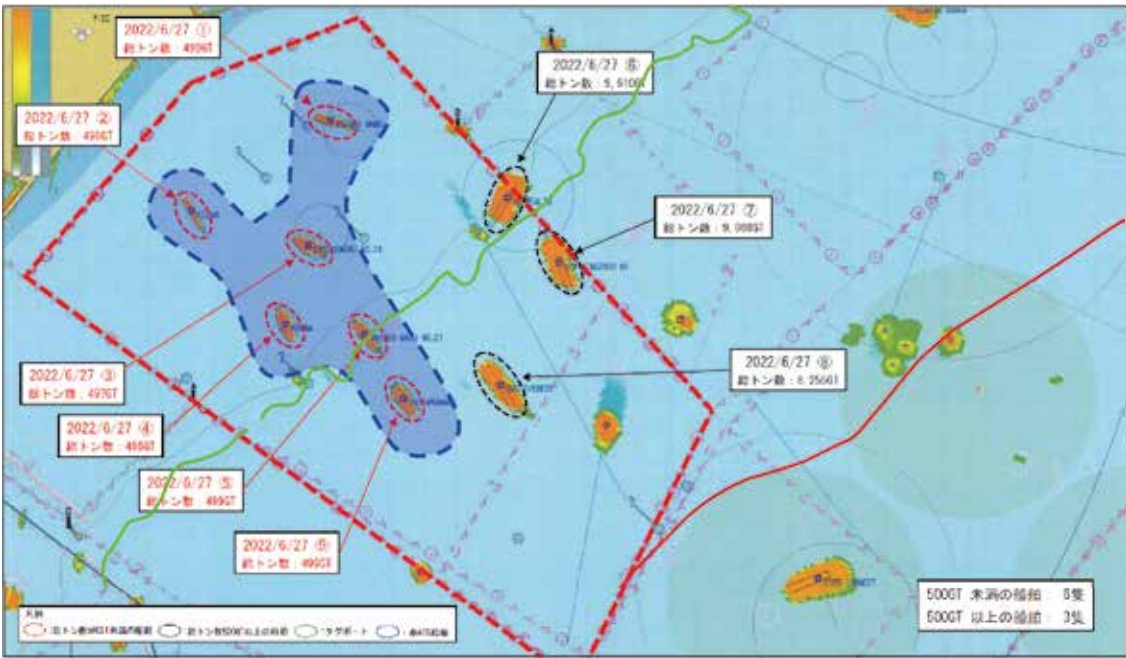


図 4.3.21 6月27日(4時)

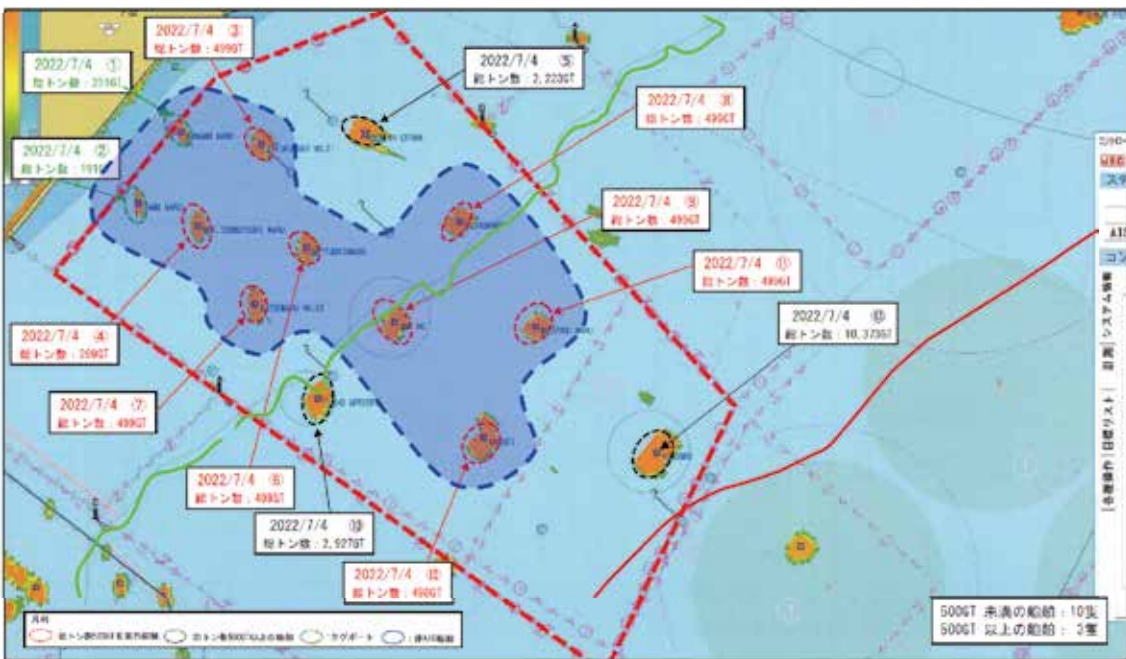


図 4.3.22 7月4日(4時)

(2) 錨泊状況のまとめ

500GT未満の小型船は港口に近い陸岸寄りの錨地、500GT以上の船舶は沖側の錨地を利用する傾向にあり、いずれも付近水面に空きスペースが見られるが、一方で Y1 錨地では錨地指定を受けた船舶が錨泊できない事例が確認されている。このため、Y1 錨地の有効利用に向けて、Y1 錨地の状況の周知及び何らかの協力要請を検討する必要がある。

4.4 Y1 錨地におけるタグボートの利用実態の把握

Y1 錨地の利用実態調査において、タグボートが Y1 錨地を利用していることが判明したことから、Y1 錨地におけるタグボートの利用実態を把握することとした。

4.4.1 タグボート関係者に対するヒアリングの実施

Y1 錨地におけるタグボートの利用実態を把握するため、京浜港（横浜区・川崎区）で業務を行うタグボートが所属する全事業所に対して、所属タグボートに対するアンケート形式のヒアリングへの協力について要請し、次の要領でヒアリングを行った。

(1) ヒアリングの対象

タグボート乗組員（船長等、運航及び業務に責任を有する者）

(2) ヒアリング内容

- ① Y1 錨地を利用する頻度
- ② Y1 錨地を利用する目的
- ③ Y1 錨地の利用方法
- ④ Y1 錨地の利用時間
- ⑤ Y1 錨地の利用場所（海域）
- ⑥ Y2 錨地を利用することは可能か
- ⑦ 錨地利用に関する意見、要望

(3) ヒアリング結果

京浜港（横浜区・川崎区）で業務を行うタグボート 46 隻のうち 43 隻から回答を得られ、回答結果は表 4.4.1～表 4.4.7 に示す。

① Y1 錨地を利用する頻度【月】

表 4.4.1

| | 10 回未満 | 10 回以上 ～20 回未満 | 20 回以上 ～30 回未満 | 30 回以上 | 合計 |
|-----|--------|-------------------|-------------------|--------|--------|
| 隻数 | 30 | 8 | 2 | 3 | 43 |
| 割合 | 69.8% | 18.6% | 4.7% | 7.0% | 100.0% |
| 無回答 | | | | | 3 |

(注) 回数は延べ回数（1 日複数回の利用有）

② Y1 錨地を利用する目的

表 4.4.2

| | 作業の時間待ち 又は時間調整 | 左記以外 | 合計 |
|-----|-------------------|------|--------|
| 隻数 | 41 | 0 | 41 |
| 割合 | 100.0% | 0.0% | 100.0% |
| 無回答 | | | 5 |

③ Y1 錨地の利用方法

表 4.4.3

| | 錨泊のみ | 錨泊 又は漂白 | 漂泊のみ | 利用しない | 合計 |
|-----|-------|------------|------|-------|--------|
| 隻数 | 17 | 25 | 0 | 1 | 43 |
| 割合 | 39.5% | 58.1% | 0.0% | 2.3% | 100.0% |
| 無回答 | | | | | 3 |

④ Y1 錨地の利用時間

表 4.4.4

| | 3時間未満 | 3時間以上 ～6時間未満 | 6時間以上 | 状況による | 合計 |
|-----|-------|-----------------|-------|-------|--------|
| 隻数 | 19 | 16 | 0 | 3 | 38 |
| 割合 | 50.0% | 42.1% | 0.0% | 7.9% | 100.0% |
| 無回答 | | | | | 8 |

⑤ Y1 錨地の利用場所（海域）

表 4.4.5

| | 大黒防波堤 又は陸岸寄り | 水深 25m 以下 | 左記以外 | 合計 |
|-----|-----------------|-----------|------|--------|
| 隻数 | 32 | 3 | 3 | 38 |
| 割合 | 84.2% | 7.9% | 7.9% | 100.0% |
| 無回答 | | | | 8 |

⑥ Y1 錨地に代えて Y2 錨地を利用することは可能か

表 4.4.6

| | 可能 | 条件付きで可能 | 利用しない | 合計 |
|--|-------|---------|-------|--------|
| 隻数 | 16 | 10 | 17 | 43 |
| 割合 | 37.2% | 23.3% | 39.5% | 100.0% |
| 無回答 | | | | 3 |
| <p>【条件付きで可能の回答例】 （主要な内容を抜粋）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 鶴見航路を横切ることが気になるが可能 ・ 付近のシーバースに大型船の出入港がない場合は可能 ・ 東京から横浜方面のシフトの場合は可能 ・ 風が強くない場合には可能（水深が深いので） ・ 作業の効率が悪くなるが可能 <p>【利用しない理由】（主要な内容を抜粋）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 付近のシーバースの出入港船や Y1 錨地と比較し水深が深いため | | | | |

⑦ 錨地利用に関する意見、要望

Y1 錨地におけるタグボートの利用実態を把握することに加え、京浜港（横浜区・川崎区）において定常的に業務に従事しているタグボート関係者に対して、錨地に関して広く意見、要望等を聴取した。

表 4.4.7

| 錨地利用に関する意見、要望（全ての意見、要望を記載） |
|--|
| Y2 錨地は鶴見航路への出入港船が行き交い、また、LNG バースの近くということもあり、利用頻度が少なく見える。以前の Y2 は利用しやすかったですが、現在の Y2 は空いていることが多いように見え、かえって Y1 錨地が混んでいるように見える |
| Y2 錨地は鶴見航路や東京ガス扇島シーバースの出入港の妨げになりやすく使用しにくい |
| できれば、現状のまま Y1 錨地を使わせて欲しい |
| 横浜航路よりも南、根岸航路より北の間に小型船錨地が欲しい、工事区域が広すぎる |
| 横浜航路入航船は、Y2、YK1、K1、K2、KK1、KK2 だと鶴見航路沖を横切る形になるので、なるべく Y1 を使用した方が良いのでは？（特に、NONPILOT の外国船） |
| 岸壁に付けたい |
| 港を守っているタグボートにも優しい港づくりをお願いします |
| 港湾従事船の一環として、錨地を利用して、急なタグの依頼や緊急時、荒天時の場合、順応に対応できるため、Y1 を利用している |
| 今後も Y1 を利用したい |
| 捨錨が多すぎて安心して錨泊に利用できない |
| 捨錨の撤去 |
| 小型船の錨地が少なくなったので、Y1 が混雑している |
| 新本牧埠頭を建設したため、Y2 錨地が変更となり、Y1 錨地が混雑しているのではないかと |
| 南本牧のカサゴ根の北東側にタグ専用の錨地があれば便利 |
| 返し波が立ちにくい錨地にして欲しい（テトラを設置） |
| 本牧沖に錨地がないのは不便 |
| 意見なし |

4.4.2 Y1 錨地におけるタグボートの利用実態

(1) まとめ

京浜港（横浜区・川崎区）で業務を行う全タグボート 46 隻に対して、Y1 錨地における利用実態についてヒアリングを実施した結果、回答があった 43 隻のうち 42 隻が Y1 錨地を定常的に利用しており、錨地の利用実態は、作業にかかる時間調整のために錨泊又は漂泊状態で 6 時間未満の利用が大半で、主に大黒防波堤寄り（陸岸寄り）又は水深 25m 以下の水域を利用している状況であった。

また、Y1 錨地の代わりに、現在、混雑がみられない Y2 錨地の利用が可能かどうか確認したところ、可能及び条件付きで可能と回答したタグボートは 26 隻、利用しないと回答したタグボートは 17 隻であった。錨地利用に関する意見、要望を聴取したところ、Y1 錨地は利便性が良いので利用したいという回答が多く、一方、Y2 錨地は Y1 錨地と比較して水深が深く、付近に LNG バースがあるので利用しにくいという回答が多かった。

