

水先の現状について

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。

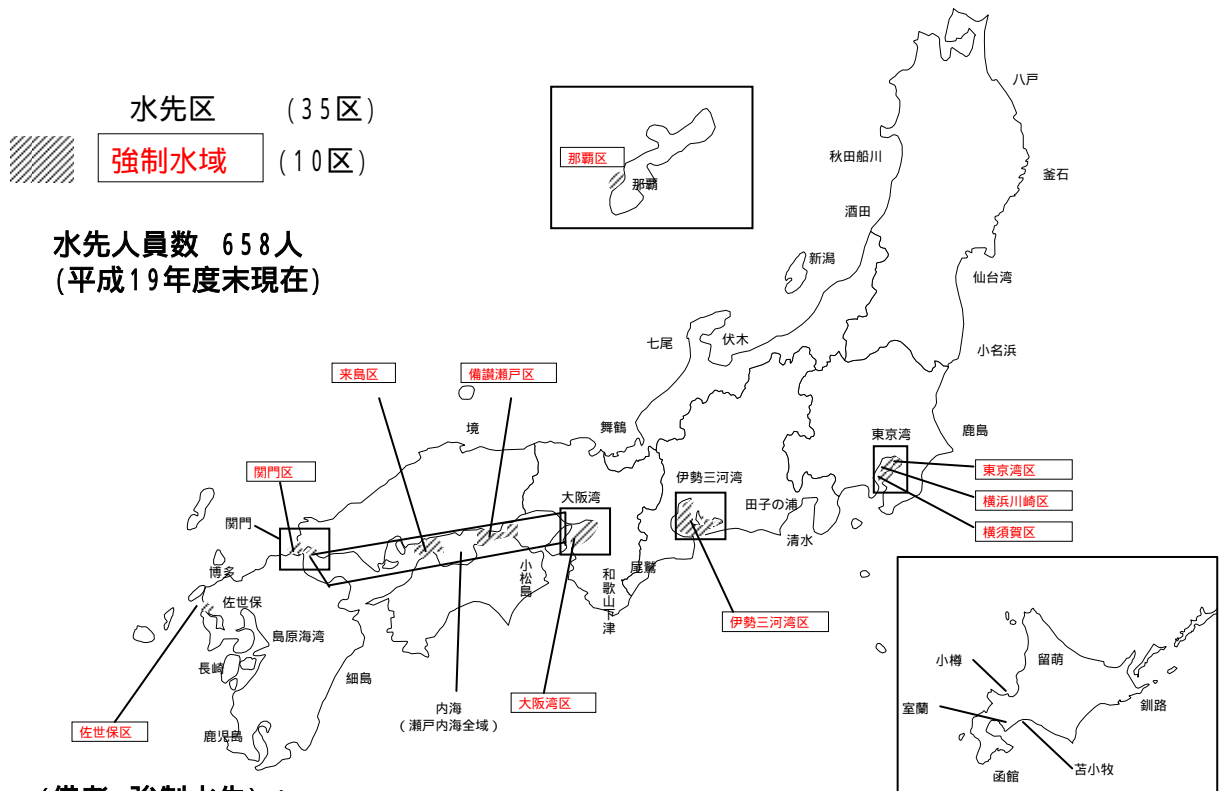


(1)水先人は、縄ばしごに乗り移り、船舶に乗り込む



(2)操舵室で、船長に安全な操船の助言・指導をする

2. 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)

(備考 強制水先)

・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。

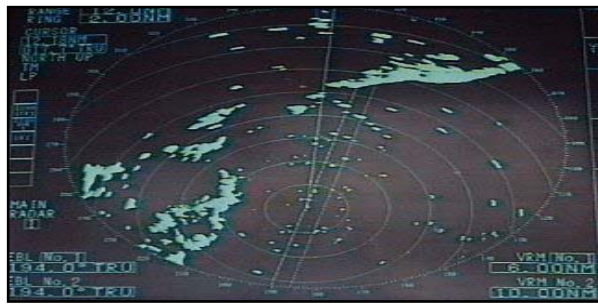
この「乗船」という行為は、高い波や強風のあるとき、あるいは、夜間にも行われ、また、大型の船舶では相当な高さを登らなければならない、危険をはらんでいます。



