

水先の現状について

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。

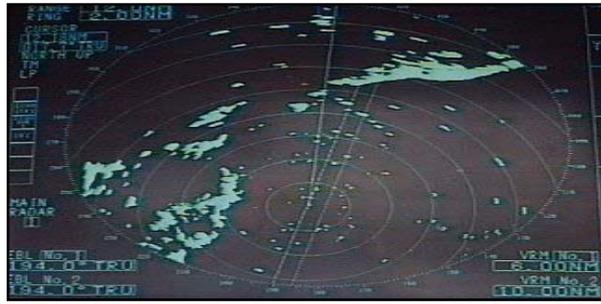
この「乗船」という行為は、高い波や強風のあるとき、あるいは、夜間にも行われ、また、大型の船舶では相当な高さを登らなければならない、危険をはらんでいます。



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。

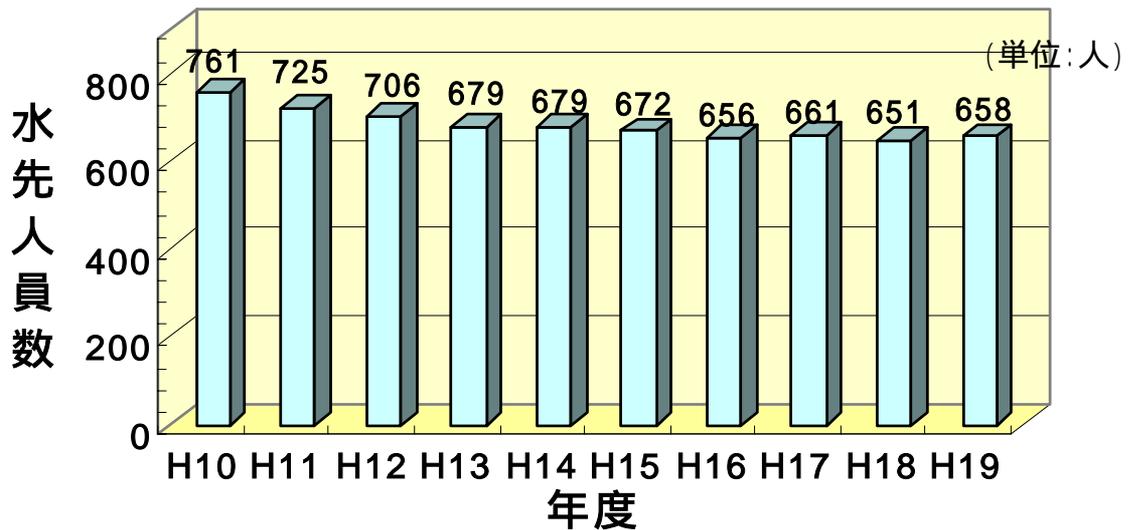


港内を進み、目的の岸壁や棧橋に近づくとき、船舶のエンジン操作やタグボートに対する押し引きの指示が頻繁になり、全神経を安全な操船に集中します。風や潮流を考慮しながら岸壁に接近し、毎秒数センチメートルのゆっくりとした速さで着岸します。



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。

水先人の員数と構成の推移



< 水先人の構成 >

(単位:人・%)

年齢階層	平成10年度末		平成13年度末		平成16年度末		平成19年度末	
	員数	比率	員数	比率	員数	比率	員数	比率
50歳以下	0	0.0	0	0.0	0	0.0	3	0.5
51歳～55歳	98	12.9	55	8.1	21	3.2	21	3.2
56歳～60歳	221	29.0	248	36.5	207	31.6	182	27.7
61歳～65歳	150	19.7	171	25.2	237	36.1	234	35.6
66歳～70歳	158	20.8	134	19.7	139	21.2	172	26.1
71歳以上	134	17.6	71	10.5	52	7.9	46	7.0
計	761	100.0	679	100.0	656	100.0	658	100.0

平均年齢	63.1歳	62.4歳	62.8歳	63.2歳
最低年齢	51歳	51歳	53歳	43歳
新規採用者の平均年齢	54.3歳	54.1歳	55.3歳	56.4歳

水先区別の水先人員数及び水先実績(平成19年度)

全水先区における1人当たりの業務数は250隻となっている。
東京湾、伊勢三河湾、大阪湾における水先隻数は119,592隻(全体に占める割合72.6%)であり、内海、関門を加えると146,751隻(同89.1%)となっている。

水先区	年度末員数 (人)	水先隻数 (隻)	1人当たりの業務数 (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

水先制度の抜本改正の概要

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

水先料金に係る規制緩和

- ・ 上限認可・届出制を導入

資格要件の見直し（等級別免許制の導入）・養成教育の充実強化

- ・ 三段階の等級別免許制
- ・ 水先人養成課程の修了を資格要件化

ベイ水先区とハーバー水先区の統合

- ・ 通し業務が可能に

全国一律の省令料金

日本人船員減少の中、水先人不足を招来

業務運営の効率化の要請

施策の目的と効果

具体的施策

課題

水先料金に係る規制緩和

水先業務運営の効率化を図るため、水先制度の抜本改正において、上限認可・届出制に移行。（平成20年4月より）

実際の料金は、上限額（自動認可公示額）に張り付いた状態が継続。

従来の料金制度 = 省令料金制

（S24～H19年度）

トン数、喫水をベースに、
国において、全国一律に
マイル当たり料金を算定
省令において規定

< 問題点 >

ユーザーの意向が
反映されにくい

水先人の業務効率に
対するインセンティブ
が働きにくい

規制緩和による競争原理の導入

H18.5
水先法改正

船主協会からの要望

平成15年11月、省令料金制の廃止、届出制の導入等について要望

水先料金規制の緩和 = 上限認可・届出制へ移行

上限認可の範囲内での
事前届出

< 効果 >

ユーザーの意向等を踏まえ、柔軟かつ迅速に料金設定が可能

水先人の自主性が発揮でき業務効率化に繋がる

ユーザーと水先人の交渉による自由な料金設定が可能