

# 第3回水先人の人材確保・育成等に関する検討会

## 議事次第

1. 日時 平成27年10月27日（火）14：00～
2. 場所 海事センタービル 8階 801・802会議室
3. 次第
  - （1）開会挨拶
  - （2）議事
    - ① 課題の解決に向けた対策（審議）
    - ② 検討会スケジュール（修正案）
    - ③ その他

## 配付資料一覧

資料 1	委員名簿 . . . . .	1
資料 2	検討すべき課題 . . . . .	2
資料 3	課題の解決に向けた対策（事務局叩き台） . . . . .	3
資料 4	2 枚目免状取得の合理化＜養成課程の見直し案＞	8
資料 5	海上保安庁提供資料 . . . . .	9
資料 6	日本水先人会連合会提出資料 . . . . .	12
資料 7	検討会スケジュール（修正案） . . . . .	29

以 上

水先人の人材確保・育成等に関する検討会 委員名簿  
(五十音順、敬称略)

- 赤峯 浩一 (一社) 日本船主協会港湾委員会委員  
池谷 義之 全日本海員組国際局長  
今津 隼馬 東京海洋大学名誉教授  
大泉 勝 日本水先人会連合会副会長 (内海水先区水先人会会長)  
太田 秀男 日本内航海運組合総連合会船員対策委員会委員  
◎ 落合 誠一 東京大学名誉教授  
小野 芳清 (一社) 日本船主協会理事長  
門野 英二 (一社) 日本船主協会港湾委員会委員  
小島 茂 (一社) 日本船長協会会長  
佐々木 功 日本水先人会連合会理事 (伊勢三河湾水先区水先人会会長)  
竹口 信和 海技大学校水先教育センター長  
西本 哲明 日本水先人会連合会水先業務研究委員会委員長  
根本 正昭 (一社) 日本船主協会港湾委員会委員  
○ 羽原 敬二 関西大学政策創造学部教授  
福永 昭一 日本水先人会連合会会長  
前田 耕一 外国船舶協会専務理事  
松浦 安洋 日本水先人会連合会理事 (酒田水先区水先人会会長)  
渡部 典正 (公社) 日本海難防止協会専務理事

## 【国土交通省】

- 坂下 広朗 海事局長  
佐々木 良 大臣官房審議官 (海事)  
高杉 典弘 海事局海技課長  
大橋 伴行 海事局総務課次席海技試験官  
石田 康典 海事局海技課企画調整官  
前田 良平 海事局海技課水先業務調整官  
小池慎一郎 港湾局計画課港湾計画審査官 (オブザーバー)  
伊丹 潔 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 鎮樹 理事長  
山内 一良 常務理事  
古田 幸信 常務理事  
庄司新太郎 技術・研究部長

(注) 「◎」は座長、「○」は座長代理

## 検討すべき課題

※ 下線部分は、第2回検討会で整理した課題から追加した事項。

**1. 地域的課題**

## (1) 内海水先区

## [短期的課題]

- ① 内海志望の誘導・支援策
- ② 派遣支援体制の見直し
- ③ サービス提供の対価に見合うよう水先料金の見直し

## (2) 中小水先区

## [短期的課題]

- ① 2枚目免状取得の合理化
- ② 派遣支援体制の見直し
- ③ 養成支援の選考条件の見直し
- ④ 廃業年齢の引き上げ
- ⑤ 養成支援の重点化
- ⑥ 2枚目免状取得の養成支援

## [中長期的課題]

- ⑦ 水先区の統廃合

**2. 全体的課題**

## [短期的課題]

- (1) 3級水先人の確保
- (2) 水先人会の会則実効性の強化
- (3) 1級水先人のリクルート活動の強化

## [中長期的課題]

- (4) 水先人の責任の制限
- (5) 水先引受主体の法人化
- (6) 水先料金の見直し
- (7) 水先法上の総トン数の適用の考え方の見直し
- (8) I Tの活用

## 課題の解決に向けた対策（事務局叩き台）

## 1. 地域的課題

## (1) 内海水先区

## [短期的課題]

## ① 内海志望の誘導・支援策

## ア) 業務分割

## 【提案】

1) 長時間業務を解消するため、例えば、一定時間を超える場合に、船舶航行及び水先人の乗下船の安全が確保できる水域にて、水先人が交替乗下船を実施してはどうか。

⇒ 内海水先区水先人会において、ご検討をお願いしたい。

2) 上記 1) の対応が可の場合、新たなパイロットステーションの設定に伴い経費増が見込まれる場合は、水先料金に転嫁するものとする。

⇒ 内海水先区水先人会において、水先料金に転嫁すべき経費の試算につき、ご検討をお願いしたい。

## イ) 養成支援の重点化

## 【提案】

1 級水先人養成支援者の養成手当（月額 25 万円）を、当分の間、内海及び中小水先区志望者に重点化できないか。

⇒ （一財）海技振興センターにおいて、日本水先人会連合会及び船主団体の意見を聞いた上で、ご検討をお願いしたい。

## ウ) 人気水先区の募集抑制

一時期、募集を抑制するのは、持続性のある業務確保の観点から適切な対策ではないのではないか。

② 派遣支援体制の見直し

ア) 派遣支援元の役割の中断

【現行】

派遣元水先区	派遣先水先区
東京湾	(9水先区) 釧路、苫小牧、室蘭、函館、八戸、釜石、仙台湾、小名浜、鹿島
伊勢三河湾	(7水先区) 小樽、留萌、秋田船川、酒田、田子の浦、清水、尾鷲
大阪湾	(5水先区) 新潟、伏木、七尾、舞鶴、和歌山下津
内海	(5水先区) 境、小松島、細島、鹿児島、那覇
関門	(4水先区) 博多、佐世保、長崎、島原海湾

【提案】

- 1) 平成28年4月以降、当分の間(3~5年程度)、内海水先区からの派遣支援を中断してはどうか。(派遣支援中(予定含む)の細島、那覇は除く)
- 2) 中断の間、内海水先区以外の派遣元水先区にて、境、小松島、鹿児島への派遣支援を分担してはどうか。  
⇒ 日本水先人会連合会において、ご検討をお願いしたい。