(2) 方針

京浜港（横浜区・川崎区）で業務を行うタグボートに対するヒアリングの結果、タグボートについても Y1 錨地を定常的に利用していることが判明したことから、Y1 錨地を利用する他の船舶と同様、本検討会の検討の対象とすることとする。

4.5 Y1 錨地の利用実態にかかる考察

4.5.1 総トン数 500 トン以上の船舶

総トン数 500 トン未満の小型船が陸岸寄りの水域で錨泊するケースが多いため、総トン数 500 トン以上の船舶はその沖側で錨泊する傾向にある。Y1 錨地は点指定の錨地ではないため、錨泊船は先に錨泊した船舶を避けて錨泊することになるが、船間距離は運航者判断となり、大型船同士の錨泊時の船間距離（AIS アンテナ間距離）は平均約 483m であった。

今回実施した Y1 錨地の利用実態調査においては、レーダ画像（前記 4.3 調査結果）のとおり、全期間を通じて Y1 錨地の沖側寄りに利用されていない水域が見られ、水域的には一定の余裕がある状況であったが、6 隻の錨地指定を受けた船舶が Y1 錨地に錨泊しなかったことが確認された。錨泊しなかった理由は明らかではないが、十分な余裕をもって錨泊できないという運航者の判断がなされた可能性がある。

今回の調査により、令和 3 年度に錨地利用関係者に対して実施したアンケートで把握した「Y1 の錨地指定を受けたのに錨泊できない」という状況について実際に確認することができたため、このような状況を少しでも改善できるよう検討を進める必要がある。

4.5.2 総トン数 500 トン未満の船舶（タグボートを除く。）

総トン数 500 トン未満の小型船は、陸岸寄りの水域又は水深約 25m 以下の水域で錨泊しているケースが多く、錨泊船の船間距離（AIS アンテナ間距離）は平均約 365m であった

が、前記 4.3 調査結果のレーダ画像からは、陸岸寄りの水域についても利用されていない水域が見られた。

なお、総トン数 500 トン未満の小型船は錨地指定を受ける必要がなく、錨泊場所については原則として制約を受けないが、横浜・鶴見航路に近く、小型船の錨泊に適した水深であることから、Y1 錨地を錨泊場所として選択することが多いものと考えられる。総トン数 500 トン未満の小型船の Y1 錨地の利用実態については、Y1 錨地の利用実態調査で明らかとなったものであるが、京浜港（横浜区・川崎区）における錨地管理のあり方を検討するうえで、総トン数 500 トン未満の小型船の錨地の利用実態等についても把握しておく必要がある。

4.5.3 タグボート

Y1 錨地の利用実態調査及びタグボート関係者に対するヒアリングにおいて、Y1 錨地を利用する船舶の中に当初想定していなかったタグボートが含まれていることが判明した。タグボートは総トン数 500 トン未満船と同様、錨地指定を受ける必要がないものの、京浜港（横浜区・川崎区）における錨地管理のあり方を検討するうえで、タグボートの錨地の利用実態等についても把握しておく必要がある。

Y1 錨地の混雑緩和に向けた対策の検討

5 Y1 錨地の混雑緩和に向けた対策の検討

令和 3 年度検討会における検討結果並びに今年度実施した Y1 錨地の利用実態調査の結果を踏まえ、Y1 錨地の混雑緩和に向けた対策を検討する。

5.1 混雑錨地の混雑緩和に向けた具体的な方策の検討

5.1.1 基本的な考え方

令和 3 年度検討会において、京浜港（横浜区・川崎区）の錨地は、利用者のニーズが高く混雑がみられる錨地と利用が少なく混雑がみられない錨地に二分されることが判明した。本項では、混雑がみられない錨地の利便性向上等を検討することにより、同錨地の活用を図り、混雑錨地の混雑緩和に資することとする。

5.1.2 非混雑錨地の活用に向けた方策の検討

混雑がみられない錨地の利便性向上に係る具体的な方策については、令和 3 年度検討会で実施した錨地運営・管理者等に対するヒアリング調査の結果を踏まえ検討を行うこととした。利用者のニーズが高く混雑がみられる Y1 錨地は、横浜・鶴見の両航路に近接している立地上の利便性に加え、危険物積載タンカー以外の全ての船種が錨泊可能となっており、錨泊可能船種に関する利便性も高い。したがって、混雑がみられない錨地の錨泊可能船種を Y1 錨地と同様の船種に見直すことで、当該錨地の利便性が向上し、同錨地の活用を図ることが期待できる。

5.1.3 関係当局への意見聴取の実施

上記検討にあたり、京浜港（横浜区・川崎区）の錨地の運用を所掌する関係当局（横浜海上保安部）に対し、混雑がみられない錨地の錨泊可能船種を Y1 錨地と同様の船種に見直すことについて意見聴取を行い、次の意見を得た。

- (1) 特定の錨地、特に Y1 錨地が混雑することは認識している。事務局から提案のあった混雑の少ない他の錨地の錨泊可能船種の見直しは、混雑の緩和に一定の効果があると考えられる。
- (2) 船種の見直しの検討においては、錨泊自粛勧告を発出した際に、移動対象となる総トン数 10,000 トン未満の危険物積載貨物船（危険物積載コンテナ船等）から代替錨地に係る要望も寄せられている点も考慮して欲しい。
- (3) 錨地の見直しについては、船舶の安全性及び効率性を考慮しつつ、関係者による合意が得られることが望ましい。

5.1.4 錨泊可能船種の見直しを行う錨地の検討

令和3年度検討会における検討及び関係当局（横浜海上保安部）から聴取した意見の内容を踏まえ、錨泊可能船種の見直しを行う錨地について検討する。

- (1) 危険物積載貨物船は、小中型船用錨地においては、Y1 錨地、Y2 錨地にのみに錨泊でき、他の錨地（N1 錨地、N2 錨地、K1 錨地、K2 錨地）には錨泊できない。
- (2) これらの錨地の錨泊可能船種を Y1,Y2 錨地と同じ船種に見直した場合、特に、危険物積載貨物船の利便性は向上すると思料する。
- (3) 想定許容隻数は、N1 錨地 6 隻、N2 錨地 8 隻、K2 錨地 5 隻と少ないため、錨泊可能船種の見直しの効果が低く、また、K2 錨地は走錨対策強化海域内であるため、錨泊自粛勧告が発令された場合は、同海域から出域しなければならない。
- (4) K1 錨地は許容隻数が 17 隻と水域に余裕があり、また、走錨対策強化海域の外側に位置するため、錨泊自粛等の勧告が発出された際の、代替錨地に係るニーズへの対応についても期待できる。

以上の検討から、錨泊可能船種の見直しを行う錨地としては、K1 錨地が最も見直しの効果が高く、K1 錨地の錨泊可能船種を Y1 と同様の船種（危険物積載タンカー以外の船種）に見直すのが適当と思われるため、次のとおり提案する。

【K1 錨地の錨泊可能船種の見直しについて】

- ① 見直し前の K1 錨地の錨泊可能船種
一般貨物船、一般タンカー
- ② 見直し後の K1 錨地の錨泊可能船種
危険物積載タンカー以外の船（Y1 錨地と同様の船種）

5.1.5 K1 錨地の錨泊可能船種を見直した場合の安全性の検討

- (1) K1 錨地の錨泊可能船種は、一般貨物船及び一般タンカーであり、主に総トン数 3,000 トン未満の小中型船が利用している状況にある。許容隻数も 17 隻と十分な錨地水面が確保され、また航路帯からも外れており、他の通航船舶への影響も少なく船舶交通への支障はないものとする。
- (2) K1 錨地の位置は、走錨対策強化海域外にあり、周囲に重要施設等は存在しないことから危険物積載タンカー以外の船舶（危険物積載貨物船等）が錨泊しても安全性に特段の支障はないものとする（図 5.1.1 参照）。



図 5.1.1 錨泊可能船種を見直す錨地 (K1)

5.2 関係者に対する周知及び協力要請

Y1 錨地の混雑緩和に向けた対策においては、Y1 錨地の混雑状況について錨地利用関係者の共通認識を醸成するとともに、Y1 錨地に一極集中しないよう錨泊場所の分散化等について周知し、協力を要請することが効果的であると考えます。

5.2.1 周知及び協力要請の内容

Y1 錨地の利用実態調査により、Y1 錨地を利用する船舶の利用実態を把握したところであるが、Y1 錨地は総トン数 500 トン以上、500 トン未満（タグボートを除く。）の船舶及びタグボートが利用していることが判明したため、これらの船舶に関して、次のとおり、周知及び協力要請を行うこととする。

(1) 周知の内容

- i) Y1 錨地の混雑状況（錨地指定を受けた船舶が錨泊できない状況が発生していること）
- ii) 錨地の利便性向上（K1 錨地の錨泊可能船種が危険物積載タンカー以外となったこと）

(2) 協力要請の内容

錨泊場所の分散化

5.2.2 周知及び協力要請に関して協力をいただく組織、団体等

Y1 錨地を利用する船舶関係者に対し、Y1 錨地の混雑の状況及び K1 錨地の錨泊可能船種の見直しについて周知し共通認識の醸成を図るとともに、Y1 錨地の混雑緩和に向けて錨泊場所の分散化について協力を要請するうえで協力をいただく組織、団体等については下表のとおりとする。

表 5.2.1 周知及び協力要請に関して協力をいただく組織、団体等

| 名 称 |
|--------------|
| 日本船主協会 |
| 日本内航海運組合総連合会 |
| 外国船舶協会 |
| 日本船舶代理店協会 |
| 外航船舶代理店業協会 |
| 日本港湾タグ事業協会 |

5.2.3 周知及び協力要請において活用する資料（リーフレット）について

これまでの検討を踏まえ、K1 錨地の錨泊可能船種の見直しについて関係者に広く周知するとともに、Y1 錨地の混雑緩和に向けた協力を要請するための資料（日本語及び英語版のリーフレット）を作成し、周知及び協力要請において活用する。

(1) 資料の発出元

横浜海上保安部の監修を受け、錨地運用を所掌する京浜港長名で資料を発出する。
 （監修 横浜海上保安部 刊行 公益社団法人 東京湾海難防止協会）

(2) 資料の内容

京浜港長名で発出している「京浜港（横浜区・川崎区）における危険物積載船及び一般船舶の錨地についてのお知らせ」（令和 2 年 5 月刊行）で、広く関係者に周知している錨地の資料を編集して活用することとし、主な内容は次のとおりとする。

表 5.2.2 周知及び協力要請において活用する資料（リーフレット）の内容

| 資料の主な内容 | 備 考 |
|-----------------|--|
| Y1 錨地の混雑状況（周知） | Y1 錨地が混雑傾向にあり、錨地指定を受けた船舶が錨泊できない状況が発生 |
| 錨泊可能船種（周知） | K1 錨地の錨泊可能船種を見直し、K1 錨地の利便性が向上 |
| 走錨対策強化海域の記載（周知） | 走錨対策強化海域を記載し、K1 錨地が走錨対策強化海域の外側に位置することを明示 |
| 錨泊場所の分散化（協力要請） | Y1 錨地混雑緩和に向けて錨泊分散化の協力を要請 |

5.2.4 資料 (日本語版リーフレット)

京浜港 (横浜市・川崎区) 錨地 <令和 5 年 4 月 一部改正>

港内錨泊船は、下記錨泊区分及び注意事項の遵守をお願いします。 京浜港長

| 大型船用錨地 | |
|------------------------------|--|
| VLCC 等以外 (KL・YL3・YL4・YL5) | |
| VLCC 等の優先錨地 (YL1) | |
| 小・中型船用錨地 | |
| 危険物積載タンカー以外の船用 (K1・Y1・Y2) | |
| 一般貨物船用 (N1・N2) | |
| 一般貨物船用・一般タンカー用 (K2) | |
| 危険物積載タンカー用 (KK1・YK1) | |
| 危険物積載タンカー用予備錨地 (KK2・YK2・YK3) | |
| 危険物積載タンカー用・一般タンカー用 (N3) | |
| その他の船用錨地 | |
| 沖荷役船用 (ON・N4) | |
| タンククリーニング船用・バンカリング等船用 (NR) | |

【注意事項】

- 総トン数 10,000 トン以上又は全長 150m 以上の船舶は、大型船用錨地に、それ未満の船舶は小・中型船用錨地に錨泊するよう区分してあります。
- 総トン数 500 トン未満の船舶は、シーバースが存在する上図の青色に塗られた区分を避けて、小・中型船用の錨地に錨泊するようお願いいたします。
- Y1 錨地は、混雑傾向にあり、錨地指定を受けた船舶が錨泊できない状況が頻繁に発生しているため、錨泊場所の分散化にご協力をお願いします。
- 錨泊する船舶は、以下を励行し、走錨に伴う海難の防止に努めてください。
 - 最新の気象海象情報の入手 (海上安全情報の活用)
 - 国際 VHF (16ch) の常時聴守、AIS の作動維持 (船橋を無人にしない)
 - 常時適切な見張り (自船及び他船の走錨監視等)
 - 海上施設、他船、陸岸との十分な距離の確保
 - 十分な錨鎖の使用
 - 状況に応じ錨泊中止、ちちゅう航法等への変更
 - 機関のスタンバイと乗組員の即応態勢の確保 (気象悪化のおそれがあるとき)

※ 特に風の影響を受けやすい自動車運搬船及びコンテナ船等の高乾舷船の錨泊にあつては、走錨に備え万全の態勢を取るようにお願いします!

