

5・1. 水先問題

5・1・1 指名制トライアル事業

水先制度改革により、水先料金は平成 20(2008)年 4 月 1 日より従来の省令料金から上限認可・届出制へと移行するとともに、併せて水先人指名制が導入された。しかしながら、こうした制度上の改正が行われたにもかかわらず、水先人の指名制への対応は消極的であり、また料金は上限額に張り付き、多様化等は起こらなかった。このため、当協会は改善に向けて関係各方面への働きかけを行った。そうした中、平成 21(2009)年 2 月に交通政策審議会海事分科会船員部会水先小委員会が設置され、新制度の定着に向けた課題として水先人指名制の検討が開始された。同小委員会では、水先制度における指名制を有効に機能させ、水先料金の柔軟な設定を可能とするような新たなルールの形成に向けた審議が進められ、同年 6 月 25 日開催の第 4 回水先小委員会において、当面「指名制トライアル事業」を実施することが適当とする報告書が取りまとめられた。[\(【資料 5-1-1-1】参照\)](#)

これを受けて、東京湾、伊勢三河湾、大阪湾、内海の各水先区で同事業が順次開始された。同事業は、必要な基礎データを収集する目的として、対象範囲を限定し、速やかに短期間で行う「第一段階」をまず実施し、次いで対象をより一般化して行われる「第二段階」に移行することとされた。なお「第二段階」では、参加ユーザーが参加水先人と個別に交渉の上、事前指名契約(料金を含む)を締結し、契約した水先人(複数)を指名して水先要請を行い、その中で対応可能な水先人が当該業務を引き受けるという形態が想定された。

その後、同年 11 月 9 日に東京湾水先区、11 月 17 日に伊勢三河湾水先区の同事業「第二段階」の協議会が開催され、当面第一段階事業の対象船舶でスタートすることとなった。一部水先人からは料金変更(トン数加算額に関し、4 万総トンを超え 6 万総トン以下の部分については通常料金の 3 割引、6 万総トンを超える部分について同 4 割引とする)が届出られ、12 月には同様の料金を届出た水先人との事前指名契約に基づく業務も行われることとなったが、段階を踏んで対象を一般化することについては当初の計画より大幅な遅れが生じた。

このため当協会は同年 12 月に日本水先人会連合会に対し、①早急な対象船および対象水先区域の拡大と②そのスケジュールの開示について申し入れを行った。これを受けて同連合会は、4 水先区にお

ける同事業の対象船舶を、平成 22(2010)年 9 月までに 1 万総トン以上の水先対象船舶の約 30%(4 万総トンを超える船舶のほぼ全船に相当)に順次拡大する方針が、各水先区における具体的な拡大計画として示され、同計画に沿って事業が進められることとなった。(【資料 5-1-1-2】参照)

一方、水先料金の上限認可額については、平成 20(2008)年に公示される際、料金の激変緩和措置が施されていたこともあり、適用期間は暫定的に 2 年間とされていたが、上記同事業の進展が遅れ、十分な評価を行う時間がないまま、適用期限が平成 22(2010)年 3 月 31 日に到来することとなった。その扱いについて国土交通省は、平成 22(2010)年 2 月 4 日に開催された第 6 回水先小委員会において、現状は指名制トライアル事業の確実な拡大・促進を図ることが重要であるとの認識の下、現行の上限額の期限を 1 年延長し、あらためて 1 年後に同事業の実施状況およびその効果を勘案して改定することで、各水先区に積極的な取り組みを促したいとの見解を示した。その後、この方針に沿って、国土交通省は同年 2 月 22 日に現行上限額の期限を平成 23(2011)年 3 月 31 日まで 1 年延長する旨を公示した。

当協会は、上述の第 6 回水先小委員会において現行水先料金の上限額の 1 年間延長は、4 水先区における同事業拡大計画の確実な実施が前提であるとして、その進捗状況をモニターできる体制について、国土交通省に改めて検討を要請し、関係者と海事局海技課による「指名制トライアル事業に関するモニター会合」が設置された。

