

第1回水先人の人材確保・育成等に関する検討会（議事概要）

日 時：平成27年4月30(木)14:00～16:00

場 所：都道府県会館 4階 402号会議室

出席者：赤峯委員、池谷委員、今津委員、太田委員、落合委員（座長）、小野委員、門野委員、小島委員、佐々木委員、根本委員、羽原委員（座長代理）、福永委員、前田委員、八木委員、山崎委員、山田委員、渡部委員

【国土交通省】

森重海事局長、松原審議官、吉永海技課長、大橋次席海技試験官、石田海技課企画調整官、前田海技課水先業務調整官、小池港湾局計画課港湾計画審査官〔代理：種村課長補佐〕（オブザーバー）、伊丹海上保安庁交通部安全課長（オブザーバー）

【（一財）海技振興センター】

伊藤理事長、山内常務理事、古田常務理事、庄司技術・研究部長

1. 議事

- （1）検討会の目的、スケジュール等
- （2）水先人の確保・育成等の現状
- （3）関係者からの説明
 - ① 日本水先人会連合会
 - ② （一社）日本船主協会
- （4）その他

2. 議事概要

- （1）検討会の目的、スケジュール等
事務局から、検討会目的、スケジュール等について説明を行った。
委員からの質問はなかった。
- （2）水先人の確保・育成等の現状
事務局から、水先人の確保・育成等の現状について説明の後、質疑応答を行った。
主な意見又は質疑応答は次のとおり。
 - 資料5の水先人の廃業・就業予測は、30年度から、26名ずつ1級水先人が就業す

る前提であるが、より厳しい予測ができ、また、より早いペースで水先人が廃業していくのではないかと予想している。新しいデータを入手の上修正したい。

- 海外水先実態調査の調査事項に、水先人の責任関係は当然入っているが、若者、船長経験の方など、人材育成システムについても調査をお願いしたい。
→ ご指摘の視点に留意して、これまでの調査データを点検・補充し、今後の海外調査を進めていきたい。
- 欧州では、e-navigationが人材教育にも関係しており、情報化がどれだけ進めば、能力が向上し、又は安全性を確保できるのかにつき、北海付近で、プロジェクトが動いているので、調査の参考にされたらよいのではないか。
- HarbourとBay (Navigation)を、一つの資格(水先免状)で一括してきょう導するというのは、日本の大水先区特有の状況と理解するが、他国における海技免状との関係について調査をお願いしたい。例えば、北海のような広大なエリアをきょう導する(Navigationがある)場合、特別な教育をしているのか、又は何らかの制限をつくっている(資格要件がある)のか、免状(海技免状、水先免状)と育成の関係について調査をお願いしたい。

(3) 関係者からの説明

- ①日本水先人会連合会から、水先業界の課題、内海水先区・中小水先区の実情について説明の後、質疑応答を行った。

内海水先区の実情については次のとおり。

- 水先区が非常に広いため、来島海峡を境に、神戸と門司に拠点を置くとともに、区内51港のうち、主要10港に1級水先人を常駐させている(ハーバー当直)。従来から、往復の旅程を含め、拘束時間が長いため、水先人不足の傾向が見られたが、近年、入会者が急減し、ますます顕在化している。
- 27年3月は、水先要請が非常に多く、そのうち22隻に対して、応招が1時間から1日近く遅れた。5年後、10年後に応招できない隻数/月のシミュレーション結果を資料に記載したが、27年に入り、他の月においても、実際に、応招の遅れがあり、シミュレーションのような状況になりつつある。
- 内海では、十数年前は、年間、約400隻しかなかった長時間2人乗りきょう導が、約1,200隻まで増えていることが、人材不足に拍車をかけている

中小水先区の実情については次のとおり。

- 業務量が少なく、かつ、例えば、天候が荒れてくると、通常はパイロットをとらない船が、急にパイロットを要請するなど、業務が非常にイレギュラーである。
- 2, 3人の水先人しかいないため、冠婚葬祭や急病等があれば、いつでも代わりに対応しなければならず、自分の業務や生活の計画を立てにくく、不規則である。
- 業務量増加対策として、例えば、危険物積載船を強制水先にできないか。

- 連合会による水先人派遣支援、廃業年齢の延長を進めてほしい。
- 派遣支援のために複数の水先区の免許を受ける場合の養成課程の内容を軽減できないか。
- 業務の効率化のため、近隣の小水先区との統合や相互免許取得制又は大規模区との統合ができないか。