問合せ先 横浜海上保安部 Tel 045-201-8180 川崎海上保安署 Tel 044-266-0118

走錨対策強化海域 (LNG バース及び南本牧はま道路周辺海域) 等について

港則法第 39 条第 3 項・第 4 項 ※罰則あり

範 囲: 「東京ガス・JERA 扇島 LNG バース」及び「南本牧はま道路」から半径 2 海里の範囲 (航路及び一部海域を除く)

● 走錨対策強化勧告

基準: 強風域が到達すると予想される場合 (台風来襲時)、風速 20m/s 以上が予想される場合 (台風来襲時以外)

概要: 【勧告】 ① 国際 VHF16ch 聴守、船橋当直の増員、錨鎖の適切な伸出等の走錨事故防止対策を実施
② 走錨の早期検知及び早期解消に努め、要すれば機関等を起動し施設への衝突を防止
③ 走錨のおそれをお認めした場合、走錨初期における転錨、ちちゅう等への移行 (段階的かつ多層的に勧告)

【命令】 ①、②の勧告に従わない場合は、遵守されていない勧告内容を命令

● 錨泊自粛勧告 (対象: 前船の船舶及び積荷稼働率 10% 以下の船舶)

基準: 強風域が到達すると予想される場合 (台風来襲時)、風速 20m/s 以上が予想される場合 (台風来襲時以外)

概要: 【勧告】 ① 対象船舶は、走錨対策強化海域において錨泊をしない
② 走錨対策強化海域において錨泊している対象船舶は海域外へ出域 ※適用海域内の航行については制限しない

【命令】 ①、②の勧告に従わない場合は、走錨対策強化海域からの退去を命令

錨泊位置等通報のお願い 錨泊位置通報に係る通報用紙へのリンク

<https://www.kaiho.mlit.go.jp/03kanku/yokohama/tuho.pdf>

走錨時など緊急時における海上保安庁との連絡手段確保のため、『走錨対策強化勧告』が発出された場合、『錨泊位置』及び『連絡手段』等の通報にご協力をお願いします。

対象船: 京浜港横浜市・川崎区に錨泊する総トン数 500 トン未満の船舶 (危険物積載船舶を除く)

通報先: 横浜海上保安部 Tel 045-201-8180 FAX 045-211-2405

錨地の位置及び区域

| 大型船用錨地 | 小・中型船用錨地 | その他の船用錨地 | シーバース着岸時に利用される水域 |
|---|--|--|---|
| <p>錨地名 KL 大型船用 (VLCC 等以外)</p> <p>次の各地点を順次結んだ線により囲まれた海面</p> <p>イ 35° 27' 03" N 139° 45' 02" E の地点 ロ 35° 28' 33" N 139° 47' 28" E の地点 ハ 35° 27' 56" N 139° 48' 01" E の地点 ニ 35° 26' 36" N 139° 45' 47" E の地点</p> | <p>錨地名 Y1 危険物積載タンカー以外の船用</p> <p>次の各地点を順次結んだ線により囲まれた海面</p> <p>イ 35° 27' 10" N 139° 41' 17" E の地点 ロ 35° 27' 11" N 139° 42' 07" E の地点 ハ 35° 27' 19" N 139° 42' 31" E の地点 ニ 35° 26' 33" N 139° 43' 22" E の地点 ホ 35° 26' 01" N 139° 43' 07" E の地点</p> | <p>錨地名 ON 沖荷役船用</p> <p>35° 22' 52" N 139° 41' 01" E の地点を中心とする半径 450m の円内海面</p> | <p>NEOS 船着岸・離・シーバース</p> <p>次の各地点を順次結んだ線により囲まれた海面 (T 2 号船橋及び本牧から 4 号船橋までの間)</p> <p>イ 35° 28' 59" N 139° 46' 44" E の地点 ロ 35° 29' 03" N 139° 46' 50" E の地点 ハ 35° 29' 37" N 139° 47' 24" E の地点 ニ 35° 28' 53" N 139° 47' 26" E の地点</p> |
| <p>錨地名 YL1 大型船用 (VLCC 等の優先錨地 YL3 と併用)</p> <p>35° 26' 59" N 139° 44' 29" E の地点を中心とする半径 575m の円内海面</p> | <p>錨地名 Y2 危険物積載タンカー以外の船用</p> <p>次の各地点を順次結んだ線により囲まれた海面</p> <p>イ 35° 27' 34" N 139° 43' 55" E の地点 ロ 35° 27' 54" N 139° 44' 05" E の地点 ハ 35° 27' 23" N 139° 44' 22" E の地点 ニ 35° 26' 48" N 139° 43' 42" E の地点</p> | <p>錨地名 N4 沖荷役船用</p> <p>35° 22' 52" N 139° 41' 01" E の地点を中心とする半径 450m の円内海面</p> | <p>SEASIDE 船着岸・離・シーバース</p> <p>次の各地点を順次結んだ線により囲まれた海面 (T 2 号船橋及び本牧から 4 号船橋までの間)</p> <p>イ 35° 28' 59" N 139° 46' 44" E の地点 ロ 35° 29' 03" N 139° 46' 50" E の地点 ハ 35° 29' 37" N 139° 47' 24" E の地点 ニ 35° 28' 53" N 139° 47' 26" E の地点</p> |
| <p>錨地名 YL3 大型船用 (VLCC 等以外)</p> <p>次の各地点を順次結んだ線により囲まれた海面</p> <p>イ 35° 26' 01" N 139° 43' 02" E の地点 ロ 35° 26' 33" N 139° 43' 22" E の地点 ハ 35° 26' 48" N 139° 43' 42" E の地点 ニ 35° 27' 23" N 139° 44' 22" E の地点 ホ 35° 26' 36" N 139° 45' 47" E の地点 ヘ 35° 25' 30" N 139° 43' 44" E の地点</p> | <p>錨地名 N1 一般貨物船用</p> <p>次の各地点を順次結んだ線により囲まれた海面</p> <p>イ 35° 23' 20" N 139° 39' 16" E の地点 ロ 35° 23' 41" N 139° 39' 46" E の地点 ハ 35° 22' 31" N 139° 39' 58" E の地点 ニ 35° 22' 01" N 139° 39' 36" E の地点</p> | <p>錨地名 NR タンククリーニング船用・バンカリング等船用</p> <p>35° 21' 52" N 139° 41' 01" E の地点を中心とする半径 650m の円内海面</p> | <p>NEOS 船着岸・離・シーバース</p> <p>次の各地点を順次結んだ線により囲まれた海面 (T 2 号船橋及び本牧から 4 号船橋までの間)</p> <p>イ 35° 28' 59" N 139° 46' 44" E の地点 ロ 35° 29' 03" N 139° 46' 50" E の地点 ハ 35° 29' 37" N 139° 47' 24" E の地点 ニ 35° 28' 53" N 139° 47' 26" E の地点</p> |
| <p>錨地名 YL4 大型船用 (VLCC 等以外)</p> <p>次の各地点を順次結んだ線により囲まれた海面</p> <p>イ 35° 25' 06" N 139° 41' 43" E の地点 ロ 35° 25' 19" N 139° 42' 36" E の地点 ハ 35° 25' 43" N 139° 42' 51" E の地点 ニ 35° 25' 17" N 139° 41' 25" E の地点 ホ 35° 24' 58" N 139° 42' 57" E の地点 ヘ 35° 24' 27" N 139° 42' 36" E の地点</p> | <p>錨地名 N2 一般貨物船用</p> <p>次の各地点を順次結んだ線により囲まれた海面</p> <p>イ 35° 22' 48" N 139° 39' 38" E の地点 ロ 35° 22' 16" N 139° 40' 29" E の地点 ハ 35° 22' 31" N 139° 39' 58" E の地点 ニ 35° 22' 00" N 139° 40' 41" E の地点 ホ 35° 22' 46" N 139° 40' 50" E の地点 ヘ 35° 22' 35" N 139° 40' 48" E の地点 ト 35° 21' 48" N 139° 40' 39" E の地点 チ 35° 21' 54" N 139° 39' 36" E の地点 リ 35° 21' 35" N 139° 39' 04" E の地点</p> | <p>錨地名 N3 危険物積載タンカー用・一般タンカー用</p> <p>次の各地点を順次結んだ線により囲まれた海面</p> <p>イ 35° 22' 43" N 139° 39' 30" E の地点 ロ 35° 22' 48" N 139° 39' 38" E の地点 ハ 35° 22' 31" N 139° 39' 58" E の地点 ニ 35° 22' 00" N 139° 40' 41" E の地点 ホ 35° 22' 46" N 139° 40' 50" E の地点 ヘ 35° 22' 35" N 139° 40' 48" E の地点 ト 35° 21' 48" N 139° 40' 39" E の地点 チ 35° 21' 54" N 139° 39' 36" E の地点 リ 35° 21' 35" N 139° 39' 04" E の地点</p> | <p>NEOS 船着岸・離・シーバース</p> <p>次の各地点を順次結んだ線により囲まれた海面 (T 2 号船橋及び本牧から 4 号船橋までの間)</p> <p>イ 35° 28' 59" N 139° 46' 44" E の地点 ロ 35° 29' 03" N 139° 46' 50" E の地点 ハ 35° 29' 37" N 139° 47' 24" E の地点 ニ 35° 28' 53" N 139° 47' 26" E の地点</p> |
| <p>錨地名 YL5 大型船用 (VLCC 等以外)</p> <p>次の各地点を順次結んだ線により囲まれた海面</p> <p>イ 35° 23' 29" N 139° 40' 59" E の地点 ロ 35° 23' 29" N 139° 41' 33" E の地点 ハ 35° 24' 30" N 139° 41' 53" E の地点 ニ 35° 24' 08" N 139° 42' 19" E の地点 ホ 35° 22' 56" N 139° 41' 41" E の地点</p> | <p>錨地名 K1 危険物積載タンカー以外の船用</p> <p>次の各地点を順次結んだ線により囲まれた海面</p> <p>イ 35° 29' 35" N 139° 46' 58" E の地点 ロ 35° 29' 24" N 139° 47' 00" E の地点 ハ 35° 29' 11" N 139° 46' 37" E の地点 ニ 35° 29' 00" N 139° 46' 44" E の地点 ホ 35° 28' 39" N 139° 46' 36" E の地点 ヘ 35° 28' 09" N 139° 45' 59" E の地点</p> | <p>NEOS 船着岸・離・シーバース</p> <p>次の各地点を順次結んだ線により囲まれた海面 (T 2 号船橋及び本牧から 4 号船橋までの間)</p> <p>イ 35° 28' 59" N 139° 46' 44" E の地点 ロ 35° 29' 03" N 139° 46' 50" E の地点 ハ 35° 29' 37" N 139° 47' 24" E の地点 ニ 35° 28' 53" N 139° 47' 26" E の地点</p> | <p>NEOS 船着岸・離・シーバース</p> <p>次の各地点を順次結んだ線により囲まれた海面 (T 2 号船橋及び本牧から 4 号船橋までの間)</p> <p>イ 35° 28' 59" N 139° 46' 44" E の地点 ロ 35° 29' 03" N 139° 46' 50" E の地点 ハ 35° 29' 37" N 139° 47' 24" E の地点 ニ 35° 28' 53" N 139° 47' 26" E の地点</p> |

