

# 参 考 資 料 2

- 2－1 水先制度の現況
- 2－2 水先制度を取り巻く諸課題
- 2－3 水先制度のあり方に関する懇談会報告（要旨）
- 2－4 諮問第40号「水先制度の抜本改革のあり方について」

# 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39の水先区)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

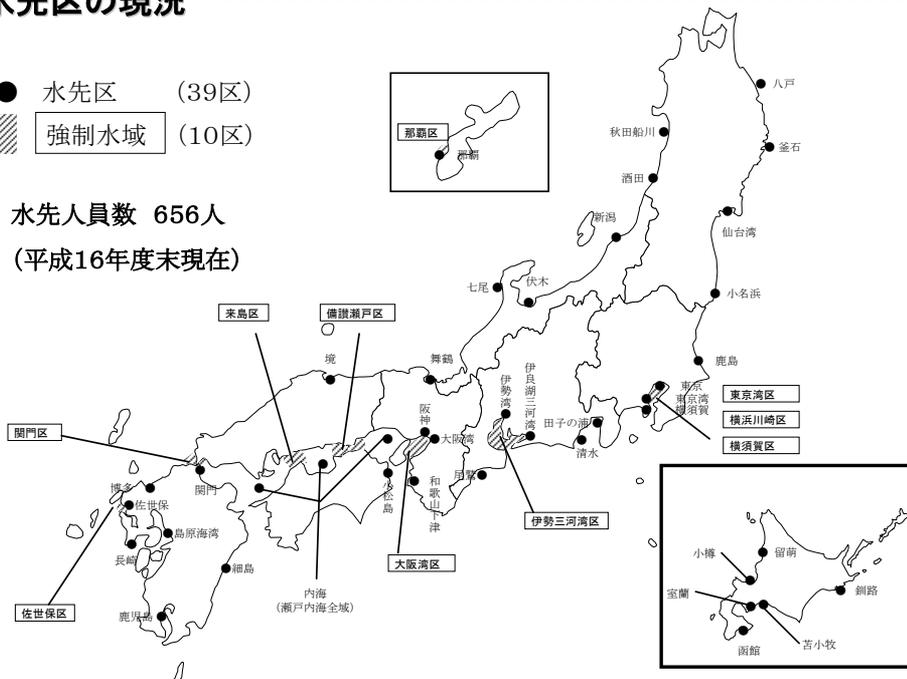
## 2. 強制水先制度

- 全国で特に交通の難所とされる港又は水域10ヶ所で、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 (39区)
- ▨ 強制水域 (10区)

水先人員数 656人  
(平成16年度末現在)



# 水先法の概略

## 水先法の主な改正

- 明治32年(1899年)旧水先法制定
- 昭和24年(1949年)現行法制定(強制水先制度導入)
- 昭和39年(1964年)一部改正(水先人会等の設置)
- 昭和50年(1975年)一部改正  
(水域毎に強制水先対象船舶を定めることを可能とした)

## 《水先法の目的》

- 「船舶交通の安全」を図ること。  
(併せて「船舶の運航能率の増進」に資すること。)

## 《水先法の目的達成のための手段》

### 1. 水先人となろうとする者の資格に係る規定

#### 水先人関係

- ✓ 水先人の免許(免許要件、欠格条項等)
- ✓ 水先人試験(身体検査及び学術試験)
- ✓ 水先人の免許更新(5年毎に更新)
- ✓ 身体検査(毎年受検義務)

#### 水先区等関係

- ✓ 水先区(全国39区)
- ✓ 強制水先制度  
(全国10水域・一定以上の大きさの船舶に水先人の乗船を義務付け)

### 2. 水先業務の適正かつ円滑な遂行の確保に係る規定

#### 水先業務関係

- ✓ 水先業務(引受義務、業務用施設確保義務等)
- ✓ 水先料金(トン数及び喫水を標準として省令で規定)
- ✓ 水先約款(届出制)

#### 水先人会関係

- ✓ 水先人会(水先区毎に2名以上の水先人により設立義務)

