

水先区・強制水先の範囲に関する 参考資料

水先区・強制水先対象船舶のあり方部会の論点について

1. 水先を強制すべき水域について

現行の強制水先水域で強制の必要性を見直す必要がある港又は水域はあるか。

現行の強制水先水域以外の港又は水域で強制化すべきものはあるか。

水先を強制すべき港又は水域を選定する基準には、どういう指標があるか（交通量、水先(類似行為)要請状況、事故、特殊航法、船種、気象・海象、地形等）。

水先を強制すべき水域の選定基準として、定量的にはどういう基準（数量等）とするのが適当か。

2. 強制水先対象船舶について

対象船舶の基準の検討に際し、どういう要素を考慮すべきか（操船の困難性、運動性能、海難発生時の影響度など）。

強制水先対象船舶の基本的な指標として適当なものは何か（総トン数、船の長さ等）。

どの程度の大きさが基準としては適当なのか。

3. 検証方法について

上記の検討に当たっては、どういう検証をすべきか。過去の経緯を踏まえ、シミュレーションを活用して客観的・定量的な検証をすべきか。

シミュレーションによる場合どのような手法があるのか（ファストタイムシミュレーション、操船シミュレータ実験、その他）。

4. 同一湾内の複数水先区の実施について

より一層の業務・運営の効率化を図るため、同一湾内の複数の水先区については統合し、一人の水先人が通しで業務を行えるようにすべきか。

同一湾内の複数の水先区を統合する場合、対象となる区域はどこか。同一湾内のベイとハーバーのように業務上一体となっている区域が対象か。

同一湾内の複数の水先区を統合する場合の具体的な課題は何か。

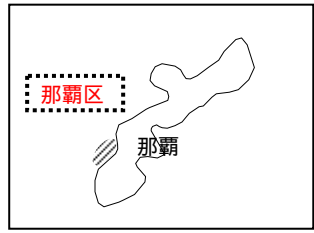
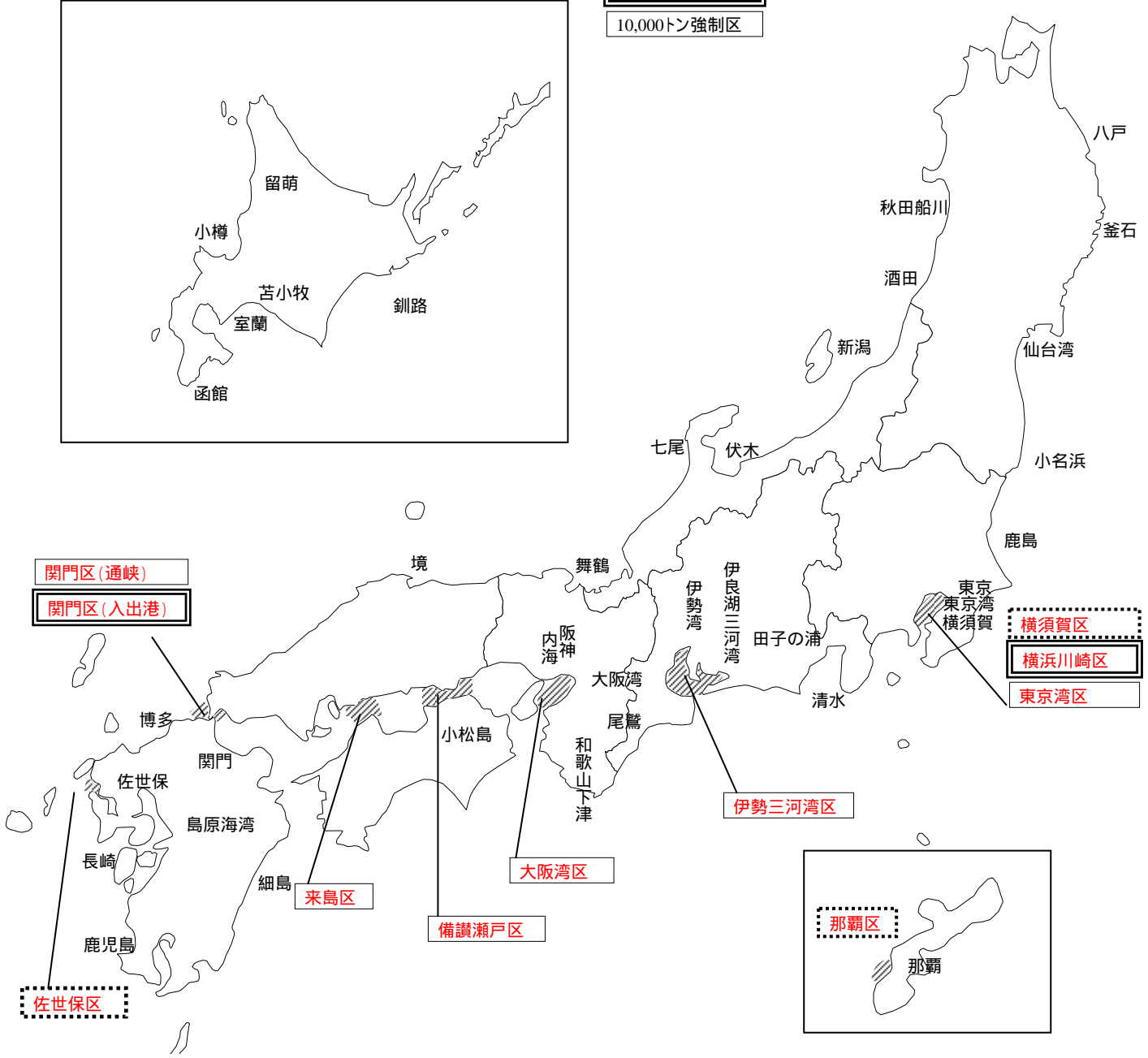
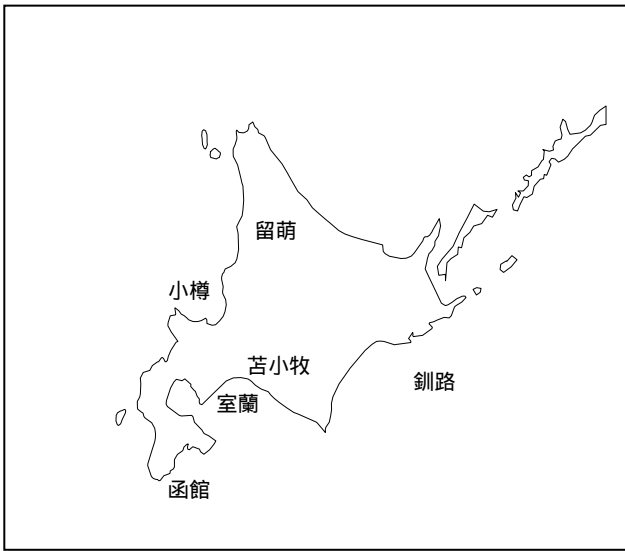
5. 任意水先区について

