

函館港の航路などの改正と函館港関係者による自主ルール策定の取り組み ～大型クルーズ客船の寄港にあわせた地域観光ルート形成に向けて～

函館海上保安部交通課

1. 令和2年9月、函館港内灯浮標2基の撤去～消えゆく青函連絡船の記憶～

令和2年（2020年）9月18日、函館港において、函館港入口付近の第1航路、第2航路を示す二つの灯浮標である「函館港第二号灯浮標」と「函館港第四号灯浮標」が撤去されました。

当日夜明け前、クレーン台船が函館港海岸町船溜を離岸、気温20℃、北東の風、微風、小雨が降る中、2つの灯浮標は次々と引き揚げられ、海岸町船溜まりまで海路で運ばれました。その後トラックにより北斗市所在の海上保安庁浮標置場へ陸路搬送・陸揚げされ、2基の灯浮標は所要の整備が行われた後他の港での転用を待つこととなります。

この第二号灯浮標は、時代を遡ること、敗戦から5年経たない昭和25年（1950年）2月、第四号灯浮標は、戦前の昭和2年（1927年）11月、当時の青函連絡船の専用航路を示すために日本国有鉄道（当時）により設置されました。以来、灯浮標そのものは定期的に点検・交換を繰り返し、戦前から戦後と北海道・本州間の貨客輸送の大動脈といえる青函連絡船の安全な航海を支え続け、戦後20余年経つ昭和42年（1967年）3月末日に海上保安庁に移管されました。



それから更に時代は昭和から平成、令和へと進み、半世紀後の令和2年（2020年）、函館港では大型クルーズ客船の受け入れ拡大に向けて数年前から若松ふ頭岸壁の整備や周辺海域の浚渫工事が進められており、これとあわせて函館港内の航路体系の見直しが行われたところです。これにより、青函連絡船の面影を残す函館港第1航路は形状変更、第2航路は廃止されることとなり、これらの航路を示していた2つの灯浮標がその役目を終え、今回の撤去に至りました。

2. 歴史溢れる函館港

函館港は、安政元年（1854年）の日米和親条約による開港以前から、北前船などにとって天然の良港でありました。明治に入ると、新政府は北海道の開発を強く推し進め、函館はその恵まれた地理的環境から北海道全体の出入口として、北海道全体が后背圏という北海道全体の物流拠点としてスタートしました。明治末期からは、青函連絡船（国鉄）の発着港として、さらに大正期以降は北洋漁業の隆盛に伴う小型発動機船から成る北洋船団基地として発展してきました。

その後、北海道内では、小樽、室蘭、釧路などの港湾が整備、複数の物流ルートが確立されることとなり、道内における相対的地位は以前ほどではなくなったものの、依然として道南圏や札幌近郊の物流拠点であり、戦後は、港則法（昭和23年（1948年）法律第174号）上の特定港、港湾法（昭和25年（1950年）法律第218号）上の重要港湾に指定され（昭和26年/1951年）、昭和28年（1953年）には港湾法に基づき函館港の港湾管理者は函館市となり、戦後、港の管理は北海道から函館市へと引き継がれていきました。



3. 大型クルーズ客船を街中へ～ハードの整備～

その後、昭和末期には国鉄の分割民営化（昭和 62 年 /1987 年）、その翌年の青函連絡船の廃止（昭和 63 年 /1988 年）、平成初期には北洋漁業が終了（平成 3 年 /1991 年）する一方、函館港の北側には LNG 基地が建設されるなど道南圏の物流拠点としての機能が高まっています。更に国の施策の一つとして観光先進国を目指す我が国では、大型クルーズ客船の本邦寄港によるインバウンド（訪日外国人客）需要を取り込む動きが加速し、平成 29 年（2017 年）には、大型クルーズ客船を若松町ふ頭突堤に着岸させるため、新たな港湾施設の整備が開始されました。

この動きは見事な程早く、翌平成 30 年（2018 年）10 月には、若松ふ頭岸壁が建設され、4 万トン級のクルーズ客船に対し暫定供用が開始されています。岸壁の長さは 225 m におよび、水深は 8 m まで確保されました。その後令和 2 年（2020 年）9 月には岸壁は 135 m 延長され、合計 360 m となり、令和 2 年度（2020 年度）内には水深も 9 m まで浚渫され、クイーン・エリザベス（全長 294 m、総トン数 90,901 トン、英国領バミューダ船籍）といった 9 万トン級まで着岸できるような岸壁へと姿を変えていきます。

