

### 第3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10月27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、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、竹口委員、西本委員、根本委員、羽原委員（座長代理）、福永委員、前田委員、松浦委員、渡部委員

#### 【国土交通省】

佐々木審議官、高杉海技課長、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) 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

## 2. 議事概要

- (1) 課題の解決に向けた対策（審議）  
事務局及び日本水先人会連合会から、検討すべき課題及びその解決に向けた対策について説明（資料2～資料6）の後、質疑応答及び審議を行った。  
主な質疑応答又は意見は次のとおり。

### ①検討の進め方

- 制度見直しを進めるには、様々な利害関係を調整する主体に、法律に裏付けられた権限（責任）を持たせることが必要。
- ご指摘のとおり、水先人の品位保持、水先業務の適正かつ円滑な遂行に資するため、水先人会及び水先人の指導、連絡及び監督に関する事務を行うことを目的として、水先法に基づき設立された日本水先人会連合会に、各対策の検討をお願いしている。
- 課題の解決に向けた対策案（資料3）は、かなりの部分で合理性があるので、手法について前向きに検討すれば良いと思うが、競争制限行為に当たらないか整理し

ないと、実行が困難なものもあるのでないか。

②内海水先区の業務分割（【資料3】 1. (1)①7）

- 水先人は、営利目的ではなく、船舶交通の安全、ひいては海洋環境の保全を目的として、水先業務を行っている。本年3月、こませ漁による瀬戸内海の航行制限に加え、物流繁忙期が重なり、水先引受に当たって、約20隻に時間調整を依頼したことが端緒となり、内海水先区の人材確保が、検討会の課題の一となったが、現在は落ち着いており、水先人会でも、人材確保に資するよう、船乗りとして充実感のある内海のPRに努めている。他方、内海志望の誘導策として、長時間業務解消のため、新たなパイロットステーション（PS）を設けて、業務分割してはどうかとの対策案について、トライアルしてみることは結構だが、乗船・下船を一体的に実施する必要、人員の不足・余剰が生じないかという懸念、PSの新設に伴う4～5億円の経費増（松山沖を想定した試算）を水先料金に転嫁する必要がある。さらに、瀬戸内海において、強制水域と非強制水域との境界で、水先人が乗下船することは船舶の渋滞をきたす等航行の安全、船舶の運航能率及び効果的な水先業務の運営からみて適当でないので、水先人がその乗下船位置を定めるに当たっては、水先の実情を考慮することを適当とした「水先を強制すべき港又は水域の設定に関する方針について（中間答申）（昭和53年海安教審第24号）」にも留意が必要。
- 対策の具体化に当たっては、課題認識の共有が不可欠。中小水先区については、募集に対して応募が足りず、人材不足という課題が共有されている。内海水先区も同様の状況にあるところ、現時点では、水先人会の努力により、水先業務に支障がないとしても、水先区が広域であることから、水先人として習得すべき知識・技能が膨大であり、かつ、移動時間・当直を含め、水先業務が長時間にわたり大変であるため、将来的に人材不足が顕在化するのではないかという点を、課題として共有できないか。
- 日本人船長（船員）が極端に減少している中、人材確保は、内海水先区だけでなく、遠からず、全国的な課題となるので、国は、我が国の水域全体として、船舶交通の安全を確保する、水先人も総力を結集する、ユーザーも公共のため利益を還元するぐらいの心意気で、全体的な見地から、課題を整理してほしい。
- 安全かつ円滑な船舶の運航を使命とするユーザーの立場及び1級水先人の供給源の立場からコメントすると、直近3年間で、内海水先区の水先人養成支援の募集に対して応募が少ない中、今後7～8年間は、1級水先人の免許要件を満たす船長の供給も少なくなる。内海水先区における水先引受時の時間調整依頼の件についても、船舶代理店から報告を受けており、内海水先区の人材確保は、喫緊の課題。内海水先区は強制水域を有するので、水先人が乗り込まなければ船が停まるという点が、非強制水域である中小水先区と異なる。松山沖にPSが新設されると、安全が阻害されることは本意でないが、非強制水域については、関崎PSから水先を要請する

者が減るのでないか。

### ③内海水先区における近隣水先区による支援（【資料3】 1. (1)②イ）

- 内海水先区の業務分割は、近隣水先区による支援と、パッケージで検討をお願いしたい。
- 関門水先区、大阪湾水先区の水先人が、内海水先区の支援のため、水先免許を取得することは、人材確保に資するものとして賛成(Quite Agree)するが、姫路だけ支援するなど、部分的支援は許容できない。広島、岩国、大分など、松山以西は、非強制水域であっても、関崎、部埼、来島の3方から交通が合流し、操船が簡単ではないため、船主又は船長から、事故を起こさないよう水先を要請される水域であることにも留意が必要。
- 近隣水先区による支援について、内海水先区全域の免許を取得させるのか、又は法改正も視野に支援対象の水域限定の水先免許を取得させることを検討しようとしているのか。
- 現行法は、水先区ごとの免許を前提としているが、水先区の範囲は、法律事項ではない。
- 平成19年の水先法の改正以前、大阪湾では、内海水先区、阪神水先区、大阪湾水先区の3つの水先区が競合した共通水域が存在したので、内海水先区の全域免許を取得せずとも、もう少し限定的な免許取得で対応できるのでないか。

