

水先小委員会の設置について

交通政策審議会海事分科会船員部会水先小委員会について（案）

1. 背景

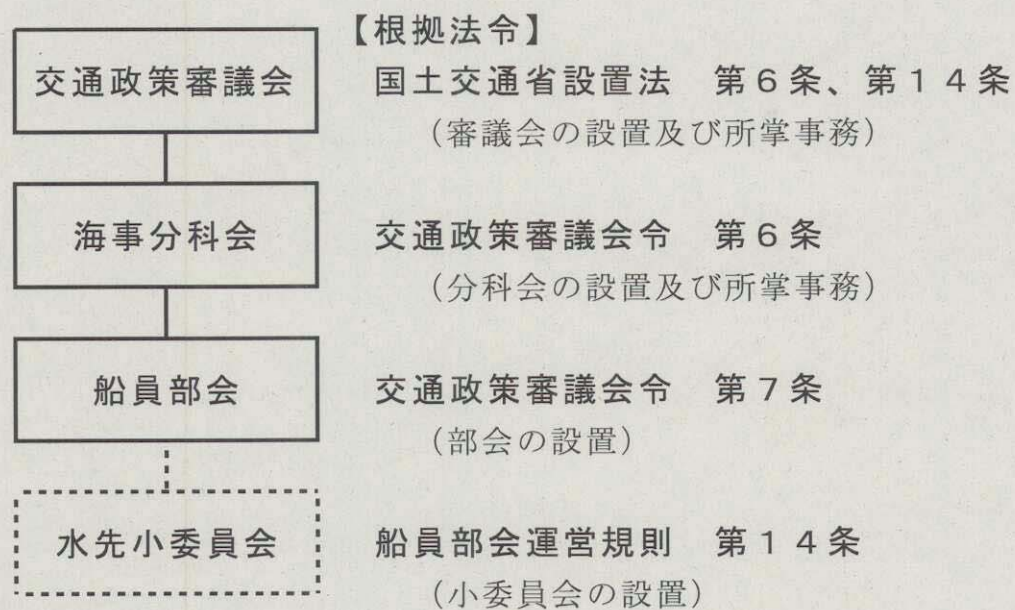
- (1) 水先制度については、水先業務運営の効率化等を図るため、等級別免許制（一級～三級）の導入、料金規制の緩和（上限認可・届出制）等の抜本的な制度改革が行われ、平成19年4月（一部は平成20年4月）から新制度が施行された。
しかし、水先を巡る問題はまだ山積しており、新制度の定着に向けてさらなる努力を必要とする問題も少なくない。
- (2) 一方、将来にわたって水先人の安定的な確保を図るための方向性や、育成が開始されている三級水先人の将来的な教育の在り方等、新制度を円滑に機能させるために不可欠な事項に関する議論を行うことも必要である。
- (3) また、規制改革会議の「規制改革推進のための第3次答申」（平成20年12月）においては、競争原理が働く市場環境の整備のため、水先業務の新たな引受ルールや三級水先人養成コースの拡充について検討が求められている。
- (4) このため、上記の問題を含む新制度下における水先の将来像について、水先関係者や第三者を含めた幅広い視点から議論する場を設ける必要がある。

2. 小委員会の設置

- (1) 新制度下における水先の将来像等水先を巡る様々な問題について、関係者のみならず第三者も含めた幅広い観点から検討を行うため、船員部会に「水先小委員会」（以下「小委員会」という。）を設置する。
- (2) 小委員会は、学識経験者、海運業界、労働組合のほか、水先の実態に即した検討を行うため、水先人、水先人養成施設等の水先関係者に臨時委員として参加を求め、構成する。