今後は水深を更に 10 m まで確保し、また国際クルーズ旅客受入機能高度化施設として北海道では初となる旅客ターミナルも完成させ、令和 4 年度（2022 年度）には、ダイヤモンド・プリンセス（全長 290 m、総トン数 115,875 トン、英国船籍）といった 11 万トン級が着岸できるようになる予定です。



4. 港内交通ルールの変更～ソフトの整備～

大型クルーズ客船の受入れ拡大のため、岸壁の整備や港内の浚渫作業といった港湾施設の整備が急速に進められました。その実現のためこれとセットで行わなければならないのが「港内交通ルールの改正」です。200年以上前、北前船（長さ28m、約150トン）にとっては絶好の港であった函館港は、当然ながら近年大型化する船舶、特に大型クルーズ客船にとって十分な水域を持っているはずもなく、一方で函館港に入港する時、左巴の円頭に相当する函館山が右舷側に迫り、これをかわし眼前に広がる函館港の絶景は150年前から何ら変わるものではなく、特に大型クルーズ客船にとって函館港が道内一番の人気港である理由の一つといえます。

後者の魅力を引き立て、弱点となった前者を克服するため、従来から函館港を利用する者たちが知恵を出し合い港内交通ルールを見直し、利用船舶が互いに譲り合いながら安全を最優先として運用していくことで解決することとし、港湾施設というハードの整備とともに、港内交通ルールというソフトの部分を改善していきました。

5. ソフトの整備（その1）：国交省令の一部改正～航路の形状変更や廃止～

平成29年（2017年）から若松町ふ頭突堤付近の整備というハードの動きが始まる中、その翌々年の令和元年（2019年）11月25日、「函館港の安全・利用等に関わる関係者会議」が開催されました。まずは函館港の安全と利用に関わる関係者が集まり、この関係者会議において、函館港の安全対策に関する事、利用に関する事、その他同会議の設立目的を達成するために必要な事項についての情報共有や意見交換を行うことが決まりました。当然ながら、大型クルーズ客船の入出港に必要な航路改正に必要なことを拾い上げることも見据え、函館港において初といえる、安全な港の利用の仕方について意思決定していく仕組みを作り上げたものといえます。立上時の令和元年（2019年）11月では28団体であったものが、翌年の令和2年（2020年）9月には、船主、船舶運航者、水先人、船舶代理店、漁業協同組合、関係官公庁など40団体で構成される会議となり、会則も定め、函館 SHIPPING エージェントクラブの会長が関係者会議議長として会議を取り回し、設立以来議論を重ね、会議構成員である函館港利用者としての意向は、法的拘束力のあるものに反映させられるもの、そこでは拾いきれないものについては、利用者間の合意でルールを作っていくということが進められました。

一つ目の法的拘束力としてのアプローチでは、港則法施行規則（昭和23年（1948年）運輸省令第29号）という国土交通省令の一部改正にあたり、利用者側の意向を十分に踏まえることとしました。過去数十年の間には2回の改正があり、新しいところでは平成17年（2005年）にLNG基地が新設されたことにより第3航路が短縮され、その前は昭和63年（1988年）、現在係留されている（元）日本国有鉄道所有・運航の青函連絡船「摩周丸」までまっすぐに伸びていた第2航路が青函連絡船の廃止とともに大幅に短縮されています。