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。

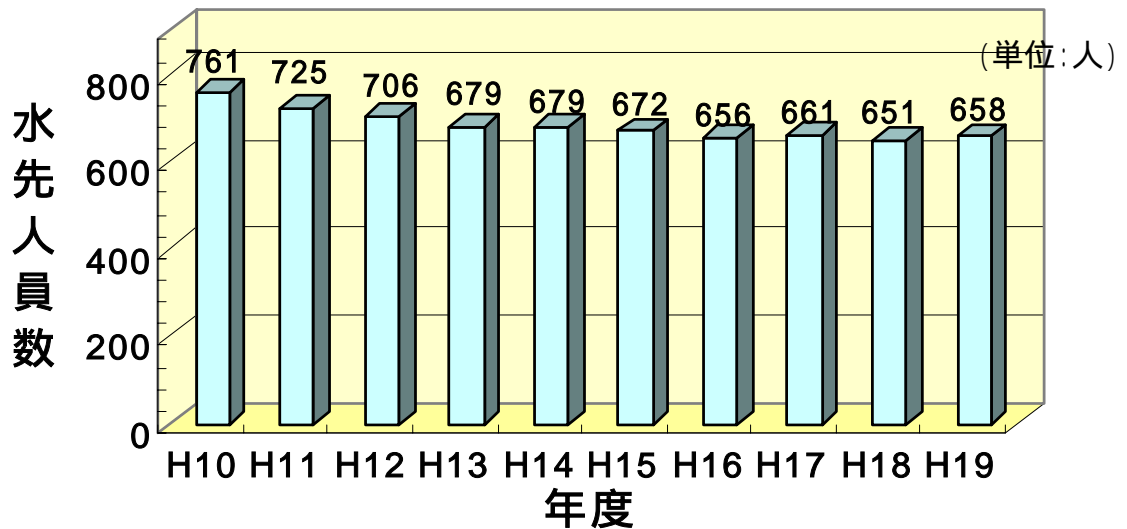


港内を進み、目的の岸壁や棧橋に近づくとき、船舶のエンジン操作やタグボートに対する押し引きの指示が頻繁になり、全神経を安全な操船に集中します。風や潮流を考慮しながら岸壁に接近し、毎秒数センチメートルのゆっくりとした速さで着岸します。