水先区 の 概 要

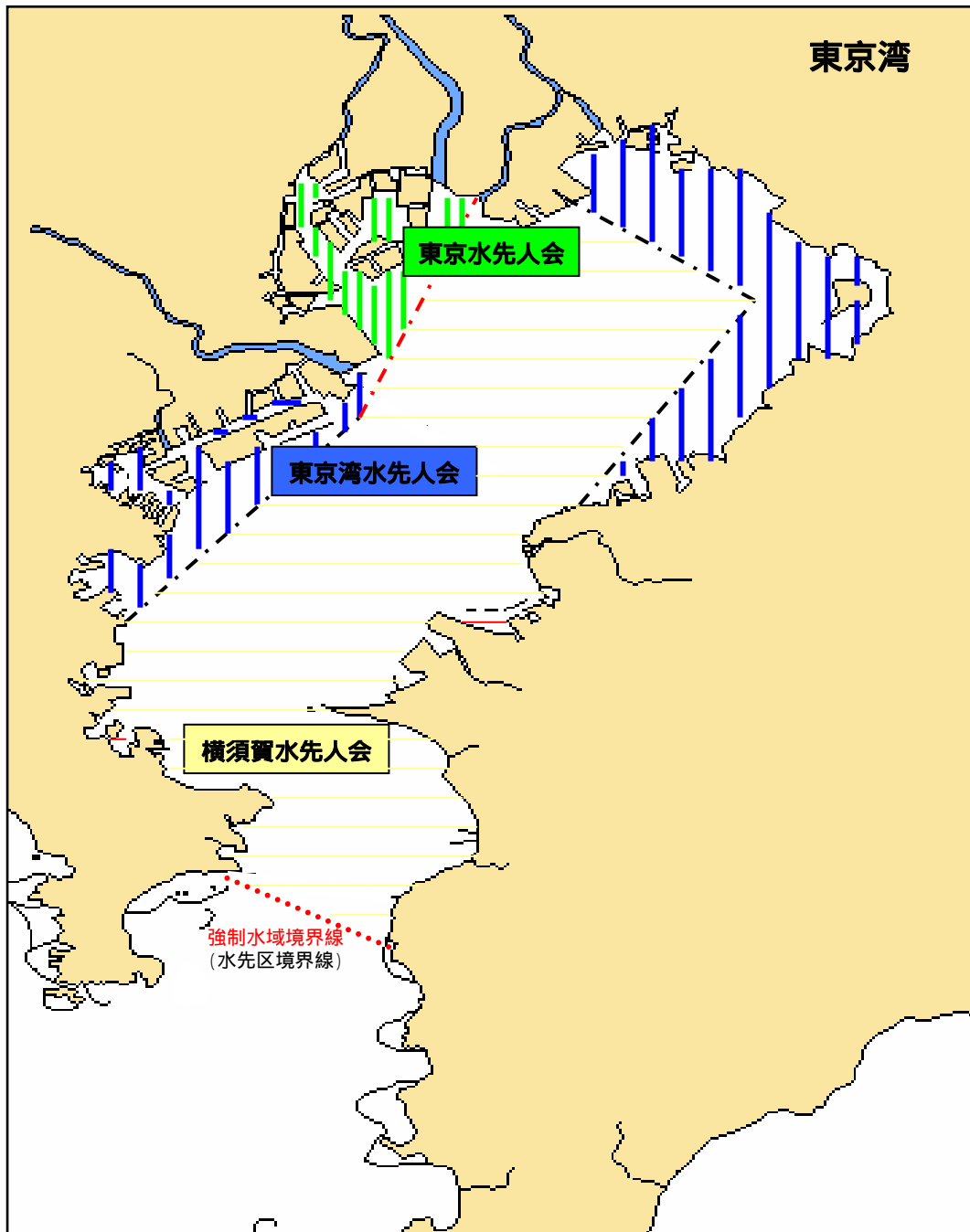
水先区 (39区)

強制水域 (10区)