イ) 近隣水先区による支援

【提案】

- 1) 大阪湾水先区、関門水先区の水先人に、2枚目免状として内海の免状を取得し、当分の間(後継者確保が安定する迄)、スポット的に、当該水先区の近隣水域(例:和田岬⇔姫路・東播磨、関崎⇔宇部、苅田、大分等)に派遣支援してはどうか。  
⇒ 日本水先人会連合会において、ご検討をお願いしたい。
- 2) 上記1)の対応が可の場合、2枚目免状取得にあたり、養成支援(養成手当等の支給)を実施してはどうか。  
⇒ (一財)海技振興センターにおいて、ご検討をお願いしたい。

③ サービス提供の対価に見合うよう水先料金の見直し

ア) 長時間2人乗り割増率の引上げ

合理的根拠につき検討中。

イ) 長距離逓減制の改善

合理的根拠につき検討中。

## (2) 中小水先区

### [短期的課題]

#### ① 2枚目免状取得の合理化

##### ○ 養成期間の短縮

###### 【提案】

大水先区免状既取得者が、中小水先区免状取得の場合の養成期間を次のとおり短縮してはどうか。(詳細は資料4を参照)

1級：3.5月→1.5月

2級：6.5月→1.5～3月

3級：8.5月→1.5～3.6月

#### ② 派遣支援体制の見直し

##### 【提案】

- 1) 派遣支援元水先人会の会則を改正し、当該水先区の新規水先人に対し、中小水先区への派遣支援の義務付けが可能か。
- 2) 派遣支援水先人に対する報酬補償の改善が可能か。
- 3) 上記2)の改善を実施する場合、今後の派遣支援増を踏まえ、水先料金に反映してはどうか。

⇒ 日本水先人会連合会において、ご検討をお願いしたい。

#### ③ 養成支援の選考基準の見直し

##### 【提案】

2級及び3級水先人養成支援者の養成支援の条件として、当該免許取得後に1級に進級するときに、派遣支援が必要な中小水先区の2枚目免状も取得し、一定期間、中小水先区への派遣支援を義務付けてはどうか。

⇒ (一財)海技振興センターにおいて、ご検討をお願いしたい。

#### ④ 廃業年齢の引き上げ

##### 【提案】

現在、後継者確保難の中小水先区(島原海湾、那覇)で、先行実施している会則変更の内容に則った基準を、他の後継者確保難の水先区においても認めてはどうか。

<先行実施している会則の内容>

- 廃業年齢は満72歳を超えない。ただし、日本水先人会連合会において、健康で技能優秀と認められた者に限り、満74歳を超えない範囲を限度とし延長できる。
- 水先人会の会長は、業務運営確保のため特に必要と認める場合、水先人会の総会の議を経て、廃業年齢延長の限度から1年を超えない範囲で、業務継続を当該水先人に要請。この場合、当該水先人は、連合会において、健康で技能優秀であるほか、事故歴及び品位に問題がないと認められた者に限る。

⑤ 養成支援の重点化

【提案】（上記(1)① 1) の再掲）

1 級水先人養成支援者の養成手当（月額 25 万円）を、当分の間、内海及び中小水先区志望者に重点化できないか。

⇒ （一財）海技振興センターにおいて、日本水先人会連合会及び船主団体の意見を聞いた上で、ご検討をお願いしたい。

⑥ 2 枚目免状取得の養成支援

【提案】（上記(1)③ 1) 2) の再掲）

2 枚目免状取得にあたり、養成支援（養成手当等の支給）を実施してはどうか。

⇒ （一財）海技振興センターにおいて、ご検討をお願いしたい。

[中長期的課題]

⑦ 水先区の統廃合  
水先区の統合等。

**2. 全体的課題**

[短期的課題]

(1) 3 級水先人の確保

① 収入の確保策

【提案】

輪番制の運用において、3 級水先人の業務範囲（2 万円未満）に該当する船舶につき、実状を把握した上で、3 級水先人に配慮した配乗ができないか。

⇒ 各水先人会において、ご検討をお願いしたい。

② キャリアアッププロセスの明示、広報のあり方

現在、日本水先人会連合会、関係水先人会及び（一財）海技振興センターにより実施されている船員教育機関の学生及び教員への業務説明会及び現場見学会、日本水先人会連合会等のHPでのPR活動を継続・拡大し、認知度の向上に努める。

(2) 水先人会の会則実効性の強化

【提案】

後進者教育及び品質保持のための自律的手段の強化のための会則改正ができないか。

⇒ 日本水先人会連合会連合会において、ご検討をお願いしたい。

(3) 1級水先人のリクルート活動の強化

【提案】

内航フェリー船社及び海上保安庁等に対し、退職予定者を対象にした水先人養成支援への募集案内を積極的に配布してはどうか。

[中長期的課題]

(4) 水先人の責任の制限

【提案】

次回（第4回）以降に、水先法上の水先人の責任のあり方を整理し、検討会としての見解をとりまとめてはどうか。

(5) 水先引受主体の法人化

上記2. (4)の検討結果を踏まえて議論してはどうか。

(6) 水先料金の見直し

① 派遣支援コストの増大化

【提案】

今後、派遣支援のコスト増が想定され、費用化することにつき、コストと負担のあり方について検討してはどうか。

(7) 水先法上の総トン数の適用の考え方の見直し

【提案】

現行、国際総トン数を有する船舶は、国内総トン数に換算して水先法を適用している。とりわけ、PCC（自動車運搬船）については、国内総トン数に換算した場合、国際総トン数と比較して大きく減ぜられ、2級・3級より上級の業務範囲の船舶が、2級・3級の業務範囲となる。日本水先人会連合会より、安全確保の観点から、総トン数の適用の考え方を見直してはどうかと提起されている。

