



日本水先人会連合会

Japan Federation of Pilots' Associations

〒102-0083

東京都千代田区麹町4丁目5番地

海事センタービル6階

電話番号 03-3262-7511

URL <https://www.pilot.or.jp/>

メールアドレス jpaqa@pilot.or.jp



2024.4.1

海のPILOT

船舶の安全航行を支えるパイロットたち



日本の大切な財産 — 海や港を守るために

水先人（パイロット）の仕事は さまざまな船舶を 安全かつ効率的に導くことです

生活や経済に必要なものは海を渡ってやってくる

日本は資源が少ないため、経済や暮らしに必要なエネルギー、食べ物や衣類などの原料のほとんどすべてを海外から輸入し、優秀な加工技術により数々の製品を製造して海外に輸出しています。海に囲まれた日本に輸出入される物資の99%以上は船によって運ばれています。

水先人（パイロット）とは？

船によって運ばれてくる物資は年間8～9億トンにも及び、主要な港に入出港する船は8～9万隻にも達します。漁船も含めると、港は常に大小様々な船が行き交い混雑しています。そのため、海上における交通ルールが国ごとに定められ、全ての船はそのルールに従わなくてはなりません。船はどの港を訪れる時でも細心の注意を払いますが、世界中の様々な港の状況や自然条件、交通ルールなどの全てを把握することは困難です。

そこで、世界のほとんどの港やその周辺の水域では、船を安全かつ効率的に入出港させるため、事情に精通した操船技術者が船長のアドバイザーとして乗船します。このアドバイザーを「水先人（パイロット）」と呼びます。

生活と産業を支える海運	3
水先人の仕事	5
水先人は豊富な知識と高度の技能で 安全な航行をリードするスペシャリスト	
水先人が働いているところ	7
全国各地の水先区及び水先人会	
操船技術とサービス向上のための取組み	9
より良いサービスを提供するため さまざまな取組みを展開しています	
水先人になるには	11
現役水先人の声	13
水先人の歴史	15
水先区別の水先実績（2022年度） 及び水先人会の住所等	17

生活と産業を支える海運



水先人は海上交通の秩序を守り海難事故の発生を未然に防ぎます

海運安定化の一端を担う水先人

私たちの生活や経済に必要なものの多くは海を渡ってやってきます。

主要な港では、いろいろな種類の船が多数入出港し、著しい交通混雑が発生しています。さらに、この中には、運航管理体制が不十分であったり、日本の周辺海域の気象・海象や、海上交通の法律・ルールに不慣れな船員が乗船している船や、国際基準に適合していない船（サブスタンダード船）が少なからず航行しています。

世界の各地域において、海上交通の安全の確保や海洋環境の保護の観点から、外国籍船の監督を行うPSC（注）が実施されています。このおかげで、サブスタンダード船は減りつつありますが、日本の港湾にもこのような船が入港してくることがあります。

このような状況の中、様々な大きさや種類の船を、交通ルールに従い、安全かつ効率的に入出港できるように導いているのが水先人なのです。

（注）：Port State Control（ポート・ステート・コントロール）

入港船舶に対し、船舶設備や船員の資格等についてIMO（国際海事機関:International Maritime Organization）が定めた国際条約の基準に適合しているかどうかの検査を行うことです。

海上交通の秩序を維持することは産業経済活動の安定化や海難事故による環境汚染の防止につながっています

水先人の社会・経済への貢献

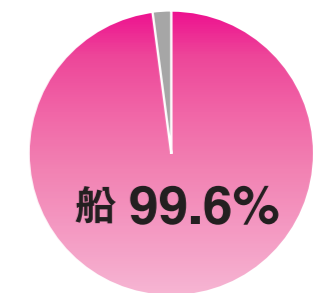
日本で船が最も混雑している水域として、東京湾や大阪湾が挙げられます。これらの水域で水先人が乗船しているとき（乗船時）に発生した事故件数と乗船していないとき（非乗船時）に発生した事故件数をもとに海難事故発生率を推計すると、非乗船時は乗船時の約9.7倍（注1）の割合で事故が発生しています。

