

水先制度の概要

(水先法関係)

1. 水先法の目的（第1条関係）

○水先をすることができる者の資格を定め、水先業務の適正かつ円滑な遂行を確保することにより、以下のことを目的としている。

- ・船舶交通の安全の確保
- ・船舶の運航能率の増進

■水先法の主な改正経緯

＊明治32年 旧水先法施行

＊昭和24年 現行水先法施行

- ・受験資格：1000総トン以上の船舶の船長履歴2年以上
- ・水先区を法律で規定（21区域）
- ・強制水先制度を採用（政令で5区域を指定）
- ・水先人組合の設立を任意とした

＊昭和28年 一部改正

- ・強制水先対象船舶の緩和
外国船及び外航の日本船：すべて→300総トン以上（現行通り）
内航船：500総トン以上→1000総トン以上（現行通り）
- ・強制免除の裏書きの対象船舶等の緩和
内航船及び日本国民の経営に係る外航連絡船
→内航船及び国際航海に従事する日本船等（現行通り）

＊昭和39年 一部改正

- ・船長履歴：3000総トン以上で3年以上とした（現行通り）
- ・水先船等水先業務に必要な施設の確保の義務づけ（現行通り）
- ・一水先区一水先人会制及び水先人会による引き受け事務の協同化（現行通り）
- ・水先区を政令事項とした（現行通り）

＊昭和50年 一部改正

- ・強制水先区の強制対象船舶の範囲の特例を設定できることとした（現行通り）

2. 水先の定義（第1条の2関係）

○水先とは、水先区において、船舶に乗り込み当該船舶を導くことである。

3. 水先人（第3条～第10条関係）

○国土交通大臣の免許が必要

○免許の要件

- ・ 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
- ・ 水先修業生として3ヶ月間実務を修習したこと（内海・関門については4ヶ月）
- ・ 国土交通大臣が行う水先人試験に合格したこと

○5年毎の更新制

○毎年の身体検査を義務づけ（10月に実施）

■欠格事項

- ＊日本国民で無い者
- ＊禁固以上の刑について執行中の者
- ＊船舶職員及び小型船舶操縦者法に基づく免許の取り消し、3回以上の業務停止を命じられた者
- ＊水先人の免許を取り消された者

■水先人試験

＊身体検査と学術試験（筆記・口述）

＊年1回実施

身体検査：春頃

一次試験：春頃（筆記試験）

二次試験：秋頃（口述試験）

＊学術試験の内容

- ・ 当該水先区の航法に関する法規に関する知識
- ・ 当該水先区の気象及び海象に関する知識
- ・ 当該水先区の水路、水深、距離、航路障害物、航路標識等の知識
- ・ 船舶の操縦に関する知識及び技能
- ・ その他関係法令の知識、英会話（意思を疎通できる程度）