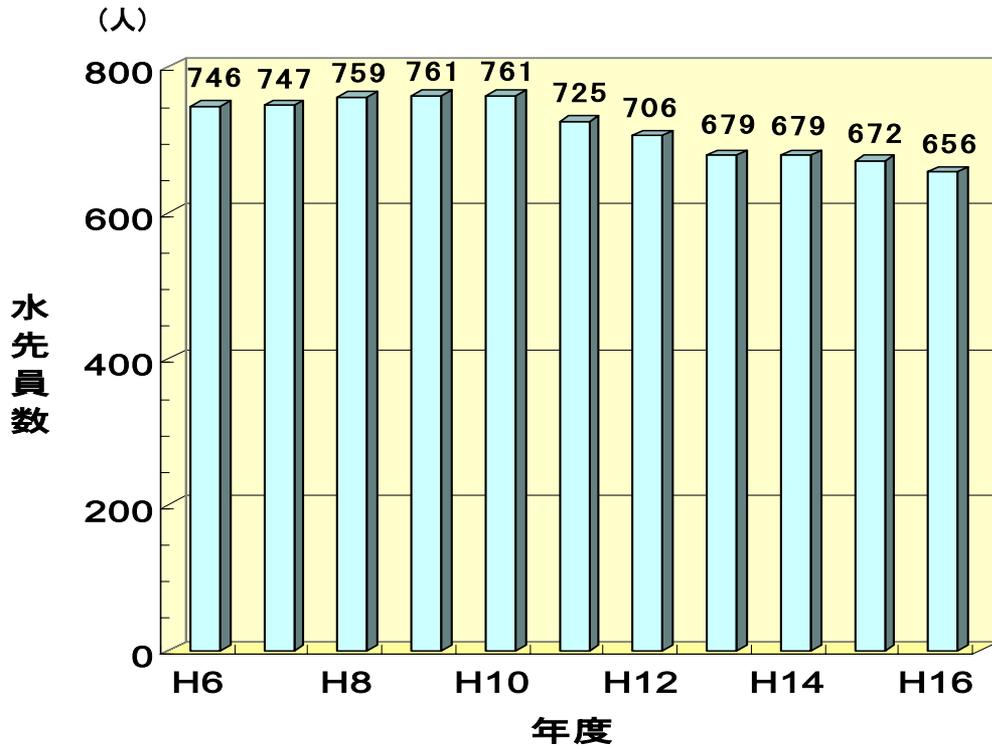
#### 監督等関係

- ✓ 免許の取消し等の行政上の監督
- ✓ 罰則

## 水先区別の水先員数及び水先実績(平成16年度)

水先区	年度末員数 (人)	水先隻数 (隻)
釧路	3人	456隻
苫小牧	5人	1,150隻
室蘭	4人	868隻
函館	2人	131隻
小樽	1人	67隻
留萌	1人	19隻
八戸	3人	683隻
釜石	2人	104隻
仙台湾	5人	1,046隻
秋田船川	3人	299隻
酒田	2人	125隻
小名浜	4人	512隻
鹿島	7人	2,526隻
東京	18人	6,810隻
東京湾	62人	30,679隻
横須賀	97人	22,346隻
新潟	5人	752隻
伏木	3人	460隻
七尾	2人	284隻
田子の浦	3人	415隻
清水	4人	1,244隻
伊良湖三河湾	85人	15,429隻
伊勢湾	37人	13,112隻
尾鷲	2人	28隻
舞鶴	2人	165隻
和歌山下津	5人	880隻
大阪湾	82人	13,852隻
阪神	35人	12,593隻
内海	115人	15,711隻
境	2人	374隻
関門	29人	9,453隻
小松島	2人	145隻
博多	6人	2,050隻
佐世保	3人	884隻
長崎	3人	283隻
島原海湾	3人	999隻
細島	2人	210隻
鹿児島	3人	217隻
那覇	4人	498隻
全水先区合計	656人	157,859隻

# 水先員数の推移



## <水先人の構成>

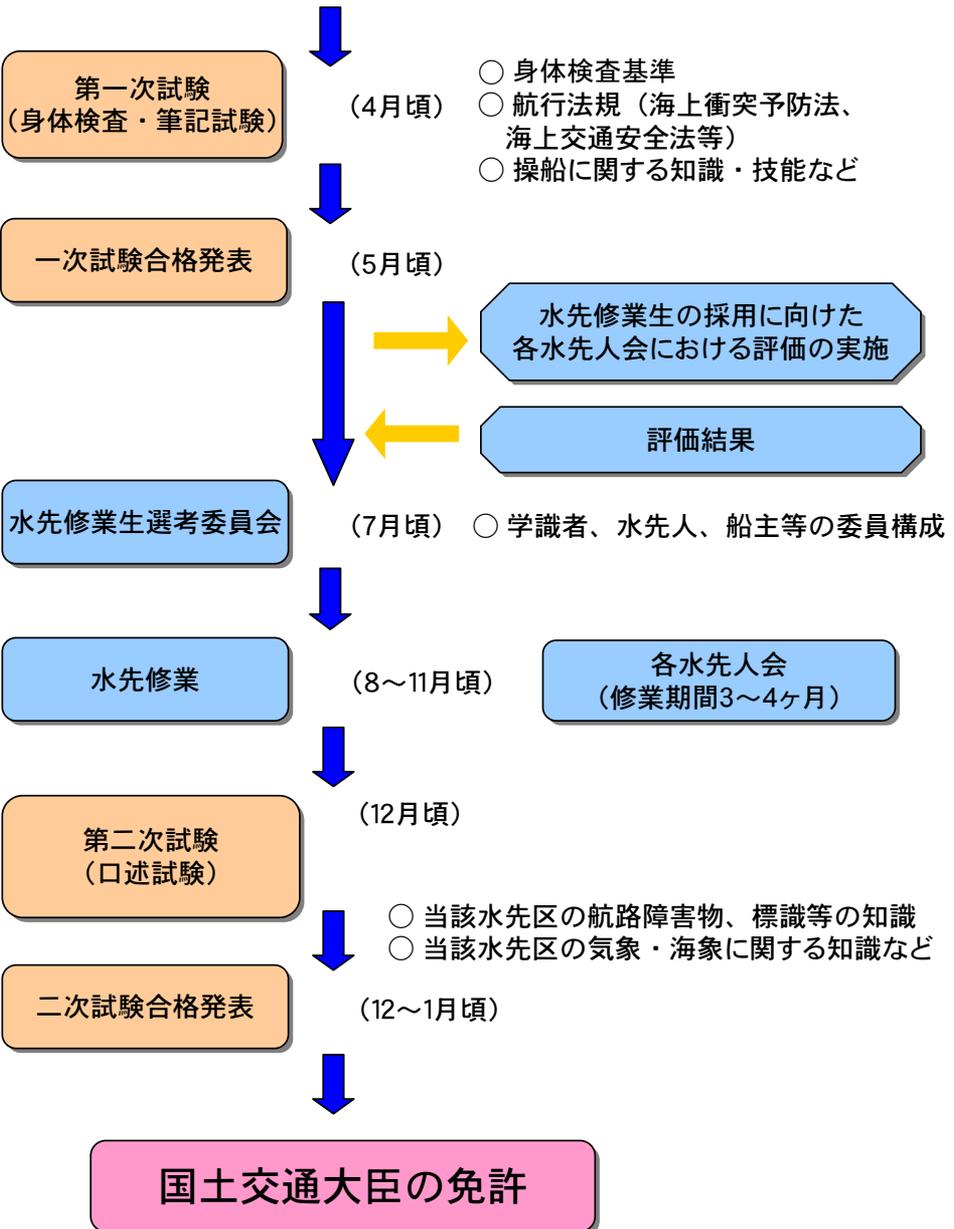
年齢階層	平成6年度末		平成11年度末		平成16年度末	
	人数	比率	人数	比率	人数	比率
50歳以下	2人	0.3%	0人	0.0%	0人	0.0%
51歳～55歳	124人	16.6%	72人	9.9%	21人	3.2%
56歳～60歳	161人	21.5%	246人	33.9%	207人	31.6%
61歳～65歳	172人	23.1%	156人	21.5%	237人	36.1%
66歳～70歳	202人	27.1%	157人	21.7%	139人	21.2%
71歳～75歳	82人	11.0%	94人	13.0%	52人	7.9%
76歳以上	3人	0.4%	0人	0.0%	0人	0.0%
<b>計</b>	<b>746人</b>		<b>725人</b>		<b>656人</b>	