このデータをもとに、非乗船時に発生した事故による被害損失額を乗船時のそれと比較すると、乗船時は年間で約880億円少ないとの推計結果も出ています（注2）。

また、水先人は、船の交通秩序を保ち、多くの海難事故を回避することで、これに伴う油流出など地球環境の破壊をも未然に防いでいます。

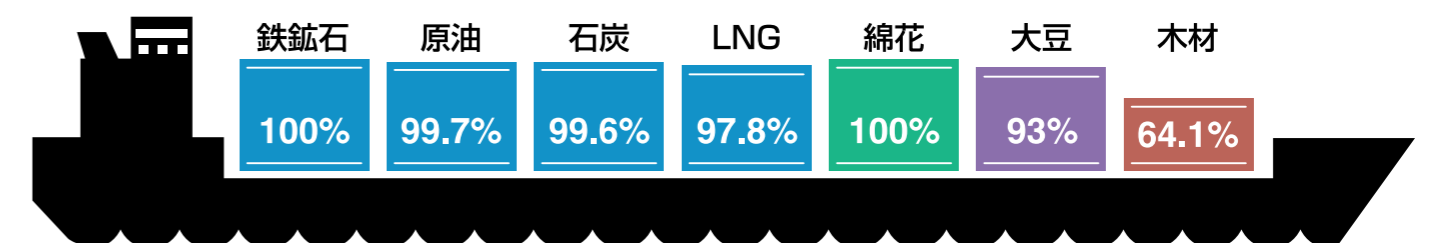
（注1）：社団法人日本海難防止協会が実施した「水先の効用に関する調査（統計分析による検討）」（平成12年3月）の結果です。

（注2）：三菱総合研究所が設置した学識経験者等で構成する「水先技術評価研究会」の提言書



輸出入貨物輸送の99.6%を海運が担っています

■主な資源の対外依存度（資源のほとんどを船で輸入）



SHIPPING NOW 2023-2024

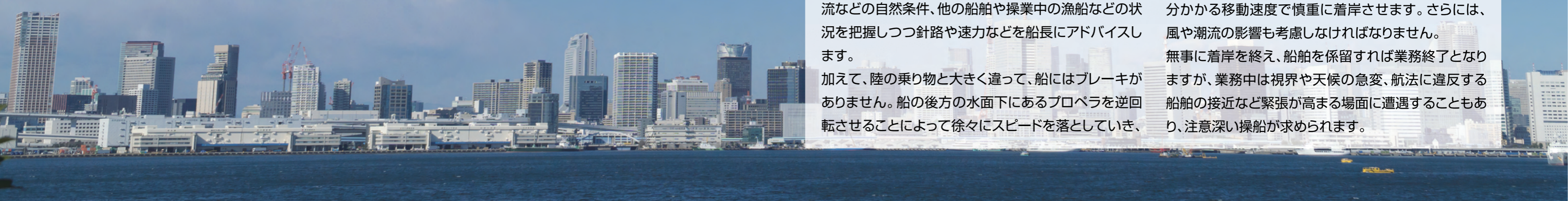
水先 Q&A

水先人の乗る船は外国船？

乗船する船のほとんどが外国船で、船長や乗組員もほとんどが外国人です。日本に居ながらも外国人との交流や文化に触れることができ、海外で仕事をしているかのように感じることができる職業です。

水先人の仕事

水先人は豊富な知識と高度の技能で 安全な航行をリードするスペシャリスト



水先業務とは？

水先業務は、水先法という法律の下に実施されており、水先人は、船長から要請を受けるとその船に乗り込み、船長から船の性能など操船に必要な情報を入手し、目的地まで船を安全に導きます。具体的には、浅瀬や潮流などの自然条件、他の船舶や操業中の漁船などの状況を把握しつつ針路や速力などを船長にアドバイスします。

加えて、陸の乗り物と大きく違って、船にはブレーキがありません。船の後方の水面下にあるプロペラを逆回転させることによって徐々にスピードを落としていき、

安全に港へと向かいます。船の大きさに対して強力なエンジンを搭載しているタグボートの力を借りて、船体を押したり引いたりします。

特に大型船や危険物積載船の場合、10mの距離を約3分かかる移動速度で慎重に着岸させます。さらには、風や潮流の影響も考慮しなければなりません。

無事に着岸を終え、船舶を係留すれば業務終了となりますが、業務中は視界や天候の急変、航法に違反する船舶の接近など緊張が高まる場面に遭遇することもあり、注意深い操船が求められます。

■水先業務の流れ



①水先業務要請の受付

水先業務の要請は、船会社や船舶代理店から水先人会の事務所に電話やインターネット等で入ります。



②要請船に急行

要請を受けた水先人は、水先艇（パイロットボート）に乗船し、沖合の乗船場所に向かいます。



③要請船に乗船

要請船に到着した水先人は、パイロットラダーと呼ばれる縄梯子を使用して要請船に乗り込みます。



④船長との情報交換

要請船に乗船後、船長から船舶の性能など操船に必要な情報を入手し、船長に対しては水域の状況や航行計画を説明します。



⑤航行業務

浅瀬や潮流などの自然条件、他の船舶や操業中の漁船などの状況を把握しつつ、針路や速力などを船長にアドバイスします。航行時には、視界や天候の急変、航法に違反する船舶の接近など緊張が高まる場面に遭遇することもあり、注意深い慎重な操船が求められます。



