

## 2. 「水先制度の現状について」

講師：関門水先区水先人会

会長 下野 勝郎

先ほど、明治の西洋型汽船の揺籃期の頃からの長い140余年に亘る歴史の説明がありましたが、私のテーマは現代の水先制度の現状についてということで話を進めます。

(以下、要約いたしました。)

### 1. 新水先制度：平成19年4月1日 改正水先法の施行

#### 1) 制度見直しの背景と経緯

近年日本籍船の減少に伴う日本人船長の減少

昭和40年小生が船会社に入社した頃、全国の外航船員は約45,000名、今や2,000名以下か？

更なる船舶交通の安全確保要請

船舶交通量の増大、入出港船舶の大型化、危険物輸送の増加、航法不遵守船長の増加

海洋環境保全の必要性の高まり

ひとたび事故が起きた場合における海域のみならず、陸域への影響、海洋汚染や大規模火災による環境への影響を強く危惧

港湾施設の対アジア諸国との国際競争力確保

料金規制の緩和(省令料金から認可料金制へ)

#### 2) 水先人養成・確保のための措置

資格要件の緩和、等級別免許制の導入

日本人船長の減少の中で、水先人後継者の確保の見地から、船長経験の無い者にも水先人の免許が得られるよう一級から三級までの等級制が導入された。

業務可能範囲 資格要件			一級水先人	二級水先人	三級水先人
水先業務可能範囲			無制限	上限5万トン 但し危険物運搬船は 上限2万トン	上限2万トン 但し危険物運搬船は 不可
乗 船 履 歴	船 船	総トン	3000GT以上	3000GT以上	1000GT以上
		航行区域	沿海以遠	沿海以遠	沿海以遠
	職名		船長	一等航海士以上	(実習生可)
	期間		2年以上	2年以上	1年以上
海技免状			三級海技士以上	三級海技士以上	三級海技士以上

二級・三級水先人の免許を取得後、水先人としての業務経験を2年以上積み重ねることで、養成施設での課程の修了や水先人試験に合格する等条件を満たせば、それぞれ上級の免許に進級することができる。

#### 資格要件の見直し、養成教育の充実強化

若年層が水先人となる道を開く中で、水先に必要な知識、技能を総合的に習得、体得させるために、水先人養成施設による養成過程の終了が、水先人免許の資格要件とされた。

登録水先人養成施設：国立大学法人 東京海洋大学、 国立大学法人 神戸大学  
 独立行政法人 海技教育機構 海技大学校  
 海技振興センター（旧日本海洋振興会と旧日本海技協会が統合）による水先人養成  
 支援対象候補者の決定、各登録水先人養成施設における入学試験が行われる。

等級	合計期間	座学	操船シミュレータ	商船乗船	タグ乗船	水先実務
一級水先人	9ヶ月	3.5ヶ月	1.5ヶ月			4ヶ月
二級水先人	1年6ヶ月	6ヶ月	3.5ヶ月		0.5ヶ月	8ヶ月
三級水先人	2年6ヶ月	9.5ヶ月	6ヶ月	4ヶ月	0.5ヶ月	10ヶ月

- 座学 : 航海、運用、法規、英語等
- 操船シミュレータ : 操船シミュレータ装置を用いて実践的な履修
- 商船等乗船 : 国内外を航行する商船等に乗船して訓練を実施
- タグボート乗船 : タグボートに乗船して訓練を実施
- 水先現場 : 水先人に帯同して実務的な訓練を実施