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

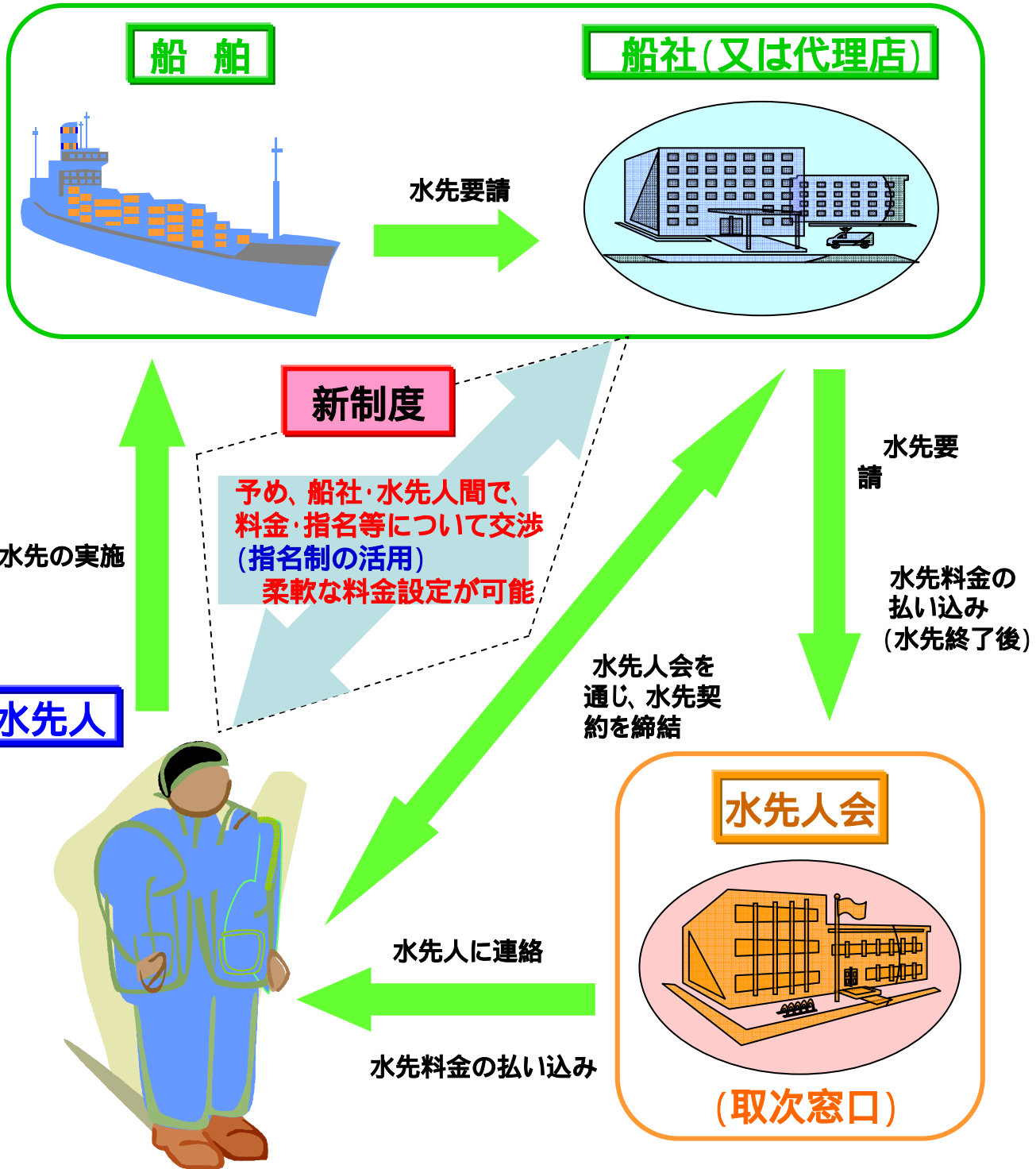
水先人の自主性が発揮でき
業務効率化に繋がる

ユーザーと水先人の交渉による
自由な料金設定が可能

水先業務の取次・引受と指名制

水先業務の引受は、24時間365日対応の水先人会を一元的な取次窓口として行われる。

新制度下においては、船社と水先人の間で料金や指名の交渉が可能に。



事前指名契約に基づく指名の動き

水先料金に関する交渉を進めやすくするため、事前指名契約()に対する期待あり。

「事前指名契約」とは、予め、船社・水先人間で交渉し、料金・指名等について取り決め、契約することをいう。

平成20年12月までに、1つの水先区にて、2件の事前指名契約が締結されるに留まっている。なお、それらの契約に基づいて11件の指名が行われ、指名どおり行われた水先は9件となっている。