⑥入港・着岸業務

港に近づくにつれ周辺は大小様々な入出港船で混雑します。大きな船舶の場合は、多数のタグボートを配備して指示を行い、操船業務を行います。目的地の岸壁等への接近に伴い風や潮流などの影響を考慮しつつ、毎秒数センチメートルのゆっくりした速さで着岸させるため、全神経を船舶の前後位置や着岸姿勢の制御に集中させます。



Thank You,
Good Job !

⑦業務完了

着岸後、船舶を係留すれば業務が終了となります。船長からの感謝や労いの言葉を糧に、日夜業務に従事しています。

水先人の休日はカレンダー通りですか？

会社員とは異なり、水先業務は365日、24時間体制で実施されていますので、日曜日や祝日が休日になるとは限らず、業務に就く日と休日のローテーションが予め定められています。休日の日数は水先人会によって多少異なりますが年間を平均すると、月に10日程度です。また、定期的に1週間程度の長期休暇があるのも水先人の魅力の一つです。

水先 Q&A

水先豆知識

水先艇（パイロットボート）は、昼夜・天候を問わず、水先人を要請船に送迎し、活躍しています。波が高い日でも、沖合を航行している要請船に速力を合わせながら慎重に接舷し、その間に水先人がパイロットラダーを使用して、水先艇から入港船への乗船（または、出港船から水先艇への下船）を行います。水先艇には「PILOT」という文字がペイントされています。水域によって、水先艇の大きさや色、水先人乗下船のための構造物などが異なります。また、海中転落者を揚収するための専用装置を備えている水先艇もあります。

操船技術とサービス向上のための取組み

より良いサービスを提供するため さまざまな取組みを展開しています

●海難防止への組織的な取組み

個々の水先人が努力するだけでなく、組織的な海難事故防止対策に取り組んでいます。

◆海難事故防止対策の策定及び

危険遭遇体験の報告制度(PSRS(注))の運用
全国の水先人では、水先人が乗船する船舶の海難事故防止対策の策定や危険遭遇体験の報告制度を導入し、海難防止への取組みを積極的に推進しています。

(注) Pilot Safety Reporting System

個々の水先人が業務中に遭遇した危険遭遇(ヒヤリハット)体験の報告制度。日本水先人会連合会はその報告を収集し、その報告の分析や問題点の解析を行い、その成果を水先人全員にフィードバックして対策を共有化しています。

●船舶航行の安全確保への取組み

全国の水先人及び日本水先人会連合会(詳細は「日本水先人会連合会について」参照)では、各種委員会等を開催し、船舶を安全かつ効率的に運航するための意見交換を行っています。

また、全国各地の港湾で開催される安全委員会等の外部関係会議に参画し、船舶航行の安全確保に協力しています。

◆安全運航強調月間運動

毎年、全国の水先区において安全運航強調月間運動を実施し、事故防止の重要性を再確認する機会を設けています。

◆水先人の乗下船安全対策

海上で乗下船する水先人の安全を確保するため、毎年、全国の水先区において「乗下船安全キャンペーン」や水先艇乗組員が救助や手当のために必要な知識と技術を習得するための「安全講習会」を実施し、乗下船安全対策を推進しています。

●国際活動

世界の約50カ国の水先人約8,200名が加盟するIMPA(国際パイロット協会:International Maritime Pilots' Association)のメンバーとして、乗下船設備の改善や操縦性能基準など安全運航に関するIMO(国際海事機関)の審議事項や、各国水先人の共通する諸問題に関する検討に参画しています。

●日本水先人会連合会について

日本水先人会連合会は、全国34水先人会を会員とする団体です。

水先人の安定的確保、水先業務運営の効率化や適正化、船舶交通の安全確保等を推進することにより、高い信頼性を有する水先業務を構築していくための諸事業を推進しています。

●水先業務の品質の維持・向上を図り、船舶交通の安全確保及び運航能率の増進に資する取組み

◆水先人のための安全研修及び新人研修

日本水先人会連合会では、水先人として必要な知識及び技能の維持向上を目的として毎年、安全研修を開催し、海難事故や健康管理等に関する講義、及び、BRM-P訓練(注)を実施しており、水先人はこの研修を5年毎に受講しています。このほか、新たに就業した水先人を対象とする新人研修も毎年開催しており、安全研修と同様のBRM-P訓練を実施しています。