この点に関しては、強制水先対象船舶及び水先料金への影響も精査した上で、慎重に検討すべきと考えるがどうか。

(8) ITの活用

【提案】

水先業務の安全確保の向上に資するため、IT技術を活用してはどうか。（海上保安庁において、11月1日より、明石海峡航路北東方及び由良瀬戸において、バーチャルAIS航路標識の正式運用が開始される。今後、海上保安庁において設置箇所の検討が行われるとのことで、各水先人会において、海上保安庁に具体的ニーズの提案をしてはどうか。（資料5を参照）特に、内海水先区においては、有効と考えるがどうか。）

2 枚目免状取得【大水先区→中小水先区】の合理化＜養成課程の見直し案【事務局叩き台】＞

【基本的な考え方】取得先水先区に固有の知識・技能の習得に限定化を図る。

凡例：

	全水先区共通
	水先区固有
	全水先区共通・固有混合

必要履修科目	具体的内容	最低時間数等			見直し案			見直し理由			
		1 級	2 級	3 級	1 級	2 級	3 級				
航海	航海計器	○ 各種船橋機器、航海及び衝突予防援助装置の使用法、能力及びその限界 ○ 最新の船舶機器取扱い		3 時間			科目削除		水先区個別の内容でない。		
	航海通信	○ 適切な通信、連絡手段の使用 ○ 港湾及びマーチスとの通信、連絡内容		3 時間			"		実務修習と重複。		
	その他	○ 海難事例研究（水先業務に関連した海難及びインシデント例分析）		2 4 時間			"		業務執行上の情報共有、更新講習及び連合会主催の安全教育にて習得済。		
		○ 航海情報	・ 水先区における航行安全に関する法律、規則、行政指導等		3 3 時間			"		実務修習と重複。	
			・ 水先引受基準								
・ 風潮流、潮汐等の気象、海象状況、避険線等											
・ 航路、錨地、岸壁、顕著な構造物等											
○ 水路図誌、海図描画	・ 船舶の輻輳等の交通状況（小型船含む）		4 5 時間			時間数 6 0 % 削減 1 8 時間		当該水先区の水先区に特化。			
	・ 航行管理システム、港内管制システム										
	・ 漁法										
法規	海上衝突予防法規	○ 海上衝突予防法、海上衝突予防に関する国際規則		3 時間			科目削除		一般論的な講義内容のため、新規養成時に習得済。その後の改正内容は、業務遂行上の情報共有にて習得済。		
	その他	○ 海上安全、海上保安、海洋汚染防止及び水先に関する国内法規 ○ 海上安全、海上保安、海洋汚染防止及び水先に関する国際条約									
操船シミュレータ	当該水先区の基本及び実用操船、制限水域における操船、強風・強潮流・視界制限時における操船、タグボート・警戒船の使用、各種操船状況における緊急事態発生時の対応、船内応急部署の役割		6 0 時間	1 4 7 時間	2 6 4 時間	【案 1】一律 1 8 時間 1 8 時間 【案 2】時間数一律 7 0 % 削減 1 8 時間 4 5 時間 8 0 時間			気象・海象が厳しい条件でのシミュレータ訓練に限定。		
水先関連事業実習	○ タグボート実習、船舶代理店等業務、マーチス見学		0. 2 月			現行どおり					
水先実務	○ 当該水先区の水先人に帯同し実務修習	1. 8 月		3. 8 月		4. 8 月		【案 1】一律 1 月 1 月 【案 2】月数一律 5 0 % 削減 1 月 2 月 2. 5 月			主要な各バースにつき、最低、入港・出港各 [ 3 ~ 5 ] 回に限定。ただし、水先要請の多寡により、1 月未満又はそれ以上の場合もあり得る。
		3. 5 月		6. 5 月		8. 5 月		【案 1】 1. 5 月 【案 2】 1. 5 月 3 月 3. 6 月			
養成期間（換算目安：1 月 = 2 0 日、1 日 = 6 時間）											





平成27年10月21日  
海上保安庁

## バーチャルAIS航路標識の運用開始について

海上保安庁では、船舶交通の安全確保を図るための新たな取組みとして、船舶自動識別装置（AIS）を活用し、航海用レーダー画面上にシンボルマークを仮想表示させる、「バーチャルAIS航路標識」の運用を11月1日（日）から開始します。

### 1 バーチャルAIS航路標識の導入経緯

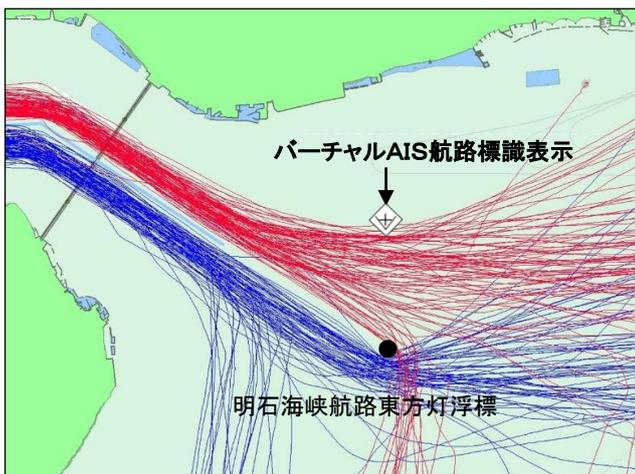
AISは、針路、速力などの船舶の動静に関する情報だけでなく、航行船舶の指標となるシンボルマークを表示させる機能を有しており、実際には存在しない航路標識を航海用レーダーの画面上において表示させることができます。

国際的には、平成16年に国際海事機関（IMO）において、航海用レーダーの性能基準が改正され、航海用レーダーの画面上にAISのシンボルマークを表示させることが義務付けられ、さらに、平成26年には、新シンボルマークが承認されました。