5・1・2 水先人養成制度

平成 19(2007)年 4 月の改正水先法施行後、水先人試験の受験資格に、登録水先人養成施設(3 校)における養成課程の受講が義務付けられ、一級水先人および三級水先人の養成課程がそれぞれ設置されている。当協会は(財)海技振興センターの水先養成支援事業検討委員会等を通じ、確実な養成教育の実施に協力している。

①水先人の養成計画

(財)海技振興センターの水先人養成支援対象者の募集については、平成 22(2010)年度一級水先人 28 名、平成 23(2011)年度三級水先人 25 名とすることが決定された。

一級の募集員数は三大湾の統合等もあり、各水先区における入会希望数(廃業予定者と業務

補充)を基本としている。二級水先人については一級の養成が不足する場合に改めて検討することとされ、今回についても募集は見送られた。また、三級については当初 5 年程度を 25 名の定数養成としており、これを継続することとされた。

なお、平成 21 年度の新規一級水先人養成支援対象 38 名のうち、水先人試験の合格者は 29 名であった。(不合格者に対しては追加試験が予定されている。)

②三級水先人の養成、育成問題

平成 22(2010)年 2 月 4 日に開催された第 6 回水先小委員会において、水先人の養成問題として、船員養成施設卒業者以外の一般の志願者から三級水先人を養成する仕組みおよび三級水先人の実務教育のあり方について、国土交通省および日本水先人会連合会より議論のたたき台が示され、今後引き続き議論することとなった。

三級水先人の養成課程では、商船等による乗船訓練(4 ヶ月、そのうち国際航海を 2 ヶ月以上)が必須とされているが、平成 21(2009)年度は会員会社の協力により養成施設 3 校の修業生 26 名の訓練が実施された。なお、航海士としての乗船履歴を有する者に対しては同訓練期間を軽減することができるようになった。

5・1・3 航海実歴認定制度

強制水先の免除に係る航海実歴認定制度は、平成 17(2005)年の改正により、従来認められていなかった FOC 船での行使も可能となるとともに、外国人船長に対しても道を開かれた。また、これに伴い、実歴回数が従来の4回(関門区は6回)から、24 回(危険物積載船は 48 回)に変更されたが、新たに航海実歴に代替できるシミュレータ講習が認められ、同講習の優良者(講習における得点 100%~90%)には従来と同様に4回の実歴で可能となるような軽減措置も設けられている。

しかしながら、これまで大阪湾水先区の友ヶ島水道/明石海峡間の通過のルートについては、当該「航海実歴としての航行経路」および「認定経路」が設定されておらず、強制水先の免除を新規に受けようとする場合は、大阪湾内諸港への入出港を含む2つのルート(大阪湾口⇔大阪湾内諸港、大阪湾内諸港⇔明石海峡)の航海実歴が必要とされていた。この運用では実質的に認定を受けるの

が困難であったことから、当協会としても運用改善を当局に申し入れていた。

本件については平成 21(2009)年 7 月 17 日に水先法事務取扱要領が改正(友ヶ島水道/明石海峡間の通過ルートについて実歴における航行経路および認定経路の追加)され、さらに同年 11 月 30 日付で「操船シミュレータ講習課程認定要領」に定めるシミュレータ講習経路が追加された。これにより、同ルートの操船シミュレータ講習課程を修了した場合、その成績に応じ、最低4回の同ルートの航海実歴で強制水先の免除が可能となった。また、従来どおり大阪湾内諸港を経由したルートでも認定を受けることは可能とされている(下記参照)。

【改正前】の「航海実歴としての航行経路」および「認定経路」

- 大阪湾口 ⇔ 大阪湾内諸港 + 大阪湾内諸港 ⇔ 明石海峡
- × 友ヶ島水道 ⇔ 明石海峡

【改正後】の「航海実歴としての航行経路」および「認定経路」

- 大阪湾口 ⇔ 大阪湾内諸港 + 大阪湾内諸港 ⇔ 明石海峡
- 友ヶ島水道 ⇔ 明石海峡(シミュレータ講習経路を追加)