(注) Bridge Resource Management for Pilots

BRM(Bridge Resource Management)とは、ブリッジ(船舶の操舵室:船橋(せんきょう))において、船長・航海士・水先人があらゆるリソースを活用して安全運航を実現するためのマネジメント手法であり、当連合会では水先人用に開発したプログラムによる訓練を実施しています。

◆水先業務の検証制度

全国の水先人会が実施している「水先業務の実施状況を他の水先人が同乗して定期的に確認する仕組み」について、その実施状況等の情報を共有化し、各水先人会における運用の改善を図っています。

◆水先人会会則等の実効性強化

各水先人会が自主・自律的な指導監督権限を強化した会則等の実効性について、その取組み状況等の共有化を図っています。

●適確な水先業務体制を確保するための、水先業務の適正かつ円滑な遂行等に関する取組み

◆ユーザー対応窓口の設置及び業務運営協議会の開催

利用者からの意見を伺い、水先業務運営の適正化に努めています。

●水先業務の確実な実施体制を維持するための取組み

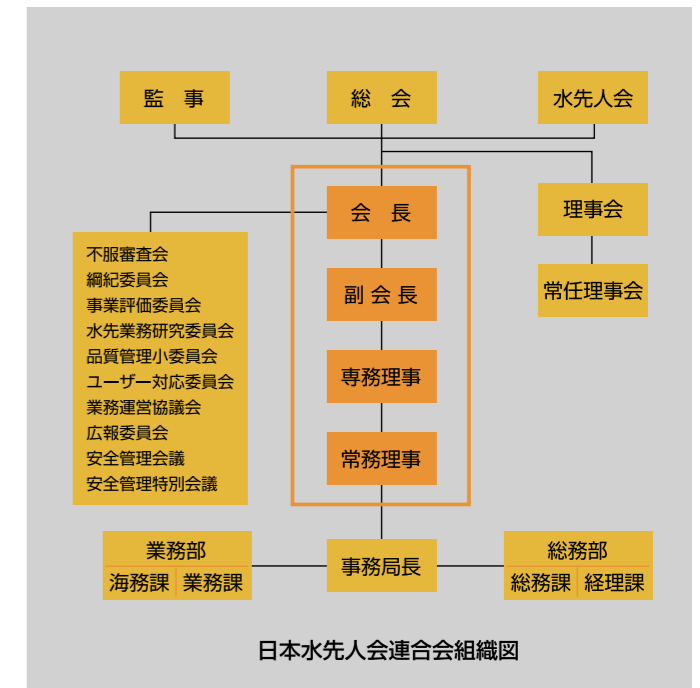
◆近隣水先区の相互連携や大規模水先区からの水先人の派遣等の支援

水先業務の実施体制の維持のため、水先人が不足する水先区に対し、近隣水先区との相互連携や大規模水先区からの水先人の派遣支援を行っています。

●水先人及び水先業務に関する理解促進を図る取組み

◆水先人から見た優秀船舶の表彰

水先要請船舶における乗下船設備及び航海設備



の整備状況並びに船長はじめ乗組員の安全運航に係る取組み状況を確認し、特に優良と認められた船舶を水先人から見た優秀船舶(ベストクオリティーシップ)として表彰することにより、水先業務の安全確保に対する理解と協力の促進を図っています。

◆ウェブサイト及びYouTubeの「日本水先人会連合会公式チャンネル」の運営

一般向けに「この船の安全は私が守る あなたは海のパイロットを知っていますか?」や「海のパイロット 水先人の世界」、子供向けには「うみのパイロットさん」等の水先業務関連動画を公開して広報活動を行っています。



YouTube「日本水先人会連合会公式チャンネル」



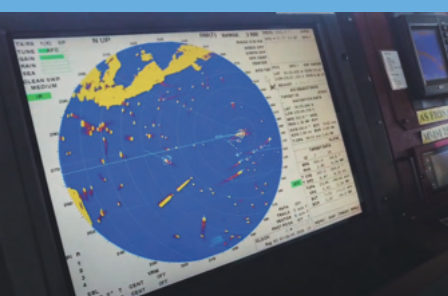
水先豆知識

水先旗[H旗]とは、「私はパイロットを乗せている(I have a pilot on board)」という意味を示します。世界のどの港でも共通で、水先人の乗船の有無がひと目で分かる信号旗の役割は非常に大きいのです。