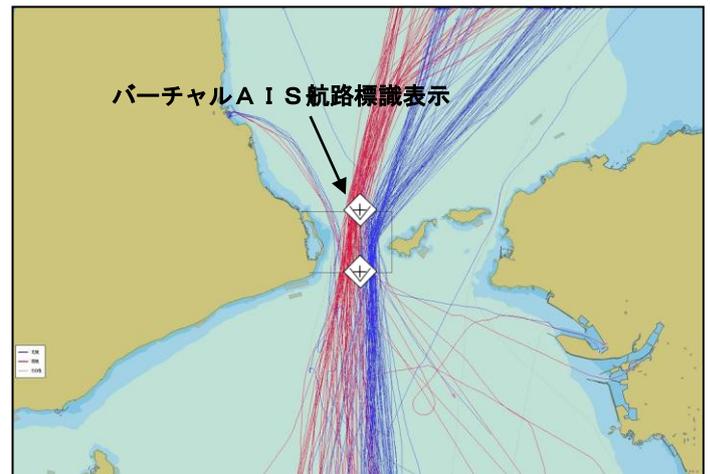
これらの動向を踏まえ、水深が非常に深いなど航路標識の設置が困難な海域であり、また、海上交通安全法第25条第2項に規定する経路指定が行われている明石海峡及び友ヶ島水道においてバーチャルAIS航路標識の実証実験を行っていたところ、その有効性が確認できたことから、正式に運用を開始するものです。

### 2 バーチャルAIS航路標識の表示状況

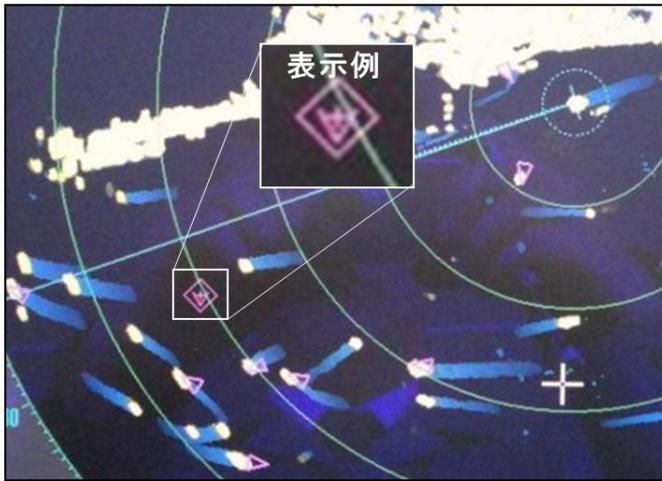
#### ○ 明石海峡（表示イメージ）



#### ○ 友ヶ島水道（表示イメージ）



【航海用レーダー表示状況（例）】



◎ バーチャルAIS航路標識のシンボルマーク

現在のAIS搭載義務船に設置されている航海用レーダーについては、下記のシンボルマークが表示されます。

【現行シンボルマーク】

リアル ・シンセ	
バーチャル	

平成26年にIMOにおいて承認された新シンボルマークは下記のとおりであり、このシンボルマークに対応した最新の航海用レーダー等においては表示が可能となります。

【新シンボルマーク（抜粋）】

	右舷標識	左舷標識	北方位標識	東方位標識	南方位標識	西方位標識	孤障標	立害標	安水標	全域標	特標	殊標	緊沈標	急船標
リアル・シンセ														
バーチャル														

○海上交通安全法（昭和四十七年七月三日法律第百十五号）

第二十五条 海上保安庁長官は、狭い水道（航路を除く。）をこれに沿って航行する船舶がその右側の水域を航行することが、地形、潮流その他の自然的条件又は船舶交通の状況により、危険を生ずるおそれがあり、又は実行に適しないと認められるときは、告示により、当該水道をこれに沿って航行する船舶の航行に適する経路（当該水道への出入の経路を含む。）を指定することができる。

2 海上保安庁長官は、地形、潮流その他の自然的条件、工作物の設置状況又は船舶交通の状況により、船舶の航行の安全を確保するために船舶交通の整理を行う必要がある海域（航路を除く。）について、告示により、当該海域を航行する船舶の航行に適する経路を指定することができる。

3 第一項の水道をこれに沿って航行する船舶又は前項に規定する海域を航行する船舶は、できる限り、それぞれ、第一項又は前項の経路によつて航行しなければならない。

平成27年10月27日  
日本水先人会連合会

## 水先人の人材確保・育成等に関する検討会 (水先側提案)

喫緊の課題であり、早急に解決すべき事項として、以下を提案する。

### 1. 派遣支援制度の強化

#### (1) 複数免許取得の簡素化

多数のバースが存在する大手の水先区で日々業務を行っている一級水先人が、限られたバースしか存在しない小水先区の免状を取得するに当っては、その養成教育の内容を大幅に簡素化することが可能と思われる。

水先教育センター(資料別添)、大手水先人会及び既に大手より派遣を受けている小水先人会の意見等を総合した結果、複数免許取得に必要な養成期間(3.5ヶ月)を、1ヶ月に短縮することを提案する。

#### (2) 一定期間の小水先区での就業の義務化

##### ① 養成教育機関へ受け入れ時の条件化(別紙-1 参照)

水先人養成支援を受けようとする者に対し、水先人会に入会后一定期間、小水先区への派遣支援に応じることを条件とする。(募集要領にも明記)

##### ② 水先人会会則に義務化の条項を追加 (別紙-2 参照)

- 養成支援を受けない者に対しても義務を課するためには、会則で義務化することが必要である。
- 本制度適用者が不平等とならないように、全員が派遣されることが必須となる。
- 水先人会から連合会に出向の上、連合会の事業として小水先区支援のための派遣に当るというスキームも考えられる。

#### (3) 派遣中の報酬

現在のボランティアベースでの派遣と異なり、制度化(義務化)される場合「業界に一定期間奉仕するという考え方」にたった報酬のレベルは、派遣元と同等ではなく、一定額の報酬保証にすべきである。