- 300トン強制区
- 3,000トン強制区
- 10,000トン強制区

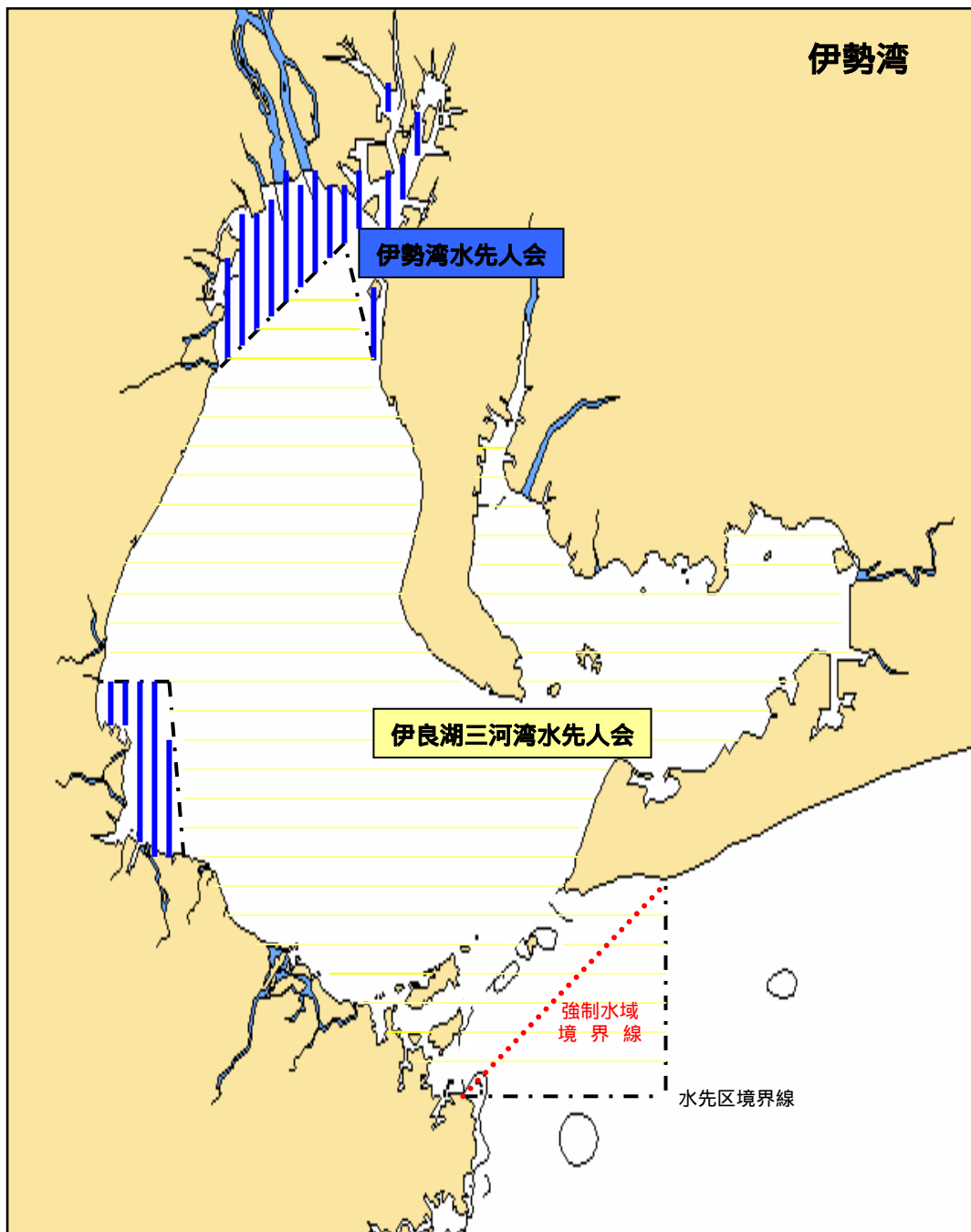


水先人会と強制水域の現状



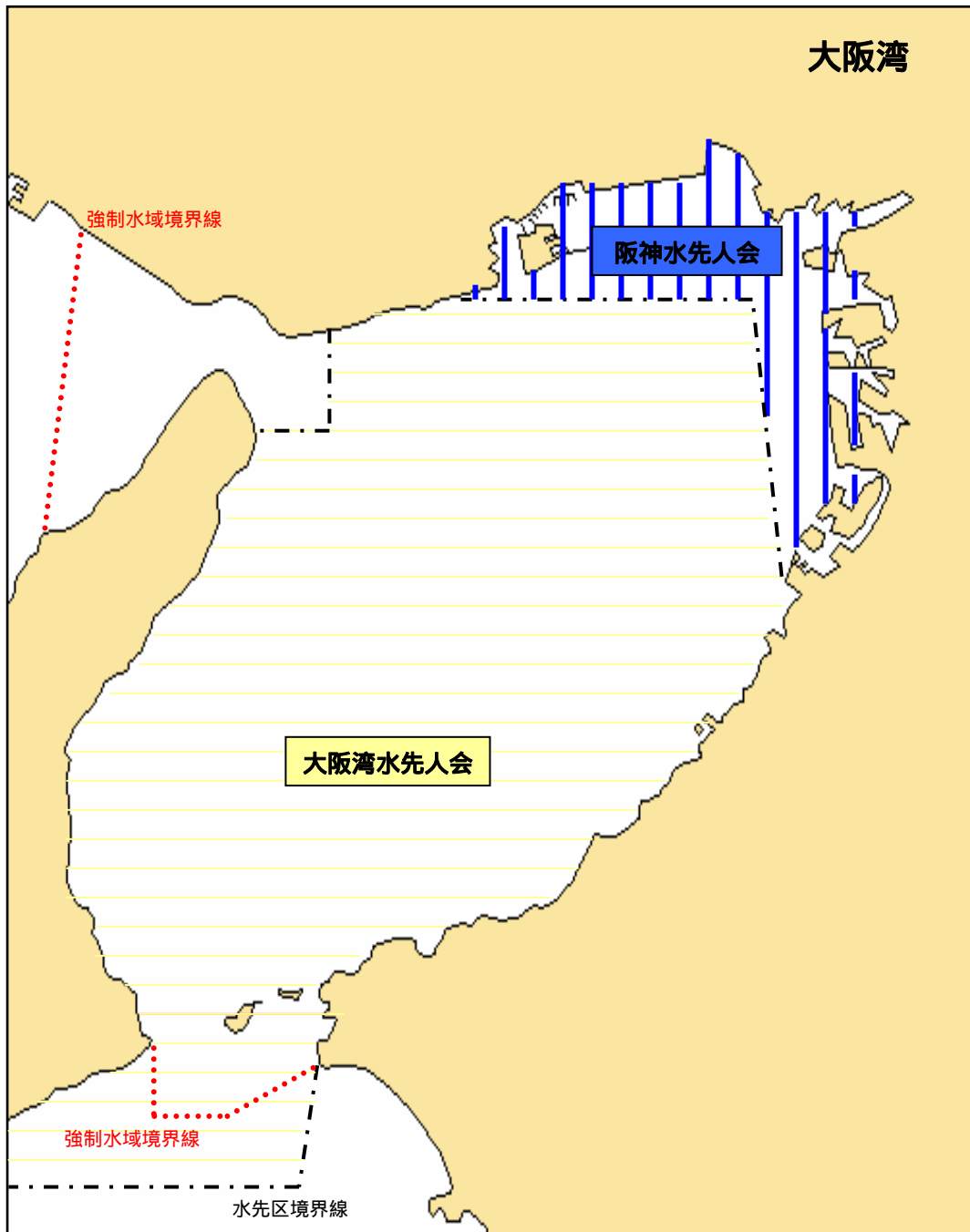
イメージ図である。

水先人会と強制水域の現状



イメージ図である。

水先人会と強制水域の現状



イメージ図である。

水先区毎の員数及び水先実績（平成15年度実績）

水先区	年度末員数 （人）	水先隻数 （隻）
釧路	3人	388隻
苫小牧	5人	1,138隻
室蘭	4人	834隻
函館	2人	133隻
小樽	1人	62隻
留萌	1人	40隻
八戸	3人	634隻
釜石	2人	105隻
仙台湾	5人	1,138隻
秋田船川	3人	362隻
酒田	2人	122隻
小名浜	4人	467隻
鹿島	8人	2,449隻
東京	19人	7,038隻
東京湾	60人	30,983隻
横須賀	98人	22,988隻
新潟	5人	839隻
伏木	3人	440隻
七尾	3人	280隻
田子の浦	3人	359隻
清水	4人	1,221隻
伊良湖三河湾	84人	15,205隻
伊勢湾	36人	12,997隻
尾鷲	2人	44隻
舞鶴	2人	90隻
和歌山下津	6人	811隻
大阪湾	96人	14,074隻
阪神	35人	13,342隻
内海	114人	14,984隻
境	2人	362隻
関門	31人	15,015隻