H旗



水先人になるには



●水先人になるための道のり

水先人の仕事をするには、「水先人免許」という国家資格が必要です。その免許を取得するためには、まず、海技士免許（三級海技士（航海）以上）が必要となります。海技士免許を取得するための主な道のりは、商船系高専、あるいは商船系大学に進学することになります。（その他では「海上技術短期大学校」や「海技大学校」等に進学する道もあります。）

●水先人になるための教育・試験

水先人免許を取得するには、兵庫県芦屋市にある「海技大学校（水先教育センター）」に入学し、水先人になるための教育（座学のほか、シミュレータを使った実習）を受けます。水先人試験に合格し、水先教育センターでの教育を修了すると晴れて水先人になることができます。水先人試験には、身体検査及び学術試験（筆記試験と口述試験）があります。

●等級と行使範囲

水先人免許は水先区別に、一級、二級、三級の3つの等級に分かれており、業務を行うことができる船の大きさや種類などが分別されています。水先人試験は受験することのできる要件が等級ごとに決められています。

水先豆知識

水先人は、個人事業者であるため、廃業（水先人会を退会）するとき一般企業のような退職金制度はありません。公的年金と各種の私的年金の活用及び個人的な工夫と努力で自身の老後の生活設計をすることになりますが、健康で意欲がある限り、原則として72才までは業務を続けることができますので、そのための十分な準備期間と収入は確保できます。

水先 Q&A

一級水先人にはどのくらいでなれるの？（三級水先人の場合）

法律上では三級水先人として2年間の業務履歴が付いた時点で二級水先人の免許の受験資格を得ることができ、二級水先人として2年間の業務履歴が付いた時点で一級水先人の免許の受験資格を得ることができるとされています。実際には、三級水先人から進級し、一級水先人になるまでの期間は、おおよそ10年程度です。

三級水先人を目指す方

二級水先人を目指す方

一級水先人を目指す方

三級海技士（航海）※以上の資格を取得する

必要な履歴

新卒者等

【乗船履歴 無】
三級海技士（航海）養成施設を卒業する見込みの人など

↓
商船乗船実習
24ヶ月

航海士経験者

【乗船履歴 有】
総トン数1,000トン以上の船舶（平水区域を除く）で、三等航海士以上として1年以上の乗船履歴がある人

船長または航海士経験者

総トン数3,000トン以上の船舶（平水区域を除く）で、一等航海士以上として2年以上の乗船履歴がある人

船長経験者

総トン数3,000トン以上の船舶（平水区域を除く）で、船長として2年以上の乗船履歴がある人

水先教育センター

水先区共通教育 11ヶ月
筆記試験合格
水先区個別教育 10ヶ月
口述試験合格
三級水先人新規養成課程修了

計21ヶ月

水先区共通教育 8ヶ月
筆記試験合格
水先区個別教育 7ヶ月
口述試験合格
二級水先人新規養成課程修了

計15ヶ月

水先区共通教育 5ヶ月
筆記試験合格
水先区個別教育 4ヶ月
口述試験合格
一級水先人新規養成課程修了

計9ヶ月

三級水先人免許取得

三級水先人

3万トンまでの船舶
（危険物積載船を除く）

二級水先人免許取得

二級水先人

6万トンまでの船舶
（危険物積載船は2万トンまで）

一級水先人免許取得

一級水先人

制限なし

STEP UP

STEP UP

三級水先人として…
2年以上の実務経験
二級水先人進級養成課程修了
二級水先人（筆記・口述）試験合格

二級水先人として…
2年以上の実務経験
一級水先人進級養成課程修了
一級水先人（筆記・口述）試験合格

※指定の教育機関（商船系の大学や高専、水産系の大学など）卒業後、海技士試験（国家試験）に合格すれば取得できます。三級海技士（航海）の国家資格を取得できる主な教育機関は次のとおりです。

商船系の高専（5年6ヶ月）		商船系の大学（4年6ヶ月）	水産系の大学（5年）
鳥羽商船（三重県）	弓削商船（愛媛県）	東京海洋大学海洋工学部	長崎大学水産学部*
富山高専（富山県）	大島商船（山口県）	神戸大学海洋政策科学部	水産大学校（山口県）
広島商船（広島県）		東海大学海洋学部（静岡県）	鹿児島大学水産学部*
			東京海洋大学海洋生命科学部*
			*東京海洋大学海洋科学専攻科への進学が必要



内海 三級水先人 見上 明子さん

水先人としての将来の夢(水先人としての将来への抱負)

