

2017.06.02

内海水先区水先人会
会長 齋 藤 實内海水先区の将来に向けた取組みについて

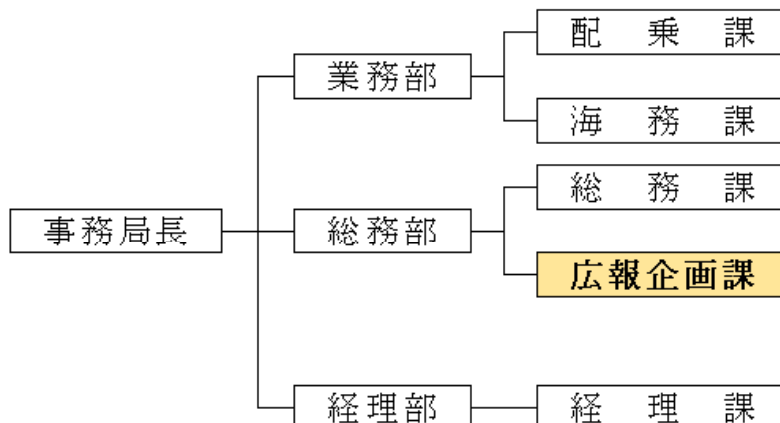
標記について、下記の通り、ご報告致します。

記

1. 要員確保に向けた具体的な水先人募集活動状況

(1) 広報企画課の新設

一級～三級水先人及び事務局員からなる広報チームを結成して活動をしていたが、本年4月1日より事務局に「広報企画課」を新設し、内海独自の広報戦略及びリクルート活動を行う体制を整えた。



(2) リクルート情報の収集・支援

水先人志望者のリストを作成し、連絡体制を整えると共に、情報提供や受験指導を行っている。

平成29年5月末現在、30名をリストアップしているが、職場や家庭等、個別の事情を注視しつつ動静を確認している。

(3) 水先人説明会の開催

昨年10月の活動開始以降、計12校の海事教育機関で説明会を実施。延べ400人の学生に水先人及び内海水先区の魅力を説明している。(別添参照)



(4) WEBを利用した社会的認知度の向上

フェイスブックの開設、ホームページのリニューアルを実施し、「水先人」の社会的認知度の向上を図ると共に、水先人志望者を発掘している。

フェイスブックは週1回更新、平均閲覧数は1,000件強、閲覧登録数は249人にのぼっている。(平成29年5月末現在)

尚、フェイスブックを通じて海上自衛隊から連絡及び講演依頼があり、本年2月及び4月の2回に亙り、横須賀地方総監部において水先人説明会を実施した。



投稿の詳細



こんにちは、はじめまして。私は[redacted] [redacted]に所属しております [redacted]と申します。
突然の連絡 誠に申し訳ありません。
実は私は 来年度、若手水先人養成支援制度の選抜試験を受ける事を検討している者です。

いつも 貴会の facebookの記事を見ながら、水先人としてのキャリアに憧れを持っています。度重なるfacebookの記事作成 誠にありがとうございます。水先人に関する情報の乏しいこの職業について理解する助けになっております。

今回 突然連絡をさせて頂きましたのは、内海水先人会様に1つお願いがあるからです。
来年度8月に水先人養成支援者の選抜試験が東京で行われると思っておりますが、その前に私の希望水先区の1つ内海水先人会を一度 見学をさせて頂きたいのですが、見学を受け入れて頂けないでしょうか？
お忙しい中で大変申し訳ありません、ご検討の程 よろしくお願い申し上げます。

(5) パンフレットの作成、書籍の出版

パンフレット「水先人という選択肢」を作成し、リクルート活動に活用すると共に、潜在的な水先人を発掘するため、各地方運輸局の海技資格課窓口においていただくほか、海技教育機関に配布している。

また、流通科学大学教授 森隆行氏の著作による「水先案内人—瀬戸内海の船を守るものたち—」を出版。海技教育機関のほか、瀬戸内海各地の教育委員会に寄贈している。



(6) 操船シミュレータの一般開放等、各種イベントへの参加

神戸市みなと総局と協力し、操船シミュレータ体験、帆船「みらいへ」での操船体験を実施した。(神戸・みなと体験)