主な意見又は質疑応答は次のとおり

- 派遣支援の効果を上げるための、例えば水先区の統廃合や派遣の強制化について、具体的なお考えをお聞きしたい。
 - 水先区の統廃合について具体的な見直し案は現時点では持ち合わせていないが、内部で検討をする予定にしている。派遣支援に係る費用を、水先人の互助により負担するにもおのずと限度があり、かつ、派遣元の水先人確保も苦しい状況にあるので、あくまでも派遣支援は緊急対応であり、中長期的な対応は別途検討せざるを得ない。
 - 統合については、グループ化や地域単位でまとめることがあり得るのでないか。
- 各水先区における円滑な水先業務を行うための水先人数を、どのくらいのスパンで確保すべきかというようなことも、検討会の重要なテーマとなり得るのでないか。

② (一社) 日本船主協会から、次のとおり説明の後、質疑応答を行った。

- 協会としての問題意識は、日本水先人会連合会や事務局の説明と全くそごはなく、将来の人材不足が最大の問題である。水先人がスムーズに応招できないと、スムーズに入港できず、タイムリーに荷物を運ぶという本来の責務を、海運会社が果たせなくなり、日本の経済・物流に直結するのでないかと非常に懸念している。
- 問題意識の2つ目として、安全な水先サービスが提供されることを強く望んでおり、品質をしっかりと維持・向上する必要があるのでないか。
- 2つの問題を解決する上で、基礎的なポイントとして、1点目は、19年の水先法改正のときにも、水先人の責任について議論がなされたが、結論が出ないまま、現在も、水先サービスが提供されているが、ある程度整理をつけておかないと、解決策を考える上で、ネックとなる可能性があること。
- 2点目は、後継者となる若者が、安心して、この業界に入ってくることができる環境をつくる上でも、さらに教育・研修等により安全性を確保する上でも、水先の引受主体の法人化が有力なオプションとなること。
- 海運会社にとって、安全を確保する上で水先人の果たす役割は非常に大きいと認識しており、水先制度がスムーズに運営されることが、産業界等に対する海事関係者の責任を果たすことになるので、我々も知恵を出す用意は十分にある。

主な意見又は質疑応答は次のとおり

- 水先側としては、検討に先立ち、次の2点を要請したい。
 - 一つは、船協側から法人引受に関する検討要請があったが、仮にそのような対策を講じても、若い水先人が一人前になるのは10年以上先となるので、5～10年先の将来を見据えた議論を進めること
 - もう一つは、一番大きなテーマである喫緊の課題への対応として、入口（就業水先区の調整）、出口（定年延長）、あるいは、中身の調整（現在の陣容での業務の効率化）などを議論すること
- 船長経験者が、どれぐらいの比率で水先人になる道を選んでいるのか、またどうしたら、その比率を大きくできるのか。
 - 日本人船員の役割が再認識されつつあり、徐々に増えてくるとは思うが、水先人になるよう呼びかけはできても、強制はできないので、ジレンマに陥っている。
- 個社により事情は異なるが、大体希望どおり水先人になる道を選んでおり、約8割がパイロットになっているイメージである。船協では、联合会へ提供するため、今後10年程度について、船長が毎年何人出てくるか取りまとめ中である。
- 水先人の責任額が一定額を超過した場合に、国が再保険者としてそれを引き受ける水先人損害賠償責任補償制度とでもいうシステムを構築することは考えられないか。
 - オプションの1つとしてあり得るが、システムを構築せずとも、事実上の方策もあり得るのでないか。民間・行政が何かを決めても、最終的には裁判所が判断することになるが、業界のコンセンサスや行政の解釈・見解があれば、裁判所の判断にも影響するのでないかと考えており、水先人の責任について、ある程度整理をつけておく必要がある。
- 諸外国の例を見れば、水先人の責任の範囲を明確化するには、船主責任制限法の特則のような立法が必要であり、議論のあった保険制度を設けるにしても、関係省庁と協議しなければならず、非常に大きく重く深い問題である。大変な作業ではあるが、中長期的課題と短期的課題の双方を意識しつつ、今後さらに議論を深めていきたい。

（4）その他

次回の検討会は、今後、事務局より日程調整を行う。

以上