自分自身が健康で元気に安全な業務を続けていくことが何よりの目標ですが、その上で後継者育成にも尽力できたらと考えております。やり方や考え方などは人それぞれですが、基本的に水先人が目指す部分は変わらないと思います。そこを見極め、次世代に伝えていくことで自分自身も成長していきたいです。

水先人として常に心がけていることはありますか

一番大切なことは、その船の船長がどう感じるかということだと考えます。自己評価よりもまず、船長が不安に思っていないか、安心できる操船であるか、ということを中心に意識しながら業務に当たっています。船長や乗組員と継続的に情報を共有し、コミュニケーションをとることは当然ですが、余裕があれば下船前に船長に直接評価をお願いすることもあります。

水先人を目指すあなたへ

私はこの仕事が好きで、楽しいと感じています。日本の物流の一部を支えているという自負や誇りがあります。常に危険やリスクと隣り合わせではありますが、その分やりがいがあると思います。この仕事の魅力は他にもたくさんあります。それをぜひ体感し、見つけて欲しいです。



水先人としての将来の夢(水先人としての将来への抱負)

関門水先区には関門海峡があります。関門海峡は細長く湾曲部が多く可航幅も狭くその上潮流は強くて複雑、船舶交通量も多く航行するには非常に難度の高い海域ではありますが、百戦錬磨の先輩水先人のような関門のスペシャリスト(水先人)になりたいです。

水先人として常に心がけていることはありますか

水先人は安全運航が最大の使命です。そのため水先業務を遂行するにあたって常に冷静で的確な判断ができるように心身ともに健康であることです。操船については船長や乗組員が不安な気持ちにならないように余裕のある操船を心がけています。

水先人を目指すあなたへ

水先業務は天候の急変や潮流の変化そして船舶が輻輳する交通の難所を航行するため緊張の連続です。責任が大きいため毎回安全航海が終わるたびにやりがいを感じる魅力のある仕事だと思います。是非あなたの知識・技術・経験を活かして水先人を目指してみませんか。



関門 一級水先人 伊藤 英明さん



水先人の歴史

●世界最古の水先人

ヘブライの大予言(第27章)には、紀元前10世紀、古代フェニキア(現在のレバノン付近)の海港タニアに、水先人が存在したと述べられ、紀元前9世紀頃のギリシャの詩人ホーマーの叙事詩「イリヤッド」にも、ギリシャのアケア地方(コリント付近)に水先人が存在したと謳われています。日本書紀では、日向の美々津を出港した神武東征の船団を潮流の早い豊後水道から瀬戸内海へ水先をしたのは宇豆昆古(後の椎根津彦、古事記では棹根津彦)という神様であるとされ、大分県佐賀関下浦には、この日本最初の水先人を祀る椎根津彦神社もあります。さらに、源平時代、源義経が奥州平泉に逃れる折、琵琶湖を渡るのに水先人が案内したとも伝えられています。

●中世の水先事情

中世紀の大航海時代では、水先人の任務はますます重要性を増し、マルコ・ポーロの初航海でインド洋を渡る時のアラビア人水先人をはじめ、バスコ・ダ・ガマが喜望峰を回る時に乗船した水先人、さらにコロンブスの新大陸発見の航海にも水先人の乗船記録が残されています。日本では、遣唐使船(630年～894年)が朝鮮沿海の北岸航路をとったときは、水先人に航路の誘導をさせており、遣明船(1401年～1589年)の勘合貿易には、楠葉西忍に水路の誘導を行わせています。

●近世の水先事情

1600年(慶長5年)、オランダ船リーフデ号が豊後に漂着したときに乗っていた水先人は、徳川家康の外交顧問となったウィリアム・アダムス(日本名:三浦按針)でした。その後1639年(寛永16年)、ポルトガル船来航禁止令以後約200年の間鎖国をしましたが、国内海運は盛んでした。太平洋側は菱垣廻船や樽廻船、日本海廻りは北前船が活躍し、関門や新潟のような入港船が多く、しかも操船

の困難な港では、関門において「付船」または「関落」といい、新潟では「水戸教」といった現在の港内水先人といえる者に頼っていました。

開国後の水先制度の確立

●水先制度の導入

開港以来、外国船の往来が多くなるに従って、海難事故が続出するといったこともあり、明治新政府は水先制度の制定が必要であるとして1876年(明治9年)12月に「西洋型船水先免状規則」を公布しました。これは、欧米先進国の先例(主としてイギリスの1854年商船条例)を模した原始的海事法ともいうべき立法でした。

