

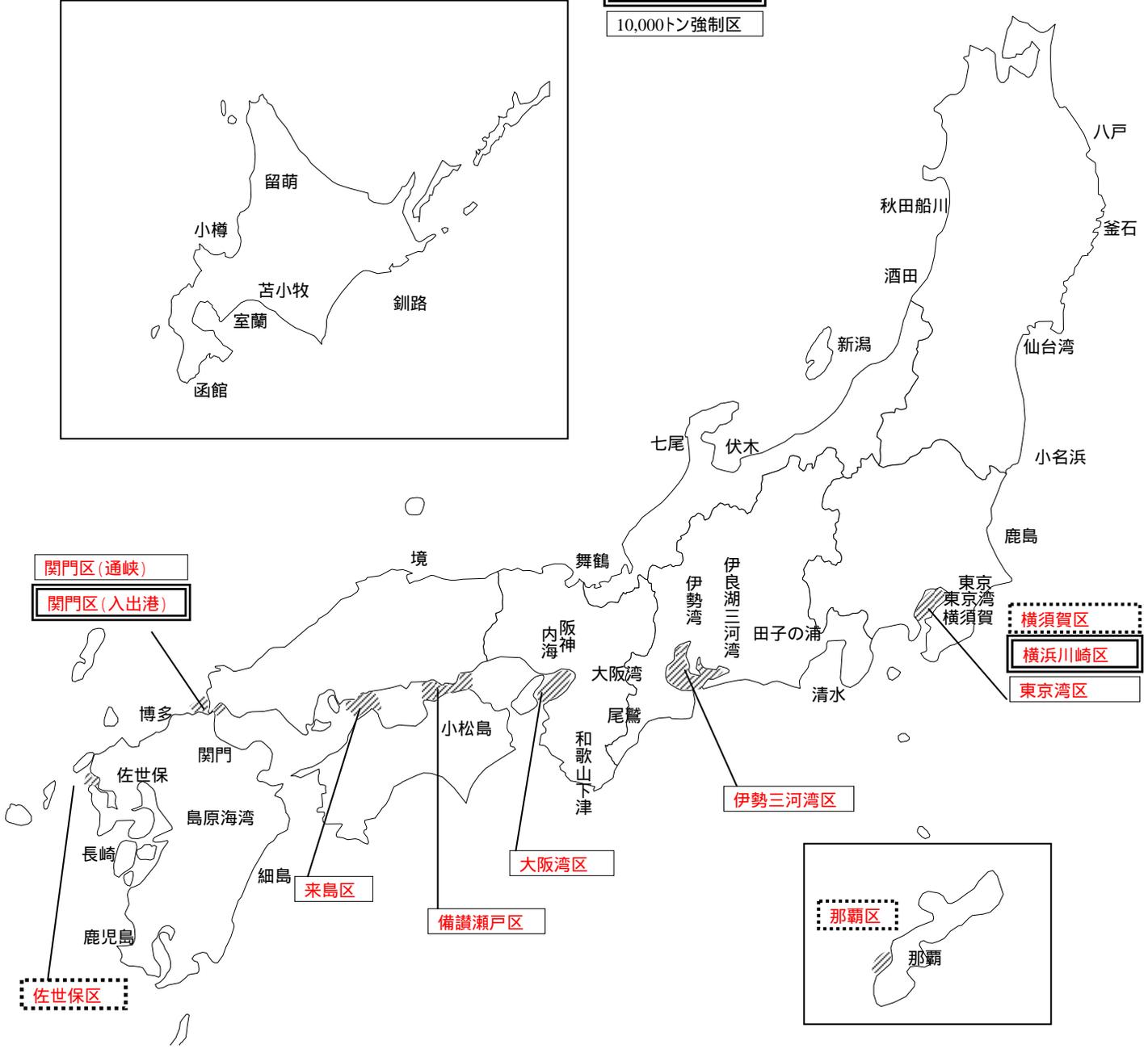
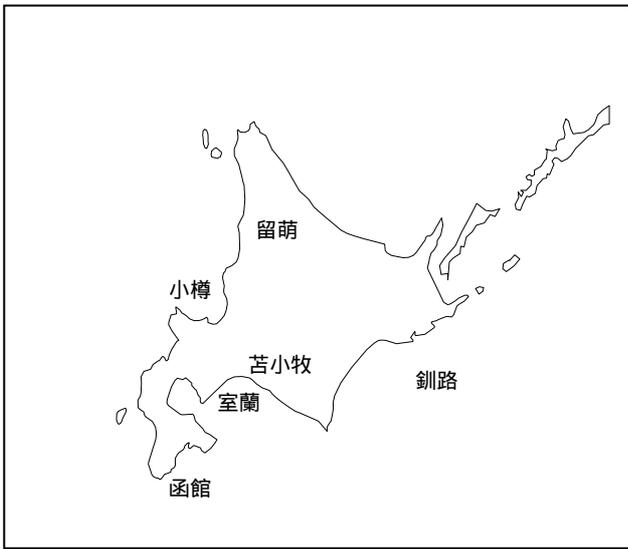
# 水先制度関連参考資料

