

【資料B】水先制度のあり方に関する懇談会報告（要旨）[2005.6.24 水先制度のあり方に関する懇談会]

. 水先制度の意義・経緯等

水先制度は、船舶交通の輻輳する等の水域（水先区：全国 39 区）を航行する船舶に水先人が乗り込み、船舶を安全かつ速やかに導くものであり、特に自然的条件や船舶交通の状況が厳しい水域においては、一定の船舶に対し水先人の乗船を義務づけており（強制水域：全国 10 区）試験等により知識技能を確認され水域に精通している水先人により、当該船舶の安全のみならず船舶交通の安全や海洋環境の保全、港湾機能の維持・向上に大きく寄与している。

我が国の近代的水先制度は明治 9 年(1876 年)に始まり、明治 32 年(1899 年)の旧水先法制定を経て、昭和 24 年（1949 年）現行水先法制定時に初めて強制水先制度が導入され、昭和 39 年(1964 年)に水先人会の設置等を内容とする水先法の改正が行われ、現在に至っている。この間、時代に即応するための最小限の制度改正は行われてきたものの、基本的な水先制度の構造は現在に至るまで変化は無いものといえる。

一方、水先制度は海外においても古くより導入されている制度であり、また、水先人が乗船した場合の船舶の安全率は、水先人が乗船しない場合の 9.7 倍であるとの調査結果が出されている。

このような水先制度の必要性、意義、その効果については関係者においても異論がないところであり、21 世紀に入り、安全確保や環境保全を求める声が一層強まっている中で、これらを担保する水先制度の重要性が一層高まっている。

. 水先制度を取り巻く諸課題

- 1 . 安全確保・環境保全と水先業務の責任ある遂行の確保の必要性

船舶交通の安全の確保等の見地からの現行の水先規制の的確性、業務の責任ある実施の確保の必要性等の観点からの見直しの必要性が提起されている。

- 2 . 港湾の国際競争力向上と業務運営効率向上の必要性

コスト低減を通じた水先業務運営の効率化・透明化、水先料金制度の見直し等による利用者サービスの向上が求められている。

- 3 . 水先人供給源不足の到来への対応の必要性

現在の水先人の供給源である外航船長経験者は著しい減少傾向にあり、このまま推移すれば、数年後には水先人の供給源が枯渇し、水先業務の実施体制に支障を及ぼすため、こうした状況の対策を講じることが喫緊かつ重要な課題となっている。

．水先制度改革の必要性とその方向

- 1 . 水先制度改革の必要性

安全確保や環境保全等のための水先制度の重要性が一層高まっている中で、上記の諸課題を解決・改善し、時代に的確に対応した水先制度とする必要があり、水先制度に関する全般的かつ根本的な改革を行うことが必要である。

- 2 . 水先制度改革の理念

船舶交通の安全確保、海洋環境の保全、港湾機能の維持・向上

水先制度の目的である船舶交通の安全確保、海洋環境の保全及び港湾機能の維持・向上をより一層実現できる制度を確立する。

利用者サービスとして相応しく港湾の競争力向上にも資する業務運営の確保

業務運営の透明性・効率性・公平性の確保を図るとともに、社会的責任と安全スキルの向上に向けた自律的遂行体制の確保が図られる制度を確立する。

水先人後継者の確保・育成

水先人の供給源である外航船長の減少に対応して、水先人の供給を長期的・安定的に確保できる制度を確立する。

規制の合理化

簡素でわかりやすく合理的な規制とする。

- 3 . 水先制度改革の具体的方策

1 . 水先区・強制水先のあり方について

水先区の範囲

水先区の範囲（強制水域の範囲を含む。）については、全国の水域事情状況等調査の結果を踏まえると、現状において、水先区の範囲を変更する必要は無い。

現地関係者による協議会の設置等柔軟な見直しの仕組みの構築や、水先区以外の水域において、ニーズを踏まえつつ、民間ベースでの能力認定制の創設についての取組みを進める。