#### (4) 派遣支援に係る資金の確保

連合会における資金確保は、会費の拠出によらざるを得ないため、水先料金に経費としての当該費用が上乗せされる必要がある。ある意味での受益者負担とも言えよう。

必要資金の概算は 別紙-3 のとおりである。

## 2. 会則の実効性の強化 (別紙-4 参照)

### (1) 処分の強化

現在、会員を処分できるのは、法令・会則違反、非行、技能拙劣等の理由がある場合のみであるが、更に「水先業務の適正かつ円滑な遂行を害する行為を行った場合」を加える。

適正かつ円滑な遂行を妨げるような具体的事例は、次項(2)のような行為が繰り返し行われた場合等。

「処分」の種類の内容を見直し、大臣権限を侵さない範囲で実効性のあるものにする。

- ① 6ヶ月を限度とする業務制限を課す
- ② 「会員権」の内容を改める

### (2) 指導の強化

現在、業務制限を課せるのは、海難事故を起こした時、水先業務経験年数、操船の難易度のみであるが、更に「水先業務の適正な遂行を図るため」を加える。

適正な遂行を妨げるような具体的事例としては、

- ① 会長の指示、会の決定事項等又はマニュアル類の不順守
- ② 順法精神の欠如
- ③ ヒヤリ・ハットを繰り返し、事故防止上必要がある
- ④ 水先人の育成・教育等に協力しない
- ⑤ 水先人会の円滑な運営を阻害する言動を繰り返す

## 3. 水先約款(免責適用除外条項)の見直し (別紙-5 参照)

水先約款第21条第3項の「水先人の故意又は重大な過失に基づく責任」を「水先人の故意により、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水先人の無謀な行為に基づく責任」に改訂する。

- 本件に関しては、現在民事訴訟が行われており、水先人の過失が「重大」であったかどうか争われている。今後も同様の事案が発生する可能性があり、水先法において約款を制定することとした立法趣旨(事故に

おける水先人の賠償責任を原則免じる)が損なわれ、円滑な業務提供に支障を来たすおそれがあるため、早急に適用除外要件の解釈をより明確に示し、約款の精神を確実にする必要がある。

- 「船舶の所有者等の責任の制限に関する法律」においても、適用除外の場合として、「故意又は無謀な行為」とされている。

#### 4. 近隣水先区の統合

##### (1) 対象水先区

将来的には、全般的な水先区の見直しが必要と思われるが、当面の対応として以下の地区における近隣の水先区の統合が考えられる。

##### ① 北海道地区

近隣の水先区同士で相互支援の体制・実績がある程度できている。

##### ② 北陸地区

##### ③ 東海地区

##### ④ 西九州地区

##### (2) 大手水先区との統合

大手からの支援が無ければ業務維持が不可能な小規模水先区で、地理的に近くに大手水先区がある場合の両者の統合(飛び地的な存在)が考えられる。

いずれのケースも統合により直ちに後継者が確保できるとは思えないが、所属水先人の総数が増えることにより、業務遂行上若干の運用幅が生じるであろうし、大手から派遣支援を行う場合にも取得の必要な免状数が少なくなり効率が良くなることは間違いない。

#### 5. 内海水先区対策

検討会等において、隣接水先区からの部分的業務支援、料金面での改善、水先区の分割等の案が出されているが、いずれも詳細な検討はできておらず、今後の課題として引き続き検討を要する。

#### 6. その他

結論を得るまでに時間を要する事項もあるが、平行して論議する課題として以下のものがある。

##### (1) 水先人の第三者損害賠償責任の有限化

何らかの法的な根拠が必要である。

(2) 水先類似水域の取り扱いについて

(3) 国際総トン数の採用

操船の難易度と船舶の総トン数とはある意味相関関係にあり、国際的な船舶の大きさを正しく表していない国内トン数は安全確保の面で問題がある。特に外航の多層甲板船においては、国際的な基準に改める必要がある。

以 上

## 一定期間の他水先区での就業の義務化 (措置案)

### 1. 水先人会における措置

- ・水先人会会則等に「水先人は、入会してから一定年数が経過した後、中小水先区への派遣支援に係る会長からの要請に応じなければならない」旨を規定する。

### 2. 海技振興センターへの要請

- ・希望水先会に入会后、他の水先区の要員不足に対応するための「派遣支援の指名」（上記1）があることを修業生募集時に通知する。
- ・同センターによる養成支援の要件として次項を規定する。
  - －水先人派遣支援に係る上記の指名に応じること
  - －合理的な理由なく上記指名を拒否した場合、水先人会会則違反としての処分を受けるが、当該処分を受けた場合は、養成手当の返還を求めること

### 【留意点】

- 入会後の会則による規制を修業生募集時の要件で縛れるか。
  - 養成支援制度の目的達成に密接に関わるものであれば可能
- 養成支援を受けない入会者も派遣支援の義務あり。
  - 養成支援における本要件化の意義
  - 入会後の派遣支援義務を事前に周知・了解させること及び入会後の派遣支援義務を履行しない場合は、会則違反としての処分を受け、更に養成手当を返還させることにより、会則遵守の強化に資することにある。

## 2 枚目免許取得の義務化 (連合会／水先人会の関連規定改正案)

### 1. 現行の規定

#### (1) 連合会

##### ① 会則

(水先人の確保)

第30条 本会は、水先人の確保を図るため、水先業務に関する広報活動、水先業務の実施体制を維持するための支援及びその他の必要な施策を行うものとする。

2 前項の施策についての必要な事項は、規則で定める。

##### ② 会則施行規則

(水先人の派遣支援)

第15条 第11条第3号の支援は、水先業務に必要な水先人が十分に確保できない水先人会から支援の要請があったとき又は水先業務の実施体制を考慮して会長が必要と認めたときに行う。

2 水先人の派遣支援を確実に実施するため、会員を別に定めるグループ(以下「支援グループ」という。)に区分けする。

3 各支援グループの会員のうち一の会員は、所属水先人20人以上の会員(以下「中核会員」という。)とする。

4 本会は、第1項の規定による支援を行うときは、派遣する水先人(以下「派遣水先人」という。)の選定を行うことを全ての会員及びその所属水先人に周知する。

5 本会は、前項の規定による周知を行ったうえ派遣水先人の選定を次の各号の順序により行う。

(1) 支援を必要とする会員の水先区の水先人免許を有する水先人及び同水先人の所属水先人会会長に対し、水先人の派遣支援について協力を要請する。

(2) 前号の支援を必要とする会員の水先区の水先人免許を有する水先人がいないとき、又は要請に応じることができないとする回答があったときは、全ての水先人を対象に派遣水先人となる志願者を期間