水先小委員会の設置について（案）

1. 組織図



2. スケジュール

平成21年2月頃に第1回会合を開催する。以後のスケジュールについては、小委員会において検討し、船員部会に報告する。

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

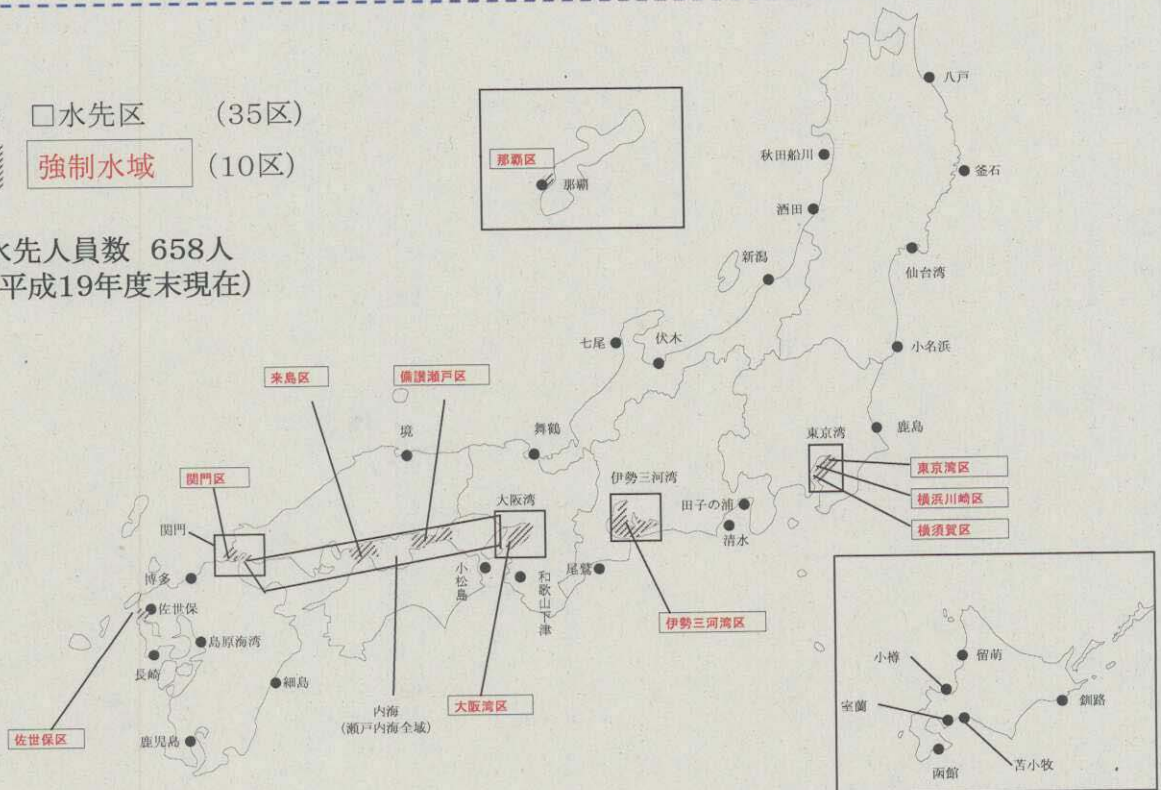


(2) 操舵室で、船長に安全な操船の助言・指導をする

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



① 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、まずポートの基地から水先艇と呼ばれる小型のポートに乗って沖合に到着する船舶へと向かいます。



② 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。

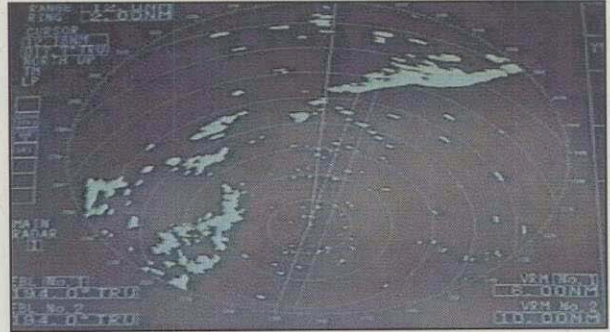
この「乗船」という行為は、高い波や強風のあるとき、あるいは、夜間にも行われ、また、大型の船舶では相当な高さを登らなければならない、危険をはらんでいます。