平均年齢	62.9歳	62.7歳	62.6歳
最高年齢	76.0歳	75.0歳	73.0歳
最低年齢	48.0歳	52.0歳	53.0歳
新規採用者の平均年齢	52.9歳	54.2歳	55.3歳

# 水先人免許取得までの流れ

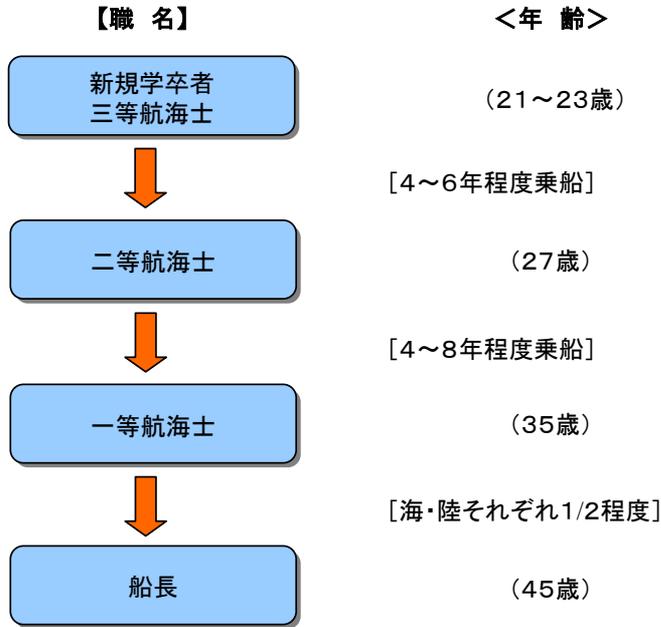
## 水先人免許 取得希望者

- 3年以上船長として総トン数3,000トン以上の船舶に乗り組んでいたこと

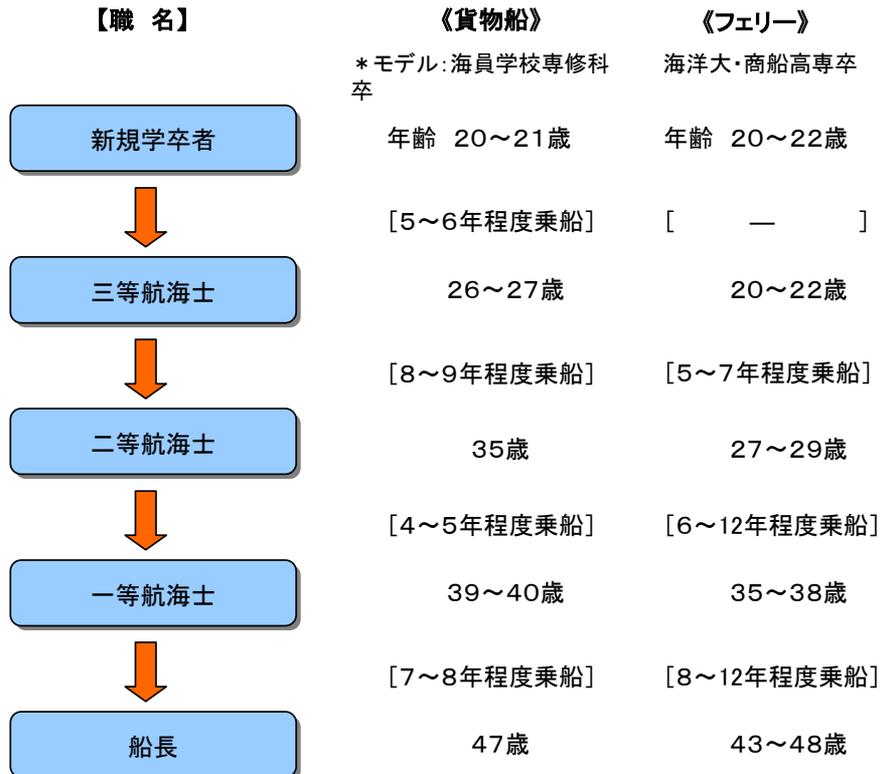


# 船員のキャリアパスの例

## 外航船員



## 内航船員 (3,000GT 以上)



# 水先料金制度の概略

## 水先料金制度の概略

水先法に基づく国土交通省令に基づき、以下のとおり定めている。

- 船舶の総トン数及び喫水を標準
- 水先区毎に定める
- 全国一律の基準で算定

(例:総トン数1,000トン以下、喫水3メートル以下の料金)  
3マイルまで約32,000円を標準  
1マイル超毎に約2,000円を標準として加算

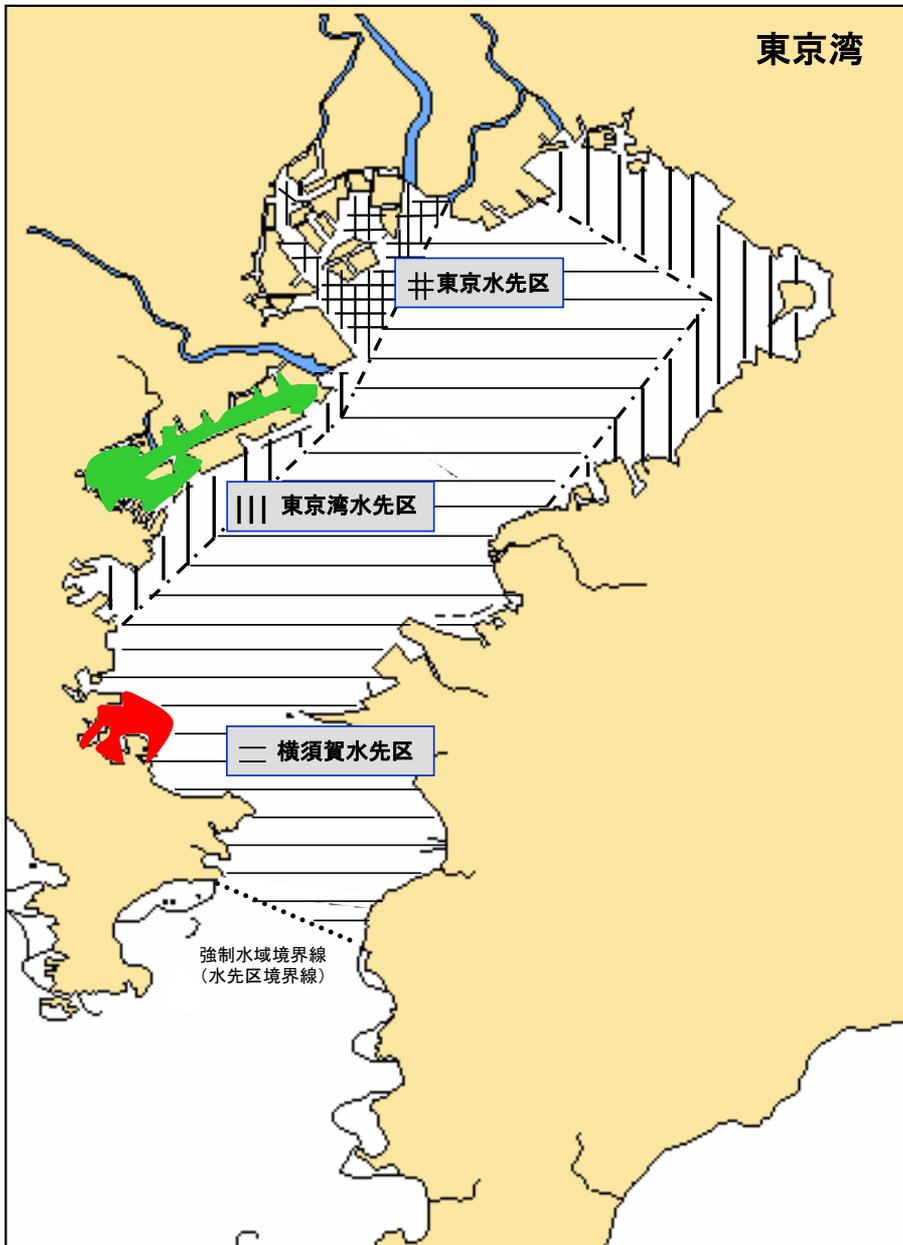
## 各種料金等の概要

各種割増制度等についても、主に以下のものを省令にて規定。

- 夜間割増(日没後、夜明けまで)
- 多層甲板船割増(総トン数に比して高さが高く風圧の影響を受ける自動車専用船等の船舶)
- 長時間割増(水先人が交代して8時間以上水先を行う場合)
- 2名乗り料金(水先人が2名乗り込んで行う場合)