【事前指名契約の件数と、同契約による指名及びその実現の件数】

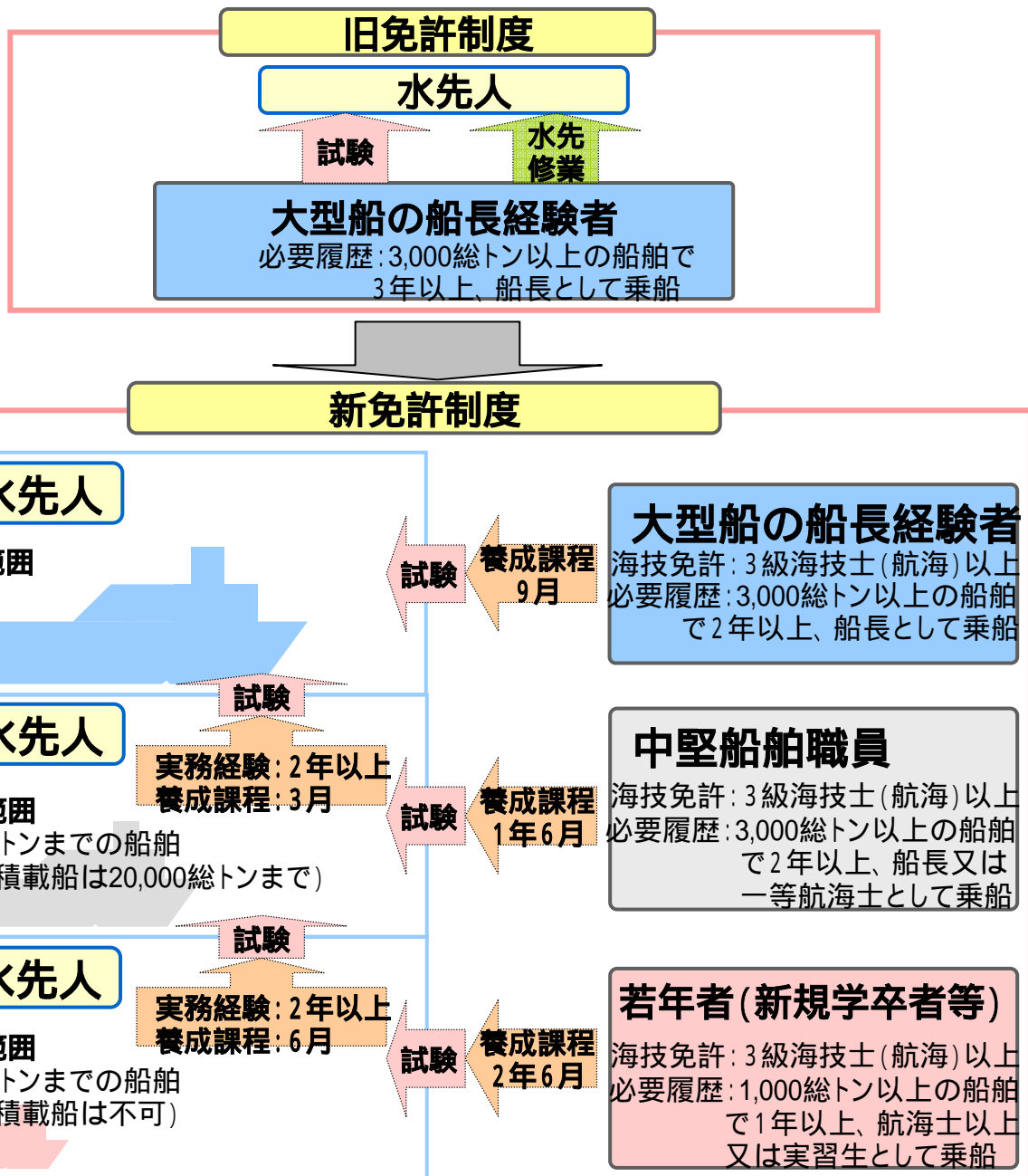
		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	合計
伊 勢 三河湾	契約件数					1		1			2
	指名件数	-	-	-	-	-	-	4 (4)	3 (2)	4 (3)	11 (9)