海の安全情報

海の安全に関する以下のような情報を提供しています。

● 気象状況
● 気象警報・注意報等
● 緊急情報

● 海上安全情報
● ライフカメラ

走錨事故防止ポータルサイト

走錨事故防止に役立つ以下のような情報を提供しています。

● 気象海象、海洋法守り等
● 船舶の安全確保に関する取組
● 日台間で発生した風向・風速に関する情報
● 交差点等での事故防止、台風来襲時の状況等
● 走錨事故防止ガイドライン

監修 横浜海上保安部 刊行 公益社団法人 東京湾海難防止協会

5.2.5 資料 (英語版リーフレット)

Anchorage in Keihin Port (Yokohama-Ku and Kawasaki-Ku) <Amended partly in April 2023>
Captain of the port, KEIHIN

Vessels anchoring in the above anchorages are requested to comply with the following anchorage classification and remarks

Anchorage for Large-sized Vessels

Anchorage for Vessels except for VLCCs, etc. : KL, YL3, YL4, & YL5

Priority Anchorages for VLCCs, etc. : YL1

Anchorage for Small and Medium-sized Vessels

For Vessels except for Tankers Carrying Dangerous Cargo : K1, Y1, & Y2

For General Cargo Vessels : N1 & N2

For General Cargo Vessels or General Tankers : K2

For Tankers Carrying Dangerous Cargo : KK1 & YK1

For Tankers Carrying Dangerous Cargo Anchorage in Reserve : KK2, YK2, & YK3

For General Cargo Vessels or General Tankers : N3

Anchorage for Other Vessels

For Lightering Operations : ON & N4

For Tank Cleaning Operations or Bunkering Operations, etc. : NR

Remarks

- Vessels of 10,000 GT or more or 150 meters or more in length are classified to anchor in the anchorages for large-sized vessels, while those of less than 10,000 GT are classified to anchor in the anchorages for small and medium-sized vessels.
- Vessels of less than 500 GT are required to anchor in the anchorages for small and medium-sized vessels, avoiding the area marked in blue in the above diagram where sea berths are located.
- Since Y1 anchorage tends to be congested, and situations frequently occur where vessels designated to particular anchorages are unable to anchor, we ask for your cooperation in anchoring anchorages except for Y1 anchorage.
- Vessels intending to anchor are requested to prevent maritime accidents caused by dragging their anchors by:
 - Obtaining the latest weather and marine weather information (utilization of the Safety Information for the Sea);
 - Continuous watch on VHF CH 16, keeping AIS in operation (do not leave the bridge unattended);
 - Continuous appropriate watch at all times (e.g., watch for dragging anchor of own vessel and other vessels);
 - Keeping enough distance from offshore facilities, other vessels, or the shore;
 - Use of adequate anchor cable;
 - abandoning anchoring, changing to heaving-to, etc., depending on the situation; and
 - Stand-by engine and full readiness by the crew (when there is a fear of weather aggravation).

For Inquiries | Yokohama Coast Guard Office TEL: 045-201-8180 | Kawasaki Coast Guard Station TEL:044-266-0118

The Sea Area for the Reinforcing Anti-Dragging Anchor Measures and others
(The Sea Area around LNG Berths and Minami-Honmoku Hama Road), etc.
Applicable penal provisions: Article 39 (ii) and (iv) of the Act on Port Regulations.

Where: Within a 2-nautical mile radius of the "Tokyo Gas & JERA Ogishima LNG Berth" and "Minami-Honmoku Hama Road."
(Excluding navigation routes and some sea areas)

- The Recommendations on the Reinforcing Anti-Dragging-Anchor Measures**
When "strong wind areas" are expected to reach the area (when a typhoon hits) or when a wind speed of 20m/s or more is expected. (other than when a typhoon hits).
Outline (Recommendations):
 - execute the Reinforcing Anti-Dragging-Anchor Measures to prevent dragging anchor accidents, such as good radio watch on VHF 16, the increase of watch person on the bridge, and the extension of the anchor chains properly;
 - make an effort to detect a sign of dragging-of-anchor at an early stage, promptly resolve it, and start the engines, etc., if necessary, with a view to preventing collision with the facilities; and
 - shift to other anchorages or take other measures such as heaving-to in the early stage of dragging-of-anchor when the
 [Orders] If a ship captain does not follow the recommendations ① or ②, an order shall be issued to follow the content of the non-compliant recommendations.
- The Recommendations on Voluntary Refraining-from-Anchoring** (To vessels with high freeboard or with a load factor of 10% or less)
When: When a strong wind zone is expected to arrive (when a typhoon hits), or when a wind speed of 20 m/s or more is expected (other than when a typhoon hits).
Outline (Recommendations):
 - do not anchor in the Anchoring Restricted Areas; and
 - for Vessels anchored in the Sea Area for the Reinforcing Anti-Dragging-Anchor Measures, leave the area.
 [Orders] If a ship captain does not follow the recommendations ① or ②, an order shall be issued to leave the Sea Area for the Reinforcing Anti-Dragging-Anchor Measures.

Request for notification of your anchoring position, etc. A link to a reporting form for anchoring position reporting
<https://www.kaiho.mlit.go.jp/03kanku/yokohama/tuho.pdf>

In order to ensure communication with the Japan Coast Guard in the event of an emergency, such as when dragging anchor, we ask for your cooperation in reporting your "anchoring position" and "means of communication" when the "Recommendations on the Reinforcing Anti-Dragging Anchor Measures" are issued.
Vessels to report: Vessels intending to anchor in Keihin Port (Yokohama and Kawasaki Area) of less than 500 GT (except Vessels Carrying Dangerous Cargo)
Where to report: Yokohama Coast Guard Office TEL:045-201-8180 FAX: 045-211-2405

| Locations and Areas of Anchorages | | | |
|--|--|---|--|
| <p>Anchorage for Large-sized Vessels</p> <p>KL For Large-sized Vessels (except for VLCCs, etc.)</p> <p>An area bounded by a line joining the following positions: (a) 35° 24' 45" N 139° 41' 44" E (b) 35° 24' 33" N 139° 42' 28" E (c) 35° 27' 55" N 139° 40' 41" E (d) 35° 28' 35" N 139° 45' 47" E</p> <p>YL1 Priority Anchorages for VLCCs, etc., used with YL3</p> <p>A circle with a radius of 5.7 km centered the position: 35° 26' 59" N 139° 44' 29" E</p> <p>YL3 For Large-sized Vessels (except for VLCCs, etc.)</p> <p>An area bounded by a line joining the following positions: (a) 35° 26' 01" N 139° 43' 50" E (b) 35° 26' 32" N 139° 43' 32" E (c) 35° 25' 40" N 139° 43' 42" E (d) 35° 25' 23" N 139° 44' 27" E (e) 35° 26' 26" N 139° 45' 47" E (f) 35° 25' 30" N 139° 43' 54" E</p> <p>YL4 For Large-sized Vessels (except for VLCCs, etc.)</p> <p>An area bounded by a line joining the following positions: (a) 35° 25' 06" N 139° 41' 52" E (b) 35° 25' 19" N 139° 42' 36" E (c) 35° 25' 43" N 139° 42' 51" E (d) 35° 25' 17" N 139° 43' 32" E (e) 35° 24' 58" N 139° 42' 57" E (f) 35° 24' 27" N 139° 42' 38" E</p> <p>YL5 For Large-sized Vessels (except for VLCCs, etc.)</p> <p>An area bounded by a line joining the following positions: (a) 35° 25' 29" N 139° 40' 59" E (b) 35° 25' 57" N 139° 41' 33" E (c) 35° 24' 30" N 139° 41' 33" E (d) 35° 24' 58" N 139° 42' 19" E (e) 35° 22' 52" N 139° 41' 41" E</p> | <p>Anchorage for Small and Medium-sized Vessels</p> <p>Y1 For Vessels except for Tankers Carrying Dangerous Cargo</p> <p>An area bounded by a line joining the following positions: (a) 35° 24' 45" N 139° 41' 44" E (b) 35° 27' 11" N 139° 42' 67" E (c) 35° 27' 13" N 139° 42' 12" E (d) 35° 26' 33" N 139° 43' 32" E (e) 35° 26' 01" N 139° 43' 52" E</p> <p>Y2 For Vessels except for Tankers Carrying Dangerous Cargo</p> <p>An area bounded by a line joining the following positions: (a) 35° 27' 13" N 139° 42' 17" E (b) 35° 27' 39" N 139° 43' 51" E (c) 35° 27' 58" N 139° 44' 05" E (d) 35° 27' 23" N 139° 44' 27" E (e) 35° 26' 40" N 139° 42' 42" E</p> <p>N1 For General Cargo Vessels</p> <p>An area bounded by a line joining the following positions: (a) 35° 22' 48" N 139° 39' 38" E (b) 35° 23' 11" N 139° 40' 36" E (c) 35° 23' 11" N 139° 40' 36" E (d) 35° 22' 11" N 139° 39' 38" E</p> <p>N2 For General Cargo Vessels</p> <p>An area bounded by a line joining the following positions: (a) 35° 22' 33" N 139° 39' 38" E (b) 35° 23' 16" N 139° 40' 20" E (c) 35° 23' 03" N 139° 40' 41" E (d) 35° 22' 31" N 139° 39' 28" E</p> <p>N3 For Tankers Carrying Dangerous Cargo or General Tankers</p> <p>An area bounded by a line joining the following positions: (a) 35° 22' 42" N 139° 39' 32" E (b) 35° 22' 46" N 139° 39' 38" E (c) 35° 22' 51" N 139° 39' 38" E (d) 35° 22' 00" N 139° 40' 31" E (e) 35° 22' 50" N 139° 40' 50" E (f) 35° 22' 50" N 139° 40' 48" E (g) 35° 21' 48" N 139° 40' 29" E (h) 35° 21' 54" N 139° 39' 34" E (i) 35° 21' 54" N 139° 39' 34" E</p> | <p>Anchorage for Small and Medium-sized Vessels</p> <p>YK1 For Tankers Carrying Dangerous Cargo</p> <p>An area bounded by a line joining the following positions: (a) 35° 27' 05" N 139° 42' 58" E (b) 35° 28' 13" N 139° 44' 06" E (c) 35° 27' 54" N 139° 44' 06" E (d) 35° 28' 24" N 139° 43' 53" E</p> <p>KK1 For Tankers Carrying Dangerous Cargo</p> <p>An area bounded by a line joining the following positions: (a) 35° 28' 33" N 139° 46' 23" E (b) 35° 28' 33" N 139° 45' 56" E (c) 35° 28' 07" N 139° 45' 38" E (d) 35° 28' 00" N 139° 45' 25" E</p> <p>KK2 For Tankers Carrying Dangerous Cargo (Anchorage in Reserve)</p> <p>An area bounded by a line joining the following positions: (a) 35° 28' 25" N 139° 45' 05" E (b) 35° 28' 33" N 139° 45' 14" E (c) 35° 28' 07" N 139° 45' 38" E (d) 35° 28' 00" N 139° 45' 25" E</p> <p>YK2 For Tankers Carrying Dangerous Cargo (Anchorage in Reserve)</p> <p>A circle with a radius of 2.0 km centered the position: 35° 27' 38" N 139° 43' 31" E</p> <p>YK3 For Tankers Carrying Dangerous Cargo (Anchorage in Reserve)</p> <p>A circle with a radius of 170-m centered the position: 35° 27' 31" N 139° 43' 15" E</p> <p>K1 For Vessels except for Tankers Carrying Dangerous Cargo</p> <p>An area bounded by a line joining the following positions: (a) 35° 29' 23" N 139° 42' 56" E (b) 35° 28' 50" N 139° 46' 33" E (c) 35° 28' 15" N 139° 46' 23" E (d) 35° 27' 50" N 139° 46' 01" E (e) 35° 28' 33" N 139° 47' 28" E</p> <p>K2 For General Cargo Vessels or General Tankers</p> <p>An area bounded by a line joining (a) to (d) and (e) to (g) letters (a) being along the line designated as Quarantine line: (a) 35° 29' 35" N 139° 48' 58" E (b) 35° 29' 34" N 139° 41' 04" E (c) 35° 29' 11" N 139° 44' 31" E (d) 35° 29' 05" N 139° 45' 44" E (e) 35° 28' 39" N 139° 44' 36" E (f) 35° 28' 32" N 139° 44' 23" E (g) 35° 28' 05" N 139° 43' 53" E</p> | <p>Anchorage for Other Vessels</p> <p>ON For Lightering Operations (except for bunkering and etc.)</p> <p>A circle with a radius of 4.5 km centered the position: 35° 27' 37" N 139° 45' 07" E</p> <p>N4 For Lightering Operations (except for bunkering and etc.)</p> <p>A circle with a radius of 4.5 km centered the position: 35° 27' 26" N 139° 41' 06" E</p> <p>NR For Tank Cleaning Operations, or Bunkering Operations, etc.</p> <p>A circle with a radius of 6.0 km centered the position: 35° 23' 42" N 139° 41' 08" E</p> <p>* Vessels can use NR Anchorage as well for Bunkering Operations, etc.</p> <p>Water Areas for Moored Vessels to Drain the Sea Berths</p> <p>JERA Ogishima East/West Sea Berth An area bounded by a line joining (a) to (c) (described below) and (d) being along the circle with a radius of 420m centered the position: (a) 35° 27' 31" N 139° 47' 54" E (b) 35° 27' 31" N 139° 47' 54" E (c) 35° 27' 31" N 139° 47' 54" E (d) 35° 27' 31" N 139° 47' 54" E</p> <p>Kawasaki Sea-Berth A circle with a radius of 6.0 km centered the position: 35° 25' 01" N 139° 40' 05" E</p> <p>JERA Ogishima LNG Berth An area bounded by a line joining (a) to (d) (described below) being along the circle with a radius of 420m centered the position: (a) 35° 28' 18" N 139° 44' 46" E (b) 35° 27' 44" N 139° 44' 52" E (c) 35° 28' 18" N 139° 44' 46" E (d) 35° 27' 44" N 139° 44' 52" E</p> <p>Tokyo Gas Ogishima LNG Berth A circle with a radius of 3.2 km centered the position: 35° 27' 32" N 139° 42' 18" E</p> |