③ 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。



④ 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。



⑤ 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。



⑥ 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。



⑦ 港内を進み、目的の岸壁や棧橋に近づく、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。

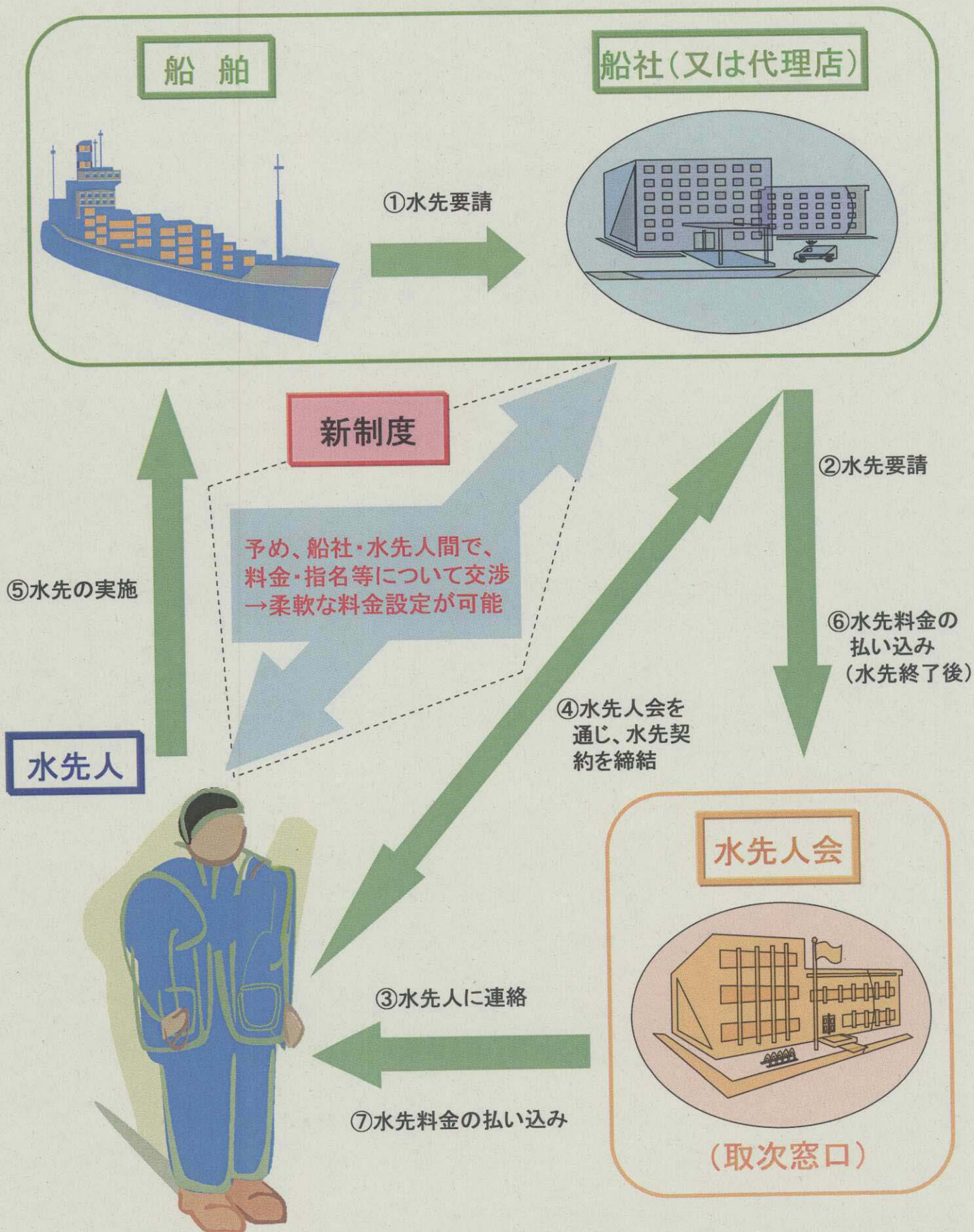


⑧ 着岸後、船を岸壁に係船して業務を終了します。水先証明書に船長のサインをもらい、下船します。

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

水先引受・業務フロー図



水先料金制度の見直しについて

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、全国において、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
- 水先人の業務効率化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