等

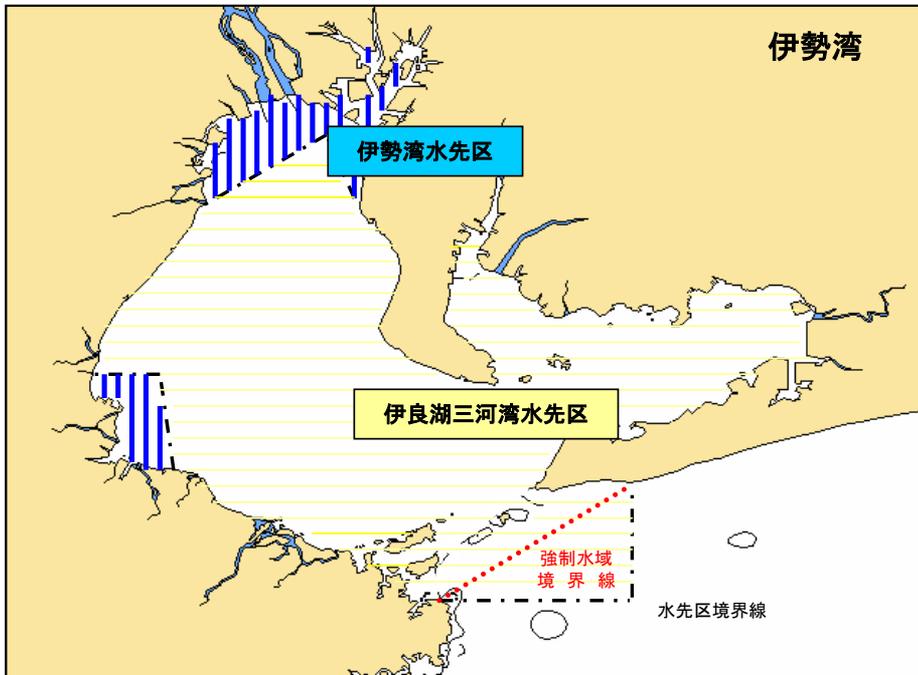
# 水先区と強制水域の現状



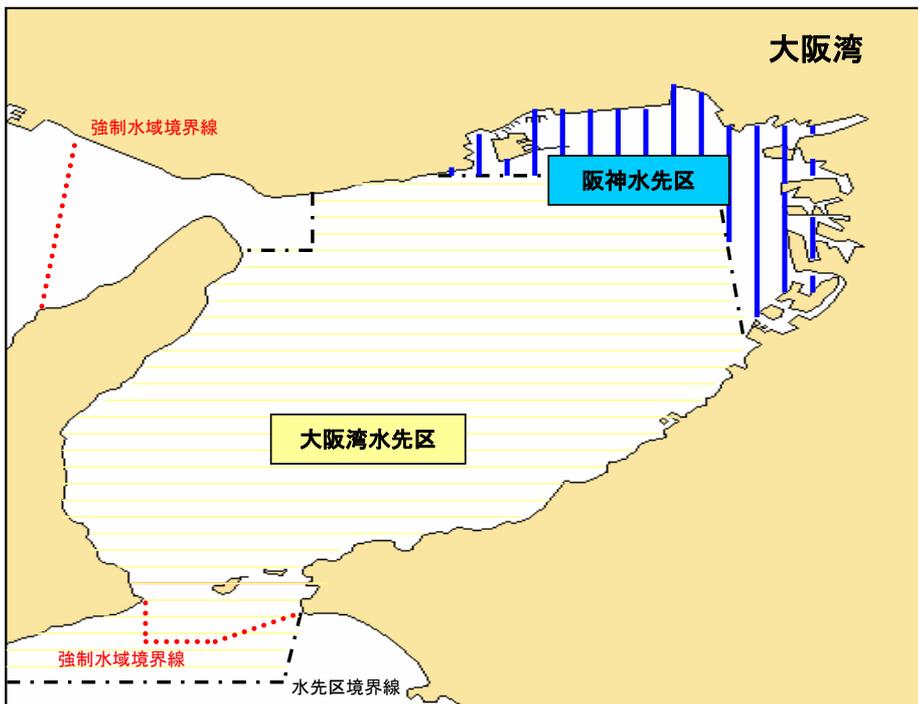
※ イメージ図である。

- ... 3百トン強制(横須賀区)
- ... 3千トン強制(横浜川崎区)