■現在は、「外航船」の船長経験者が供給源となっている。

■免許の更新に当たり、以下のいずれかに該当する場合は、試験を行うことができる。

（実際には、これまで当該試験を実施したことは無い。）

＊直近の2年間に業務を行っていない場合

＊直近の5年間に於いて、3回以上の業務停止の処分を受けた場合

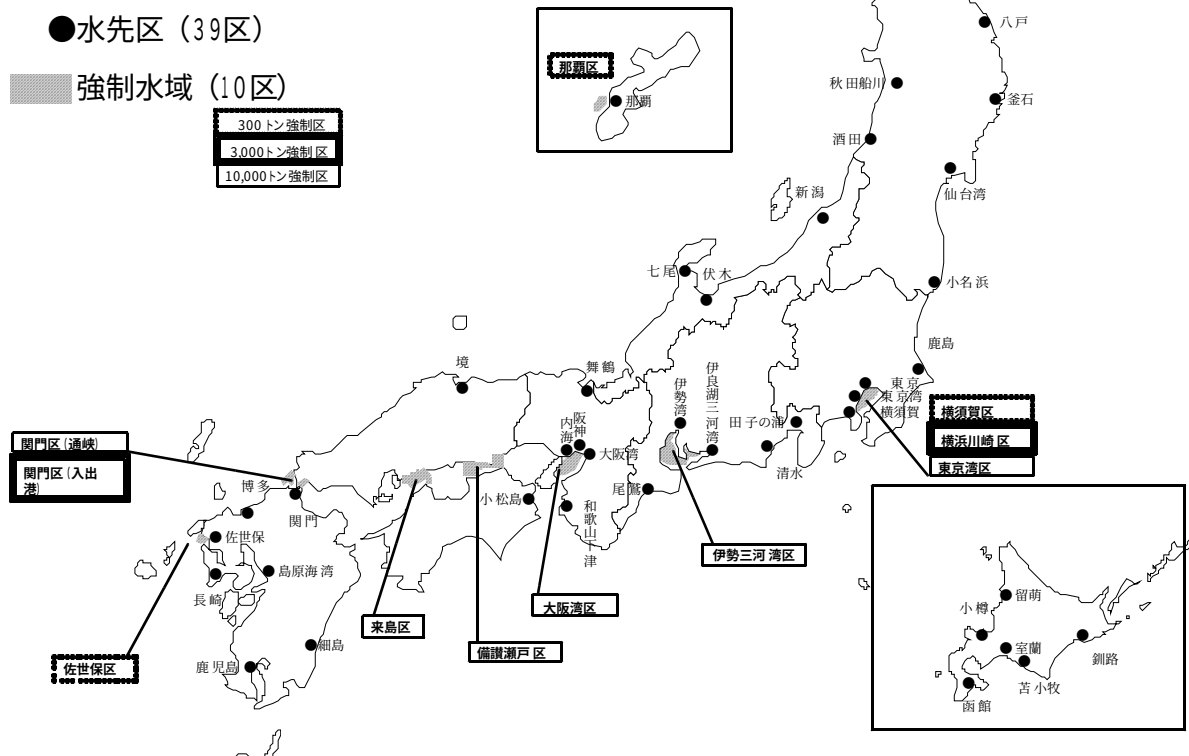
4. 水先区（第11条・第12条関係）

- 水先区の名称及び区域を政令にて定めている（全国３９水先区）
○各水先区毎の最低員数を省令にて定めている

5. 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。

水先区の概要



■強制トン数一覧

水域の名称		強制トン数
横浜川崎区		3 0 0 0 総トン以上 (危険物積載船は3 0 0 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		1 0 0 0 0 総トン以上
関門区	うち関門特例区 (大部分)	1 0 0 0 0 総トン以上 (通峡船) 3 0 0 0 総トン以上 (出入港船) 3 0 0 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)	3 0 0 総トン以上 (注2)
横須賀区・佐世保区・那覇区		3 0 0 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1 0 0 0 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、

- ① 水路の可航幅が狭く、屈曲があること及び航路付近に陰礁、浅瀬があること
- ② 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
- ③ 船舶交通が輻輳していること
- ④ 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。