(注)・・・()の数字は、指名が実現した件数である。

水先人の免許制度について

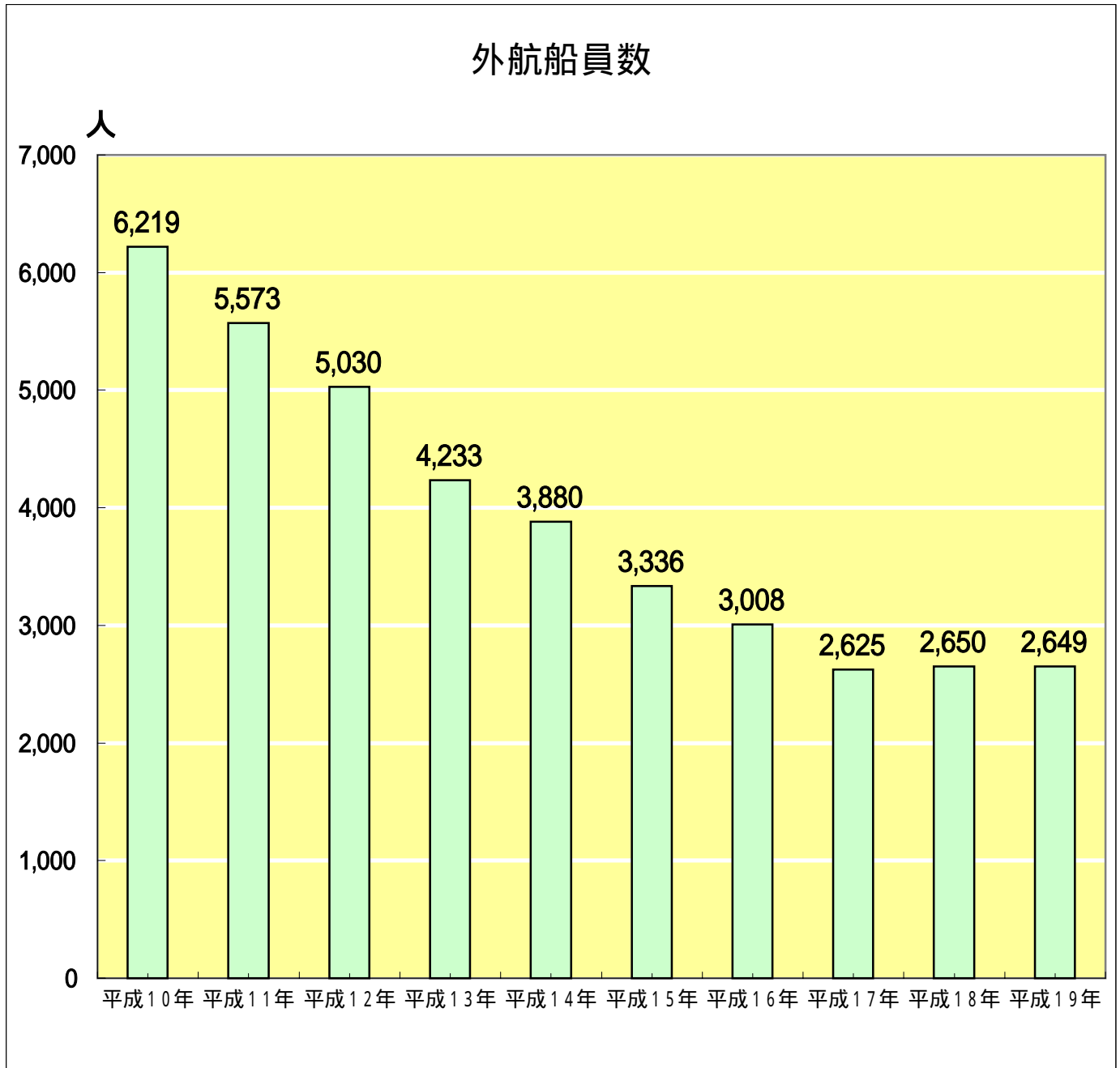
日本人外航船員が減少している状況の中で、水先人の安定確保の見地から、水先制度の抜本改正において、等級別免許制を導入。