強制水先対象船舶の範囲

強制水先対象船舶の範囲については、引き続き「総トン数」で示された「船舶の大きさ」を基本とし、その上で、国際総トン数への指標の変更を検討する。

「船舶の大きさ」以外にも、積載物の種類（危険物積載船等）、PSCによる指摘の有無、船長の事故・違反の有無、船長の航海経験の多寡の各要素を踏まえて、適切な安全規制となるよう、総合的な検討を深める。

2．水先業務運営のあり方について

水先業務引受主体の法人化制度の導入

ユーザーに対する責務の確実な遂行の確保、その運営等の透明化等のため、水先人を構成員（社員）とする人的組織体たる水先引受け法人（法人として契約責任を果たす）を認める。

水先人会の取次窓口機能の必要性

引受主体の24時間365日の引受義務の履行を確実に担保するため、現行水先人会が有する機能のうち、取次窓口機能については、引き続き、各水先区毎に一個に限って置く。

3．水先業務品質管理の向上について

自主自律的な仕組みの構築による業務運営の適正確保

水先人等からなる全国的な適正化団体によって、自主・自律的に業務運営の適正確保を図ることとし、事故を起こした水先人に対する処分、再教育等を効果的に実施する等の体制を整備する。

4．水先人の責任及び水先引受法人の責任について

民事上の責任への対応

水先引受法人の事業の継続性を確保するため、約款による当事者間における責任の制限を行うとともに、保険の付保義務、賠償資金の確保策等の第三者に対する賠償資

力を担保するための仕組みを構築する。

行政上の責任への対応

海難審判の迅速化への働きかけ、引受法人に対する処分等の対応を行う。

5．水先業務運営の効率性の向上について

同一湾内の複数水先区のあり方（三大湾内における水先業務の一元化）

水先業務の効率性向上を図るため、同一湾内のベイ水先区とハーバー水先区を統合するとともに、水先人の専門性の低下が問題とならないようにするため、必要な場合には地理的範囲による限定を付すことができる仕組みとする。

水先料金規制の緩和（省令料金制度の廃止）

水先料金について国が全国一律な基準で設定する制度（省令料金制度）を廃止（認可料金制に移行）し、コストの適正な設定を行うことにより、水先業務の運営の効率化を促す。

6．水先を的確に実施するための人材確保について

水先人資格要件の緩和及び等級免許制の導入

日本人船長の減少の中で、水先人となる後継者の確保の見地から、水先人となるための資格を船長経験をもたない若年者に拡大・多様化し、これに併せて、等級別免許制を導入する。

養成教育の充実強化

水先人資格要件の緩和による供給源の拡大・多様化に対応して、養成教育の充実を図る。このため、計画的・効率的で、公平・公正な養成教育を全国一元的に実施する仕組みを構築する。

水先人試験制度のあり方

試験は、1次試験（全国共通部分）、2次試験（個別の水先区に係るもの）とし、操船シミュレータ、適性検査（性格診断テスト）等を活用し、より実際的で、客観的かつ公平な試験を実施する。

7．業務量の少ない水先区における業務運営のあり方について

複数免状制、水先人の一定期間の就業義務化等、業務量の少ない水先区における業務運営の維持のための方策を講じる。

- 4 . 実施時期等今後の進め方

法的対応が必要となるものについては、所要の法案を次期通常国会に提出し、平成19年4月からの実施を目指すことが適当である。

水先制度のあり方に関する懇談会名簿（敬称略。五十音順）

座長	杉山武彦	一橋大学学長
座長代理	加藤俊平	東京理科大学教授
	荒銀昌治	（社）日本パイロット協会会長
	井出本 榮	全日本海員組合組合長
	今津隼馬	東京海洋大学教授
	小野嘉久	水先人会代表
	河村輝夫	（社）日本荷主協会常務理事
	坂 正直	（社）東京湾海難防止協会理事長
	関根 康	外国船舶協会専務理事
	羽山 憲夫	日本内航海運組合総連合会
	原田英博	（社）日本船主協会
	平野直樹	（株）西武鉄道会長
	松尾正洋	日本放送協会解説委員
	松本宏之	海上保安大学校教授
	萬治隆生	（社）日本船主協会
	森本靖之	（社）日本船長協会会長
	八木嘉幸	水先人会代表
	矢部 哲	国土交通省海事局長