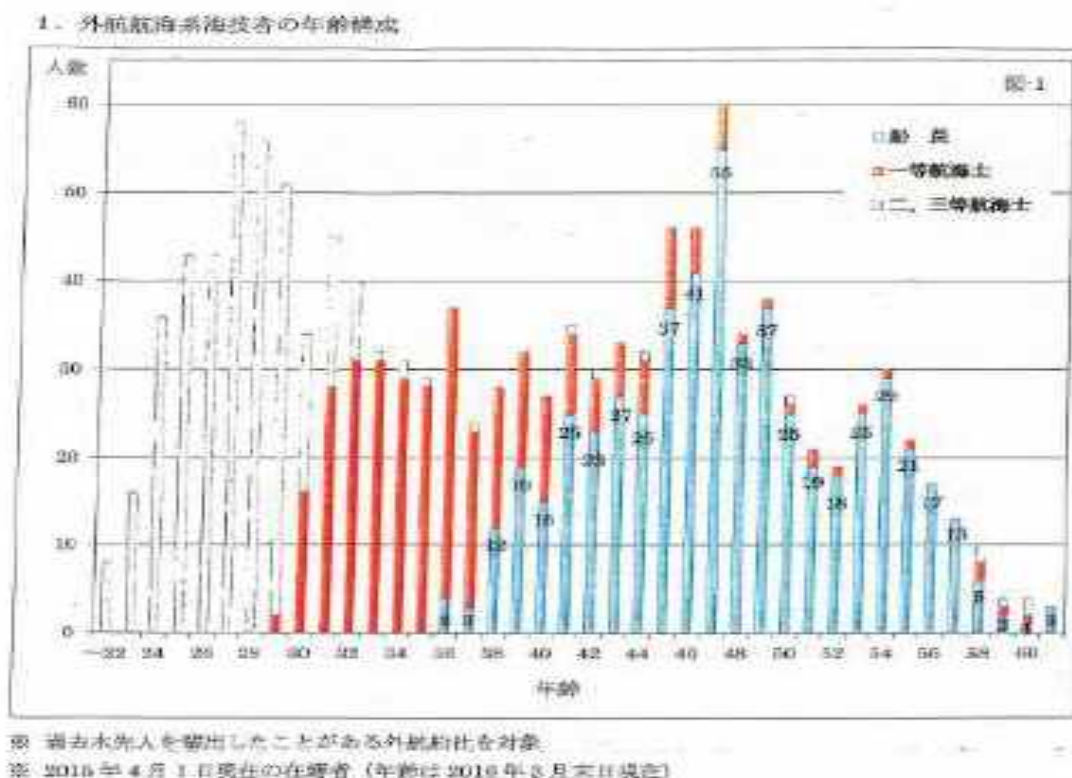
今後は小中学生を対象とした操船シミュレータの一般開放、神戸みなとまつり等のイベント参加を計画しており、海事教育の普及に貢献していく。



2. 三級水先人の継続採用と育成

(1) 平成38年以降、大手外航船社からの水先人供給が回復する見込みとされているが、水先業界に限らず、海運業界はどこも後継者不足の問題を抱えており、それら全てを充足できるかどうかは不透明である。特に内海のように地方の水先区は予断を許さない状況にある。

また、第5回人材確保等検討会資料（平成28年3月31日開催）によると、外航航海系海技者の年齢構成では、確かに50歳以下の船員数が一時的に増加しているものの、45歳以下は再び減少しており、長期的かつ安定的に水先人を確保する対策を検討しておく必要がある。



（第5回人材確保検討会資料より）

内海水先区では、一連の後継者問題を教訓として、船社の船員数に左右されずに安定的に水先人を確保する体制を目指している。

具体的には、二級・三級水先人を継続的に採用し、きめ細かい業務制限や教育プログラムを策定・実施し、安全かつ早期に一級水先人まで養成すべく取り組んでいる。

尚、内海水先区は歴史的に水運が盛んであり、海運業、造船業を始めとした海事関係業界の裾野が広く、潜在的に水先人供給源として有望である。

更に、海上自衛隊では、退職隊員の年金受給開始までの再就職先を確保することが新規隊員の募集には欠かせないと認識しており、水先人は極めて有望な再就職先であるため、在職中の海技資格の取得に本格的に取り組み始めている。従って、数年後には全国水先区に2桁の自衛官が応募してくる可能性がある。

以上により、一級水先人についても、将来的にはある程度安定的に確保できると考えている。

(2) 長期的要員計画

三級水先人を毎年3名採用した場合、30年間で90名の水先人を確保できることになり、一級水先人の応募数が減少したとしても要員不足に陥ることはない。15～20年就業する一級水先人と、30～40年就業する二級・三級水先人をバランスよく採用することで、水先ニーズに応じて柔軟かつ安定的に水先人を確保できることになる。

よって、内海水先区は一級水先人のリクルートに注力すると共に、今後も継続的に三級水先人を3名程度採用していく。

上記措置により、平成37年度においても、「最低限必要人数(現状モデルベース)」とされる116人を大きく上回る水先人会員数を確保することが可能。

		H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37
会員数(5月1日現在)		153	151	150	146	144	145	143	141	137
廃業		7	5	11	10	6	10	10	12	8
入会1級・2級	入会者数	4	2	5	4	4	5	5	5	6
	内訳	4名 民間船社 0名 海上自衛隊	2名 民間船社 0名 海上自衛隊	4名 民間船社 1名 海上自衛隊	3名 民間船社 1名 海上自衛隊	2名 民間船社 1名 海上自衛隊	4名 民間船社 1名 海上自衛隊	4名 民間船社 1名 海上自衛隊	4名 民間船社 1名 海上自衛隊	5名 民間船社 1名 海上自衛隊
入会3級	入会者数	1	2	2	4	3	3	3	3	3
	内訳	毎年原則3名確保								
内訳	1級	127	124	117	110	110	111	110	107	105
	2級	15	19	20	22	22	18	18	17	20
	1級、2級	142	143	137	132	132	129	128	124	125
	3級	9	7	7	12	13	14	13	13	13
計		151	150	146	144	145	143	141	137	138