これにより、船長経験を有しない若年者等でも、養成課程を経て、水先人になることが可能に。



日本人外航船員の推移

従来からの一級水先人の供給源である外航船員数は、平成10年から平成19年の間に3,570人(57.4%)減少。

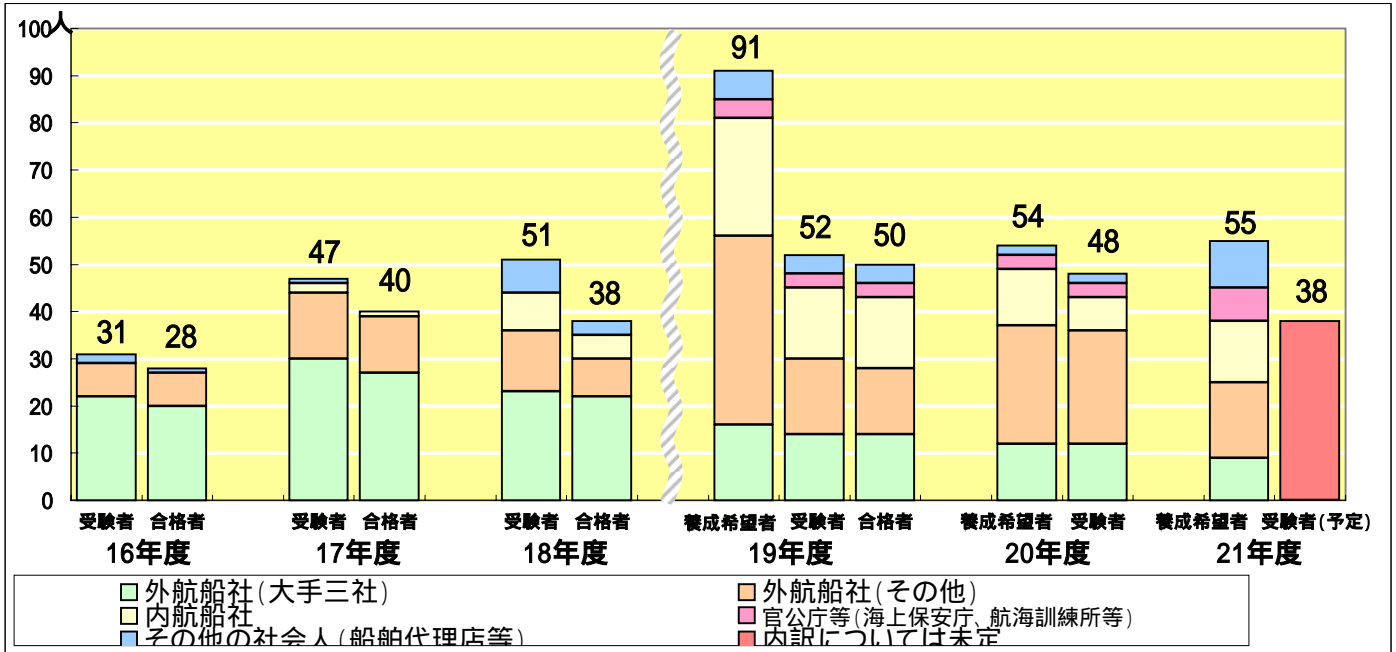


海事局調べによる(平成17年までは船員統計による)。

