

規制改革会議
貿易タスク・フォース

ご説明資料

水先人制度について

平成20年8月1日
国土交通省海事局

水先制度について

みずさき

1. 水先の目的

水先とは、船舶が輻輳する水域等、交通の難所(全国35区)において水先人が乗り込み船舶を導くこと。

船舶交通の安全の確保及び運航能率の増進のため、国際的に実施されている制度。

当該船舶のみならず、水域を航行する多数の船舶の安全や、港湾機能の保全、海洋汚染防止等にも資する。



(1)水先人は、縄ばしごに乗り移り、船舶に乗り込む



(2)操舵室で、船長に安全な操船の助言・指導をする

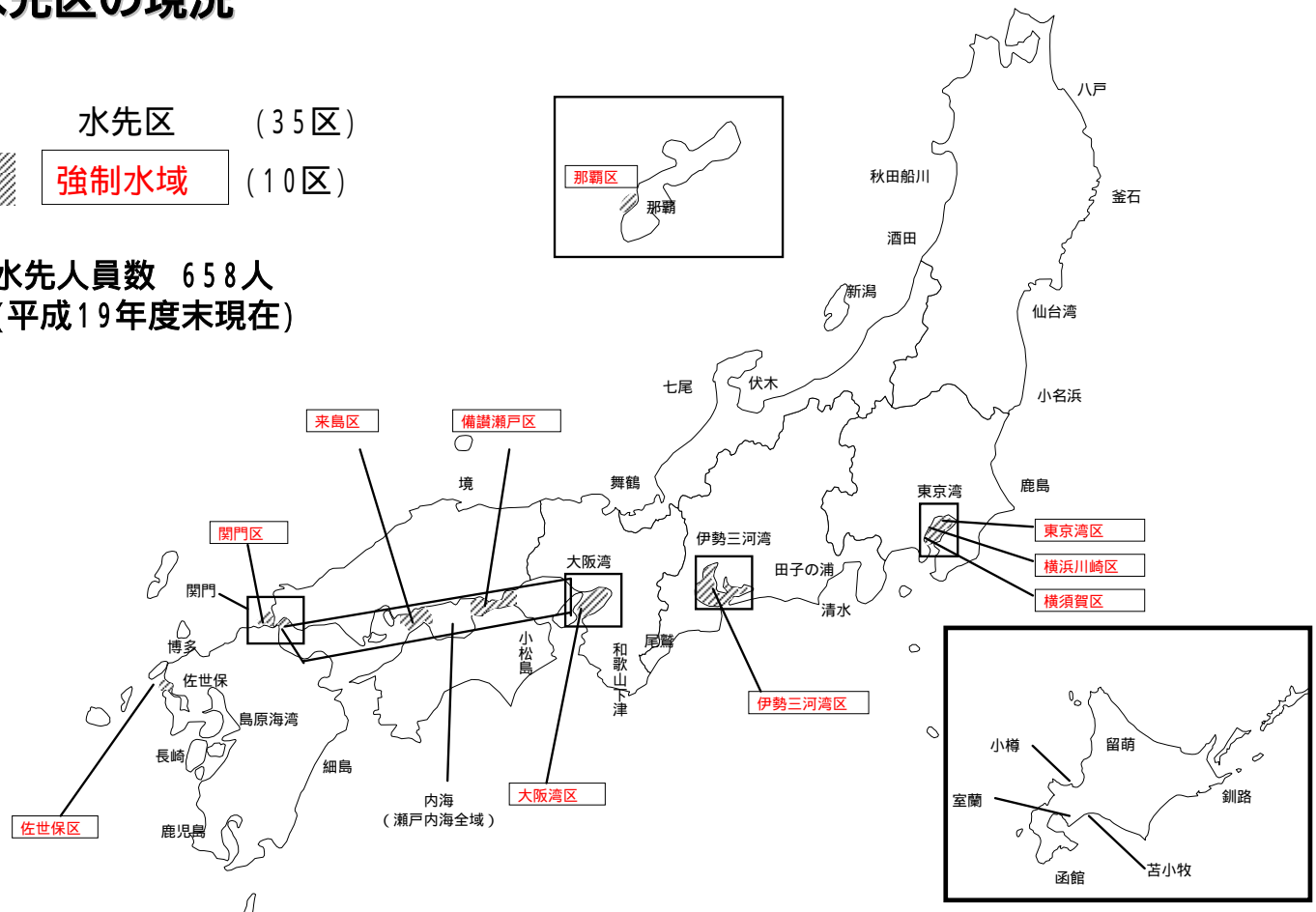
2. 強制水先制度

全国で特に交通の難所とされる水域等10か所で、国土交通大臣の免許を有する水先人の乗船を義務付けている。

水先区の現況

水先区 (35区)
強制水域 (10区)

水先人員数 658人
(平成19年度末現在)



水先業務の流れ



業務の依頼は、通常の場合、電話やファックスで船会社や船舶代理店から水先人会事務所に連絡されます。

パイロットは、まずボートの基地から水先艇と呼ばれる小型のボートに乗って沖合に到着する船舶へと向かいます。



パイロットを要請する船舶に到着したパイロットは、船舶の側面に吊された「パイロットラダー」と呼ばれる縄ばしごに乗り移り、船舶に乗り込みます。

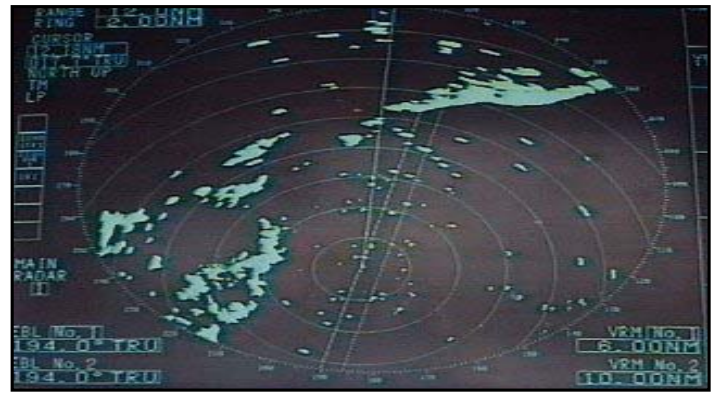