(注)3級入会者は、入会後4年で2級に進級することを想定。2級入会者は入会後6年で1級に進級することを想定。
2級入会者は1名としているが、現状の応募状況より予測は難しい。

3. サービス向上と効率化に向けた取り組み

(1) ユーザーとの意見交換会

昨年より、下記の通り、内海各地のユーザー等と意見交換会を実施している。

平成28年	11月21日	姫路地区意見交換会
〃	12月26日	大分コンビナート企業協議会物流分科会
平成29年	1月16日	大分コンビナート企業協議会物流分科会
〃	1月24日	姫路地区意見交換会
〃	2月23日	広島地区意見交換会
〃	3月27日	大分コンビナート企業協議会物流分科会

意見交換を参考に、「姫路港LNG船の熟練度向上トライアル」、「大分地区のサービス向上トライアル」を開始。

また、広島地区では人材確保等検討会資料で意見のあったPCCの同時S/Bについて、都度ユーザーと協議しながら対応することとした。

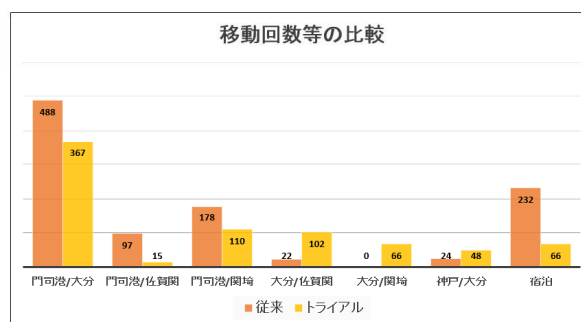
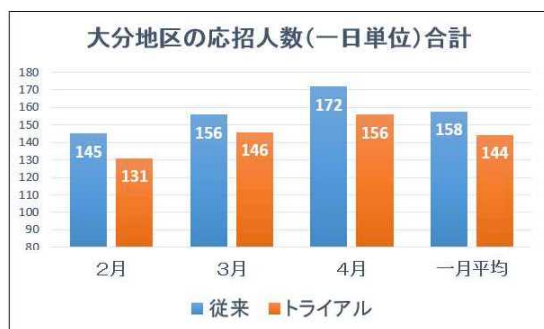
尚、本年6月以降、水島・福山地区、苅田地区等で開催予定。

(2)各トライアルの成果と外部評価、トライアル終了後の取り組み

昨年3月より「応招の効率化トライアル」を実施し、効率的な応招を実現している。特に、昨年は台風による水先依頼の集中が数次に亙り発生したが、効率的な応招と緊急対応により、時間調整は全く発生していない。

また、本年2月より「姫路港LNG船の熟練度向上トライアル」、「大分地区のサービス向上トライアル」を実施し、ユーザーより高く評価されている。(別添アンケート結果参照)

《大分地区のサービス向上トライアルのデータ》



尚、各トライアルは不具合を修正しながら継続的に実施しており、応招規程（水先人の応招に関する規則）に規定化することが総会決議により決定している。

以 上

【別 添】 海技教育機関での水先人説明会

トライアルに関するアンケート結果

海技教育機関での水先人説明会

平成28年	10月	5日	下関水産大学校
"	11月	8日	大島商船高等専門学校
"	11月	18日	海技大学校
"	12月	5日	広島商船高等専門学校
"	12月	9日	弓削商船高等専門学校
"	12月	15日	長崎大学水産学部



10月の活動開始以降、
12校で説明会を実施。

" 12月20日 東海大学海洋学部

平成29年	1月	16日	口之津海上技術学校
"	1月	17日	熊本苓洋拓心高等学校
"	1月	19日	鳥羽商船高等専門学校
"	2月	23日	長崎大学海洋学部
"	3月	30日	神戸大学海事科学部
"	4月	26日	東京海洋大学



約**400人**の学生に
水先人及び内海水先区の
魅力を説明している。

トライアルに関するアンケート結果I. 姫路港LNG船の熟練度向上トライアル

1. アンケート対象者（3社）

- ・ 大阪ガス株式会社
- ・ 関西電力株式会社
- ・ 飾磨海運株式会社

2. トライアルについて

評価している 3件

評価していない 0件

3. 主な意見

- ・ 水先人を一定数に限定することで、LNG船の嚮導頻度が向上（インターバル短縮）し、習熟度の向上が図れ、航行安全に寄与すると期待している。
- ・ 入港した水先人が出港作業も担当することにより、出港時の航行安全にも寄与すると期待している。