■強制水先制度の経緯

＊ 我が国の水先制度は、明治 8 年に太政官布告をもって創設されて以来、昭和 2 4 年に旧水先法が廃止されるまで任意水先制度がとられてきた。

昭和 2 0 年	G H Q は軍事上の要請から、軍命令により横浜、横須賀、神戸、佐世保、東京等に強制水域を設置。
昭和 2 4 年	水先法制定。強制水先制度を導入。全ての外国船、500 トン以上の内航船について強制水先。
昭和 2 5 年	政令の制定により横浜区、横須賀区、神戸区、関門区、佐世保区の 5 区を強制水域として指定。 裏書による強制水先の免除制度緩和（関門 30 → 15 回、その他 20 → 10 回） ※当時、占領軍によって、既に水先が実施されていた横浜、横須賀、神戸、佐世保のほか、関門が強制水先に加えられた。
昭和 2 8 年	水先法改正。強制水先対象船舶を外航船は 300 トン以上、内航船は、1,000 トン以上に緩和。 裏書による強制水先の免除制度緩和（関門 6 回、その他 4 回）
昭和 4 7 年	那覇区を水先区設定・強制化（沖縄返還によるもの）
昭和 4 9 年	第十雄洋丸事故 （L P G タンカーと貨物船の衝突。死者 3 3 名、1 9 日間炎上後撃沈）
昭和 5 2 年	東京湾強制化（1 万トン）
昭和 5 4 年	明石海峡、備讃瀬戸、来島、関門区（通過船）強制化（1 万トン）
昭和 5 8 年	伊勢三河湾強制化（1 万トン）
昭和 6 0 年	大阪湾強制化（1 万トン）
平成 1 0 年	神戸区 1 万トンに緩和
平成 1 1 年	横浜川崎区 3,000 トンに緩和（危険物積載船を除く）
平成 1 4 年	関門区 3,000 トンに緩和（危険物積載船及び一部狭水路を除く）

○以下の条件を全て満たす船舶については、強制水先の免除が認められる。

- ・ 日本船舶又は日本船舶を所有することができる者が借入れをした日本船舶以外の船舶（期間用船を除く）
- ・ 船長について、当該水域において4回以上（関門については6回以上）航海実歴が認められるもの

■日本船舶を所有することができる者（船舶法第1条）

- ・ 日本の官庁又は公署
- ・ 日本国民
- ・ 日本の法令により設立された会社
（代表者の全て及び業務執行役員の2／3以上が日本国民）
- ・ 日本の法令により設立された上記以外の法人（代表者の全てが日本国民）

＊上記の者が借り入れを行った日本船舶以外の船舶については、我が国が乗組員の配乗権を有している。（実態は無い。）

■航海実歴の認定は、各地方運輸局長等により行われる。

＊平成15年1月末現在の認定者は、1275名

■認定の有効期限は、認定後2年を経過しない間である。

■強制水先の免除制度の見直しについて

＊総合規制改革会議「規制改革の推進に関する第3次答申（平成15年12月22日）」

4 強制水先の必要な船舶の範囲の見直し【平成16年度中に結論・実施】

現在、船長の航海実歴による強制水先の免除の対象となる船舶については、日本船籍に限られているが、ヨーロッパにおける制度も十分参考にして、外国籍船に対しても船長が同等の知識・能力を有する場合には強制水先の免除を認めるべきである。

7. 水先業務（第14条～第21条関係）

- 水先人でない者は水先区において水先をしてはならない。また、同様に、船長も水先人でない者に水先をさせてはならない。
- 水先人は、次の水先業務用施設を確保する義務がある。
 - ・水先船
 - ・共同引き受けのための事務所
- 水先人は、船長から水先人を求める通知を受けた時は、正当な事由がある場合の外、その求めに応じ、その船舶におもむき、誠実に水先をしなければならない。（引き受け義務）また、同様に、船長は、水先人が船舶に赴いた際は、水先人に水先をさせなければならない。

■船長からの求めを拒否できる正当な事由（約款の例）

＊水先人は、次に掲げる場合には、水先をしないことがある。

- 一 船舶の堪航能力が不十分であるとき
- 二 天候、本船の状態、積み荷の種類又は水路等の状況に照し、運航に危険のおそれがあるとき
- 三 水先船の航行に危険のおそれがあるとき。
- 四 水先人の乗下船に対する安全施設が不備であるとき。
- 五 水先人の業務執行に際し、身体及び生命に危険のおそれがあるとき。
- 六 船舶の出入港又は港内移動に関する港長の許可がないとき。
- 七 水先料金の支払いが、正当な事由なく遅延している船舶所有者又はその代理者から水先の求めを受けたとき
- 八 その他やむを得ない事由があるとき。