* Please take all possible measures to prepare for dragging-anchor, especially for car carriers, container carriers, or other vessels with high freeboard that are susceptible to the wind!

錨地利用者のニーズを踏まえた対策の検討

6 錨地利用者のニーズを踏まえた対策の検討

令和 3 年度検討会において実施した錨地利用に関するアンケート調査（自由意見）の結果、錨地に関する錨地利用者のニーズを把握できたことから、利用者のニーズを踏まえて、錨地の利便性向上に向けた対策について検討を行い、京浜港全体の利便性向上、更なる発展に資する。

6.1 錨地利用者のニーズ

令和 3 年度検討会において実施したアンケート調査（要望等に関する自由意見）の結果、錨地利用者のニーズは多岐にわたり、その中でも錨泊目的（主に補油（バンカリング）目的）に関するものが最も多いことが明らかとなった。

表 6.1.1 錨地利用者のニーズに関する自由意見の主な内容

| 自由意見の区分 | 回答 | 備考（内容） |
|------------------|----|---------------------------|
| 錨泊目的に関するもの | 10 | うち 8 回答が補油（バンカリング）目的の錨泊要望 |
| 船舶の輻輳・水域拡大に関するもの | 7 | 水域拡大の要望、輻輳のため他の錨地を使用 |
| 荒天時への対応に関するもの | 4 | 荒天時は他錨地を利用（面積、舵効きを考慮） |
| タグボートの待機場所に関するもの | 3 | Y1 錨地以外の場所での待機を要望 |
| 錨泊許可船の錨泊優先に関するもの | 2 | 総トン数 500 トン未満船の錨泊により錨泊できず |

6.2 錨地利用者のニーズを踏まえた方策の検討

6.2.1 基本的な考え方

令和 3 年度検討会において実施したアンケート調査の自由意見において、錨地利用者の要望が最も多かったのは錨泊目的に関するもの（荷役以外の目的でも錨泊させて欲しい）であり、その中でも補油（バンカリング）目的での錨泊のニーズが最も多いことが確認できた。したがって、関係当局（横浜海上保安部）から、錨泊目的の複数化等について意見を聴取したうえで、事務局として京浜港錨地の利便性向上に向けて錨泊目的に関する検討を行うこととした。

6.2.2 関係当局への意見聴取の実施

上記検討にあたり、京浜港（横浜区・川崎区）の錨地の運用を所掌する関係当局（横浜海上保安部）から、錨泊目的の現状と荷役以外の錨泊目的（特に、錨地利用者のニーズが高かった補油（バンカリング））での錨地利用について意見聴取を行い、次の意見を得た。

(1) 今回、錨泊目的（補油（バンカリング））について高いニーズがあることを改めて認

識した。補油（バンカリング）目的での錨地利用（錨泊目的の複数化にかかる錨地運用の見直し）については、安全性及び効率性を考慮しつつ、関係者による合意が得られることが望ましい。

- (2) 以前は錨泊船の数が多く、全ての補油（バンカリング）を希望する船舶に対して錨地を指定することが困難な時期があったが、現在では、錨泊状況等を勘案しつつ、可能な範囲内で補油（バンカリング）目的等荷役以外の錨泊目的の船舶に対しても錨地の指定をしている。
- (3) 補油（バンカリング）を希望する船舶の中には、京浜港での荷役が無く、補油（バンカリング）のみを目的に寄港するものも一定数存在する。

6.2.3 補油（バンカリング）目的の錨地として活用する錨地の検討

関係当局（横浜海上保安部）の聴取内容から考察すると、補油（バンカリング）目的の錨泊については、現状においても錨地の状況に応じて錨地指定がなされているが、錨地利用者の認識が一部異なる点が見受けられることから、錨地の運用に関する関係者への周知が十分ではなかった可能性もあり、今後、周知の徹底を図っていくことが必要と考える。

補油（バンカリング）目的の錨地として活用する錨地が確保でき、錨泊目的の複数化が錨地利用関係者に広く周知されれば、補油（バンカリング）目的で寄港する船舶が増えることが予想されるため、この点を踏まえ、補油（バンカリング）目的の錨地として活用する錨地について以下のとおり検討した。

- (1) 全ての錨地において補油（バンカリング）の可否は明示されていないが、関係当局（横浜海上保安部）への意見聴取の結果、補油（バンカリング）は行われている。
- (2) 京浜港（横浜区・川崎区）の錨地の中で、令和3年度の調査で『錨地水面に非常に余裕がある錨地（混雑度F）』であるとされたのは、YL1 錨地、N2 錨地、KK2 錨地、YK2 錨地、YK3 錨地、ON 錨地、N4 錨地、TK 錨地である。
- (3) YL1 錨地はVLCC等優先錨地であり、KK2 錨地、YK2 錨地、YK3 錨地は危険物積載タンカー船用の予備の錨地として位置づけられているため、非常時以外は明けておくことが望ましく、また、ON 錨地、N4 錨地は、沖荷役以外の船舶の錨泊は想定されていない。
- (4) TK 錨地は、主にタンククリーニング錨地として利用されてきたが、近年、タンククリーニング自体が少なくなっており、余裕のある状況となっている。また、航路帯からも外れており、湾口に近く、従前の船舶交通への影響は少ない。

以上の検討から、補油（バンカリング）目的の錨地として活用する錨地（錨泊目的の複数化について、錨地利用関係者に周知）としては、TK 錨地が適当と思われるため、次のとおり提案する。（図 6.2.1 参照）

【補油（バンカリング）目的の錨地として TK 錨地を活用すること】

- ① 見直し前の TK 錨地の錨泊目的
主としてタンククリーニング
- ② 見直し後の TK 錨地の錨泊目的
タンククリーニング、補油（バンカリング）等（タンククリーニング船舶が優先）

6.2.4 TK 錨地の錨地名の変更

TK 錨地はこれまで主にタンククリーニングのための錨地として「TK」という名称で呼称されてきたが、補油（バンカリング）目的の錨泊を新たに認める場合の錨地名としては適当ではないため、名称を「NR」（根岸沖に確保する多目的錨泊のための錨地）とする。

6.2.5 NR（旧 TK）錨地を補油（バンカリング）等に活用する場合の安全性の検討

- (1) NR（旧 TK）錨地は、総トン数 100,000 トン以上の大型船も使用するなど、錨地水面に余裕があり、また、航路帯からも外れており、他の通行船舶への影響も少なく、船舶交通に支障はない。
- (2) NR（旧 TK）錨地は、走錨対策強化海域外にあり、周囲に重要施設等は存在しない。



図 6.2.1 補油（バンカリング）目的の錨地として活用する錨地（錨泊目的の複数化）

6.3 関係者に対する周知

京浜港（横浜区・川崎区）の錨地利用者のニーズを踏まえ、NR 錨地（旧 TK 錨地）を補油（バンカリング）目的で利用可能となる錨泊目的の複数化については、多くの利用者が錨地の利便性の向上を享受できるよう、京浜港を利用する関係者に広く周知することが効果的である。

6.3.1 周知に関して協力をいただく組織、団体等

京浜港錨地（横浜区・川崎区）を利用する関係者に対し、NR 錨地（旧 TK 錨地）を補油（バンカリング）目的で利用可能なことを広く周知して京浜港の利便性向上を関係者に認識して貰うことが必要であるため、周知に関して協力をいただく組織、団体等については下表のとおりとする。

表 6.3.1 周知に関して協力をいただく組織、団体等

| 名 称 |
|--------------|
| 日本船主協会 |
| 日本内航海運組合総連合会 |
| 外国船舶協会 |
| 日本船舶代理店協会 |
| 外航船舶代理店業協会 |

6.3.2 周知において活用する資料（リーフレット）について

これまでの検討を踏まえ、NR 錨地（旧 TK 錨地）が補油（バンカリング）目的で利用可能となった錨地運用の見直しに関する資料（日本語及び英語版のリーフレット）を作成し、関係者に対する周知において活用する。

(1) 資料の発出元

横浜海上保安部の監修を受け、錨地運用を所掌する京浜港長名で資料を発出する。
（監修 横浜海上保安部 刊行 公益社団法人 東京湾海難防止協会）

(2) 資料の内容

京浜港長名で発出している「京浜港（横浜区・川崎区）における危険物積載船及び一般船舶の錨地についてのお知らせ」（令和 2 年 5 月刊行）で、広く関係者に周知している錨地の資料を編集し、NR 錨地（旧 TK 錨地）が補油（バンカリング）等の目的で利用可能である内容を記載する。（資料は 5.2.4（43 ページ）と同じ）

京浜港（横浜区・川崎区）における錨地管理について（まとめ）

7 京浜港（横浜区・川崎区）における錨地管理について（まとめ）

7.1 令和 3、4 年度の検討概要

7.1.1 錨地の利用実態

京浜港（横浜区・川崎区）及び同錨地に関する基礎調査を行い、錨地指定情報（NACCS データ）の分析、錨地利用者のニーズ、錨地運営・管理者の意見等を踏まえ、錨地の利用実態を把握したうえで検討を行った結果、令和 3 年度検討会で定義した「錨地混雑度」（表 7.1.1 参照）の「混雑度 A」に該当する錨地はなかったものの、一部の錨地（KL, YL3, Y1 など）は利用者のニーズが高く、ほぼ毎日利用されている状況が確認できた。

特に、中小型船用の錨地である Y1 錨地は、横浜・鶴見航路に近いという利便性から年間を通じて混雑傾向にあり、京浜港（横浜区・川崎区）錨地の中で最も多くの船舶が錨地指定を申請しており（延べ 2257 隻、令和 2 年 NACCS データ）、一方で、Y1 と比較して水深が深く、かつ近くに LNG バースがある Y2 錨地は、利用する船舶が少なく混雑がみられないという状況であった。

また、大型船用の錨地については、水先人が適切な錨泊船間距離を確保したうえで錨泊位置を決定し、安全確保及び錨地水面の有効活用が図られている状況であった。

表 7.1.1 錨地混雑度（引用元：令和 3 年度検討会報告書 73 ページ）

| 混雑度 | | 利用状況 | 錨地 |
|-----|-------------------|--|---|
| A | 混雑している | ほぼ毎日利用されている。 想定許容隻数の錨地利用が頻繁にある。 | — |
| B | やや混雑している | ほぼ毎日利用されている。 想定許容隻数の半分ほどの錨地利用がある。 | 大) KL、YL3 |
| C | 錨地水面に やや余裕がある | 月の半分ほど利用されている。 想定許容隻数の半分ほどの錨地利用がある。 | 大) YL4、YL5 |
| D | 錨地水面に やや余裕がある | ほぼ毎日利用されている。 想定許容隻数の利用はなく、または稀である。 同時利用隻数が少ない。 | 小) K1、K2、Y1 危) N3、KK1、 YK1 |
| E | 錨地水面に 余裕がある | 月の半分ほど利用されている。 想定許容隻数の利用はなく、または稀である。 同時利用隻数が少ない。 | 小) N1、Y2 |
| F | 錨地水面に非常 に余裕がある | 頻繁に利用されない、または利用実績がない。 | 大) YL1 小) N2 危予) KK2、YK2、 YK3 沖) ON、N4 沖) TK |