II. 大分地区のサービス向上トライアル

1. アンケート対象者（5社）

- ・ 新日鐵住金株式会社
- ・ 昭和電工株式会社
- ・ パンパシフィック・カッパー株式会社
- ・ 大分エル・エヌ・ジー株式会社
- ・ 大分エーゼント会

2. トライアルについて

評価している 5件

評価していない 0件

3. 主な意見

- ・ 前体制と比べ、ステベ要求の実現性が高くなり、時間変更への対応が柔軟になった。
- ・ ハーバー当直者の増員、当番による24時間体制により、旅費や宿泊費も減少しており、メリットが大きい。

水先人試験の合理化

水先法上船舶交通の安全及び船舶の運航能率の増進を図るためには、個々の水先人が水先業務を行うために必要な専門的能力を備えていることを基礎としており、国土交通大臣が水先人試験を通じて、実際の見地及び理論の見地からこれを判定している。

しかし、将来における水先人不足が顕在化し始めていることを踏まえ、水先人への応募をより活性化させる観点から、現行と同等の能力水準を確保しつつ受験者の負担軽減を図ることを目的に、以下のとおり水先人試験制度を見直すこととする。

この対策については、所要の省令改正を行い、平成 30 年 4 月 1 日から施行することとする。

1. 試験事項の一部合格制度の新設

国土交通大臣は、学術試験（筆記試験又は口述試験）の不合格者に対して、試験事項の全部について追試験（原則 1 回）を行っているが、受験者にとって負担が大きいものと考えられる。

他方、長期にわたる登録水先人養成施設の課程において養われた能力は短期間のうちに劣化するものでないため、筆記試験又は口述試験と近接した時期に行っている追試験では、他の試験事項と複合体的な判定をしない口述試験（口頭試問）、口述試験（港勢図示）又は口述試験（英会話）であって一定の合格基準に達したものについて省略する。

2. 試験事項の一部廃止

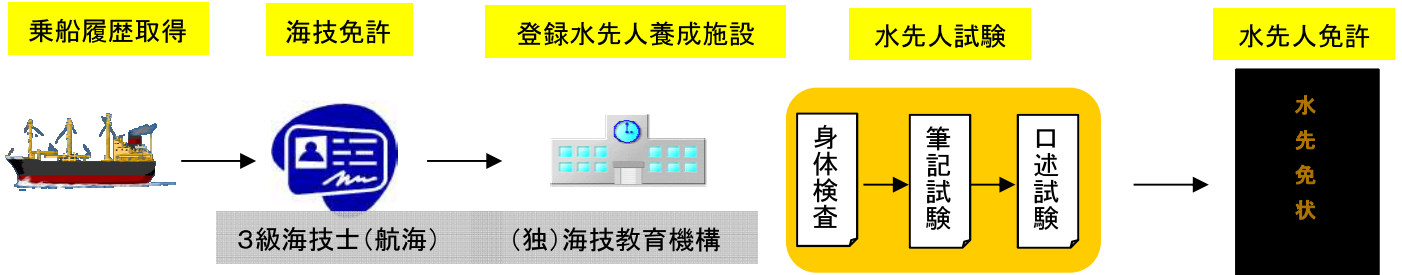
水先人の免許は、三級海技士（航海）の資格についての海技免許を有した者に与えているところ、学術試験の試験事項のうち、海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律及び国際信号書については、当該海技免許を与えるときに確認済みであり、水先業務の実態に照らしても国土交通大臣による再確認が不可欠とまではいえないため、試験事項から削除する。

3. 内海水先区に係る口述試験（港勢図示）の対象海図の見直し

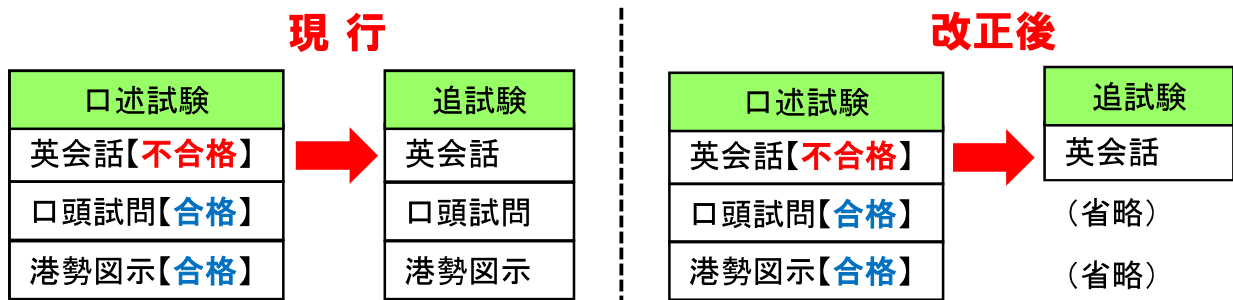
水先人にとって、水先区の地勢（海図に記載された水路、水深、航路障害物、航路標識等）は、水先業務を行うための根幹的な知識であるため、口述試験（港勢図示）ではこれを白紙及び岸線の一部を記載した略図に記入させることで、当該知識の具備を確認している。