■その他、業務に関する規定（第19条～第21条関係）

＊船長は、水先人の安全な乗下船のため、適当な方法を講ずる義務を負う。

＊船長は、正当な事由がある場合の他、水先人を水先区外に連行してはならない

＊水先人は、修業生1名を伴うことができる。

■申し込みは、水先開始予定時刻の24時間前に申し込むことが原則（約款の例）

8. 船長との関係（第17条第2項関係）

○水先人が水先人を行っている場合においても、船長の責任を解除し、又は船長の権限を優すものではない。

■船長の権限・責任（船員法第7条・第10条・第12条）

＊乗組員に対する指揮・監督・命令権

＊船舶の出入港、狭水路の通過、その他船舶に危険のおそれがある場合の、甲板で自ら船舶を指揮する義務

＊船舶に危険がある場合の、人命の救助並びに船舶及び積荷の救助に必要な手段を尽くす義務

■水先人の地位（約款の例）

水先人は、船舶交通の安全を図り、あわせて船舶の運航能率の増進に資するため、船長に助言する者としての資格において、水先業務に誠実に従事するものであり、安全運航に対する船長の権限及びその責任は、水先人の乗船によって変更されるものではない。

■免責（約款の例）

1 船長又は船舶所有者は、水先人に水先人に水先をさせた場合において、水先人の業務上の過失により、当該船舶、船長、船員又は第三者に生じた損害については、水先人の責任を問わない。この場合において、水先人は、当該船舶に関し支払われるべき水先料の全額を船長又は船舶所有者に請求しないものとする。

2 船長又は船舶所有者は、水先人の業務上の過失に基づく責任について、第三者が直接水先人に対して提起した訴訟その他の請求の結果生じた水先人の第三者に対する債務のうち、当該船舶に関して水先人に支払われ、又は支払われるべき水先料の全額を超える部分については、水先人にこれを補償する。ただし、船長又は船舶所有者は、自ら第三者に賠償をしなければならない場合において、法令により船舶所有者の第三者に対する賠償責任を制限することができる場合には、この補償金の額をその制限の範囲内に制限することができる。

3 前二項は、水先人の故意又は重大な過失に基づく責任については適用しないものとする。

■商法（船長の損害賠償責任関係）

第七百五条 船長ハ其職務ヲ行フニ付キ注意ヲ怠ラサリシコトヲ証明スルニ非サレハ船舶所有者、傭船者、荷送人其他ノ利害關係人ニ対シテ損害賠償ノ責ヲ免ルルコトヲ得ス

2 船長ハ船舶所有者ノ指図ニ従ヒタルトキト雖モ船舶所有者以外ノ者ニ対シテハ前項ニ定メタル責任ヲ免ルルコトヲ得ス

第七百六条 海員カ其職務ヲ行フニ当タリ他人ニ損害ヲ加ヘタル場合ニ於テ船長ハ監督ヲ怠ラサリシコトヲ証明スルニ非サレハ損害賠償ノ責ヲ免ルルコトヲ得ス

9. 水先料（第22条関係）

- 水先をしたときは、船舶所有者又は船長に水先料を請求することができる。
- 水先料は、船舶の総トン数および喫水を標準として水先区毎に省令で定める額によらなければならない。

■水先料金の種類

（1）通常の料金

水先区 の名称	水先をする船舶の運航区分	水先料の額（円）		
		総トン数が千トン以下であり、かつ、喫水が三メートル以下である場合	総トン数が千トンを越え、又は喫水が三メートルを超える場合	
		基本額	加算額	
東京水先区	京浜港東京区（第一区を除く。）への入港又はそれからの出港	36,000	1,340	総トン数千トンを増す毎に加算額を、喫水30cmを増す毎に加算額をそれぞれ基本額に加えた額
横須賀水先区	東京湾入口と京浜港東京区の境界付近との間の航行	54,300	2,025	