7.1.2 錨地の課題

大型船用の錨地については、一部の錨地(KL、YL3)で捨錨の存在が指摘されたものの、錨地管理上の喫緊の課題はないと考えられる。

中小型船用の錨地については、ニーズが高く混雑傾向にある錨地(特にY1錨地)と混雑がみられない錨地(特にY2錨地)にわかれ、令和4年度に実施したY1錨地の利用実態調査において、Y1錨地の指定を受けた錨泊船が同錨地に錨泊できない事例が確認されたほか、一部の錨地(Y1、N4)に捨錨の存在が指摘された。

また、錨地利用関係者を対象に実施したアンケートにおいては、補油(バンカリング)目的の錨泊などの錨地の利便性向上に関する要望を把握したため、令和4年度検討会において検討すべき課題は、次のとおりとした。

- (1) Y1錨地の混雑緩和
- (2) 錨地利用者のニーズを踏まえた錨地の利便性向上

7.1.3 錨地の課題改善に向けた対策の検討

- (1) Y1錨地の混雑緩和に向けた対策

錨地の運用を見直し、混雑がみられない他の錨地の利便性を向上させることにより、錨地利用者が当該錨地を活用しやすい環境を構築して錨泊場所の分散化を図るという考え方で、Y1錨地の混雑緩和に資する対策を検討した。

中小型船用錨地には危険物積載貨物船が錨泊できる錨地が限られていること、荒天時の錨泊自粛等の勧告発出時の転錨先の錨地がないことから、走錨対策強化海域の外側に位置するK1錨地の錨泊可能船種をY1錨地と同様の「危険物積載タンカー以外の船舶」に見直し、K1錨地の利便性を向上させることとし、あわせて錨地利用関係者に対して、Y1錨地の混雑状況及びK1錨地の利便性向上を周知し、錨泊場所の分散化について協力を要請することとした。

- (2) 錨地利用者のニーズを踏まえた対策

錨地利用者に対するアンケートで、最も要望が多かった補油(バンカリング)目的の錨泊ができるよう、関係当局へ実施した意見聴取の結果を踏まえ、TK錨地の錨泊目的の複数化について検討した。

その結果、TK錨地を補油(バンカリング)目的の錨泊をはじめ複数の目的で錨泊できるように、錨地利用者のニーズを踏まえた対策を講じることとし、錨地利用関係者に対して、TK錨地の利便性向上について周知し、利用促進を図ることとした。

また、錨地利用関係者が錨地の利便性向上をイメージできるように、TK錨地の名称をNR錨地(根岸沖に確保する多目的錨泊のための錨地)に変更することとした。

7.1.4 京浜港における錨地管理のあり方について(令和3、4年度のまとめ)

令和3、4年度の2カ年にわたり、錨地の利用実態を把握するとともに錨地利用者のニ

ズを踏まえ、京浜港（横浜区・川崎区）における錨地管理のあり方について検討を行ってきたところであるが、本検討会における検討結果を受け、表 7.1.2 のとおり提言を取りまとめるものとする。

なお、錨地をめぐる環境は、短期又は中長期の様々な要因で変化するため、錨地管理を適切に行っていくためには、錨地の実態と課題を把握し、錨地利用者のニーズを踏まえ、課題改善に向けて関係当局、関係組織・団体等が連携し、継続的に取り組むことが肝要である。

表 7.1.2 京浜港錨地（横浜区・川崎区）の課題改善に関する提言

| 錨地の課題 | 改善対策 |
|---------------|--|
| Y1 錨地の混雑緩和 | K1 錨地の錨泊可能船種を見直し同錨地の利便性を向上させ、錨泊場所の分散化を図り、Y1 錨地の混雑緩和に資する。 |
| | Y1 錨地の混雑状況について、錨地利用関係者に周知するとともに、錨泊場所の分散化について協力を要請する。 |
| 錨地利用者のニーズへの対応 | 非混雑錨地である TK 錨地について、補油（バンカリング）目的を含む錨泊目的の複数化を導入することにより、錨地利用者の最大のニーズに応える。 |
| | TK 錨地の名称を「NR 錨地」（根岸沖に確保する多目的錨泊可能な錨地）に変更し、錨地利用者による活用を促進する。 |
| | 錨地目的の複数化による錨地の利便性向上について、錨地利用関係者に周知する。 |

7.2 京浜港（横浜区・川崎区）の錨地管理に向けた今後の取り組み（方針）

7.2.1 基本的な考え方

令和 3、4 年度検討会において、「京浜港（横浜区・川崎区）における錨地管理のあり方」について検討を行い、錨地の実態と課題を把握して錨地の課題改善に向けた対策を提言としてとりまとめたところである。本検討で取りまとめた対策の検証、評価を行い、錨地の課題改善に向けて講じた対策をフォローアップすることは、中長期の PDCA サイクルの一環としても必要不可欠であり、引き続き、京浜港（横浜区・川崎区）錨地の課題改善に関する取り組みを推進し、京浜港の発展に資するものとする。

7.2.2 取り組みの概要

令和 3、4 年度の検討で、課題改善対策を講じた錨地に焦点をあて、来年度以降、次の取り組みを実施する。

(1) 錨地の利用実態調査

Y1 錨地の混雑の緩和状況並びに混雑が見られない Y2 錨地の利用状況を検証するため、年間を通じた錨地の利用実態調査（現地調査）を実施し、その結果を踏まえ、Y1 錨地の混雑緩和対策を評価する。

(2) 錨地の実態把握

利用者のニーズを踏まえて利便性の向上を検討した K1,NR（旧 TK）錨地の利用状況を検証するため、NACCS データを基に錨地の実態把握を行い、その結果を踏まえ、錨地の利便性向上対策を評価する。

(3) その他

錨地の利用実態調査（現地調査）、錨地の実態把握（NACCS）で収集した錨地の利用状況等のデータについては、整理分析のうえ蓄積し、今後の京浜港（横浜区・川崎区）の錨地管理を検討する際の基礎資料として活用する。

議事概要

8 議事概要（令和4年度）

8.1 第1回検討会

8.1.1 開催日時等

日時：令和4年9月29日14:05～15:35

場所：ハイブリット会議（会議室及びWeb会議）

川崎市幸区堀川町580番地 ソリッドスクエア西館3階
株式会社日本海洋科学 会議室

8.1.2 出席者等（順不同敬称略）

会議室参加者（委員）

櫻井薫、土肥晴司、高宮成昭

Web会議参加者（委員）

長澤明、庄司るり、多田宏高、中村紳也（代理 長田泰英）、足立和也、村瀬千里、
渡辺宏治、土肥康保、田口和夫、葉梨昭典、逸見幸利

関係官庁

長井真、鈴木健一郎（代理 後藤弘樹）、森橋真、柴宮義文、御澤兼三、勢田明大、
相馬淳、深瀬真司、稲田健二（代理 剣持良彦）

オブザーバー

加藤義和

事務局

（Web会議参加） 長澤安純

（会議室参加） 川口修、佐藤肇、神達孝一、安田克

8.1.3 議題

- 1) 事業計画
- 2) Y1 錨地の利用実態調査（報告）
- 3) Y1 錨地の混雑緩和に向けた対策の検討
- 4) 錨地利用者のニーズを踏まえた対策の検討
- 5) 錨地の運用に関する資料の作成

【配布資料】

資料 1-1 事業計画（案）

資料 1-2 Y1 錨地の利用実態調査（報告）

資料 1-3 Y1 錨地の混雑緩和に向けた対策の検討

資料 1-4 錨地利用者のニーズを踏まえた対策の検討

8.1.4 議事概要

(1) 挨拶

本検討会の開催に当たり、事務局を代表して東京湾海難防止協会長澤理事長が挨拶を行った。

(2) 出席者の紹介

出席者名簿をもって出席者の紹介とし、交代した委員及び関係官公庁職員については、事務局から順次紹介を行った。

(3) 委員長の選任

事務局から委員長として海上保安大学校名誉教授長澤委員に、副委員長として東京海洋大学副学長庄司委員に務めて頂きたいとの提案がなされ、出席の全委員の賛同が得られ、選任された。

(4) 議事の進行

事務局がハイブリット会議形式で議事を進行する旨説明するとともに、配布資料の確認を行った。

【長澤委員長】

この検討会は、理事長のご挨拶にもありましたように、昨年度と今年度に続く2か年計画の調査研究ということでございます。昨年度はNACCSのデータの解析とアンケート調査を実施していただいて、錨地の利用状況等々について解析をしていただきました。

その結果、浮かび上がったのが、特にY1錨地での、しかも500トン未満の、錨地指定あるいは通知に関わりのない小型船舶が混在する錨地での管理の難しさ、また、委員各位からもいろいろ現状等々、ご意見をいただきまして、いろんな要素が絡んで、なかなか一元的に、また理想的な管理と、一足飛びに結びつけるのは難しい状況かなという感じでした。

今年度は、後ほど事業計画等も通じて紹介があらうかと思いますが、ご挨拶にあったとおり、Y1錨地、また小型船舶等々、管理の難しさといったものも狙いながら、2年目の調査研究、検討会の結論として、ある程度のを導いていくということのようでございます。どうぞ、いろいろご意見等を賜り、成果の得られる結果となればと思っておりますので、よろしく願いをいたします。

それでは、資料を5種類用意していただいておりますが、議題1の資料1-1、今年度の事業計画（案）について、事務局から説明をお願いします。

【事務局（川口）】

（資料1-1に沿って説明）

【長澤委員長】

今年度の事業計画（案）の説明をいただきました。参画していただいている委員の皆さんから、何かご質問なり、ご意見等ございましたら、お願いします。

よろしいでしょうか。また、残りの資料でも、説明をいただいた段階で、この事業計画と関わりもあろうかと思しますので、その時点で何かご質問等、あるいは疑問点が生じた場合には、また振り返ってお聞きいただいてもよろしいかと思います。

それでは、事業計画の中で少し触れていただきましたけれども、Y1錨地の利用実態について、昨年度、なかなか掴めないところもあって、別途調査をしていただいているようでございます。その結果の報告が資料1-2ということで、議題の2で用意されております。資料1-2の説明をお願いします。

【事務局（安田）】

（資料1-2に沿って説明）

【長澤委員長】

詳細にY1錨地での錨泊実態、月曜日を4日間選んでいただいて、早朝の4時から6時の間の状況をつぶさに調べていただきました。うっすらと見えてきたことあたりも、最後にまとめていただいたようでございます。

何かご質問、ご意見等あれば、お願いします。

【土肥委員】

内航総連の土肥です。詳細なデータの取りまとめ、ありがとうございます。それぞれの図の上に30mの等深線を引いていただくと、恐らく水深30mより浅い海域に内航船が錨泊していることがはっきり分かりますと思います。内航船の499トン型船の場合、一般的に25mの錨鎖を8節しか持っていません。全錨鎖の長さ200mの所、荒天時、水深30mとして、3D+90mで計算すると錨鎖伸出長は180mになります。風が更に強くなったとしても余裕の錨鎖がないので、水深30m以上の深い海域で錨泊を行いたくないという考え、先ほど説明がありましたが、出来る限り荷役岸壁に近い海域で錨泊を行いたいという考えにより、内航船の船長は、錨地を決めているものと私は考えています。

個人的な意見となりますが、ボランティアベースでは、なかなか利用錨地を整理することはできないと考えますが、Y1錨地の水深25mぐらいから浅い海域は内航船優先、内航船の錨泊船がいなければ外航船も錨泊しても良いと言った運用にできればと考えます。

また、確かな記憶ではありませんが、たしか横浜港はどこも、錨地の水深は深かったと思います。内航船の適している水深20m程度の錨地は、このY1錨地にしかなかったと理解しています。よって、内航船に錨地に適したY1錨地に内航船が集まると考えています。

