

## 海運会社（コンテナ船）からみた水先制度コメント

日本船主協会

### 【現状の体制】

- 2012年央の日本商船隊は、2,848隻（12,915万総トン）
  - 乗組員の97-98%が外国人船員で、日本人船長が乗り組む船舶は数十隻程度しかない。
- ① 水先の利用を決める要素は何か（危険度、コスト、その他）
- 安全かつ効率的な入出港、危険回避、事故を起こした場合の社会的責任
    - ・コントロールしているほとんどの船舶は、日本の港に不慣れな外国人船長が操船していることから、強制区、任意区に関わらず、当該水域に詳しく、かつ離・着棧技術の優れた水先人に依頼する。
    - ・水先コストは、水先利用の有無とは直接関係ない。
- ② 水先と寄港地との関係（水先料の発生などコスト増要因があるので、寄港を忌避することがあるのか）
- 寄港地の決定は荷物の量
    - ・寄港地を決定する最大要因は、荷物の量である。荷物が集まるところに船を寄港させる。
  - 寄港地には適確な船を配船
    - ・荷物量に合わせて、適確な船（船型等）を選定し寄港させる。その場合には、港費も要素の一つとなる。
- ③ 強制水先の緩和について
- 外航海運の立場から航路環境への影響を懸念する声が多く、当協会として当該区の対象船の船型を引き上げてほしいとの要望はしてない。
  - 見直しが行われる場合は、船舶の航行安全上、影響がないという検証が必要と考える。

以上