小松島	2人	142隻
博多	6人	1,941隻
佐世保	3人	751隻
長崎	3人	301隻
島原海湾	3人	939隻
細島	2人	240隻
鹿児島	3人	206隻
那覇	4人	522隻
全水先区合計	672人	163,986隻

強制水先制度の概要

強制水先（第13条関係）

全国10の港及び水域（以下「水域」という。）において、以下の船舶については、船長は水先人を乗り込ませなければならない。

- ・ 300トン以上の船舶（外国船舶・日本の外航船舶）
- ・ 1000トン以上の日本船舶（内航船舶）

以下の船舶については、強制水先の対象外とされている。

- ・ 海上保安庁・防衛庁の船舶
- ・ 海難救助に従事する船舶
- ・ 内航定期航路事業に使用する船舶

当該水域の自然的条件、船舶交通の状況、水先業務の体制その他を考慮して、政令にて強制トン数についての特例を定めている。

強制トン数一覧

水域の名称		強制トン数
横浜川崎区		3000総トン以上 (危険物積載船は300総トン以上)(注2)
東京湾区・伊勢三河湾区・大阪湾区・備讃瀬戸区・来島区		10000総トン以上
関門区	うち関門特例区 (大部分)	10000総トン以上(通峡船) 3000総トン以上(出入港船) 300総トン以上(危険物積載の出入港船)(注2)
	(一部狭水道部分のみ)	3000総トン以上(注2)
横須賀区・佐世保区・那覇区		3000総トン以上(注2)