水先人の養成の現状

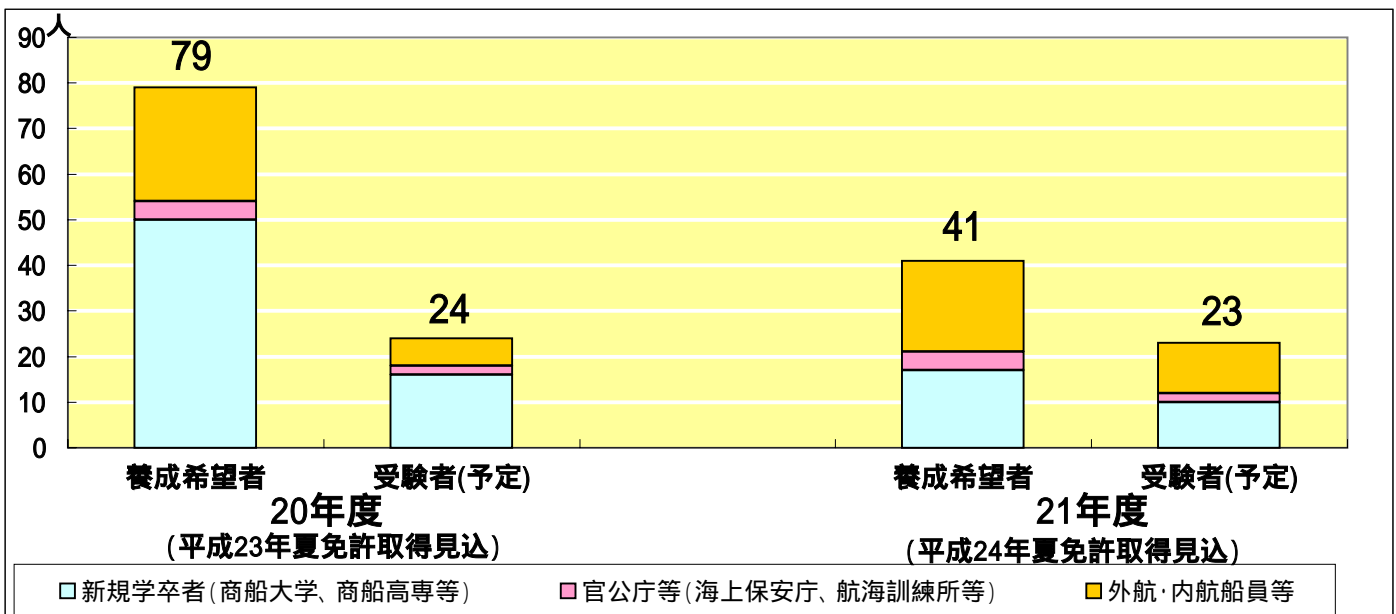
1. 一級水先人養成の動き

平成19年4月から、東京海洋大学、神戸大学及び海技大学校の3つの水先人養成施設により、一級水先人養成がスタート。
水先制度改正後の平成19年度以降は「外航船社(その他)」、「内航船社」等の出身者の比率が増大しており、一級水先人の供給源が多様化している。