内海水先区は、当該試験の対象となる海図の数が、白図用 3 枚、略図用 11 枚と大規模水先区の中で最も多いが、他の海図と海域等が重複する海図については何れかを使用することで知識の具備を確認することが可能であることからこれを省略する。

- ◆ 水先人試験は、国土交通大臣が、水先人の免許を与えようとする者につき、水先区の実情に即して水先業務を行う能力があるかどうかを確認するもの【追試験1回】
- ◆ 試験内容には、実際のなものと理論的なものを含む



1. 試験事項の一部合格制度の新設



2. 試験事項の一部廃止

筆記試験	口述試験
① 水先区の航法法規	① 水先区の航法法規
② 水先区の気象・海象	② 水先区の気象・海象
③ 船舶の操縦	③ 水先区の海図・港勢
④ 水先法	④ 英語
⑤ 海洋汚染防止法 廃止	
⑥ 国際信号書 廃止	

3. 内海水先区に係る口述試験(港勢図示)の対象海図の見直し

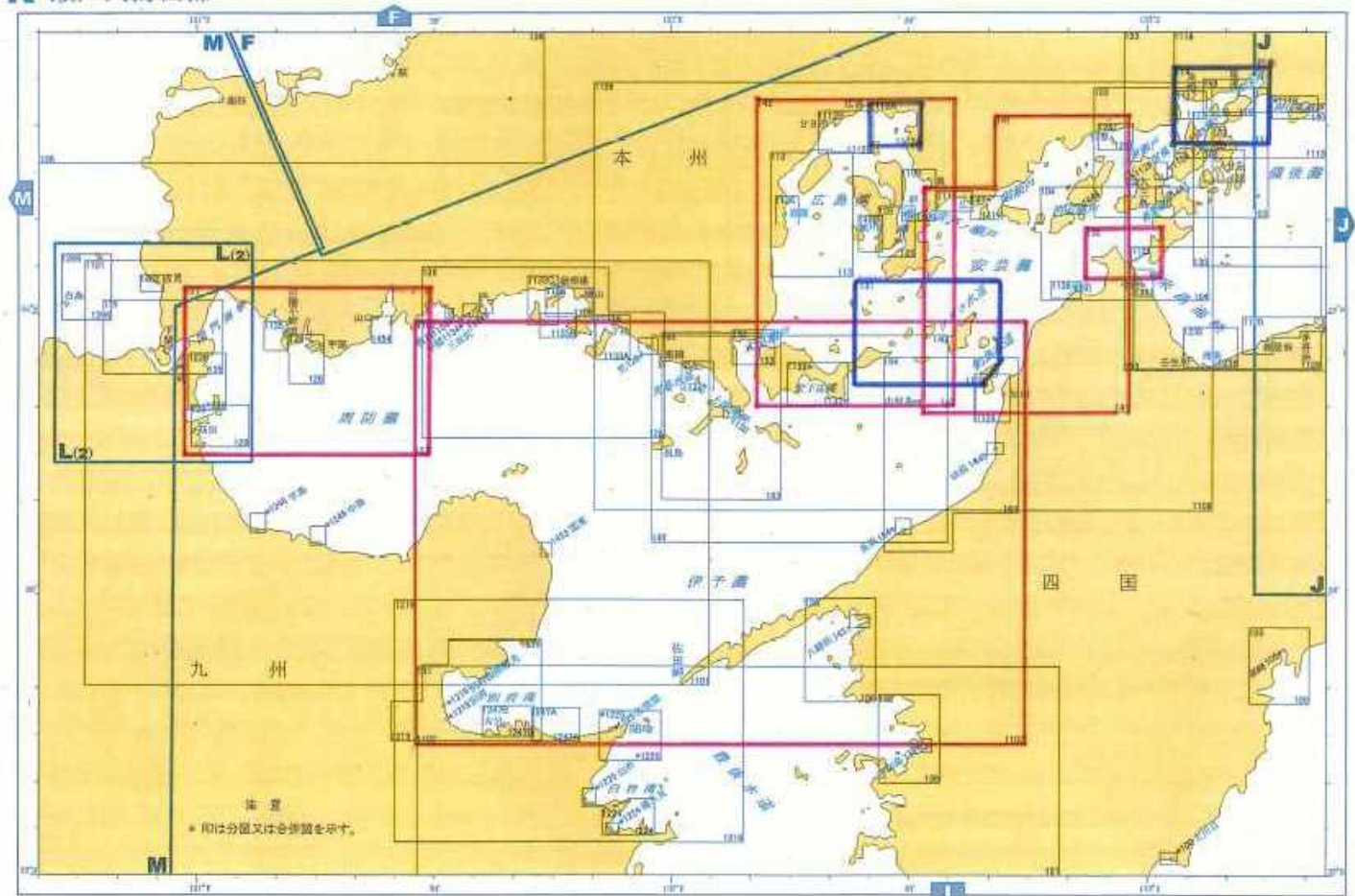
	図名(番号)			図名(番号)	
白図	備讃瀬戸東部(137A)		白図	備讃瀬戸東部(137A)	
	備讃瀬戸西部(137B)			備讃瀬戸西部(137B)	
	来島海峡(132)			来島海峡(132)	
略図(11)	明石海峡付近(131)	関門海峡東口付近(127)	略図(9)	明石海峡付近(131)	関門海峡東口付近(127)
	鍋島付近(1122)	伊予灘付近(1102)		鍋島付近(1122)	伊予灘付近(1102)
	水島港東部(1127A)	尾道糸崎港付近(114)		水島港東部(1127A)	—
	福山港(1137)	クダコ水道付近(1131)		福山港(1137)	—
	安芸灘付近(141)	広島港東部(1112A)		安芸灘付近(141)	—
	広島湾(142)	—		広島湾(142)	—