●水先制度の近代化

1894～95年(明治27～28年)の日清戦争を転機に、海運業も大規模経営方式を取り入れて飛躍的に発展しました。

これに伴い、船舶、航海、船員などに関する海事法規についての改革が行われ、近代的海法の形態が整備されました。1896年(明治29年)には、航海奨励法、造船奨励法、船舶職員法、海員懲戒法等、海事に関する一連の法律も制定され、次いで1899年(明治32年)3月14日に公布された水先法の時代は、法体系整備の第二期であり、日清戦争後のわが国海運産業の発展に伴う近代化に対応しての制定でした。

●水先制度の現在

近年における日本人船員の減少に伴う水先人後継者不足の到来、港湾の国際競争力強化のためのコスト低減要請、船舶交通の安全確保、海洋環境保全への意識の高まりなど、水先を取り巻く社会情勢の変化に適確に対応

するため、2006年(平成18年)5月17日、水先制度の大幅な改革を内容とする改正水先法が公布され、2007年(平成19年)4月1日から施行されました。この新たな水先法により全国の水先人会は法人化され、これら法人水先

人会により「日本水先人会連合会」が、2007年(平成19年)4月3日に設立されました。2024年(令和6年)4月1日現在では全国34の水先区に601人の水先人がいます。

■年表(水先組織等の変遷)

1930年(昭和5年)	7月	日本水先人協会設立
1949年(昭和24年)	8月	水先法(昭和24年法律第121号)施行 水先区は次の21区 室蘭、函館、小樽、留萌、塩釜、東京湾、新潟、伏木、七尾、清水、名古屋四日市、舞鶴、 阪神、内海、境、関門、崎戸、佐世保、長崎、島原海湾、鹿児島
1950年(昭和25年)	3月	下津水先区を新設 水先区は合計22区
1951年(昭和26年)	4月	釧路水先区を新設 水先区は合計23区
1962年(昭和37年)	7月	日本水先人協会を日本パイロット協会に改称
1964年(昭和39年)	5月	社団法人日本パイロット協会を設立
	12月	東京及び横須賀の両水先区を新設 水先区は合計25区
1965年(昭和40年)	7月	苫小牧、秋田船川、田子の浦及び博多の各水先区を新設 水先区は合計29区 下津水先区を和歌山下津水先区に拡大
1967年(昭和42年)	8月	釜石水先区を新設 水先区は合計30区
1971年(昭和46年)	5月	国際パイロット協会(IMPA)設立
	10月	酒田、小名浜、鹿島、衣浦、尾鷲、小松島及び細島の各水先区を新設 水先区は合計37区 崎戸水先区を廃止 水先区は合計36区 塩釜水先区を仙台湾水先区に拡大
1972年(昭和47年)	5月	那覇水先区を新設 水先区は合計37区
1977年(昭和52年)	4月	八戸水先区を新設 水先区は合計38区
	7月	衣浦水先区を伊良湖三河湾水先区に拡大 名古屋四日市水先区を伊勢湾水先区に改称
1978年(昭和53年)	10月	第4回IMPA総会を京都で開催
	11月	大阪湾水先区を新設 水先区は合計39区
2007年(平成19年)	4月	水先法改正 東京、東京湾及び横須賀の各水先区を東京湾水先区に統合 伊良湖三河湾及び伊勢湾の両水先区を伊勢三河湾水先区に統合 大阪湾及び阪神の両水先区を大阪湾水先区に統合 水先区は合計35区 日本パイロット協会を解散し、日本水先人会連合会を設立
2020年(令和2年)	7月	尾鷲水先区を廃止 水先区は合計34区

