

第2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7月14日(火)14:00～16:00

場 所：海事センタービル 8階 801・802 会議室

出席者：赤峯委員、池谷委員、今津委員、大泉委員、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、松浦委員、八木委員、山崎委員、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（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) 水先区現地ヒアリング（報告）
- (2) 日本水先人会連合会 要望
- (3) 欧州現地調査（報告）
- (4) 課題の整理
- (5) 課題の解決に向けた対策（審議）
- (6) その他

2. 議事概要

- (1) 水先区現地ヒアリング（報告）
事務局から、水先区現地ヒアリングの結果について報告を行った。
委員からの質問はなかった。
- (2) 日本水先人会連合会 要望
日本水先人会連合会から、「この10年間の後継者不足への対応策」及び「中長期的な課題」について説明の後、質疑応答を行った。
主な質疑応答は次のとおり。
 - 資料4の1.（4）に関連して、10年前、業務量の少ない水先区における業務運営のあり方に関して、「水先制度のあり方に関する懇談会報告」では、「一定期間は、

特定の任意水先区における就業を義務付ける」旨の記載があつて、その後、交通政策審議会では、「全国の水先人がその自主的な取り組みとして一定のルールに従つて一定期間は当該小水先区において就業する」旨答申されている。何故、どういう議論があつて、「義務付ける」が「自主的に」となったか、その経緯を教えてください。また、その際、水先人会の会則を強化してそのようなことができる・できないという議論もあつたのかの観点からも教えてください。

(3) 欧州現地調査（報告）

（一財）日本海技振興センターから、欧州現地調査団の団長を務めた羽原委員はじめ関係者に感謝の意を表明したうえで、調査結果（概要速報）について説明の後、質疑応答を行った。

主な質疑応答は次のとおり。

- 資料5別紙2について、水先人が故意、重過失でも、基本的には1000ポンド以内の責任でよいが、刑事罰となる可能性があり、そうなれば話は別である旨の記載について、刑事罰が科せられる場合には、責任制限が適用されないとの理解でよろしいか。

→ 現地で聞いた限りでは、賠償責任とは別に刑事責任で課される罰金は話が別という意味に理解した。

(4) 課題の整理

事務局から、課題の整理について説明を行った。

委員からの質問はなかった。

(5) 課題の解決に向けた対策（審議）

事務局から、(4)で整理した課題の解決に向けた対策について、順番に説明の後、それぞれ審議を行った。

①審議の進め方

事務局から、審議の進め方について説明の後、委員から課題の追加が提案された。

- (1)～(3)を踏まえ、(4)において、審議すべき課題を整理した。整理には、大きく2つの軸があり、①地域か全国か、②時間軸として短期的にすぐできそうか中長期的に少し時間をかけて検討が必要かに分けて整理した。今後は、資料12のスケジュールのとおり、今回から第4回検討会までの3回にわたって課題の解決に向けた対策、第5回検討会で取りまとめ案を審議頂いて、3月に取りまとめる。報告書形式で取りまとめたいが、結論も大体出て、方向性も立ち、すぐに実施できるものがあれば、取りまとめを待たず実施したい。逆に、3月までに結論が出ないテーマもあるかもしれないが、できるものは早くやりたい。そのため、例えば、派遣

支援体制の見直しや養成支援の選考条件の見直しなど、既存の制度でもう少し改善すればよいのではないかというものには、早めに意見を頂きたい。もちろん中長期的課題についても着実に検討していきたい。今回は、資料6の☆印を付したものと、派遣支援体制の見直しの6つの課題について、特に審議をお願いしたいが、限定はしないので、それ以外の事項についても必要であれば審議頂きたい。

→ 水先人になろうとする者を供給する側として、内海水先区に人が行かないのは広大な点に問題があると考えているので、内海水先区のレビューを中長期的課題として提案したい。

② 2枚目免状取得の合理化

主な意見は次のとおり。

- 連合会の要望にマッチしている。ただ、水先人になった直後は、技術的にも問題があるかと思うので、1枚目の免状を行使して、ある程度の技術力が備わってから、中小水先区派遣をするというのが、連合会の案。いずれにしても、この方向で進めていきたい。できるものは早くやりたいとの事務局の発言は非常に心強く、2枚目免状取得の合理化については、具体性・方向性が固まれば、早急に措置してもらいたい。

③ 派遣支援体制の見直し、養成支援の選考条件の見直し

主な意見は次のとおり。

- 今後の中小水先区の水先人の減少状況によっては、派遣支援の条件化を、養成支援の応募者と進級者に限らず、現行の1級水先人についても検討してよいのではないか。
- 1級水先人が、2枚目免状を取得するときは、ボランティアとの理解なので、養成支援を受けて新たに水先人になろうとする者以外、2枚目免状を取るモチベーションが上がらないので、既存の水先人を対象とした養成支援を設ける案がある。
- 1級水先人には、養成支援のように条件とするものがないから、どのように派遣支援を強制化するか非常に難しい、法的には多分無理だろうから、水先人会の会則の実効性の強化で対応できないかと、今のところ考えている。養成支援の選考条件の見直しについては、(一財)海技振興センター主催の「水先人養成に関する総合事業検討委員会」に諮っていきたい。
- 1級水先人による派遣支援については、水先人養成施設のキャパシティの問題やコストの問題もあるが、例えばどのようなことがあり得るか次回お示しできるようにしたい。