- ◆ 水先人試験では、水先区の地理的事項(水路、水深、航路障害物、航路標識等)に関する知識を、「港勢図示」及び「口頭試問」の方法により確認
- ◆ 「港勢図示」とは、水先区で船舶を操船するうえで地理的事項が特に重要な意義を有する水域について、海図上の当該事項を、白図又は略図(岸線の一部をあらかじめ記入したもの)に記載させる試験。
- ◆ 内海水先区に係る口述試験(港勢図示)の対象海図の見直し

水先区		港勢図示の対象海図数	
		白図用	略図用
東京湾		2	9
伊勢三河湾		2	7
大阪湾		2	5
内海	(現 行)	3	11
	(改正後)	2	9
関門		1	2

 : 港勢図示の対象外とする海図
 : 港勢図示の対象海図

K 瀬戸内海西部



内海水先区対策

1. 平成 19 年の水先制度の抜本改正以後、水先人を安定的に確保・育成するための取り組みを進めているが、依然として、今後約 10 年間で大量の水先人の廃業及び後継者不足が見込まれる状況にある。

特に、内海水先区における一級水先人の応募者不足は深刻で、3つの強制水域を有する同水先区の後継者確保は喫緊の課題となっている。

2. 同水先区における直近 5 年間（平成 25 年～平成 29 年）の一級水先人の応募状況は、52 人の募集に対し 16 人の応募（30.8%）と他の大規模水先区に比べ少ない状況（別紙 1）にあるが、これは、①同水先区が他水先区と比べて広大であるため業務時間が長いこと、②業務対象範囲が広いことから受験対策の負担が大きいことが理由ではないかとの意見があげられた。

また、利用者（船社等）からは、同水先区の水先人の確保を危ぶむ意見に加え、③水先要請に待ち時間を生じさせない体制の構築、④特定水域における熟練度の向上といった業務改善を望む意見があげられ、その対応策として同水先区を複数の区に分ける分割案が提案された。

3. 上記 2. であげられた意見に対応するため、本検討会は、「内海水先区対策の検討に係るシミュレーション調査」を行うとともに、「水先人試験の合理化」について検討を行った。また、内海水先区水先人会は、2月から4月にかけて、「姫路港 LNG 船入出港作業の頻度増加へ向けた取組」、「大分地区のサービス向上に向けた取組」といった業務改善に向けた新たな取組を試行的に実施した。

4. 上記 3. に示した「内海水先区対策の検討に係るシミュレーション調査」では、現状モデル、改善モデル、2分割案及び4分割案でのシミュレーションを行ったところ、現状モデルであっても“116人”で船側に待ち時間を発生させることなく、水先要請に応じられる可能性が示された。一方で、分割案では、現状モデルに比べてより多くの人員の確保が必要となるといった課題が生じるものの、応援応募による移動の削減や二人乗りの嚮導が減少するといった効果が期待できることも示された。

なお、姫路港及び大分地区における内海水先区水先人会の業務改善に向けた試行的取組については、現時点において大きな問題は生じておらず概ね良好との評価を荷主サイドから得ており、内海水先区水先人会もこの試行的取組を継続する意思を示している。

5. 一方、将来にわたって利用者（船社等）の利便を維持していくためには安定的に応募者を確保していくことが必要であるが、内海水先区水先人会では、応募者不足の

問題に対応するため、水先人の主要供給源である日本人外航船長が減少する中、将来的にも確実な必要水先人数を確保していくという長期的観点から、三級水先人を安定的に採用する要員計画を立てるとともに、海上自衛隊等、新たな水先人供給源の開拓に努めるなど、独自の募集活動に取り組み始めた。

