

第5回西海防セミナー

1. 「わが国の水先制度について」

講師：(社)西部海難防止協会 会長 濱嶋吉治

日 時：平成22年2月24日(水)

場 所：リーガロイヤルホテル小倉



今NHKで放映されている『龍馬伝』は、嘉永6年(1853)ペリー艦隊浦和に来航したこの日より明治元年までの15年間を幕末と云うが、当時の青年達の困惑と立志の様々を坂本竜馬を中心にドラマが進められています。

また、『坂の上の雲』は、明治初期の青年達の生き生きとした姿が秋山兄弟、正岡子規を主人公として描かれています。

明治政府の近代化政策は急速に進み、特に海事関係の法則・制度は勿論、海運造船・船員の養成等について先進欧米諸国を範として、その指導を受けて整備されてきました。

- 元治元年(1864)英米仏和の四ヶ国艦隊との戦いで敗れた長州藩は
 - ①海峡の自由航行を認める。(下関は、この日を開港日としている。)
 - ②賠償金300万ドルは江戸幕府が支払う。
(賠償金の一部で西洋式燈台の整備を要求された。横浜より長崎に至る8燈台を整備した。後年条約燈台という。明治2年観音岬燈台初点灯)一方開港以来、外国船往来が多くなるに従い海難事故が多く発生した。
 - ①明治3年 浦賀水道で米国船オネイダ号と英国船が衝突、米国船沈没60名死亡
 - ②明治7年3月フランス船石廊崎に乗り上げ沈没死者90名この様な背景もあり、政府は水先制度が必要になり、
- 明治8年6月、海軍省は内務省と共同で欧米での調査を行った。
同年9月 『強制と任意』制度の2つがあるが、任意制度を採用。
この制度は昭和24年水先法まで75年間任意水先制度が続く事となる。
(テムズ川の制度を参考にしたとも言われている)
- 明治9年西洋形船水先規則(1876)公布、施行は明治10年

※水先区：東京湾・和泉灘・和泉灘～瀬戸内～長崎港・長崎港の四港であった。

※年齢：満22歳以上

※資格：100トン以上の西洋形船の船長若しくは1等運転手1年以上の履歴

※水先船は免許水先を乗り込ませる時は水先旗（白と赤の染め分け。横9尺縦6尺 白地に免許水先人と書き込み）

・明治9年6月 最初の船員試験で、邦人4名・外国人70名が船長免状を受けている。

・明治10年 水先試験があり、第1号はモールマン、北野由兵衛・富田市兵衛
北野と富田の両名は内海の名簿にあるが、活躍した痕跡がない。

※この時代、免状なくて水先の仕事をしていた。六連島に島民と外人パイロットの話が口伝されている。

・明治11年 西洋形船水先規則（1878）

※水先区：津軽海峡が新設。

※免許水先人の優先。罰則規定を設ける。

※水先料を法定とした。新設。

・明治21年 モールマン 第2代神戸港長となる。彼は邦人に試験を受けることを薦めた。また、「THE INLAND SEA COAST PILOT」（内海水路誌）の著書がある。

※明治25年内海及び沿岸水先組合（外人8名）神戸にて発足。門司港の免許水先人として益田音松、吉原辰造。明治26年賀屋洋介が日本人の先駆者として水先免状を受ける。

明治8年11月三菱商船学校

明治15年4月官立東京商船学校

・明治22年 2月21日（1889）大日本帝国憲法発布。

・明治23年 11月25日第一回帝国議会召集。

・明治32年水先法（1899）

この法は近代水先制度の確立と云うべきものである。

法案提出の政府委員は『海員関係制度が段々と整備されたのに、水先に関してのみ明治11年の発布である。今後外国船の往来が頻繁になる。水先に関しても精密なるものが必要になる』と述べた。このようにして出来たものが明治32年法である。

その必要事項は、

※帝国臣民たること（国籍条項に就いては5年間猶予）

※定年制を設ける。（23歳～60歳まで）

註：外国人パイロット排除 日清戦争の余波

※2月13日海港検疫法 3月8日船舶法 3月9日商法（第4章海商）

3月19日水先法公布 8月4日施行 3月29日水難救護法

7月29日水先人試験規程公布 11月15日帝国海事協会

明治29年度の調査によれば、全国9水先区の水先人総計28人、外人19人、外国人嚮導801隻、日本人は330隻を嚮導。

※門司港の2人の収入は年間5,758円（一人240円/月 当時銀行員給料45円）

※内海水先人会の名簿によれば、明治37年8月英人スティワンソンとプライス2名が入会。大正14年3月、スティワンソン氏が最後の外人パイロットとなる。余談ながら2月後が私の誕生月である。明治39年5月 水先人試験の学術試験に英語を加える。