この「乗船」という行為は、高い波や強風のあるとき、あるいは、夜間にも行われ、また、大型の船舶では相当な高さを登らなければならない、危険をはらんでいます。



船舶の最上層にある「船橋」と呼ばれる操舵室で船長から船舶の性能など操縦に必要な情報を聞き、また、パイロットからは航行計画や港の状況など必要な事項を船長に説明して針路や速力を指示します。



東京湾や瀬戸内海など船舶交通の混雑する水域では、海上保安庁の航路管制官との無線通信により、安全な航行に必要な情報の交換を行いつつ、目的地へと船舶を進めます。



浅瀬や潮流など自然条件を考慮し、他の船舶や集団操業中の漁船との衝突を避けるため、注意しながら航行しますが、時には濃霧に遭遇したり、航行規則に違反する船が接近することもあります。



港に近づくにつれて周囲は大小さまざまな船舶で混雑します。速力を調節し、入口防波堤の近くまでくると、タグボートが支援に加わります。大型船は、速度が遅くなると舵が利きにくくなり、微妙な制御ができません。そこで、パイロットは、トランシーバーを用いてタグボートを駆使し、船舶の動きを制御します。



港内を進み、目的の岸壁や棧橋に近づくと、船舶のエンジン操作やタグボートに対する押し引きの指示が頻繁になり、全神経を安全な操船に集中します。風や潮流を考慮しながら岸壁に接近し、毎秒数センチメートルのゆっくりとした速さで着岸します。



着岸後、船を岸壁に係船して業務を終了します。水先証明書に船長のサインをもらい、下船します。

水先区別の水先員数及び水先実績(平成19年度)