### 3) 船舶交通の安全確保のための措置

#### 免許の更新要件の見直し及び更新期間の短縮

水先人の知識技能の維持・向上を図るために水先人免許更新講習の修了を更新の要件とするとともに、高齢水先人の免許の有効期間を短縮した。

#### 水先人免許の有効期間

- ・初めて二級、又は三級水先人の免許を受けた者 3年
- ・満64歳以上の者 4年
- ・満65歳以上のもの 3年
- ・上記以外の者 5年

#### 緊急的、臨時的な強制水先人の適用

海難事故発生時や一定規模の工事实施等において、緊急的かつ臨時的な措置として、国土交通大臣が告示により一定の船舶に対し、水先人の乗船を義務付けることを可能とした。

#### 4) 水先業務運営の効率化、適格化のための措置

##### 省令水先料金制度の見直し

水先業務運営の効率化を図るため、国が全国一律的な基準で水先料金を設定する制度（省令料金制度）を廃止し、コストを適正に設定した上限認可制が導入された。

現在、新水先制度にもとづき導入された「事前指名契約（指名制）」：個別又は複数の水先人と船社等ユーザーとが事前に水先業務サービスの授受契約を締結する仕組みと、水先人側に法的に課せられた応召義務遂行のための慣行「当直輪番制度（輪番制）」との両立を目指した「指名制トライアル事業」の第1段階が実施され、引き続き第2段階のトライアルが3大湾水先区及び内海水先区において実施されている。第2段階においては運輸局に届け出た「新料金プラン（大口割引プラン）」が適用される。新料金プランは、水先の基本料金については据え置き、大型船のトン数に応じて上積みされる「加算額」を割り引くものとなっている。いずれも水先人会員100名を越す大規模な水先区で、かつ大型船の寄港数も多い4大水先区での指名制試行がスタートしている。

関門水先区における水先人会員は30数名と少人数であり、かつ大型船の寄港隻数も比較的少ないため、「指名制トライアル事業」への具体的な取組は検討中である。

##### ベイ水先区とハーバー水先区の統合

水先制度の効率性向上等を図るため、ベイ（航行）とハーバー（港内）水先区を統合した。

旧法では全国で39水先区があったが、3大湾：東京湾（3水先区 1水先区）、伊勢湾（2水先区 1水先区）、大阪湾（2水先区 1水先区）と統合した。

統合水先区で旧免許を受けていた水先人は、3～5年以内に限定解除の免許の取得を義務付けられた。

現在、全国に35水先区あり、約660名の水先人が就業している。ただし、なかには水先人2名以下の小水先区もあり、後継者不足の悩みがある。大水先区の水先人の有志が2枚免状を取得し、「派遣水先人」として支援を行っている。

##### 透明で責任のある業務遂行の確保

ユーザーに対する責務の着実な遂行を確保するとともに、水先人会の運営の透明化等を図るために、水先人会を法人化し、ユーザー対応窓口の設置、財務諸表の公開等の措置を講じた。

従来の水先人会は「任意組合」であった。現在は新水先法に基づく法人水先人会となったが、各水先人は会員であるが、社員ではなく個人事業者の立場である。

水先業務運営の適格化のための自主自立的な機能の強化  
水先人が自主自立的に業務運営の適格化を図るため、事故を起こした水先人に対する処分や、全国的な水先サービスの提供の確保等を、水先人会及びその連合会を通じて効果的に実施する。

『水先人会に設置された委員会』

- ・ 綱紀委員会            法令・会則・規則に違反、秩序・信用・品位を失った場合
- ・ ユーザー対応委員会    ユーザー意見の収集、調査、講じるべき措置
- ・ 事故防止対策委員会    推定原因、業務制限、再教育訓練、情報の公開
- ・ 業務運営協議会        水先業務の改善等に関する検討

## 2. 水先業務における海難防止対策について

### 1) 水先人会における業務品質管理基準の遵守とPDCAサイクルのルーティン化

- ・ 海難事故ゼロを目指し「安全第一」で業務を完遂するため、特に、遭遇する他の船舶とのヒヤリット事例の研究、音声操船シミュレータによる技術研究会、事故防止対策委員会での検討及び定例会等で操船方法やマニュアルの討議・確認・見直しを図っている。

### 2) 三級水先人（免許取得後）の実務教育、実船訓練、評価

- ・ 養成施設での座学、操船シミュレータ訓練等の教育課程を修了し免許を受けて入会してくるが、圧倒的に海上経験は不足しており、実船操船で即1本立ちして、臨機応変の措置も執れて安全な嚮導が出来るかが疑問視されている。
- ・ 水先研修区域を分割し、操船見学、同行部分操船、同行1人操船と段階を経て研修を積み、最後に評価操船を行う。2～3ヶ月には、免許が行使され、10ヵ月後には、水先区全域で免許が行使できるように訓練計画を立案中である。