- ・ 上記以外は1万トン強制(東京湾区)

# 水先区と強制水域の現状



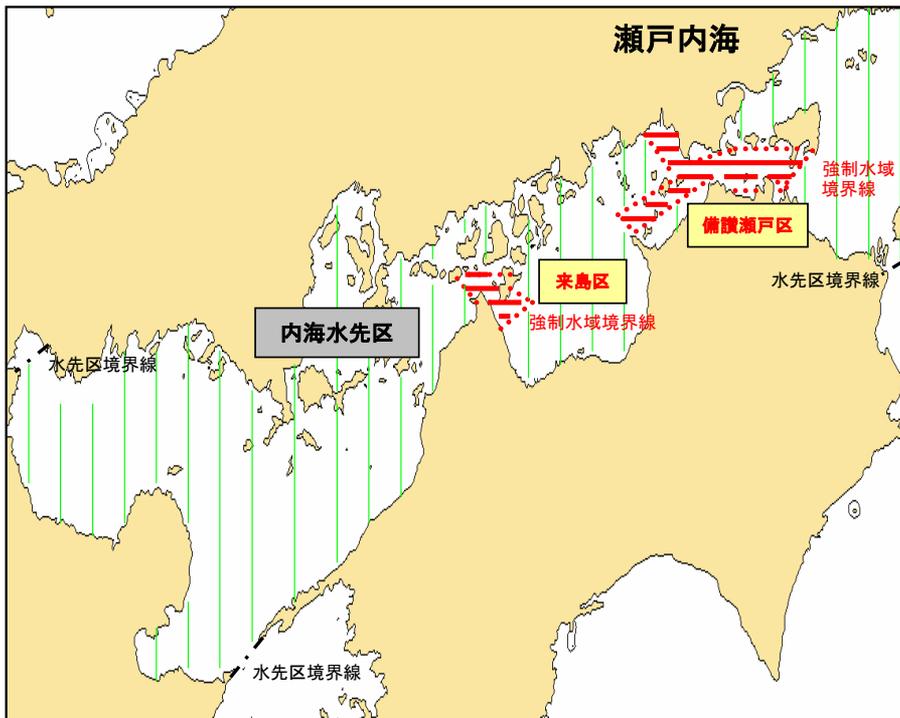
※ 強制水域は1万トン強制(伊勢三河湾区)



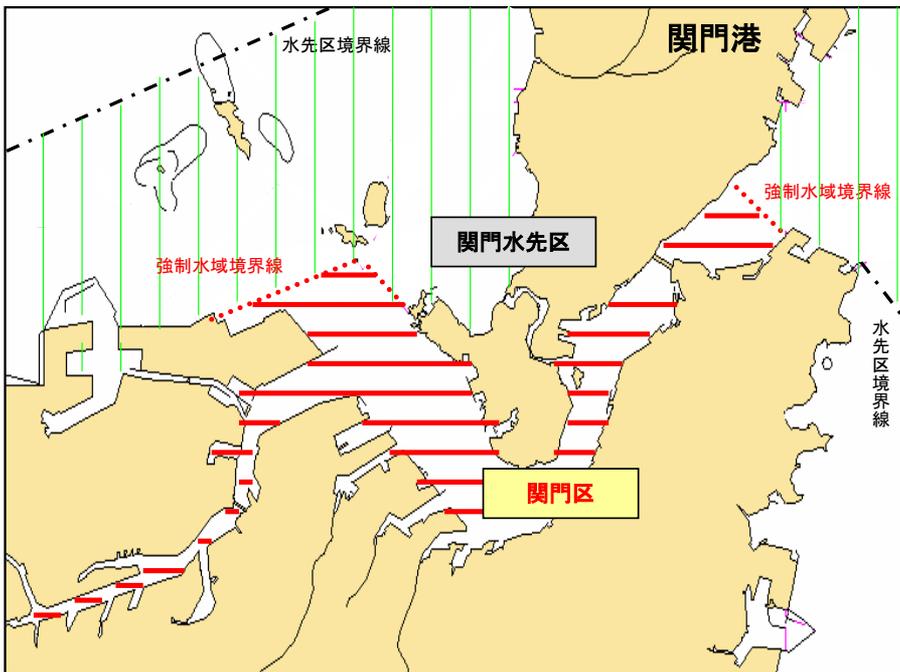
※ 強制水域は1万トン強制(大阪湾区)