- 明治37年6月18日内海水先区内に下関区・和泉灘区を設置。

下関区に於いては長谷川氏ほか2名が仕事を始めたが内海水先人も免状があるのでここでも仕事をした。又和泉灘区は大正11年10月、亀高氏等は専任パイロットが出るまで内海水先人が仕事をした。阪神水先人会はこの日を創立日としている。

- 昭和18年5月 水先法戦時特例で、定年60歳を65歳とした。

- 昭和24年5月30日（1949）法律第121号 前回の改正以来50年振りの改正

※免許要件：2年以上総噸数千トン以上の船舶の船長履歴 29年法改正で3年以上、3千総トン以上となる。

※定年制がなくなる。戦後の事情もあり昭和24年～26年の間に、再交付の手続きをしている。関門水先人会によれば12名(内海から3名転入)が行っている。

※和泉灘水先区は阪神、下関水先区は関門と改正。

※強制水先：藤崎道好著（水先法の研究）によれば、占領軍の示唆により設けられた。当時占領軍は軍命令で横須賀・佐世保・横浜・東京・神戸等で強制水先を行っていた。水先制度委員会は難しい関門だけで良いと言い、水先審議会は17港及び1水域としたが、占領軍は53港と1水域とした。最後の妥協として、横浜・横須賀・神戸・関門・佐世保の5港が強制となる。

註：昭和28年琉球政府の港湾法の制定により那覇水先人会ができ、昭和47年本土復帰に伴い、39番目の水先区となり強制水先区になった。

- 昭和36年11月12日（1961）『水先制度の改正』について諮問があった。

※水先の適正員の確保、水先試験及び水先修業生の採用方法についての答申の中で『水先組合は第一次試験合格者であって1年以内の者から水先修生を採用する』運輸省は『審議会水先部門の選考委員会の合意による等指導監督する』

この制度による水先試験が、昭和38年7月23日に行われ、7月27日発表31名が合格した。

- 昭和39年12月（1964）

※水先法の一部改正で「1水先区1水先人会」となった。大正12年10月15日墨田川水先区は東京港水先区として発展し、昭和24年法で東京港水先区は東京湾水先区に編入されたが、水先組合は合体せずとしたため、波紋をひろげた。

この改正で東京港水先区として再び東京湾水先区より分離した。

※平成19年新水先法で、また東京湾区に編入された。

湾区域の強制：水先法第13条第1項の港にあたる強制区を『港域の強制区』
第2項の水域に強制区を『水域の強制区』と称する。

- 昭和52年 1月1日 東京湾が強制になった。
- 昭和54年12月1日 備讃瀬戸・来島 が強制になった。
- 昭和58年 7月1日 伊勢三河湾が強制になった。
- 昭和60年 6月1日 大阪湾が強制になった。
- 昭和54年 1月1日 関門の通峡は1万トン以上が強制になった。

※規制の緩和：平成10年（神戸）11年（横浜）13年（関門）

- 平成7年1月17日 阪神淡路大震災で神戸港は壊滅的損害を受けた。
神戸港が復旧し、規制緩和で3千トン以上強制、横浜も3千トン以上 但し川崎
運河は従来どおり5百トン以上 関門も3千トン以上 但し洞海湾は従来どおり
3百トン以上強制となった。

※昭和57年2月9日 日航機羽田沖墜落事故に関連して、同年4月7日運輸大臣
より諮問19号『水先人の若返りのための方策』単独諮問があった。

この問題については昭和45年2月、昭和53年5月、昭和56年5月、水先料
金改定の付帯事項として海上安全船員教育審議会・水先部会の中で示されていた。

『諮問19号に対応する具体的方策の策定について』の答申

昭和59年3月16日 開催の臨時総会で

- ①廃業基準年齢を72歳
- ②基準年齢を超えて就業する合理的な期間を5年とする。
(72歳+ α α は2~5 現在は2年未満)
- ③水先人会細則に健康管理、技術管理の実施要領及び廃業年齢を明記

○新海洋基本法 (平成19年)

政府の目標は日本船舶約459隻 日本船員約5500人、しかし当時95隻、
船員は2000人であった。

- 平成19年4月1日 新水先法の施行 昭和24年から58年ぶりの改正

(この内容は、講演会の講演内容を要約したものです。)