Y1錨地以外の錨地の中で水深が20mから25mぐらいの適切な錨地があれば、その錨地を内航船用に限定し、Y1錨地以外にも内航船に適した錨地を増やすということもY1錨地に内航船の錨泊船を集中させないことも一つ対策になると考えます。

例えば、鶴見航路の北側の海域の水深20mから25mぐらいの錨地を内航船用に指定する方法が良いのではないかと個人的に考えております。なお、航路はすべて右側通航なので、錨地からそのまま航路の右側から入れるということから、個人的には、鶴見航路の北側の錨地を内航船専用とすることが良いのではないかと考えております。

鶴見航路の北側に適当な錨地があり、内航船に適した水深の錨地を内航船優先としていただければ、Y1錨地の内航船をこの錨地に分散できるのではないかとこの調査結果が

ら私は考えました。

私の考え方が正しいかどうか分かりませんが、内航船の保有している錨鎖長、内航船の乗組員の働き方改革を考慮すれば、荷役岸壁にできるだけ近い錨地に錨泊し、朝できるだけゆっくり起きてスタンバイして、朝8時からの荷役岸壁での荷役開始に備えたいという考えから、いつもY1錨地を選んでいるのではないかと、この図を見て、私は理解しました。以上です。

【長澤委員長】

土肥委員からは、昨年度も、内航船が通常持っている錨鎖の節数についてご意見をいただいたというふうに思います。そういったことも裏打ちするという意味で、事務局、まずは1点目、せつかく24ページ、25ページ、500トン未満の船舶の錨泊実態にゾーニングというか、ゾーンを色づけしていただいています。これが大体水深30m以下ぐらいのところ収まっているかどうかというのは確認できるかどうか1点目。あるいは、そういったことを根拠に、できるだけY1の水深の浅いところは内航500トン未満の船舶を優先できるのかどうかといった、その辺の見通し等々について、事務局、何か答えるべきことがございますでしょうか。

【事務局（川口）】

今、ご確認は二つあったと思います。まず1点目が、水深線と、それから500トン未満、小型船の錨泊場所の関係、あとは基準というか、線引きで浅いところを内航優先、そこを検討したらどうかという話だったと思います。

それで、まず水深線の関係につきましては、陸岸に近いところ、ここは当然ながら水深が浅いということですので、この結果からも500トン未満船、それから小型船は水深が浅いところに一般的に錨泊する傾向があるというのは確認できると思います。

事務局としましては、今後の検討に向けまして、取りあえずは500トン未満の錨泊位置の分析に資するように、水深線はここに入れる方向で検討したいと思います。要は、重畳させる方向で、これで検討をさせていただきたいと思います。

あとは、まず500トン未満船の話ですけれども、現状に関して言えば500トン未満船は、はっきり言って錨地に関して運用上の制約を受けていない。裏を返せば、ある意味で運用上の自由度が大きいというんですか、そういった制度にあると思っています。それで、例えば何らかのルール、これが課された場合については、ある意味、一種の制約というんですか、そうなってしまうのはまず間違いないと思いますし、そうなることによって、また別次元の問題に発展する懸念があるのかなと事務局としては考えています。本検討会の検討対象としては、若干ハードルが高いのかなと。かなり幅広な議論が必要になる対象だと考えています。事務局としては以上です。

【長澤委員長】

指摘いただいた500トン未満の船舶、これの錨泊位置をどこまで管理できるか、あるいは指示できるかといった、確かに難しい点もあろうかと思えます。そういった、これからの課題としてずっと残るところがあるのかなとは思いますが、それと関連して24ページには、それまで解析いただいた結果として、500トン未満の錨泊船の離隔距離は200～500m程度、500トン以上では300～600m程度というふうにざっくりと書いていただいています。もちろん、なかなかこれを前のページといいますか、今回錨泊した船舶のGPSの位置、すなわちアンテナ位置の距離でございますけれども、これを集計処理をさせていただいた平均値だとか、あるいは偏差値だとか、そういった事実としての数字を羅列するというか、参考資料として一覧表にするということは可能でしょうか。というのは、これまでどれぐらい、いわゆる異常時はまた別でございますが、通常時の錨泊船舶間の距離といったものの統計的な根拠、あるいは数字といったものもなかなか見えないところがあります。今回せっかく、こういったAISを積んでいるということもあって、ある程度の根拠が得られていますので、端的なといいますか客観的な数字としてデータを用意しておいたら、今後のためにどうかというふうに思うんですが、難しいでしょうか。

【事務局（安田）】

承知しました。それらについて、最小、最大、それから平均、偏差、そういったところを整理したいと思います。

【長澤委員長】

お手数かけますが、よろしく願います。そういった積み重ねが、土肥委員の指摘に応えるための一つの足がかりになる可能性もございますので、お手数ですがよろしくお願いをいたします。

今、ここで答えを出すわけにはいきませんが、土肥委員、そういうことでよろしゅうございますか。

【土肥委員】

はい、難しいことは重々よく分かっています。いろんなところで調整は必要になってくるとも分かっております。ただ、このY1錨地の混雑を何とか解決しようと思うと、私が考える中では先程発言した方法しかないのかなと。時間を要しても調整がうまく進み、行先荷役岸壁別に錨地を指定する等により、錨地のすみ分けができれば、荒天により船舶は走錨したときにも錨地に余裕ができるのではないかと考えて発言させていただいています。今後の課題として把握して、今後進めていただければ、それで十分であると考えております。

【長澤委員長】

ありがとうございました。

それでは、ほかに何かご意見等、お持ちの方はございますか。

ありがとうございました。23ページに、今回の観測で得られた500トン未満・以上の船舶の錨泊船舶数の移り変わりを一覧表にさせていただいています。Y1に申請した船が、Y1から違うY2、隣のほうへ行った例もあるという、その数などを見てみても、混んでいる

から逃げたのかといった明白な数字にもならないということで、なかなか見えるようで見えない点が残ろうかと思えます。そういった意味で、もう少し解析も深めていただき、また、先ほどまとめて報告していただいたように、いろんな協力調整といった心構えといいでしょうか、そういったものも必要かなというふうな気もいたします。ありがとうございました。

それでは、Y1に焦点を絞りながらということなんですけれども、こういった意味で、混雑緩和に向けてどういったことが考えられるのか検討をしていただいた資料が、次の1-3かと思えます。1-3について、事務局、説明をお願いいたします。

【事務局（川口）】

初めに、資料の説明に入る前に、今回のこの混雑緩和に向けた対策の検討の前提について、簡単に紹介させていただきたいと思えます。

事務局としましては、昨年度の検討会の取りまとめ、それとともに先ほど報告させていただいたY1錨地の利用実態調査、これの結果をもとに、対策を検討させていただきました。それで、先ほども報告の中にございましたけれども、確かにY1錨地は利用する船も多く、ニーズも非常に高い錨地ではあるんですが、やはり水域的にまだ余裕があるのかなというのが事務局の判断でありました。Y1錨地の混雑緩和を改善するための対策というのは様々なアプローチがあるということは、事務局としても認識しておりますが、その中で、今回のY1錨地の利用実態調査、この結果をもとに、まずは錨地の運用に関して見直しをするべきだろうという結論に至りまして、現在、その方向で検討させていただいております。

【事務局（川口）】

（資料1-3に沿って説明）

【長澤委員長】

Y1が比較的混雑しがちということでございますので、事務局案として、2点といいましょうか、K1錨地の利用と、それからタグボートの協力依頼といったこともヒアリングを通じて可能性を探りたいということのようでございます。

何かご質問、ご意見等あれば、お願いをいたします。

まだ未確定のところもございますけれども、こういった可能性ということで、2点ほど事務局のほうで考えていただいているようでございますので、特にご意見がなければ、この方向で少し調整あるいはヒアリング等、必要などころがあろうかと思えますので、可能性等を探っていただければなというふうに思います。

あと資料1-4、1-5が残ってございますので、引き続き説明と、ご意見等いただければというふうに思います。

資料1-4、事務局、説明をお願いいたします。

【事務局（川口）】

（資料1-4に沿って説明）

【長澤委員長】

昨年度のアンケート調査の結果、比較的、自由意見欄に希望として書かれていた、錨泊目的での利用状況について、いわゆるバンカリングを目的とした錨泊もできないのかといったご意見に対して、事務局の検討案を示していただきました。

何かご意見等あれば、お願いをいたします。

長田泰英さんと表示されているんですけども、手が挙がっているようです。どうぞお願いいたします。

【中村委員・代理（長田）】

船長協会・長田です。単純に賛意の表明です。

ちょうど私、こちらの船長協会に勤務する前に、旧パナマックスの型貨物船に乗船していて、まさに補油の目的のためだけに京浜港を利用したことがあるんですが、その際は、わざわざ千葉沖まで行って、バンカーをしたという経験がございます。この東京湾口に近い横浜港の、このTK錨地が補油目的として使用するようになれば、我々、船を利用する側としても非常に時間短縮にもなりますし、利便性は非常に高まるものと思いますので、このような取組に非常に感謝します。このまま進めていただきたいと思いますという賛意の表明です。

以上です。

【長澤委員長】

ありがとうございました。

ほかには何か、ご意見等ございますか。

【村瀬委員】

外船協・村瀬でございます。よろしく申し上げます。

簡単な質問というか確認なんですけれども、会員船社に、最終的にこれは全部周知するわけなんですけれども、その際、英文によるリーフレットか何かを作成される予定はあるのかどうか。なければ、ぜひ準備、用意していただきたい。この点、いかがでしょうか。

【長澤委員長】

事務局、回答はありますか。

【事務局（川口）】

錨地の見直しについては、京浜港を利用する船舶に広く周知する必要があると思いますので、外国語につきましても考えております。

【村瀬委員】

ありがとうございます。

【長澤委員長】

今、村瀬委員からご指摘いただいた、いわゆる周知等についてということですが、そういった意味で最後の資料1-5、関わりがあるのかなと思います。この資料1-5の説明をいただき、またこれはA3判の図面なども用意していただいておりますが、併せて説明をいただき、包括的に今日の説明いただいた五つの議題について、何かまたご意見等を頂戴できればと思います。

それでは事務局、資料1-5の説明をお願いいたします。

【事務局（川口）】

（資料1-5に沿って説明）

【長澤委員長】

今回、事務局のほうで考えていただいている改正案について、その周知、これは既に出された京浜港長名でのこのパンフレットを参考に、変更点も左のページ、下の黄色い網かけをしたところを書いてある、こういった点について、周知を図りたいということのようでございます。

ご意見等、また全般を通じて結構だと思うんですが、何か振り返ってご意見等あれば頂戴したいと思います。いかがでしょうか。

あるいは、じっくり今日、説明も聞いていただき、また、ご意見等、気がつかれた点があれば、これは事務局、適宜連絡いただければということでもよろしいですか。

【事務局（川口）】

それで結構でございます。この場でなくても、検討会終了後であっても、適宜、事務局のほうにご意見等、ご連絡いただけたらと思います。

【長澤委員長】

休憩もとらず、1時間半近く一気に検討をお願いいたしました。全体を通じて、私自身もリモート参加で恐縮なんですけれども、なかなかリモート、手も挙げにくいところもあろうかと思えます。

それと、1点気になりますのが、本日1回目の検討会、冒頭、事業計画のところ2回目は3月に計画したいということでございました。3月には、今日、提案いただいた事項の中で調整が必要なところも含め、事務局のほうで努力をいただくんだろうと思えますけれども、できましたら、事務局をせかして申し訳ないんですが、例えば2回目の検討会の資料については、比較的前広に作成をし、送っていただいて、ご意見を得やすくするような、そういう配慮をいただくとか、あるいは先ほど、いつでもご意見があればどうぞということでもございましたけれども、そういったご意見の中で、報告書に反映できるようなものがあれば取り上げていただくといった、何かそういった配慮をいただけるとありがたいと思うんですが、大丈夫でしょうか。

【事務局（川口）】

事務局といたしましては、これから皆さんのご意見、あるいはご助言、これは広くお受けするというのでやっていきますけれども、スケジュールにつきましては、やはり事務局の中のマンパワーの問題もございまして、また別途、事務局のほうで検討して、それはお知らせするというのでいきたいと思えます。

例えば、ご意見、ご助言について、いつまでにいただきたいとか、そのスケジュールによって、いつぐらいまでに第2回目の資料、恐らくたたき台とか素案の段階から共有するということになると思えますが、その方向で考えて、スケジュール的な面はこれから事務局のほうで検討して、その後、共有をさせていただきたいと思えます。