を定めて公募する。

- (3) 前号の公募による志願者がいないときは、支援を必要とする会員の属する支援グループの全ての水先人を対象に派遣水先人となる志願者を期間を定めて公募する。
  - (4) 前号の公募による志願者がいないときは、前号の支援グループに属する中核会員に対し、所属水先人のうちから派遣水先人を選定するよう要請する。
  - (5) 第1号の協力の要請に応じるとする回答があったとき、第2号若しくは第3号の公募による応募があったとき、又は前号の要請を受けた中核会員が派遣水先人を選定したときの取扱いは別に定める。
- 6 中核会員は、本会から前項第4号の要請を受けた場合には、正当な理由なくその要請を拒否しないものとする。
- 7 中核会員は、第5項第4号による本会の要請に基づき所属水先人から派遣水先人を選定することが水先制度の維持に不可欠であることを強く認識し、派遣水先人の選定のための公平で透明な選定基準を作成することとする。

## 第16条 (派遣の条件等) 略

### (2) 水先人会

#### ① 会則

##### (事業)

第4条 本会は、前条に定める目的を達成するため、次の事業を行う。

- (1) 会員の品位保持に関する諸施策を実施すること。
- (2) 合同事務所の設置及び運営に関する事務を行うこと。
- (3) 水先人の養成に関し必要な事務を行うこと。
- (4) 本会及び会員の業務に関し日本水先人会連合会（以下「連合会」という。）及び官公署と連絡協議すること。
- (5) 前各号に掲げるもののほか、会員に対する指導、連絡及び監督に関する諸施策その他本会の目的を達成するため必要な施策を実施すること。

#### ② 会則施行規則

##### 第7章 会員の品位保持等

(責務)

第30条 会員は、法の目的に鑑み、強い責任感をもって、誠実に水先を行わなければならない。

2 会員は、法及び法に基づく命令、連合会会則及び連合会の議決事項並びにこの会則及び本会の議決事項を遵守し、本会の秩序の維持に努めなければならない。

(以下の項、省略)

## 2. 関連規則の改正案

### (1) 連合会

#### ○ 会則施行規則

(水先人の派遣支援)

第15条 (第1～5項：略)

6 中核会員は、本会から前項第4号の要請を受けた場合には、正当な理由なくその要請を拒否しないものとする。

~~7 中核会員は、第5項第4号による本会の要請に基づき所属水先人から派遣水先人を選定することが水先制度の維持に不可欠であることを強く認識し、派遣水先人の選定のための公平で透明な選定基準を作成することとする。~~ (注 水先人会の規則等に定めることとする。)

### (2) 水先人会

#### ① 会則

第12章 雑則

(連合会の勧告)

第67条 会長は、連合会から指示、勧告又は要請を受けた場合には、これを尊重し、必要な措置を講じなければならない。

#### ② 会則施行規則

第7章 雑則

(派遣支援への協力)

第41条 会長は、連合会から派遣支援に従事する水先人の選定につい

て要請を受けたときは、理事会（小規模区：総合運営委員会）が予め定める基準により会員を指名することができる。

2 前項の指名を受けた会員は、特別な事情がある場合のほかは、これに応じなければならない。

備考 予め理事会等で定める基準：

派遣水先人として指名する会員の選定基準に含めるべき事項

- ・指名する水先人の選定要件（等級、入会後の業務経験の年数、業務経験などー派遣先水先区の事情も想定）
- ・派遣指名に応じられない特別な事情の例
- ・水先人会が進級を承認する際、進級から一定の期間が経過した後、派遣支援に従事する事前承諾をとること

附 則

この規則は、平成 年 月 日から施行する。但し、施行日の前日までに入会又は進級した一級水先人には適用しない。

## 派遣支援対象の拡大予測

## 1. 派遣支援対象水先区の増加予測

	27年度	28年度	29年度	30年度
派遣人数	9	13	16	23
養成人数	6	10	17	17
合計	15	23	33	40
備考：派遣対象	①釧路 ②室蘭 ③函館 ④小樽 ⑤留萌 ⑥酒田 ⑦尾鷲 ⑧細島 ⑨七尾	①～⑨ 同左  ⑩釜石 ⑪那覇 ⑫島原海湾 a ⑬秋田船川	①～⑬ 同左  ⑭島原海湾 b ⑮島原海湾 c ⑯小松島	①～⑯ 同左  ⑰長崎 ⑱小名浜 ⑲清水 ⑳和歌山下津 a ㉑和歌山下津 b ㉒新潟 ㉓鹿児島

- 注1 派遣人数は、当該年度に派遣支援に従事する水先人数  
 2 養成人数は、2枚目免状の取得人数（翌年度の派遣及び派遣水先人交代のための養成人数を含む。）  
 3 ⑫以下の水先区については、今後の応募者の有無は不明

## 2. 支援資金の予測

上記予測のとおり2枚目免状の取得を進め、水先人を派遣するためには、次の資金を要すると予測される。

- ・ 27年度： 約105百万円
- ・ 28年度： 200
- ・ 29年度： 310
- ・ 30年度： 350

## 会則等の実効性強化のための改正案

(青字：改正部分)

### I. 処分関連の改正案

水先人に「法令・会則違反、非行、技能拙劣等」があった場合、水先人会が処分を行うことができるが、その実効性を促進する目的である。

#### 1. 水先人会会則

(処分又は勧告)

第34条 会長は、会員が次の各号のいずれかに該当したときは、綱紀委員会の審査に基づき、理事会の議決を経て、当該会員を処分し、又は当該会員に対し必要な措置を講ずべきことを勧告することができる。

- (1) 法第59条各号のいずれかに該当したとき。
- (2) この会則又はこの会則に基づく規則に違反したとき。
- (3) その他水先業務の信用を害するような非行行為を行ったとき。