※ イメージ図である。

# 水先区と強制水域の現状



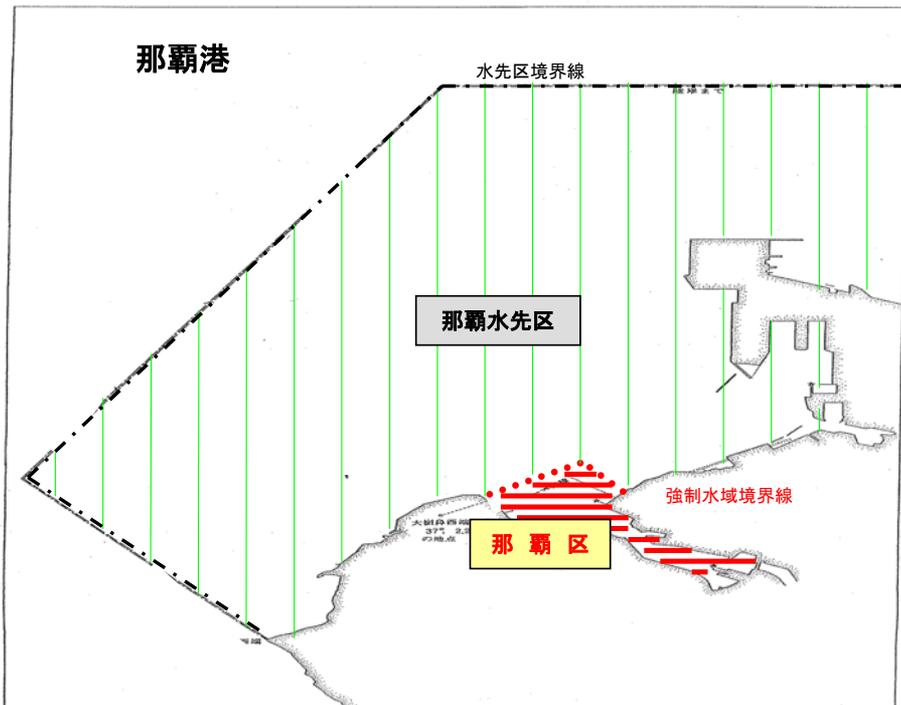
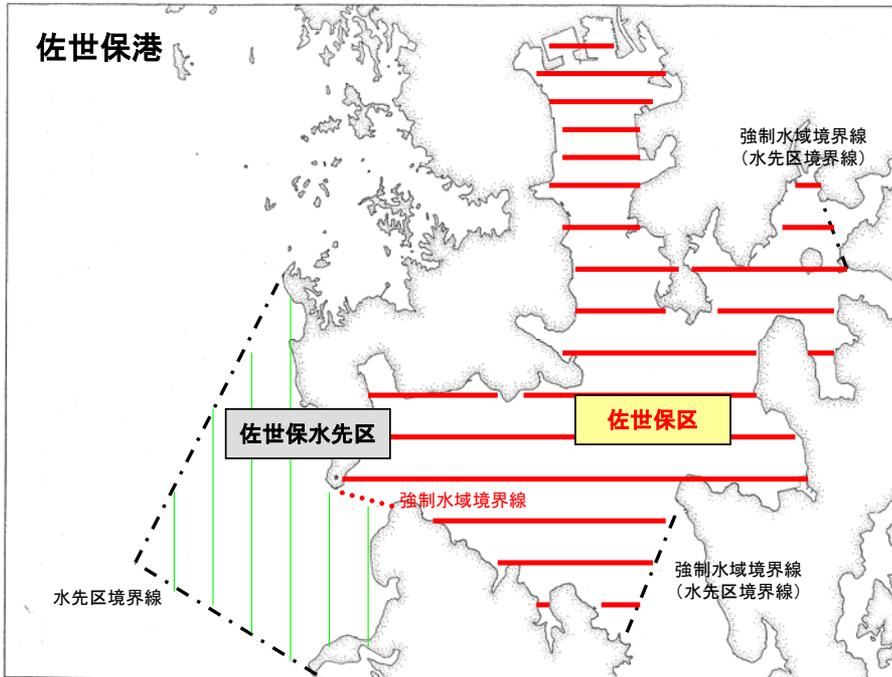
※ 強制水域は1万トン強制(備讃瀬戸区、来島区)



※ 強制水域は、○通航船 :1万トン強制  
 ○入出港船 :3千トン強制  
 ○危険物積載の入出港船、一部狭水道部分 :3百トン強制

※ イメージ図である。

# 水先区と強制水域の現状



※ イメージ図である。

# 水先制度を取り巻く諸課題

## 水先人の確保・養成のあり方

### ○ 日本人船長の減少に伴い、水先人不足が近々到来

- 外航船長3年経験を求める水先人資格要件のあり方
- 若年者が水先人になることができるための方策
- 要件緩和の中で、安全レベルの維持を図るための試験・養成のあり方 等

## 業務運営のあり方

### ○ 水先業務効率化への要請の強まり

- 業務の効率化が働くようにするための方策
- 業務内容・経理内容の透明化のための方策
- ベイ水先区とハーバー水先区の乗り継ぎに伴う課題
- 水先料金を国が一律に定める方式のあり方 等