【長澤委員長】

無理を言って申し訳ありませんけれども、よろしく願いをいたします。

それでは、特に今日、説明をいただいた検討事項、議題五つにつきまして、一部、意見も頂戴いたしました。そういったものも含め、これから事務局でまた検討いただくようでございます。

特に、その他のことで検討することがなければ、議事の進行を事務局にお返しをしたいと思います。よろしいでしょうか。

【事務局（川口）】

委員長、どうもありがとうございました。

本日の検討会におきましては、ご意見、ご助言をいただきまして、大変ありがとうございました。事務局といたしましては、皆様からいただいたご意見を踏まえまして、最終的には第2回目の検討会に向けて必要な作業を進めてまいりたいと思います。また、本検討会終了後であっても、ご意見、それからご提言、これを広く受け付けるということで、スケジュール的な面も含めて事務局のほうから追って共有させていただきたいと思っております。

また今後、内容によっては個別に相談させていただく委員の皆様、また官公庁等の皆様がおられると思っておりますけれども、引き続き、ご指導ご鞭撻をよろしくお願い申し上げます。

それでは、ただいまをもちまして、「令和4年度京浜港（横浜区・）における錨地管理のあり方検討会」第1回検討会を閉会させていただきます。川崎区

Web出席の皆様におかれましては、ただいまをもってご退出いただけたらと思います。本日は、長時間にわたり、どうもありがとうございました。

====閉会（15：35）====

8.1 第2回検討会

8.1.1 開催日時等

日時：令和5年3月9日14:00～15:00

場所：東京都港区浜松町2-28-14 浜松町TSビル4階
ビジョンセンター浜松町

8.1.2 出席者等（順不動敬称略）

委員

長澤明、庄司るり、多田宏高、中村紳也、櫻井薫、高宮成昭、足立和也、村瀬千里、
渡辺宏治、土肥康保、田口和夫、葉梨昭典

関係官公庁

長井真、鈴木健一郎（代理 後藤弘樹）、森橋真（代理 三浦幸治）、柴宮義文、
御澤兼三、相馬淳、深瀬真司（代理 工藤高志）、稲田健二（代理 剣持良彦）

オブザーバー

加藤義和

事務局

長澤安純、大根潔、川口修、佐藤肇、神達孝一、安田克（Web出席）、
岡野匡、坂口皓一

8.1.3 議題

令和4年度京浜港（横浜区・川崎区）における錨地管理のあり方検討会 報告書（案）

8.1.4 議事概要

(1) 出席者の紹介等

出席者名簿をもって出席者の紹介とし、欠席又は代理の委員及び関係官公庁職員について周知するとともに、事務局の日本海洋科学安田氏（国外滞在）のweb出席について了承を得た。

(2) 議事の進行

配付資料の確認を行ったうえで、第1回検討会で委員長に選任された長澤委員に、事務局から議事進行を要請した。

【長澤委員長】

それでは、議事次第に従って検討を進めていきたいと思いますが、本日、2回目の委員会ということで、第1回から日が空いておりますので、資料の1、資料の2に、これまでの検討の経過状況ですとか、あるいは、本日、最終の委員会ということですので、

今年度の調査研究に関する報告書（案）という少し厚めのもので、とじられたものがあるかと思いますが、これを検討していただくこととなりますが、これを作るに際して留意した点等々、ポイントも資料の2で、まとめていただいております。そういった意味では、この資料の1と2を最初に紹介していただきまして、あらすじを共通の認識として持ったほうがよいと思いますので、まずは資料の1と資料の2、併せて説明をお願いします。

【事務局（川口）】

（資料1、資料2に沿って説明）

【長澤委員長】

ありがとうございました。

この委員会、令和3年から4年の2年間続いたわけですが、その間に得られた知見といたしましうか、共通に認識する点等々を1枚目の資料1でまとめていただいております。第1回目の委員会で、今年の調査研究の部分につきまして、いろいろとご意見を頂戴いたしました。そのご意見を、この報告書に盛り込んだ形ということです。どういった点を盛り込んだ、追記したのかというところが、資料の2にまとめられているものと思います。そういった意味で、これから報告書（案）の検討に入るわけですが、今までの確認事項等々で、何かご質問なりご意見等あれば、頂戴しておきたいと思いません。何かございますでしょうか。

それでは、引き続き、報告書（案）の説明をお願いいたします。

【事務局（川口）】

（議題 報告書（案）に沿って説明）

【事務局（安田）】

（Y1錨地の利用実態調査について説明）

【長澤委員長】

ありがとうございました。

いろいろと調べていただいた。特に、Y1錨地の使用状況についての詳細な検討をしていただいております。また、こういった実態を踏まえつつ、また、実行可能性も配慮されてのことだと思えますが、こういった対策が講じられるか、そういった点も抽出していただいております。

この報告書（案）につきまして、何かご意見あるいはお気づきの点等ありましたら、お願いをしたいと思います。

どういった改善策が考えられるかというところを、いろいろとまとめていただいて、ご苦労いただいたなと思っております。非常に細かいことで恐縮ですが、読ませていただいて、ちょっと意味がつかみづらかったものですからお聞きしたいんですが、32ページ、ここは、月曜日、4回に分けてY1錨地の錨泊状況をつぶさに調べていただいた、その最後のほうになりますけれども、この32ページの下3行ほど、文言がございます。その中から2行目でございますけれども、いずれも付近水面にスペースがあつてというふうなことが書いてございます。したがって、こういった混雑緩和に向けての協力

依頼がという、ここの文章が、付近水面にその余裕があるというのと、どうもうまくつながらなくて、何か言葉が足りないんじゃないかなと思うんですが、いかがでしょうか。

【長澤委員長】（通信状況<Web>が悪かったため趣旨を再説明）

下から2行目、それまでは500トン未満は陸寄りに、それから500トン以上は沖側に利用する傾向にあるということで結構ですが、その後、「いずれも付近水面に空きスペースが見られることから」というのが、これが500トン未満であれ500トン以上であれ、それぞれの錨泊船の付近にまだ余裕があるという意味なのか、その後の「Y1 錨地の混雑緩和に向けた周知及び協力要請を行うことが重要」という結論部分と、この「付近水面に空きスペースが見られる」という部分、少し何か乖離していないかなと。どういうことを言いたいのかなと思っているんですが。

【事務局（安田）】

（通信が途切れて質問がよく聞こえなかったので）もしかすると、ご質問の意図と違う回答になるかもしれませんが、各4日間の、各時間ごとの錨泊船の位置を見ていただいても、錨泊船同士は非常に近く泊まっているというよりは、大型船も小型船も含めて、ある程度余裕を持って泊まっているという状況が見受けられます。もちろん全てがそうではなくて、中には近くで錨泊している船もありますけれども、全体的に総じて見ると、それぞれの船同士が、比較的距離を持って錨泊しているのではないかとおもわれます。全長平均で見れば、大型船同士であれば約3倍、小型船同士で見れば約9倍の距離があるという解釈です。ご質問の回答になっていますでしょうか。

【事務局（川口）】

私の方から補足させていただきます。この件につきましては、趣旨は安田さんの説明のとおりですが、事務局のほうで、表現とか記載振りについて検討させていただいて、その後、結果について、それはまた別の方法で共有し、了承をいただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

【長澤委員長】

ちょっと何か言葉が足りないのかなという気がしておりますので、検討していただければと思います。お願いいたします。

【長澤委員長】

ほかに何かご指摘ございますか。

【村瀬委員】

外船協・村瀬です。

リーフレットによる周知ですけれども、たしか英文のリーフレットもご用意いただくということになっていたと思うんですが、それについての記載がないようですが、ご確認いただけますでしょうか。

【事務局（川口）】

ただいまのご質問ですけれども、現在、英文の準備、翻訳作業を進めております。最終的に、この検討会で、日本語版の内容についてご審議いただいて、ご了解を受けてから、正規版の英語版を完成させるということにしております。また、その前には、事前

にメール等で共有させていただきます。

【村瀬委員】

ありがとうございます。

【長澤委員長】

ほかには何かございますか。

ありがとうございました。これまでに得られた、あるいは推定されるところをまとめていただいております。これから具体的に、またどうするかというところもあろうかと思うんですが、取りあえずこういった対策が考えられるというところで、提言をしながら報告書をまとめていくということのようでございます。

特段なければ、こういった形で令和4年度の検討会の結果は取りまとめていただくということをご承知いただいたということにしたいと思っております。

今日の主な検討事項、この報告書（案）ということでございますが、そのほか、事務局、何か検討するようなことはございますでしょうか。

【事務局（川口）】

この場で検討する内容はありますが、今後の取り組みについて、若干補足をさせていただきますと思います。

先ほど、Y1 錨地の利用実態調査、これを来年度計画したいというお話をさせていただいたのですが、現時点での事務局案ですけれども、まずは、通年を通じた現場における錨地の利用実態調査を予定しております。具体的には、今年の10月から来年の9月にかけて、丸々1年間、継続して調査を実施して、錨地の利用実態をしっかり把握させていただきたいと思っております。これによって、今回、令和3年度、4年度で検討した対策、これを検証・評価をして、実際どうだったのか、改善されたのか、こういったことに、まずは役立てていきたいと思っています。今年度は4日間のみ調査でしたが、1年間通じて実施するというので、非常に実態に即したデータが得られると考えています。したがって、京浜港の錨地を検討する上で、有効に活用できるのではないかと、このように思っております。

なお、来年度から再来年度にかけて1年間この実態調査をしまして、その翌年度には、最終的な錨地管理について、また別途検討をするということをご予定していますが、この詳細につきましては、来年度開催を予定している検討会のほうで、ぜひご検討をしていただけたらと思います。

なお、10月からの調査の開始となりますので、来年度（今年）の検討会については7月ぐらゐを、今のところ、あくまでもまだ担当者案ですが、7月開催を予定しておりますので、どうぞよろしくお願ひいたします。

事務局からは以上でございます。

【長澤委員長】

ありがとうございました。今後の事務局としての予定、計画についても紹介をしていただきました。

それでは、特にそれ以上に検討するような事項がなければ、進行のほうを事務局にお

返しをしたいと思います。よろしくお願いいたします。

【事務局（川口）】

どうもありがとうございました。

本日は、2年間にわたる検討の取りまとめとしまして、報告書についてご審議をいただきましたけれども、大変ありがとうございました。

それでは、本検討会の閉会に当たりまして、東京湾海難防止協会理事長の長澤よりご挨拶をさせていただきます。

【事務局（長澤理事長）】

東京湾海難防止協会理事長の長澤でございます。本日は、年度末のお忙しい中、「令和4年度第2回京浜港（横浜区・川崎区）における錨地管理のあり方検討会」にご出席いただきまして、誠にありがとうございます。

これまではコロナ禍の中で、Web出席と会議室出席から成りますハイブリッド会議形式で検討会を開催してまいりましたが、今回初めて皆様に一堂に会していただきまして会議を行うことができ、事務局としてもうれしく思っております。

京浜港（横浜区・川崎区）における錨地管理のあり方につきましては、令和3年度及び令和4年度の2年にわたり、本日を含めまして計4回の検討会を開催し、ご審議いただきました。検討会の議事を主宰していただきました長澤明委員長、庄司り副委員長をはじめ、委員の皆様、関係官公庁の皆様には、熱心な審議と、豊富な経験と広い知見に基づいたご意見やご指導、ご助言を賜り、厚く御礼申し上げます。

また、本検討会において実施しましたアンケート調査、ヒアリング調査及びY1錨地の利用実態調査にご協力いただいた皆様に感謝申し上げます。

おかげさまで、京浜港（横浜区・川崎区）における錨地利用の実態把握が進み、課題も浮き彫りになり、錨地管理に係る課題の解決に向けた対策について、提言をまとめた報告書の成案を得ることができました。当協会としましても、これらの対策が有効に機能して、京浜港（横浜区・川崎区）の錨地の安全性と利便性が向上し、京浜港の発展に資することになれば幸せに存じます。

また、来年度以降も検討会を設置して、これら諸対策について検証・評価するなど、継続して京浜港（横浜区・川崎区）の錨地管理に関する取組を進めてまいりたいと考えております。

引き続き、皆様のご指導とご支援、ご協力を賜りますようお願い申し上げます。簡単ではございますが、私の挨拶といたします。

二年にわたり誠にありがとうございました。

====閉 会 （15:00）====