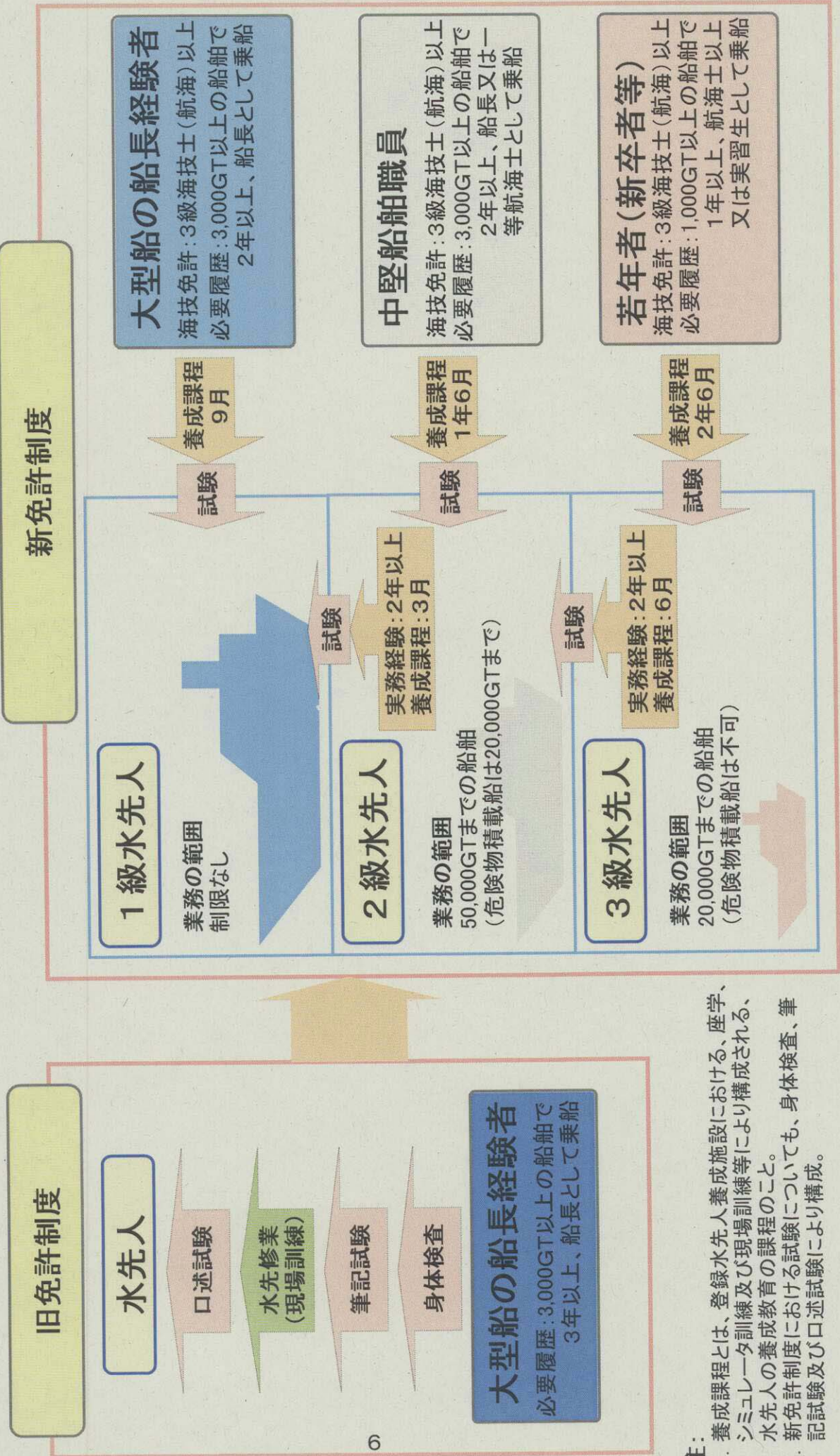
- 上限認可の範囲内での事前届出

<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

水先人の免許制度について

○水先人の養成・確保のため、水先制度を改正し、資格要件の緩和や等級別免許制の導入を実施



- 注:
- 養成課程とは、登録水先人養成施設における、座学、シミュレータ訓練及び現場訓練等により構成される、水先人の養成教育の課程のこと。
 - 新免許制度における試験についても、身体検査、筆記試験及び口述試験により構成。