ただし、上記の内海水先区水先人会の取組によっても応募者不足の問題の解決を含め利用者（船社等）の利便が維持できない場合には、改めて水先区を分割することについて検討を行うことも可能性として考えられる。

6. 以上のことから、水先区の分割については、上記4. のメリット及びデメリットを総合的に判断すると一定の効果がある施策であることは認識しつつ、現行の水先区のままであっても応募者不足の問題の解決を含め利用者（船社等）の利便を維持することが可能であると考えられること、内海水先区水先人会においても業務改善に向けた取組や募集活動を強力に進めるとしていることを勘案し、当面の間は、これらの取組の一層の推進を促しつつ、その推移を見守ることとする。具体的には、利用者（船社等）、日本水先人会連合会及び国からなるモニタリング委員会を設置して、内海水先区水先人会の試行的取組の効果を検証していくとともに、応募者不足改善に向けた取組についても注視していくこととする。

○募集・応募状況

	H25		H26		H27		H28		H29		H25-H29	
	募集人数	応募人数	募集人数	応募人数	募集人数	応募人数	募集人数	応募人数	募集人数	応募人数	募集人数	応募人数
東京湾	4	4	8	7	8	10	6	5	5	5	31	31
伊勢三河湾	6	3	4	3	6	4	5	3	6	5	27	18
大阪湾	5	7	5	6	4	5	4	7	4	5	22	30
内海	9	5	8	3	9	3	10	4	16	1	52	16
関門	3	3	3	1	5	3	5	2	3	2	19	11
合計	27	22	28	20	32	25	30	21	34	18	151	106

○充足率

	H25	H26	H27	H28	H29	平均
東京湾	100.0%	87.5%	125.0%	83.3%	100.0%	100.0%
伊勢三河湾	50.0%	75.0%	66.7%	60.0%	83.3%	66.7%
大阪湾	140.0%	120.0%	125.0%	175.0%	125.0%	136.4%
内海	55.6%	37.5%	33.3%	40.0%	6.3%	30.8%
関門	100.0%	33.3%	60.0%	40.0%	66.7%	57.9%
合計	81.5%	71.4%	78.1%	70.0%	52.9%	70.2%

水先引受主体の法人化

1. 水先引受主体の法人化に係る検討の背景と問題意識

水先引受主体の法人化に係る検討の主な背景としては、利用者（船社等）における①「安全かつ円滑な水先業務の確保」、②「中小規模水先区の水先人不足に対する円滑な派遣支援の確保」への懸念がある。これらの懸念を解決する方策の一つとして水先引受主体の法人化が提案され、これまで数回にわたり検討会においてその要否について議論されてきたところである。

利用者（船社等）における具体的な問題意識は次のとおり。

- ① 「安全かつ円滑な水先業務の確保」については、利用者と水先人会において標準操船マニュアルを取り決めたものの、水先人は個人事業主であるが故に、蓄積された知識・経験に基づき水先業務を行っており、当該マニュアルの遵守が図られない場合が見受けられる。従って、法人組織であれば、業務命令によりその徹底が図られるとともに、遵守しない水先人に対する必要な再教育又は業務制限を命ずることができるのではないか。
- ② 「中小規模水先区の水先人不足に対する派遣支援の確保」については、現状では水先人は個人事業主であることから、協力は任意にならざるを得ない。他方、法人組織であれば、業務命令により水先人間の不公平なく派遣支援への協力が得られるのではないか。

2. 水先引受主体の法人化に係る課題と問題意識への対応

上記の課題及び問題意識への対応として第6回検討会（平成28年6月23日開催）において、①「安全かつ円滑な水先業務の確保」については、水先業務上の危険性を防止するため、業務制限対象の拡大（不適切運航の繰り返し等）を図るなど、『会員の品位保持』及び『監督及び安全管理』に関する水先人会会則の改正を行い、水先人の品位保持に関わる会則の実効性を強化することとし、②「中小規模水先区の水先人不足に対する派遣支援の確保」については、従前の派遣支援体制の見直しを図り、近隣水先区との連携を強化することを基本に、派遣支援に対する会員（水先人）の協力を規範化する会則の改正を行うこととされた。

※参考：別紙2 水先人会標準会則

3. 水先引受主体の法人化の検討の進め方

水先引受主体の法人化の検討の進め方については次のとおりとする。

- ・ 安全かつ円滑な水先業務の確保を図るため、品位保持に関わる水先人会会則実効性の強化、中小規模水先区への円滑な派遣支援を確保するための近隣水先区との連携強化等の動向を、利用者（船社等）、日本水先人会連合会及び国からなるモニタリング委員会を設置して一年に一回程度評価検証を行うこととし、これらの対策の実施効果がない場合には、一つの解決策として考え得る水先引受主体の法人組織の叩き台を作るための調査・検討を行うこととする。