## 3. 水先人と船長の関係

### 1) 水先法上の船長と水先人との関係について

水先人は船長の求めに応じて、船舶に赴き水先すべき責務を、船長は水先人に水先をさせるべき責務を互いに負っているが、水先人に水先をさせている場合において、船舶の安全な運航を期するための船長の責任を解除し、又はその権限を侵すものと解釈してはならない。

と規定している。上記の規定を含め、水先人は船長のアドバイザーとしての法的位置付けは、従前と同様である。

船長等が負っている義務については、SCTW 条約上、水先人の乗船によって変化しないことが国際的に決められている。

SCTW 条約： Standards of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers 船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約

水先人は船員ではなく、また、船長を指揮する立場にも、船長を最上位とする船内指揮命令系統下にもない。

海外の水先制度においても、船長との関係においては、助言者としての扱いがなされている。

近年の BRM (Bridge Resource Management) 概念と水先側の ISO 品質管理概念においても、船舶の操船行為を水先人、船長及び乗組員が、強調して安全かつ効率的に実行することに目的があり、互いの資源を有効に活用することに意味がある。

資源には、物的資源としての、本船そのものの船型（全長、喫水、高さ、幅、トリム、前方視界、受風圧面積、転心位置）、回頭、保針性能、主機馬力、港内速力、増減速時間等の諸性能、バウスラスタ、錨、係船機、通信連絡設備及び各種航海機器類、水先支援設備としての曳船、綱取りボート、警戒船、並びに人的資源としての水先人、船長、乗組員、管制官をはじめとする代理店、港湾局等関係連絡先がある。

水先人は乗船したら、船長より示された Pilot card を始めとして、本船の状況把握に努め、水先人より Pilot information card を提示、水先計画を説明し船長の同意と乗組員の協力を要請、円滑な業務を遂行することが必要となる。

一般的に、針路の指示及び操舵号令は水先人が直接操舵手に発令し、主機、スラスタ、ウィンドラス、曳船索、係船索に関しては、船長への助言を通じ間接的に発令している。

## 2) 事故に関する水先人の責任

- ・ 刑事上の責任 - 業務上過失往来危険 その他
- ・ 行政上の責任 - 運輸安全委員会の原因調査と海難審判制度
- ・ 民事上の責任 - 船主・第3者に対する損害賠償責任
- ・ 水先人会での制裁 - 会の自律的安全確保と連合会・国土交通省

## 4. 海難事故防止対策について関門水先区における課題

1) 関門海峡を通航する船舶が1日約500隻とすると年間約18万隻であり、水先人が乗船する船舶は年間約1万隻でその約5%程度である。

関門港内で遭遇する、水先人が乗船していない他の船舶が、関門港の港則法に基づく「特定航法」、地勢、潮流の作用が操船に及ぼす影響等についてどの程度学習しているのか不明であることが、互いの船舶が出会う虞のある場合、常に疑問視せざるを得ない現実がある。

2)「特定航法」で他の船舶を追い越そうとする場合の航法も規定されているが、遵守されないケースがあり、昨年と今年の事故につながっている。当事者となる他の船舶にとっては、どうすることも出来ない状況に追い込まれて、被害を最小限にとどめるための咄嗟の手段しかない。

3)「特定航法」で関門航路を航行する船舶が、他の航路からの入出航船に対して優先権があることが規定されているが、枝航路へ入出航する大型船の航行が全て本「特定航法」のみで律されると、逆に安全な交通流は確保できなくなるケースも発生する。

4)互いの船舶どうしが、海上衝突予防法の規定：  
(衝突のおそれ)・(衝突を避けるための動作)・(切迫した危険のある特殊な状況)・(注意等を怠ることについての責任)に則り、「船員の常務」として事故防止に努めることが不可欠であり、船員の資質の向上が不可欠である。



5)国際的には、STCW 条約や ISM コードの発効による、船舶所有者・運航管理者等、関係者が船員教育を始め遵守すべき船舶管理についての義務をそれぞれのセクションで完全に履行することが求められる。

6)海上交通センターの役割の強化(VTS VTC)が望まれる。

情報提供：「助言」から「勧告」事項へ、また一部の「指示」事項の新規定は、少しずつ管制が進化していく過程として認識している。究極的には、「VTC」として完全なコントロールを望むものである。

VTS : Vessel Traffic Service

VTC : " " Control

ご清聴、有難うございました。

以上