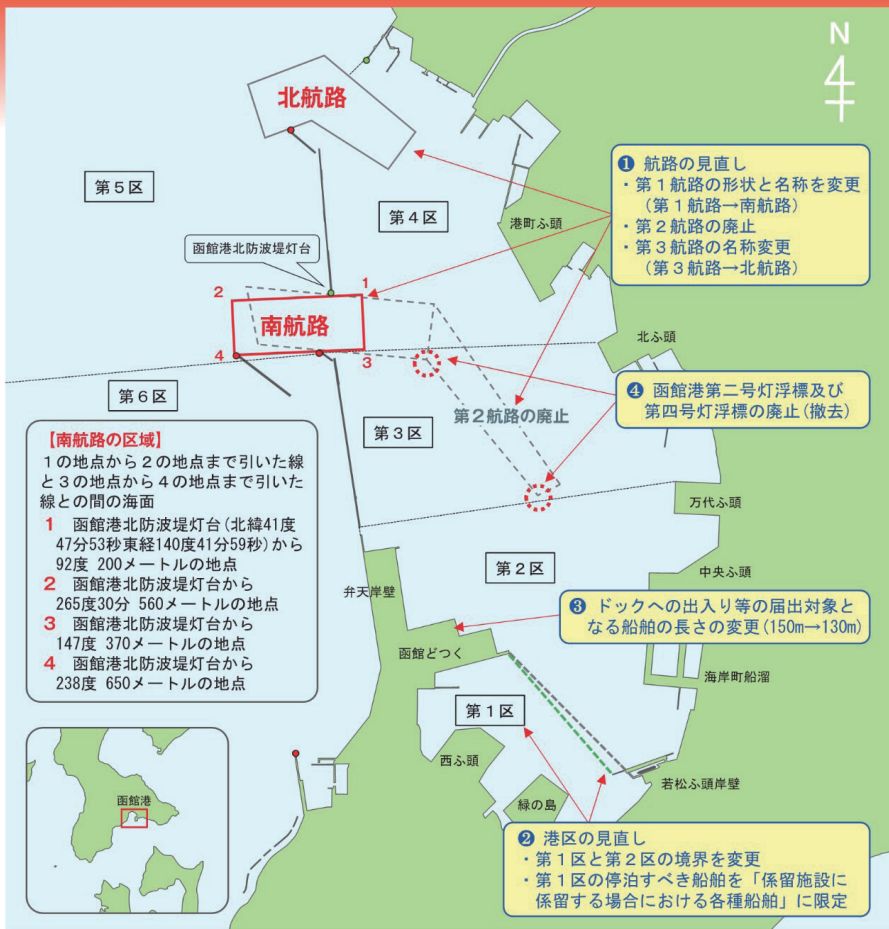
最終的に港則法施行規則の一部改正をはじめとした一連の変更内容は次頁リーフレットのとおりであり、次の5点になります。

- ① 第1航路は形状変更、第2航路は廃止、第1航路と第3航路はそれぞれ「南航路」「北航路」に名称変更。今回の航路改正は平成17年（2005年）以来15年振り。
- ② 若松ふ頭岸壁の新設工事に伴い、第1区と第2区の境界線が変更。港湾施設整備に伴う形式的な改正といえます。
- ③ 若松ふ頭岸壁の供用開始、第1航路の形状変更、第2航路の廃止に伴い、港口である（新）南航路から若松ふ頭岸壁や西ふ頭へ向かう船舶の通航帯が従来より西に移動し、函館どつく先端との距離が約450mから約400mまで近づいたことから、ドックへの出入り等の届出対象となる船舶の長さを150mから130mに変更。
- ④ 第1航路の形状変更と第2航路の廃止にあわせ、両航路を示す第二号灯浮標と第四号灯浮標を廃止・撤去。
- ⑤ 船舶が函館港へ入港する際には、他の船舶に対し、自船の進路を知らせるため、AIS（船舶自動識別装置）信号、国際信号旗を表示する必要があり、従来、函館港の第1区から第4区の係留施設に向かう4種類の信号がありました。これを行先の一つである第2区と第4区をそれぞれ第2区の東側と西側、第4区の北側と南側の2つに分けることにより、従前の行先信号を4種類から6種類に増やし利便性を向上。

お知らせ

函館港における大型客船の受入拡大に向けた岸壁整備及び航路体系の見直しに伴い、令和2年9月26日から航路等を変更します。

- 1 航路の見直し
- 2 港区の見直し
- 3 ドックへの出入り等の届出対象となる船舶の長さの変更(150m→130m)
- 4 函館港第二号灯浮標及び第四号灯浮標の廃止(撤去)
- 5 進路を表示する信号の見直し(裏面記載)