2 前項の規定による処分は、次に掲げる種類とする。

- (1) 訓告
- (2) 規則で定める会員権の停止
- (3) 業務制限

3 前項第2号及び3号の処分の範囲は、その非行等の程度に応じて理事会において決定する。

(以下、略)

#### 2. 会則施行規則

(会員権)

第15条 会則第34条第2項第3号に定める会員権とは、次の権利をいう。

- (1) 本会の役員についての選挙権及び被選挙権
- (2) 本会から文書等の送付を受ける権利
- (3) 本会の施設を利用する権利
- (4) 本会の会合等に出席する権利
- (5) 会則によって会員に与えられたその他の権利

2 会員権の停止期間は、次の各号に掲げる事項を考慮し、6か月を限度とする。

## II. 水先業務の適正な遂行のための業務制限案

現在、水先人会による業務制限の対象は、海難事故を起こした場合と水先業務経験を得るためのみであるが、これに「水先業務の適正な遂行を図るため」を加える。

### 1. 水先人会会則

(業務制限)

第35条 会長は、水域事情、船舶の操船難易度及び船舶の積載物の危険度その他の事情を考慮して船舶交通の安全を確保するため並びに水先業務の適正な遂行を図るため、規則に定めるところにより、会員に対し業務の制限を行うことができる。

### 2. 会則施行規則

(業務制限)

第17条 会長は、前条の規定（\*1）のほか、会則第35条の定めによる次の業務制限を行うことができる。

(1) 別表3に定める会員の水先業務経験年数に応じた業務制限

(2) 会則第33条第2項（\*2）に定める会長の指示としての業務制限

2 会員は、前項の業務制限に応じるものとする。

\*1 前条の規定： 海難事故の場合の業務制限

\*2 会則第33条第2項の定め： 会長は、水先業務の適正かつ円滑な遂行を図るために必要があると認めるときは、会員に対し必要な指示又は指導を行うことができる。

水先約款免責条項の見直し

現 行	改正案
<p>(免責) 第21条 船長又は船舶所有者は、水先人に水先をさせた場合において、水先人の業務上の過失により、当該船舶、船長、船員又は第三者に生じた損害については、水先人の責任を問わない。この場合において、水先人は、当該船舶に関して支払われるべき水先料の全額を船長又は船舶所有者に請求しないものとする。</p>	<p>(免責) 第21条 ( 現行どおり、又は、<u>損害賠償限度額を設定し、これを超える部分についての責任を問わない規定とする。</u> )</p>
<p>2 船長又は船舶所有者は、水先人の業務上の過失に基づく責任において、第三者が直接水先人に対して提起した訴訟その他の請求の結果生じた水先人の第三者に対する債務のうち、当該船舶に関して水先人に支払われ、又は支払われるべき水先料の全額を超える部分については、水先人にこれを補償する。ただし、船長又は船舶所有者は、自ら第三者に賠償をしなければならぬ場合において、法令により船舶所有者の第三者に対する賠償責任を制限することができる場合には、この補償金の額をその制限の範囲内（船長又は船舶所有者が直接第三者に賠償として支払った金額がある場合は、これを控除した額の範囲内）に制限することができる。</p>	<p>2 ( 現行どおり、又は、<u>ただし書きを削除する。</u> )</p>
<p>3 前二項は、水先人の故意又は<u>重大な過失に基づく責任</u>については、適用しないものとする。</p>	<p>3 前二項の<u>規定は</u>、水先人の故意により、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水先人の無謀な行為に基づく損害の責任については、適用しないものとする。</p>

平成 27 年 9 月 8 日

日本水先人会連合会  
会長 福永 昭一 殿

水先教育センター  
センター長 竹口 信和

### 複数免許取得の容易化に関して

標記件に関して、以前にも当方の期間短縮可能案について、ご報告を申し上げましたが、当センター教育訓練において廃止可能な必要履修科目又は削減可能な科目時間数（個別訓練に係るものを含む）について改めて検討を行い、新たな履修時間（案）を作成しましたのでご報告致します。

以前にもご説明申し上げた通り、現在 3 カ月半を要している、1 級第 3 種（複数免許）区分過程は、日々水先業務を行い、十分な経験を積んでいる現役 1 級水先人にとっては、少々過重なる教育を課していると考えられます。

以下に削減可能と判断される科目について、検討結果を述べさせて戴きます。

#### 1. 航海に関する科目

- ・「航海計器」（告示の添った時間数：3 時間）—————削減案 0 時間  
現業に従事し、複数免許水先区での取り扱い予想隻数より、はるかに多くの自身の水先区における隻数の水先業務を行い、実船で種々の航海計器を経験している水先人に対して、「航海計器」論の再教育は不要と思われる。
- ・「航海通信（通信・連絡）」（告示に添った時間数：3 時間）———削減案 0 時間  
「航海計器」と同様に、現業に従事して自身の水先区で日々通信・連絡業務をこなしている水先人にとっては既知のものであり、科目として削除できるものと考えられる。仮に複数免許水先区独特のやり方があり、個別的な（Local 色）事情がある場合でも、個別教育の水先実務実習中に十分に確認して習得できる内容であると思われる。
- ・「航海一般（航海情報）」（告示に添った時間数：4 8 時間）———削減案 0 時間  
「航海情報」は「水先実務実習」に合わせて履修することで、この時間を設定するまでもないを考える。座学において履修するよりも現場において複数水先区の水先人より、細かな実務に応じた引き継ぎを受ける方が、より効果的な対応と看做

される。

- ・「海難事例研究」（告示に添った時間数：9時間）—————削減案 0時間  
海難事例研究については各出身水先区において連合会の海難情報が共有されていることや、水先免許講習や連合会主催の安全教育を受講していることも踏まえて、敢えて共通教育で更なる同様の講義を受けることは過重である。  
複数免許水先区にある限定的な事故情報は、「航海情報」の中で履修可能であると考えられる。（中小水先区の事故事例は至って少ない）
- ・「水路図誌・海図描画」（告示に添った時間数：45時間）——現行通り 45時間  
現場を理解する上で、十分な時間を割くべき科目であり、国家試験の主な対象となる内容でもあるのでそのまま時間を残して現行通りとすべきであろう。