水先区	年度末員数 (人)	水先隻数 (隻)	1人あたりの業務数 (隻)
釧路	3人	403隻	134隻
苫小牧	5人	1,045隻	209隻
室蘭	4人	811隻	203隻
函館	2人	140隻	70隻
小樽	3人	81隻	27隻
留萌	2人	34隻	17隻
八戸	3人	499隻	166隻
釜石	2人	129隻	65隻
仙台湾	5人	977隻	195隻
秋田船川	3人	328隻	109隻
酒田	2人	131隻	66隻
小名浜	4人	516隻	129隻
鹿島	7人	2,578隻	368隻
東京湾	178人	62,260隻	350隻
新潟	5人	802隻	160隻
伏木	3人	415隻	138隻
七尾	3人	280隻	93隻
田子の浦	2人	462隻	231隻
清水	4人	1,459隻	365隻
伊勢三河湾	125人	30,679隻	245隻
尾鷲	2人	104隻	52隻
舞鶴	2人	133隻	67隻
和歌山下津	4人	1,120隻	280隻
大阪湾	103人	26,653隻	259隻
内海	122人	17,309隻	142隻
境	2人	303隻	152隻
関門	30人	9,850隻	328隻
小松島	2人	127隻	64隻
博多	6人	2,026隻	338隻
佐世保	4人	850隻	213隻
長崎	3人	384隻	128隻
島原海湾	3人	845隻	282隻
細島	2人	252隻	126隻
鹿児島	4人	199隻	50隻
那覇	4人	431隻	108隻
全水先区合計	658人	164,615隻	250隻

水先法の一部改正(平成19年4月1日施行)

水先サービスの高度化・基盤強化

より安全で、効率的かつ適確なサービスを安定的に
利用者に提供できる総合的な仕組みの構築

水先人の養成・確保

船舶交通の安全確保

業務運営効率化・適確化

資格要件の見直し・養成教育の充実強化

- ・水先人養成施設による養成課程の修了を資格要件化

免許の更新要件の見直し及び更新期間の短縮

- ・水先免許更新講習の課程の修了を免許の更新要件化
- ・高齢水先人等の免許の更新期間を短縮

緊急的・臨時的な強制水先の適用

水先料金に係る規制緩和

- ・省令料金制廃止(上限認可制を導入)

ベイ水先区とハーバー水先区の統合

透明で責任のある業務遂行の確保

- ・水先人会の法人化
- ・ユーザー対応窓口の設置
- ・財務諸表の公開

水先業務運営の適確化のための自主自律的な機能の強化

- ・水先人会及びその連合会により、事故を起こした水先人の処分
- ・全国的な水先サービスの提供の確保等を実施

資格要件緩和の中でも安全を確保

資格要件の緩和、等級別免許制の導入

- ・三段階の等級別免許制

日本人船長減少の中、
早晚、水先人不足を招来

緊急的・臨時的な船舶
交通の安全確保の要請

業務運営の効率化・
適確化の要請

全国一律の省令
料金で硬直的

施策の目的と効果

具体的施策

問題点

海上物流の基盤強化のための港湾法等の一部を改正する 法律案（水先法の一部改正）採決状況

参議院

- ・国土交通委員会（平成18年4月6日）

賛成会派 自民、民主、公明

反対会派 共産

欠席会派 社民

反対討論は共産党の港湾法改正反対に係るもののみ

- ・本会議（平成18年4月7日）

	賛成	反対
自民	102	0
民主	82	0
公明	24	0
共産	0	9
社民	0	5
国民新党	2	0
無所属	3	1

衆議院

- ・国土交通委員会（平成18年5月10日）

賛成会派 自民、民主、公明

反対会派 共産、社民

反対討論は共産党の港湾法改正反対に係るもの、社民は港湾法改正反対及び水先法については上限認可制の導入はダンピングのおそれありとして反対。

- ・本会議（平成18年5月11日）

賛成会派 自民、民主、公明

反対会派 共産、社民