# 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

## 海外における免許・養成・試験の概要について

	免 許		要 件	養 成		試験方法
	等級・限定 の区分	無制限免許を 取得するまで の年数		養成期間等	養成内容	
ルアーブル (仏)	11区分	5年	外航船長免状 6年	約1ヶ月	乗船実習(修業)	身体 筆記 口述
ハンブルグ (独)	5区分	5年	外航船長免状 2年	約8ヶ月	乗船実習(修業) シミュレータ 等	身体 口述
アントワープ (ベルギー)	17区分	4年1ヶ月	無し	・6～7年間 (綱取経験) ・12年間 (綱取しつつ 水先教育)	乗船実習 法規講習 シミュレータ 等	身体 筆記 口述 実技
ロッテルダム (蘭)	9区分	5年	外航船長免状 6年	・8週間 (教育機関で 教育) ・約8ヶ月間 (乗船実習等)	実際の操船 操船理論 シミュレータ 法規講習	身体 筆記 口述 実技
香 港	5等級	最低4年	外航船長免状	半年～1年間	乗船実習(修業) シミュレーター 座学 等	身体 筆記 口述
シンガポール	5等級	4年9ヶ月	外航一航士 免状	半年間	乗船実習(修業) シミュレータ 等	身体 筆記 口述 シミュレータ
釜 山 (韓国)	2等級	3年	6000トン以上の 船舶の船長 として5年以上	半年間	乗船実習(修業) シミュレータ	口述 シミュレータ
上 海 (中国)	4等級	18年	二航士以上 の免状	4年間	乗船実習	身体 筆記 シミュレータ
サザンpton (英)	3区分	約4年	最上級の 外航船長資格 (5年間の操船経験 が望ましい)	3ヶ月間	乗船実習(修業) シミュレータ レーダー 等	身体 実技 口述
ニューヨーク (米)	7区分	7年	無し	・4年間 (水先艇船員) ・1年間 (乗船実習等)	乗船実習 等	身体 口述
サンフランシスコ (米)	3区分	4年半	1600トン以上の 船長免状 2年間の船長 又は他区の 水先経験	約1年間	座学 乗船実習(修業)	無し
日 本	無し (当初5年間、 自主規制で 危険物船を 制限)	-	3000トン以上の 船舶に船長として 3年以上	3～4ヶ月間	乗船実習(修業)	身体 筆記 口述

## 水先料金の性格について

### 1 . 水先法における規定

水先法においては、水先を行った場合にのみ料金を請求できること(第 2 2 条第 1 項)、料金は船の総トン数及び喫水を標準として省令で定めること(第 2 項)が定められているのみである。

なお、他の運輸部門の料金制度とは異なり、料金の算定基準等は規定されていない。

(参考) 他の運輸部門運賃の認可等基準

運賃種別	規制	認可等基準
旧国鉄運賃	法定制	公正妥当なものであること、原価を償うものであること等
鉄道運賃 バス運賃	上限認可制	適正原価、適正利潤を償うものであること

### 2 . これまでの主な水先料金改定の考え方

これまでの水先料金の改定理由については、諸物価等の高騰への対応、水先業務体制整備、水先料金の国際水準への対応、が柱となっている。

改定年	改定理由	基本額改定率
昭和 2 6 年	業務用施設確保	5 0 %
昭和 2 8 年	業務の実情に即し	1 0 0 %
昭和 3 8 年	業務用施設拡充、水先人増員	5 0 %
昭和 3 9 年	海運国際収支改善のため水先料金を諸外国並に改定	1 0 0 %
昭和 4 5 年	各国水先料の動向、諸物価の高騰、業務用施設整備	1 0 %
昭和 4 9 年	諸経費の高騰	4 5 %
昭和 5 3 年	諸経費の高騰	6 . 8 %
昭和 5 6 年	諸経費の高騰及び水先人増員等	7 . 2 %
昭和 5 9 年	諸経費の高騰及び水先業務の現状	5 . 3 %
昭和 6 3 年	諸経費の上昇及び水先体制の整備	5 . 5 %
平成 4 年	諸経費の上昇等	4 . 3 %

### **3 . 水先料金の性格について**

#### ( 1 ) 水先法の考え方

水先法においては、水先料金の性格については単なる対価制としか触れられていない。

#### ( 2 ) 過去の改訂時の考え方

##### イ . コストベース

過去の水先料金の改定は、基本的には物価・賃金上昇率及び水先人の増員といったコスト増を踏まえて改定率を算定しているところであり、その意味で、コストベースで料金が設定されていると言える。

##### ロ . サービス対価性

昭和 3 9 年の改定以降、国際水準の考え方も導入されたことから、コストとは関係無く、サービスの対価性を考慮して改定された側面も否定できない。

#### **水先料金の性格**

これらを踏まえると、水先料金の性格については、

- ・ 少なくとも、所要経費は賄えるような水準（コストベース）が基本であるが、
- ・ 一方で、サービスの対価性（コストを上回る料金も許容）も否定されていないとも言え、

両方の性格を有するものと考えられる。