### ○ 水先業務品質向上への取り組みの必要性

- ユーザーに対して責務を持って遂行する体制のあり方
- 事故を起こした場合の処分・再教育のあり方 等

## 船舶交通の安全等の確保のあり方

### ○ 船舶交通の安全等の確保への要請の高まり

- 実態を踏まえた合理的な規制のあり方
- 機動的な規制の見直しに向けた課題 等

**水先制度の  
抜本改革が必要**

## 水先制度のあり方に関する懇談会報告について

1. 水先制度について、抜本的な見直しを行うに当たり、先ず、水先人、水先サービス利用者（邦船社、外船社）、海事関係者、有識者等からなる「水先制度のあり方に関する懇談会（座長：杉山武彦／一橋大学学長）」を平成16年3月に設置し、水先制度全般についてのあり方に関する検討を行ってきた。  
懇談会においては、港湾管理者、海上保安当局からのヒアリングを行うとともに、当事者である水先人、ユーザーである船社の意見も累次聴取して議論が行われた。
2. 水先区・強制水先対象船舶の範囲等のあり方に関する事項については、懇談会の下に「水先区・強制水先対象船舶のあり方部会（部会長：加藤俊平／東京理科大学教授）」を設けて、実態調査を行いつつ、専門的・技術的な検討を行ってきた。
3. 平成16年3月から本年6月まで、懇談会については11回開催、部会については7回開催し、関係者の合意の下、6月24日に開催した第11回懇談会において、同懇談会報告のとりまとめを行った。
4. 懇談会報告では、水先制度をめぐる諸課題と解決の方向が示されており、今後、同報告書において整理された内容を踏まえ、その具体化に向けた検討を深度化させることが求められている。

（懇談会報告要旨：別紙）

## 水先制度のあり方に関する懇談会名簿（敬称略。五十音順）

座長	杉山武彦	一橋大学学長
座長代理	加藤俊平	東京理科大学教授
	荒銀昌治	（社）日本パイロット協会会長
	井出本榮	全日本海員組合組合長
	今津隼馬	東京海洋大学教授
	小野嘉久	水先人会代表
	河村輝夫	（社）日本荷主協会常務理事
	坂正直	（社）東京湾海難防止協会理事長
	関根康夫	外国船舶協会専務理事
	羽山憲夫	日本内航海運組合総連合会
	原田英博	（社）日本船主協会
	平野直樹	（株）西武鉄道会長
	松尾正洋	日本放送協会解説委員
	松本宏之	海上保安大学校教授
	萬治隆生	（社）日本船主協会
	森本靖之	（社）日本船長協会会長
	八木嘉幸	水先人会代表
	矢部哲	国土交通省海事局長

## 水先制度のあり方に関する懇談会報告（要旨）

### **I. 水先制度の意義・経緯等**

水先制度は、船舶交通の輻輳する等の水域（水先区：全国39区）を航行する船舶に水先人が乗り込み、船舶を安全かつ速やかに導くものであり、特に自然的条件や船舶交通の状況が厳しい水域においては、一定の船舶に対し水先人の乗船を義務づけており（強制水域：全国10区）、試験等により知識技能を確認され水域に精通している水先人により、当該船舶の安全のみならず船舶交通の安全や海洋環境の保全、港湾機能の維持・向上に大きく寄与している。

我が国の近代的水先制度は明治9年(1876年)に始まり、明治32年(1899年)の旧水先法制定を経て、昭和24年(1949年)現行水先法制定時に初めて強制水先制度が導入され、昭和39年(1964年)に水先人会の設置等を内容とする水先法の改正が行われ、現在に至っている。この間、時代に即応するための最小限の制度改正は行われてきたものの、基本的な水先制度の構造は現在に至るまで変化は無いものといえる。

一方、水先制度は海外においても古くより導入されている制度であり、また、水先人が乗船した場合の船舶の安全率は、水先人が乗船しない場合の9.7倍であるとの調査結果が出されている。

このような水先制度の必要性、意義、その効果については関係者においても異論がないところであり、21世紀に入り、安全確保や環境保全を求める声が一層強まっている中で、これらを担保する水先制度の重要性が一層高まっている。

### **II. 水先制度を取り巻く諸課題**

#### **II-1. 安全確保・環境保全と水先業務の責任ある遂行の確保の必要性**

船舶交通の安全の確保等の見地からの現行の水先規制の的確性、業務の責任ある実施の確保の必要性等の観点からの見直しの必要性が提起されている。

#### **II-2. 港湾の国際競争力向上と業務運営効率向上の必要性**

コスト低減を通じた水先業務運営の効率化・透明化、水先料金制度の見直し等による利用者サービスの向上が求められている。

#### **II-3. 水先人供給源不足の到来への対応の必要性**

現在の水先人の供給源である外航船長経験者は著しい減少傾向にあり、このまま推移すれば、数年後には水先人の供給源が枯渇し、水先業務の実施体制に支障を及ぼすため、こうした状況の対策を講じることが喫緊かつ重要な課題となっている。

### **III. 水先制度改革の必要性とその方向**

#### **III-1. 水先制度改革の必要性**

安全確保や環境保全等のための水先制度の重要性が一層高まっている中で、上記II.の諸課題を解決・改善し、時代に的確に対応した水先制度とする必要があり、水先制度に関する全般的かつ根本的な改革を行うことが必要である。