水先区別の水先実績（2022年度） 及び水先人会の住所等

水先実績の推移

水先区	水先人会の住所	水先人会の 電話・メールアドレス	水先人数	水先隻数 (業務回数)	業務を行った 船の総トン数 (千トン)
釧路	釧路市共栄大通9-1-1074 K&Mビル	0154-64-9250 kpilot@wine.ocn.ne.jp	2人	330	10,113
苫小牧	苫小牧市元中野町4-1-7	0144-34-3070 mizusakinin@iaa.itkeeper.ne.jp	5人	1,197	62,251
室蘭	室蘭市海岸町1-58	0143-22-4049 mu-pilot@galaxy.ocn.ne.jp	2人	592	35,693
函館	函館市海岸町25-8	0138-40-8435 hakodate-yorifuji@ncv.jp	2人	114	3,139
小樽	小樽市色内1-2-18 浜ビル内	0134-22-5380 otaru.pilot@bz03.plala.or.jp	2人	66	1,784
留萌	留萌市本町3-36-2	0164-43-4128 rumoi.mizusaki@jcom.zaq.ne.jp	1人	28	221
八戸	八戸市河原木字海岸10-5	0178-28-9421 hhepilot@k4.dion.ne.jp	2人	416	16,833
釜石	釜石市只越町3-4-2 南天ビル2F	0193-55-4810 kamaishi-mizusakiku@lily.ocn.ne.jp	2人	107	6,140
仙台湾	塩釜市真山通1-8-35	022-781-7246 sendai-pilot@nifty.com	5人	1,124	53,452
秋田船川	秋田市土崎港西1-7-28	018-845-3178 akt-pilot-741@ec1.technowave.ne.jp	2人	405	8,818
酒田	酒田市日吉町2-4-22 セービング日吉B棟22号	0234-43-8306 sakatapilot@ceres.ocn.ne.jp	1人	130	4,469
小名浜	いわき市小名浜字辰巳町18-1	0246-54-6653 pilot@sepia.ocn.ne.jp	3人	545	18,639
鹿島	神栖市居切1909-16	0299-82-5515 tsurumi@kashimapilot.or.jp	8人	2,864	151,262
東京湾	横浜市中区山下町1-2 パイロットビル	045-650-3180 headoffice@tokyobay-pilot.jp	154人	42,669	1,931,676
新潟	新潟市中央区亀が島1-7-12	025-244-2320 n-pilot@agate.plala.or.jp	5人	450	22,854
伏木	高岡市伏木湊町5-5	0766-44-0173 fk-pilot@p2332.nsk.ne.jp	2人	443	14,789
七尾	七尾市矢田新町二部162-3 ポートサイド七尾2F	0767-53-1192 pilot770@grace.ocn.ne.jp	2人	281	12,691
田子の浦	富士市中河原28-2	0545-33-0734 pilot-fujiyama@sf.tokai.or.jp	1人	177	3,600
清水	静岡市清水区日の出町10-80 清水マリナーミナル3F	054-352-2191 smzpilot@vesta.ocn.ne.jp	5人	1,570	49,641
伊勢三河湾	名古屋市港区入船2-4-6 名港ビルディング17階	052-304-8311 isp@isemikawapilot.jp	114人	25,963	1,083,437
舞鶴	舞鶴市字喜多1105-1 舞鶴21ビル605号	0773-77-5587 maizuru-pilot@io.ocn.ne.jp	2人	171	7,456
和歌山下津	和歌山市築港3-2 田中海運ビル2F	073-431-8713 pilot-wk@titan.ocn.ne.jp	5人	1,252	81,268
大阪湾	神戸市中央区波止場町1-5	078-321-7221 info_6500042@osakawanpilot.jp	100人	22,541	906,568
内海	神戸市中央区京町72 新クレセントビル3階	078-332-7191 jfp@inlandsea-pilots.jp	138人	28,256	1,274,703
境	境港市上道町2184-1 2F-6号室	0859-30-2124 sakaipilot@sea.plala.or.jp	2人	199	6,517
関門	北九州市門司区西海岸1-2-13	093-332-2384 k-pilot@kanmon-pilot.jp	30人	8,981	238,475
小松島	小松島市小松島町新港43 日通小松島支店2F	0885-32-4789 komatsushima-pilot@nifty.com	1人	99	3,903
博多	福岡市博多区沖浜町12-1 博多港センタービル408	092-291-4494 hakatapilot@mvi.biglobe.ne.jp	5人	1,863	34,698
佐世保	佐世保市塩浜町6-2 諸隈商事塩浜ビル2F	0956-22-9059 ssb8pilot@oboe.ocn.ne.jp	4人	566	11,965
長崎	長崎市常盤町1-60 長崎港常盤ターミナルビル	095-823-6465 nagasaki-plt@hi3.enjoy.ne.jp	2人	68	2,827
島原海湾	大牟田市新港町1 三池港物流ビル別館3F	0944-53-1405 skp-1@abeam.ocn.ne.jp	3人	744	4,301
細島	日向市富高6285-18	0982-55-0427 pilot.tomokioku@gmail.com	2人	117	2,752
鹿児島	鹿児島市南栄5-10-8	099-260-7707 kagoshima-plt@kag.bbq.jp	3人	221	8,720
那覇	那覇市西2-1-1 沖縄港運ビル3F	098-868-1613 napilot1@mco.ne.jp	6人	432	14,779
合計			623人	144,981	6,090,434

2023年3月31日現在

● 水先人数（年度末） ■ 水先隻数（業務回数、千隻） ■ 業務を行った船の総トン数（百万トン）