この他、夜間割増（50％）・えい航船割増（80％）・多層甲板船割増が上記に加算

（2）特別な場合の料金（（1）に加えて加算）

- ・長時間割増（10％）
- ・乗下船実費（水先人の旅費、宿泊料及び乗下船費用の相当額）
- ・冬季割増（北海道、東北、日本海側の水先区で、10％～40％）

等

（3）その他の適用方

- ・2人乗り料金
- ・待機料金（5400円／30分）

等

10. 水先約款（第23条関係）

- 水先人は、水先約款を定め、あらかじめ国土交通大臣に届け出なければならない。
- 国土交通大臣は、水先約款が利用者の正当な利害を害するおそれがあると認める場合の変更命令権を有する。
- 水先人は、約款を事務所に見やすいように掲示しなければならない。

■水先約款については、標準的な例を旧運輸省が示している。

■標準的な約款の例の主な項目は以下のとおり

- *総則（水先約款の適用、水先人の地位）
- *水先の引受け（申込期限、方法、変更取消し、水先の制限、大型船の水先）
- *水先（乗下船の安全措置、船長の通知事項・協力義務・便宜供与、水先人の連行）
- *水先料（水先証明書、額、支払い）
- *補償（取消料、待機料、区域外連行、その他の補償、免責）

11. 水先人会（第22条の3～22条の6関係）

- 水先人は、水先区毎に一つの水先人会を設立する義務を負っており、免許を受けた水先人は、必ず水先人会に入会しなければならない。
- 水先人会の事務は以下のとおり。
 - ・合同事務所の設置運営
 - ・水先人の養成
 - ・会員の指導及び連絡
- 水先法上、水先人会に法人格を付与していない。

■水先法上、水先人会には法人格を付与していないが、商法上の法人格（有限会社等）を取得した水先人会も存在する。

また、不動産（事務所）や水先艇の所有のため、水先人の出資で、水先会の関連会社を設立している会もある。

■水先人会の会則は、国土交通大臣（地方運輸局長等）の認可制となっており、以下の事項を定めることされている。

- *名称及び事務所の所在地
- *会の代表者その他役員に関する規定
- *入会及び退会に関する規定
- *会議に関する規定
- *合同事務所の設置及び運営に関する規定
- *水先修業生の修習に関する規定
- *会計に関する規定
- *その他重要な会務に関する規定

12. 監督（第23条～24条の2関係）

- 水先人が業務を行うにあたり、怠慢、技能が拙劣、非行、法律等の違反の事由があった場合、国土交通大臣は以下の処分を行うことができる。
 - ・水先人の免許の取消
 - ・業務の停止
 - ・戒告
- 海難審判法による海難が発生した時は、国土交通大臣は上記処分を行えない。
- 国土交通大臣は、利用者の利便を阻害していると認める場合は、水先人に対し、水先業務用施設の改善その他水先業務の円滑な遂行を確保するため、業務改善命令を行える。
- 国土交通大臣が、水先人に対して、免許取消、業務停止、戒告及び業務改善命令を行うに当たっては、交通政策審議会の意見を聴取しなければならない。
- 国土交通大臣は、水先人会の適正な運営の確保のため、水先人会に対し、業務勧告が行える。

■怠慢、技能拙劣、非行、法律等違反の事由以外の免許取消・業務停止事由

- ＊2年間に3回以上業務停止の処分を受けた者（免許取消）
- ＊正当な事由無く毎年受診が義務づけられている身体検査を受けない者（免許取消）
- ＊毎年の身体検査の結果、水先人が精神又は身体の欠陥により業務を行うのに不相当と認める場合（免許取消・業務停止）

■海難審判法による海難の定義

- ＊船舶に損傷を生じたとき、又は船舶の運用に関連して船舶以外の施設に損傷を生じたとき
- ＊船舶の構造、設備又は運用に関連して人に死傷を生じたとき
- ＊船舶の安全又は運航が阻害されたとき

■海難審判のフロー（海難審判庁）

海難が発生した場合、以下の手続きが開始される。