注1．二重線枠内が強制トン数の特例部分

注2．内航船は1000総トン以上

強制水先の対象となる水域の設定の考え方

(1) 水先区を設定する水域

水先区を設定する必要のある水域とは、

水路の可航幅が狭く、屈曲があること及び航路付近に険礁、浅瀬があること
時化、吹雪、霧等の気象及び潮流、河流等の海象による影響が大きいこと
船舶交通が輻輳していること

特別の交通規制（海上交通安全法上の航路の指定、管区海上保安部の航法等の
指導）があること

等の特殊な水域事情があり、船舶職員が通常有する一般的な知識・技能のみでは、自船の安全運航が必ずしも十分に担保されず、ひいては他船の安全な運航の妨げとなるような水域である。

(2) 水先区と強制水域

前記 (1)の水域のうち、当該船舶の船舶職員が、海図、水路誌等により、当該水域について研究し、慎重に運航することによって、自船及び他船の安全運航を確保することが可能であるが、より航行の安全性を十分に担保するためには、水先人によるきょう導を受ける方が好ましい水域については、これを水先区とする。

一方、水先区の中で、(1)で列挙した特殊な水域事情がより顕著であり、自船の航行の安全性を担保し、他船の航行の安全性をも確保するためには、水先人によるきょう導が不可欠であり、加えて、万一海難が発生した場合には、海洋汚染、工業地帯への沿岸火災、航路閉塞による港湾機能の喪失等、二次災害を引き起こすおそれのあるような水域は、これを強制水域とする。