## **Ⅲ－２．水先制度改革の理念**

### **○船舶交通の安全確保、海洋環境の保全、港湾機能の維持・向上**

水先制度の目的である船舶交通の安全確保、海洋環境の保全及び港湾機能の維持・向上をより一層実現できる制度を確立する。

### **○利用者サービスとして相応しく港湾の競争力向上にも資する業務運営の確保**

業務運営の透明性・効率性・公平性の確保を図るとともに、社会的責任と安全スキルの向上に向けた自律的遂行体制の確保が図られる制度を確立する。

### **○水先人後継者の確保・育成**

水先人の供給源である外航船長の減少に対応して、水先人の供給を長期的・安定的に確保できる制度を確立する。

### **○規制の合理化**

簡素でわかりやすく合理的な規制とする。

## **Ⅲ－３．水先制度改革の具体的方策**

### **1. 水先区・強制水先のあり方について**

#### **◎水先区の範囲**

水先区の範囲（強制水域の範囲を含む。）については、全国の水域事情状況等調査の結果を踏まえると、現状において、水先区の範囲を変更する必要は無い。

現地関係者による協議会の設置等柔軟な見直しの仕組みの構築や、水先区以外の水域において、ニーズを踏まえつつ、民間ベースでの能力認定制の創設についての取組みを進める。

#### **◎強制水先対象船舶の範囲**

強制水先対象船舶の範囲については、引き続き「総トン数」で示された「船舶の大きさ」を基本とし、その上で、国際総トン数への指標の変更を検討する。

「船舶の大きさ」以外にも、積載物の種類（危険物積載船等）、PSCによる指摘の有無、船長の事故・違反の有無、船長の航海経験の多寡の各要素を踏まえて、適切な安全規制となるよう、総合的な検討を深める。

### **2. 水先業務運営のあり方について**

#### **◎水先業務引受主体の法人化制度の導入**

ユーザーに対する責務の確実な遂行の確保、その運営等の透明化等のため、水先人を構成員（社員）とする人的組織体たる水先引受け法人（法人として契約責任を果たす）を認める。

#### **◎水先人会の取次窓口機能の必要性**

引受主体の24時間365日の引受義務の履行を確実に担保するため、現行水先人会が有する機能のうち、取次窓口機能については、引き続き、各水先区毎に一個に限って置く。

### **3. 水先業務品質管理の向上について**

#### **◎自主自律的な仕組みの構築による業務運営の適正確保**

水先人等からなる全国的な適正化団体によって、自主・自律的に業務運営の適正確保を図ることとし、事故を起こした水先人に対する処分、再教育等を効果的に実施する等の体制を整備する。

## 4. 水先人の責任及び水先引受法人の責任について

### ◎民事上の責任への対応

水先引受法人の事業の継続性を確保するため、約款による当事者間における責任の制限を行うとともに、保険の付保義務、賠償資金の確保策等の第三者に対する賠償資力を担保するための仕組みを構築する。

### ◎行政上の責任への対応

海難審判の迅速化への働きかけ、引受法人に対する処分等の対応を行う。

## 5. 水先業務運営の効率性の向上について

### ◎同一湾内の複数水先区のあり方（三大湾内における水先業務の一元化）

水先業務の効率性向上を図るため、同一湾内のベイ水先区とハーバー水先区を統合するとともに、水先人の専門性の低下が問題とならないようにするため、必要な場合には地理的範囲による限定を付すことができる仕組みとする。

### ◎水先料金規制の緩和（省令料金制度の廃止）

水先料金について国が全国一律な基準で設定する制度（省令料金制度）を廃止（認可料金制に移行）し、コストの適正な設定を行うことにより、水先業務の運営の効率化を促す。

## 6. 水先を的確に実施するための人材確保について

### ◎水先人資格要件の緩和及び等級免許制の導入

日本人船長の減少の中で、水先人となる後継者の確保の見地から、水先人となるための資格を船長経験をもたない若年者に拡大・多様化し、これに併せて、等級別免許制を導入する。

### ◎養成教育の充実強化

水先人資格要件の緩和による供給源の拡大・多様化に対応して、養成教育の充実を図る。このため、計画的・効率的で、公平・公正な養成教育を全国一元的に実施する仕組みを構築する。

### ◎水先人試験制度のあり方

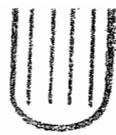
試験は、1次試験（全国共通部分）、2次試験（個別の水先区に係るもの）とし、操船シミュレータ、適性検査（性格診断テスト）等を活用し、より実際的で、客観的かつ公平な試験を実施する。

## 7. 業務量の少ない水先区における業務運営のあり方について

複数免許制、水先人の一定期間の就業義務化等、業務量の少ない水先区における業務運営の維持のための方策を講じる。

## Ⅲ－4. 実施時期等今後の進め方

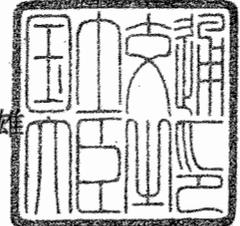
法的対応が必要となるものについては、所要の法案を次期通常国会に提出し、平成19年4月からの実施を目指すことが適当である。



国海総第147号  
平成17年7月14日

交通政策審議会  
会長 奥田 碩 殿

国土交通大臣 北 側 一 雄



交通政策審議会への諮問について

国土交通省設置法第14条第1項第1号の規定に基づき、下記事項について諮問する。

記

諮問第40号

水先制度の抜本改革のあり方について

諮問理由

水先制度は、船舶交通の輻輳する港や交通の難所とされる水域を航行する船舶に専門の知識技能を有する水先人が乗船し、船舶を目的地まで安全かつ速やかに導くものであり、わが国における船舶交通の安全や港湾機能の維持・向上等に寄与しているところであるが、近年における日本人船員の減少傾向に伴う水先人供給源不足への対応の必要性、港湾の国際競争力の向上のためのコスト低減への要請の高まり、船舶交通の安全確保・海洋環境の保全への要請の高まり等の中で、その抜本的見直しが求められている。

このような中で、国土交通省海事局においては、本年6月にとりまとめられた「水先制度のあり方懇談会報告」を踏まえ、現在、①水先人の確保・養成のあり方、②利用者サービスとして相応しく港湾の競争力向上にも資する業務運営のあり方、③船舶交通の安全等の確保のあり方の観点から検討を進めているところであるが、これらについて、本審議会のご意見を承りたく、諮問するものである。