2. 三級水先人養成の動き

平成20年10月から、上記3校により、船長経験のない若年者等を対象とした三級水先人養成がスタート。
平成23年度早期に初の三級水先人試験の実施を予定。



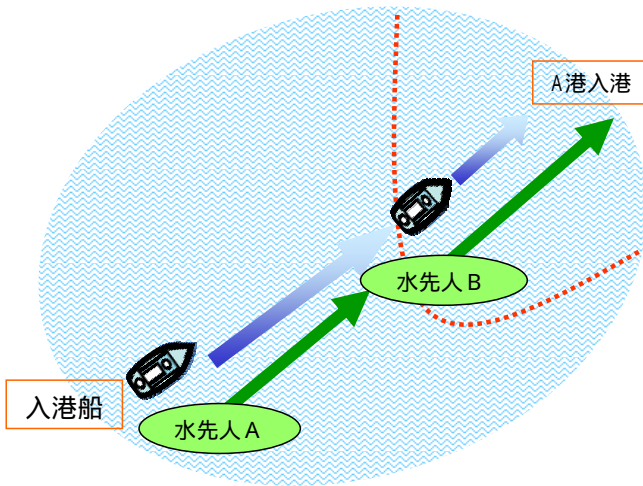
水先区の統合と通し業務について

1. 水先区の統合

水先制度の抜本改正において、三大湾(東京湾、伊勢三河湾及び大阪湾)において、ベイ水先区とハーバー水先区が統合され、通し業務が可能に。

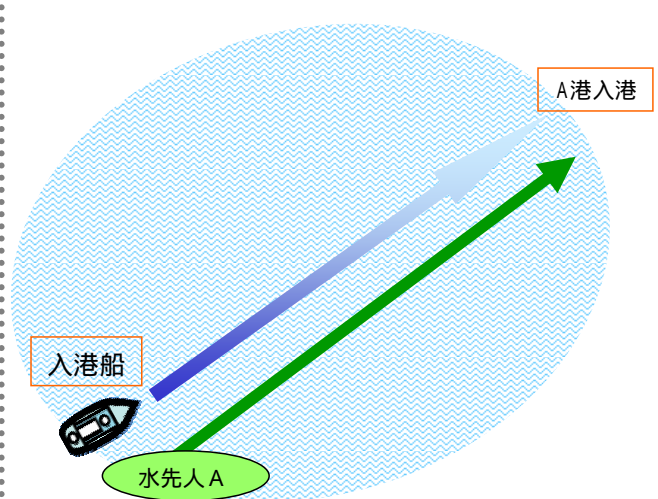
< 統合前 >

複数の水先人が乗り継いで業務実施



< 統合後 >

一人の水先人で業務実施



2. 通し業務の動き

通し業務を行うために必要な免許の限定解除は、ほぼ順調に進み、新規免許取得者を含めれば、全体の約3割が限定のない免許を保有。
平成22年度末には、限定解除予定者の全員が限定解除となる見込み。
通し業務の割合は、三大湾平均で10.4%と徐々に増加してきているところ。

【限定のない免許の保有者数と通し業務の実績】

	限定のない免許の保有者数	通し業務開始時期	通し業務量	総水先業務量	総水先業務量に占める通し業務量の割合
東京湾	56人	平成20年5月	2,674	47,319	5.7%
伊勢三河湾	30人	平成20年6月	2,711	22,623	12.0%
大阪湾	43人	平成20年4月	4,008	20,299	19.7%
合計	129人	-	9,393	90,241	10.4%

1:平成20年12月末日現在

2:総水先業務量は、平成20年4月からの累計

規制改革会議「規制改革推進のための第3次答申」(水先関連部分)
(平成20年12月)

II. 各重点分野における規制改革

4 国際競争力向上

(2) 貿易分野

② 水先制度の改革

【問題意識】(抄)

ア 競争原理が働く適切な市場環境の整備

- ユーザーと水先人が自由な意思により選んだ相手方と事前指名契約を締結した事例はわずか数例に過ぎない。
- 水先料金は、実質的に上限認可額に張り付いた状態に留まっており、競争原理が有効に機能しているとはとても言えない。

イ 質の高い水先人の供給増に資する施策

- 広く一般から優秀で熱意に満ちた人材の受入れを可能とする水先人養成のスキームを検討し、多様な人材の参入に繋げていくべき。

【具体的施策】

ア 指名制と応召義務の関係についての整理、及び引受ルールの策定【平成21年
検討・結論】

新水先制度で導入された指名制と、水先区における応召義務との関係を水先制度関係者で整理した上で、事前指名契約が締結されず引き受け手がいない船舶への水先業務の確実な提供に関する必要最小限の引受ルールについて、国において実効性のある監督を行うべく、その法的な位置付けや管理運営体制も含め、その在り方を幅広く検討し、結論を出すべきである。

イ 3級水先人養成コースの拡充【平成21年検討・結論】

3級水先人養成コースについては、今後、操船経験のない一般の志願者に対しても門戸を開放することで、3級水先人の候補者増加を図るとともに、新規参入する水先人の質の確保・向上を図ることについて検討すべきである。

したがって、3級水先人の養成に関し、3級海技士資格の取得と3級水先人の養成をセットにした一般向けコースの整備等、一般の志願者から3級水先人を養成する方法について、その費用負担の在り方も含め、その仕組みを関係者間で広く検討し、結論を得るべきである。