海外における強制水先対象船舶の範囲

ルアーブル(仏)	全長70m以上の船舶 全てのタンカー等
ハンブルグ(独)	全長90m、全幅13m以上の船舶 全長60m、全幅10m以上のタンカー等
アントワープ(ベルギー)	(任意水先区)
ロッテルダム(蘭)	全長70m以上の船舶 全てのタンカー等
香 港	3000トン以上(原則) 1000トン以上 (特定のバースへの入出港船・タンカー等) 全てのガス運搬船
シンガポール	300トン以上の船舶 全てのタンカー等
釜 山(韓国)	500トン以上(外国籍船・韓国籍外航船) 1000トン以上(内航船)
上 海(中国)	中国籍の外航船 全ての外国籍船
サザンプトン(英)	全長61m以上 全長20m以上(旅客船(12人以上の旅客搭載時))
ニューヨーク	100トン以上(外国籍船・自国籍外航船) 1600トン以上(内航船) 1万ガロン(約40キロリットル)以上の石油製品運搬船(総トン数100トン程度以上が相当)
サンフランシスコ	300トン以上(外国籍船・自国籍外航船) 1600トン以上(内航船) 1万ガロン以上の石油製品運搬船
日 本	1万トン以上(下記以外) 3000トン以上(横浜川崎、関門の入出港) 300トン以上(横須賀、佐世保、那覇)

同一湾内の複数水先区の取扱いについて（試案）

～ 免許範囲を如何に設定すべきか～

これまでの水先制度のあり方に関する懇談会及び本部会においては、業務・運営のより一層の効率化を図るため、同一湾内の複数の水先区については統合し、一人の水先人が通しで業務を行えるようにすべきとの意見が多数を占める一方、安全面の見地からは水先人の担当水域は、狭い範囲に特化して専門性を確保すべきとの意見が出されている。

このため、本部会におおける同一湾内の複数水先区の取扱いの検討に際し、これまでの意見の趣旨を踏まえ、免許の範囲を如何に設定すべきかとの観点から、業務の関連性に基づく適当な括り方の試案を提示して検討を進めることとする。

なお、本試案の区分(域)は、水先人会の範囲(区域)とのリンクを前提としたものではない。

1. 対象区域

東京湾内 (現行水先区：東京水先区、東京湾水先区、横須賀水先区)

伊勢・三河湾内 (現行水先区：伊勢湾水先区、伊良湖三河湾水先区)

大阪湾内 (現行水先区：大阪湾水先区、阪神水先区)

2. 括り方（試案）

東京湾内

- ・ A区 湾口 ~ 浦賀航路 ~ 中ノ瀬航路 ~ 東京港
- ・ B区 湾口 ~ 浦賀航路 ~ 中ノ瀬航路 ~ 川崎港
- ・ C区 湾口 ~ 浦賀航路 ~ (中ノ瀬航路 ~) 横浜港
- ・ D区 湾口 ~ 浦賀航路 ~ 中ノ瀬航路 ~ 千葉港・木更津港
- ・ E区 湾口 ~ 浦賀航路 ~ (中ノ瀬航路 ~) 上記以外の湾内諸港

伊勢・三河湾内

- ・ A区 湾口 ~ 伊良湖水道航路 ~ 名古屋港
- ・ B区 湾口 ~ 伊良湖水道航路 ~ 四日市港
- ・ C区 湾口 ~ 伊良湖水道航路 ~ 上記以外の湾内諸港

大阪湾内

- ・ A区 (湾口 ~ 友が島又は明石海峡) ~ 神戸港
- ・ B区 (湾口 ~ 友が島又は明石海峡) ~ 大阪港
- ・ C区 (湾口 ~ 友が島又は明石海峡) ~ 上記以外の湾内諸港

3. 括り方（試案）の考え方

業務の関連性を踏まえ、湾口から港内まで、一人の水先人によることができる括り方（乗り継ぎを廃し、業務の効率化を図る。）

安全の確保（専門性の確保）を踏まえ、港湾規模（特定港かつ特定重要港湾かつ開港など）が大きい主要港については単独とする括り方

湾内各港間（例：東京港～横浜港）の場合については、複数免許の取得の促進等により乗り継ぎを回避する。