### ④内海水先区水先料に係る長距離逓減制の改善（【資料3】 1. (1)③イ）

- 船舶による海上輸送は、陸上のタクシーとは全く概念が違ふし、長距離逓減制導入の経緯・原因を推測するに、現在における環境の変化を踏まえ改善するだけでも効果的でないか。
- 長距離逓減制は、55マイルを超える部分について3割近く安価な水先料で水先業務を提供する制度。きょう導距離が55マイルを超える水域は、内海水先区のみ。いつから始まったか分からないが、昭和30年には既に存在した。戦時中の機雷が掃海された大阪湾、関門海峡に比べ、まだ大工場やコンビナートもない時代、内海にも船が戻って来るようにとの経緯で始まったと聞いている。
- 長距離化に伴い固定費の単価が下がり得ることや、国鉄の料金を参考に、長距離逓減制を導入したとも推測されるが、それが合理的かという視点の他に、そもそも、広域な水先区が合理的かとの視点もある。ただし、検討の前提として、現状を分析する必要があるところ、水先引受時の時間調整依頼については、荷揚げ前の沖待ちが一般的であるとも聞くため、ユーザーからも、ご意見をお願いしたい。

### ⑤内海水先区への養成支援の重点化（【資料3】 1. (1)④イ）

- 内海水先区への養成支援の重点化につき、「当分の間」とは、具体的にどのぐらいか。また、他の水先区への支援を中断若しくは減額して、重点化の原資に充てるのか、又は他の水先区への現行支援を維持しつつ、内海水先区に上乘せするのか。更に、重点化の対象は、1級水先人に限定との理解でよいか。
- 「当分の間」については、現時点では、目途が立つまでと考えており、全体設計が見えたときに、数字を入れたい。財源は限られているので、他の水先区の意見も聞いて、試算する必要があるのではないか。対象は、ご指摘のとおり、1級水先人のみ。

#### ⑥廃業年齢の引き上げ（資料3：1. (2)④）

- 伊勢三河湾では、廃業した水先人に、新人実務研修等を支援してもらう体制を採らなければ運営が難しい状況になっており、廃業年齢の引き上げについては、水先人会の大小を問わず内在する課題でないかと考えるので、人材確保難の全水先区を対象としてほしい。
- 大水先区は、中小水先区と比べ、絶対的に員数が多いので、必要性がどこまであるか、実情を伺いたい。

#### ⑦派遣支援制度の強化、水先人会会則の実効性の強化（【資料6】1. 及び2.）

- 派遣支援制度の強化、会則の実効性の強化は、水先引受主体の法人化までの間の対策との理解でよろしいか。
- 会則の実効性の強化等については、仮に法人化の方向に進むとしても、かなり先のことなので、喫緊の課題として検討してほしいとの提案である。
- 会則の改訂手続は大多数の会員の合意が必要と理解するが、実施困難でないか。
- この検討会で方向性が確認されれば、各水先人会において会員に説明し、会則改正のための手続を進めることになろうかと思う。
- 水先制度を、マーケットによる解決又は公共性のいずれを中心として組み立てるのかという2つの考え方が対立している。現行の水先法は、マーケットに傾斜した考え方をとっているので、なかなか難しい部分もあるが、今後の課題として、公共性の観点をどの程度考慮するかにより、水先人会の会則の強化等にも影響するのではないか。

#### ⑧水先約款（免責適用除外条項）の見直し、第三者損害賠償の有限化

（【資料6】3. 及び6. (1)）

- 第三者損害賠償の有限化は、個人事業主のまま享受するのか、法人化を前提とするのか、今後議論したい。
- 水先人の責任制限については、当面は、水先約款（免責適用除外条項）の見直しを、

ユーザーに相談したいと考えており、第三者損害賠償責任については、別途、法人化を念頭に置いた中長期的課題の中で検討するという認識である。

#### ⑨国際総トン数の採用（【資料6】6.（3））

- 国際総トン数の採用は、2級・3級水先人の就業範囲を実質狭めることになるので、人材確保に逆行しないか、今後議論したい。
- 国際トン数の採用によって、2級・3級水先人の仕事が減ることは、十分認識している。

#### ⑩複数免許取得の容易化（【資料6】別添資料）

- 複数免許取得の容易化のため、水先人養成施設の課程における必要履修科目のうち、「航海一般（航海情報）」については、「水先実務実習」において履修することが効果的であるため削るとのことだが、実習方法を高度化するのか。「海難事例研究」については、「航海一般（航海情報）」において履修可能とのことだが、当該科目を削るよう提案したのではないか。「法規」については、削ることを前提としつつ、港則法上、水先区における特定航法がある場合には、修習の必要があるかもしれないとのことだが、どのようなカリキュラム改善があり得るか。
- 派遣支援水先人は、大水先区における水先業務の経験があることから、少ない実習隻数でも小水先区の港域の状況を理解できるため、0.5月への軽減を提案。また、ほとんどの小水先区では、港則法上の特定航法がないので、「法規」の科目自体を削る提案。
- 「海難事例研究」を含め「航海一般（航海情報）」は、「水先実務実習」の中で履修可能との判断である。

#### （2）検討会スケジュール（修正案）

事務局から、検討会スケジュールの修正について提案を行った。  
委員からの質問はなかった。

#### （3）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