## 2. 操船シュミレータによる「操船実務」及び「水先実務実習」

- ・「操船シュミレータの操船実習」（告示に添った時間数：60時間）—————  
削減案 20時間

「水先実務実習」（乗船実習）を補うものとして設定されており、期間的にも柔軟な運用が行えるものである。現在60時間の履修を課しているが、複数免許水先区の対象バースの数により履修時間の短縮は可能であり、水先実務実習の隻数に相当する程度の時間が適当である。

今回10月1日から開講予定の複数免許研修において、操船シュミレータ訓練が必要とみられるバースの数は、各水先区において2バース程度で（釧路水先区のみ4バース）あり、各々について入航出航を繰り返し訓練を実施するとしても3～4日（約20時間）程度の時間を割り当てれば十分に対応は可能である。

- ・「水先実務実習」（告示に沿った期間：1.8ヶ月）—————削減案 0.5ヶ月  
「水先実務実習」に関して、十分な自身の水先区における経験を有する水先人にとって、極論を言えば、「水先バースの数 x 回数（出港、入港）」の実習で当該バースでの操船は可能であると考えられる。但し、複数免許水先区によっては、水先対象船の入出港隻数が少なく、ある程度の期間を置かないと対象船が入って来ず、時間をかけなければ乗船実習が行えないという状況もある可能性がある。  
ただ一般的に考えれば1.8ヶ月を0.5ヶ月程度に短縮しても所定のバースの操船訓練は可能と看做される。  
\*所定の乗船実習が対象船の不足から行えないときは、以下の対応も考えられる。

- ①シュミレータ訓練の繰り返しによる復習
- ②複数免許研修期間を終えてから、実際に支援水先区に赴任するまでの間で、対象船が出た場合に、追加実習を実施（2人乗り配乗訓練）
- ③又は、支援水先区に赴任後、対象船が出た場合に、複数免許水先区水先人と2人乗り配乗として、乗船訓練を受ける。

3. 水先関連事業実習（告示に添った期間：6日間）—————削減案 4日間

・「代理店関連実習」:

代理店に係る実習は、十分な水先経験を持つ水先人には既知の範疇ではあるが、複数免許水先区では水先人会の事務処理を水先人自ら行う必要もあることを考慮して、現行の時間を短縮して（見学を主とする形とする）、科目としては継続させるべきと考える。

・「タグ訓練」:

タグボートの使用に係る技術面を含めた地域的な特殊性（差異）はある程度は存在するものと判断されるが、「航海情報」や「水先実務実習」の中で代替して修習できるものと考えられる。（派遣元の水先区における現場業務においてタグボートの操縦技術は体得されているはずである。）

4. 「法規」に関する科目

- ・「法規（衝突予防その他）」（告示に添った時間数：3時間）—————削減案 0時間  
法規の改正等の情報は所属水先人会でも共有されており、その対応に特に問題はない。また複数免許取得に対する講義等の位置づけにおいても、特段の履修として内容の限定も難しく、一般論になりがちである。よって複数免許に対する講義としては廃止可能と思われる。

\*但し、港則法に関連して、支援水先区に於ける特定航法があるような場合には、その修習に時間を割く必要があるかも知れない。

5. 削減結果

時間短縮後の上記各科目の必要時間数を積み上げた総計は次の通りとなる。

「航海計器」	0時間	(元 3時間)
「通信・連絡」	0時間	(元 3時間)
「航海一般（航海情報）」	0時間	(元 4 8時間)
「海難事例研究」	0時間	(元 9時間)
「水路図誌・海図描画」	4 5時間	(元 4 5時間)

「操船 SIM」	20 時間	(元 60 時間)
「水先実務」	0.5 ヶ月	(元 1.8 ヶ月)
「水先関連事業実習」	4 日間	(元 6 日間)
「法規関連」	0 時間	(元 3 時間)
<hr/>		
合計	65 時間 + 0.5 ヶ月 + 4 日	
	(65 時間 = 約 22 コマ = 約 11 日)	
	= 11 日 + 0.5 ヶ月 + 4 日	
	= 15 日 + 0.5 ヶ月	
	= 約 1 カ月	

#### 6. 更なる短縮の可能性について

前項の短縮後の必要時間数「1 か月」の中には、土・日・休日がカウントされていない。このことを勘案して更なる削減を図るとすれば「水路図誌・海図描画」において「水路図誌」を除き、海図描画演習に特化することにより約 18 時間の養成期間の短縮を図る。これにより、1 コマ 3 時間として 3 日間の更なる短縮が図れることになる。(「水路図誌・海図描画」の時間は 45 時間 - 18 時間 = 27 時間に短縮されることになる。)

以上

## 検討会スケジュール（修正案）

検討会	議題
第 3 回（10 月 27 日）	1. 課題の解決に向けた対策（審議） 2. 検討会スケジュール
第 4 回（12～1 月）	中間とりまとめ案（審議）
第 5 回（3 月） 中間とりまとめ	<p>【内容】短期的対策の決定</p> <p>1. 内海水先区</p> <p>（1）業務分割</p> <p>（2）養成支援の重点化</p> <p>（3）派遣支援元の役割の中断</p> <p>（4）近隣水先区による支援</p> <p>2. 中小水先区</p> <p>（1）2 枚目免状取得の合理化</p> <p>（2）派遣支援体制の見直し</p> <p>（3）養成支援の重点化</p> <p>（4）2 枚目免状取得の養成支援</p> <p>3. 全体的課題</p> <p>（1）水先人会の会則実効性の強化</p> <p>（2）1 級水先人のリクルート活動の強化</p>
第 6 回（6 月） とりまとめ	<p>【内容】中長期対策の決定</p> <p>1. 水先区の統合・分割等</p> <p>2. 水先人の責任の制限</p> <p>3. I T の活用</p>
第 7 回（9 月） ゝ	1. 水先引受主体の法人化 2. 水先区の見直し 等