④水先区の統廃合

主な意見は次のとおり。

- 水先区現地ヒアリングで、要望が特に高かったものの、仮に、近隣の中小水先区だけ統合しても、希望（応募）が遍在する問題自体を解決できない懸念も踏まえ、多様な統合パターンがあり得る中で、一案に過ぎないものとして、ブロックごとに核となる水先区を含むよう、広域での統合案をお示した。
- 新しい水先区に移行する際には、その水路等についての知識技能を満たすことによって、初めて、その水先区に対応できる能力を得るため、既存の水先人の再教育については、大変かもしれないが、経過措置として別途検討する論点になる。水先区統合の視点として、水先人の供給体制も勘案して行うことが大きなポイントになっているが、「供給体制」とは、現状を前提にするのか、あるいは新たな拡充策を設けて供給体制を変えるのか。その場合、供給体制は、どのぐらいの時間軸で考えればよいか。
→ 供給体制については、統合後の水先区の区割りとは別に、どのようなことがあり得るか、併せて検討していくことも必要。
- 統合後の水先区の水先人全員が広域で就業できるようになっても、水先実績の少ない港では、計算上、何年に1度しか、水先業務が回ってこない。内海水先区で5年目のパイロットでも、この港は初めてとおっしゃる。ユーザーからすると、安全上非常に危惧するので、広域案には非常にネガティブ。例えば、東京湾の水先人が役割分担して、各中小水先区の2枚目免状を取得したほうが、より安全上・教育上も無駄が少ないが、1級水先人に派遣支援をどのように条件化するか解決しないと、絵に描いた餅になる。
- 水先人から見ても、広域化により免状取得が大変になるし、技量維持という安全面で危惧を感じる。例えば東日本だけでも、鹿島から八戸まで、業様が全く異なる水先区が散在しており、ローカルの水域事情に精通しているという、水先人にとって基本的なプロフェッショナル性が、かなり欠けていくのではないかと非常に心配する。2点目として、冬季の北海道では、移動が非常に厳しく、かつ、核となる水先区がないので、広域でブロック化しても後継者は多分来ない。例えば、資料4の参考資料のとおり、近隣水先区が隣組方式で助け合っている北海道や、地理的にも非常に近く自然条件も似通った伏木・七尾は、1つの水先区にしてもよいのではないかと。近隣の小規模な統廃合は喫緊に措置し、中長期で抜本的な見直しをしてほしい。
- 一旦統廃合すれば、元に戻すことはできないので、本日のご意見も踏まえ、改めて時間もかけて検討する必要がある。少し現実的なところでの統合ということも、むしろ連合会からご提案いただいて、水先区として存続させる必要があるか、類似行為水域を水先区化する必要があるかも含めて、さらに議論を深めたい。

⑤水先人の責任制限及び被害者救済の仕組みの構築並びに水先引受主体の法人化

主な意見は次のとおり。

- 船主責任制限法では、責任制限がブレイクされる(責任制限を援用できない)場合、船主と水先人の関係はどうか。つまり、法律で責任制限をするヨーロッパ並みの制度を日本で導入するか、あるいは保険でカバーする制度を構築するか、あるいは両方か、選択肢は限られるだろうが、仮に保険でカバーする制度を検討する過程では、フィージビリティ(実現可能性)を考慮する必要がある。その際、保険会社から最初に明確化を求められるのは、どのような場合に保険金を支払うかということだろう。民法、船主責任制限法、約款が適用され、非常に複雑で難しいと思うが、どのような場合に水先人が責任を問われるのかを整理する必要があるのではないかと。
- 船主責任制限法はアンブレイカブルではなく、一定の責任阻却事由(故意又は損害の発生のおそれがあることを認識しながらした無謀な行為)があると無限責任になる。故意又は重過失という要件より、もう少し船主に有利な事由になっているものの、常に責任制限されるわけではなく、故意に近いことがあると、巨額な無限責任を負うことになるので、水先人のリスクは極めて大きい。もう少し精度を上げた分析が必要であるとのこと指摘だと思つたので、さらに検討していきたい。
- 法人化については、構成員が有限責任になる法人・ならない法人があるので、水先人が構成員となる法人は、どのような性質であるべきか、相応の検討を要する。営利を目的とする法人でないとすると、会社法の株式会社を直ちに適用するわけにいかず、公益社団法人などに近いとも考えられ、その場合には、一般法人法などの適用も考える必要がある。
- 責任制限と法人化の2つの論点は、性質上、難しい問題を含むので、中長期的課題として時間を要するかもしれないが、本日のご意見も踏まえて、今後、着実に検討を進めたい。水先人の責任制限は、法人化とは関係なく、しかし法人化の場合も問題になってくる論点として、従来からあると認識している。10年前の「水先制度のあり方に関する懇談会報告」における整理を改めて点検し、その間に生じた事情変更があれば、それも踏まえて新たな目で検討していく。
- 連合会でも、法人化に伴う責任制限とは別に、現在の個人事業主としての水先人の責任制限の検討を提案している。

(6) 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