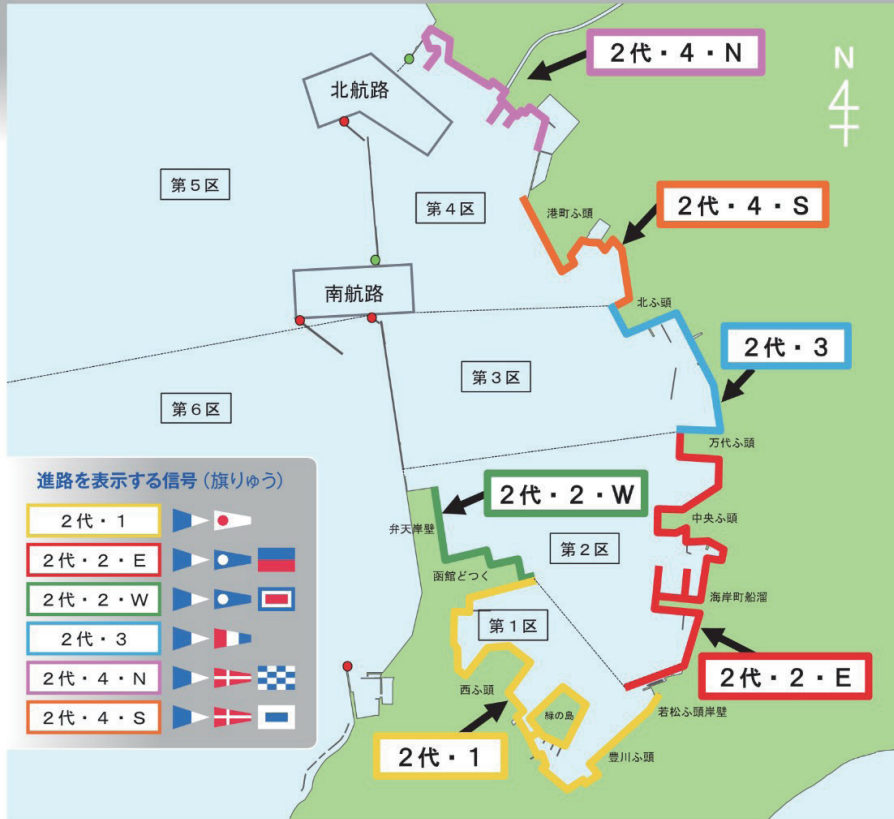


問い合わせ先

函館海上保安部交通課 TEL 0138-42-5658

令和2年9月作成

⑤ 函館港における進路を表示する信号の見直し



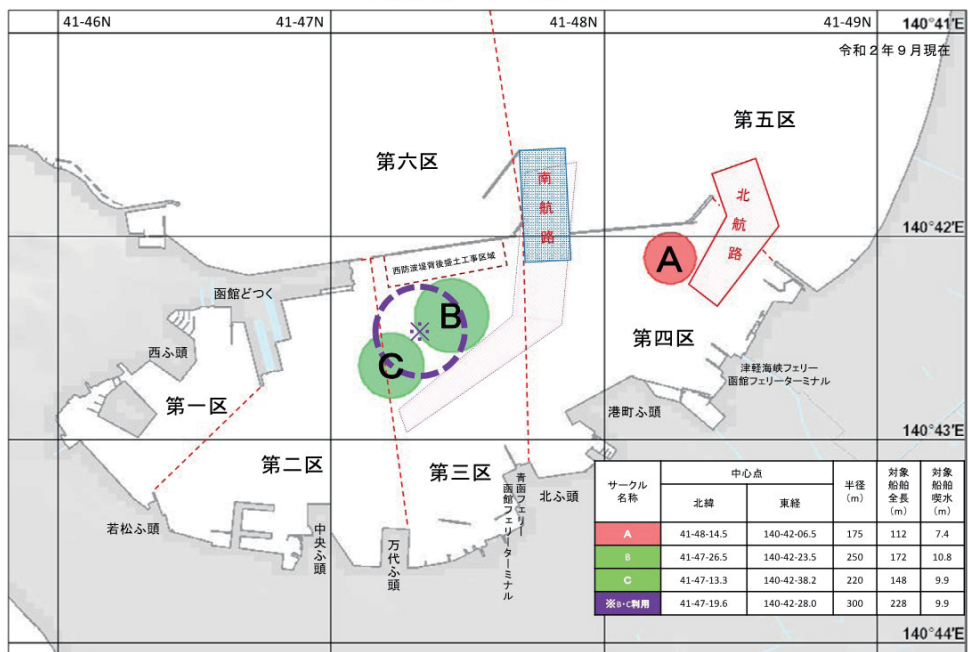
進路	AIS表示記号	旗りゅう信号
第1区の係留施設に向かって航行する。	1	2代・1
第2区の万代ふ頭正面岸壁から若松ふ頭岸壁に至る間の係留施設に向かって航行する。	2 E	2代・2・E
第2区の弁天A岸壁から函館どつく第4岸壁に至る間の係留施設に向かって航行する。	2 W	2代・2・W
第3区の係留施設に向かって航行する。	3	2代・3
第4区のコスモ石油栈橋ドルフィンから港町けい船くいに至る間の係留施設に向かって航行する。	4 N	2代・4・N
第4区の港町ふ頭から北ふ頭に至る間の係留施設に向かって航行する。	4 S	2代・4・S

6. ソフトの整備（その2）：関係者による自主ルールの方策

港則法施行規則の一部改正と同時に議論していったのが函館港に係る自主ルールの内容です。二つ目のアプローチである法的拘束力のない自主ルールの方策では、既に平成17年（2005年）に廃止になった函館港内の錨地指定の後の実務面での運用を今回の航路改正に伴う港内交通流の変化を受け見直し、年々増加する大型クルーズ客船の函館港への入出港に備え、これが他の利用船舶と同様事故なく安全に行われるよう、安全のための措置を盛り込みました。

平成31年/令和元年（2019年）のクルーズ客船の函館寄港は過去最大の47回となり、うち暫定供用された若松ふ頭岸壁には18回着岸、令和2年（2020年）の当初予定では、前年を上回る50回、うち若松ふ頭岸壁には9回の予定が入っていたところです。令和2年（2020年）の花形ともいえる客船クイーン・エリザベスの函館港入港予定日である9月26日を目指し、ハードの整備とともに、港則法施行規則の一部改正の施行、自主ルールの方策も急ぎました。あいにく新型コロナ感染拡大の影響により、令和2年（2020年）の寄港予定はすべてキャンセルになりましたが、関係者会議出席者の努力の甲斐あり、9月18日、関係者会議での合意事項として自主ルールは方策され、予定通り9月26日から運用開始となりました。

函館港サークル配置図



自主ルールの内容は2本立てであり、一つが港則法施行規則に拠らない「錨地の使い方」です。平成17年（2005年）、国際海上交通簡易化条約（FAL条約）批准に伴う国際的な規制緩和の流れの中で、函館港内の錨地指定や夜間入港規制が廃止され、以来、函館港を利用する関係者からの要望などを踏まえた規則に基づかない形での錨地が運用されてきており、その後この錨地として使う水域の利用に影響のある岸壁整備工事も進み不具合が生じてくるなどこの15年来の課題を解決すべく、現在の港内での工事状況や船舶交通流などに鑑み、一般船用の2つのサークルを設定するとともに、従来の港則法に基づく危険物船用の錨地を再編し、その使い方を決めました。

もう一つが「入出港時に関するルール」です。大型クルーズ客船入出港時の運用基準を定めるとともに、青森港、大間港との間を一日2往復する9隻の大型フェリーや一般貨物船などの入出港船舶の協力、これら入出港船舶による行き会い時の航法、大型クルーズ客船入出港時間の急な変更時の情報共有体制などについて決めました。この自主ルールも9月26日に運用開始されましたが、大型クルーズ客船が入港する来年以降、必要に応じて、この関係者会議の場で検証され改善されていくこととなります。

7. コロナ禍の先を目指す

令和2年（2020年）春以降、世界は新型コロナ禍に見舞われ、函館も例外に漏れず諸行事がことごとく中止となり、大型クルーズ客船の函館寄港もすべてキャンセルになりました。それでもそのような中、いずれ終息するであろうコロナ禍以降、あるいはwithコロナの生活が進み、再び多くの大型クルーズ客船が函館に入港する時に備え、函館港の関係者が一体となって取り組んだ意義は大きく、引き続き、函館港関係者一同、安全で使いやすい函館港を目指してまいります。