なお、調査・検討に当たっては、水先人の責任の制限についての法制化論点の調査・検討も併せて行う。

これらの検討に当たっては、以下の（参考）に掲げる課題を例として、それらに留意する必要があるのではないか。

（参考）水先引受主体の法人化の検討にあたって考慮すべき課題例

（1）水先引受主体法人のあり方

- ① 水先引受主体法人の機能（業務内容）はどのようなものになるか
- ② 法人形態はどのようなものが考えられるか
- ③ 水先人会と水先引受主体法人は併存するのか
- ④ 水先引受主体法人の設立にあたっての出資者
- ⑤ 水先引受主体法人への加入は義務とするか、任意とするか
- ⑥ 同一水先区に一つの水先引受法人とするか、複数設立するか
- ⑦ 水先引受主体法人の管轄をどのように設定するか
- ⑧ 法人化で得られる効果は、法人化しないとできないものであるのか

（2）水先引受主体法人の責任

- ① 賠償事故当事者の水先人と水先引受主体法人及びその他の水先人との関係
- ② 水先引受主体法人及び水先人の免責又は責任制限の可否
- ③ 水先の維持策

（賠償事故当事者の水先人のみが責任を負うことができるのか。水先引受主体法人も責任を負わなければならない場合、業務遂行の継続性をどのように担保するか。）

水先人会標準会則（平成28年9月9日）（抄）

①「安全かつ円滑な水先業務の確保」

第7章 会員の品位保持等

(品位保持)

第31条 (略)

- 2 会員は、業務に必要な法令及び安全確保措置を遵守し、実務の研鑽に努めるとともに、操船その他必要な技術の向上を図り、水先人としての品位を保持しなければならない。

第8章 監督及び安全管理等

(会員に対する監督)

第33条 (略)

- 2 会長は、会員の品位を保持し、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。

3 (略)

(業務制限)

- 第35条 会長は、水域事情、船舶の操船難易度、船舶の積載物の危険度又は水先業務の不適正な遂行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、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。

(再教育訓練)

- 第36条 会長は、船舶交通の安全を確保するため、規則に定めるところにより、会員に対し水先業務を適正に遂行するために必要な知識及び技能を習得させるための再教育訓練を行うことができる。

第11章 委員会

第4節 事故防止対策委員会

(事故防止対策委員会の職務)

- 第60条 事故防止対策委員会は、会員がその業務を行うに当たり海難その他船舶交通の安全を確保できないおそれがあると認められる事態を起こした場合において、必要な調査、その対象となる会員（以下この節において「対象会員」という。）の再教育訓練及び業務制限に関する審査並びに事故再発防止策の検討（以下「審査等」という。）を行うことを職務とする。

2～3 (略)

第12章 雑則

(連合会の勧告)

第67条 会長は、連合会から指示、指導、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「中小規模水先区の水先人不足に対する派遣支援の確保」

第1章 総則

(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)～(3) (略)

(4) 日本水先人会連合会（以下「連合会」という。）が行う水先人の確保に関する必要な施策に協力すること。

(5)～(6) (略)

第7章 会員の品位保持等

(責務)

第30条 (略)

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、かつ、会務の円滑な執行のために協力し、本会の秩序の維持に努めなければならない。

3～4 (略)

(水先人の派遣支援への協力)

第32条の2 本会は、連合会から水先人の派遣支援について協力を要請されたときは、当該要請に係る他の水先区へ派遣する会員を公平かつ合理的に選定し、当該派遣に伴う会員の負担が社会通念上過大なものにならないよう配慮する。

2 会員は、前項に規定する派遣水先人の選定その他の派遣支援事務に協力するものとする。

水先区の見直し

1. これまでの議論の経緯

- (1) 「一級水先人養成及び免許取得人数（平成 28 年度～）」によれば、小規模水先区の後継者確保は厳しい状況にあり、現役水先人が廃業年齢に達するときに、当該水先区に専従の水先人がいない状況に至り、当該水先区の安定的かつ確実な水先サービスの提供を行えないことが懸念される。
- (2) 派遣支援を行う水先人は、複数の水先区の免許を取得するに当たり、養成課程の受講、水先人試験の受験及び関連の諸手続（水先免許申請等）を行う必要がある。これらの様々な過程を経なければならないことが円滑な派遣支援を妨げる要因となっているのではないかと意見があった。（具体例：室蘭水先人は函館及び秋田船川、小樽水先人は留萌及び室蘭の免許を取得）
- (3) 小規模水先区の後継者確保難は、収入が少ないことが一要因となっているのではないかと意見があった。
- (4) 上記のような懸念を解消する観点から、小規模水先区を大規模水先区又は中規模水先区と統合する等、現行の 35 水先区全体の見直しを行う必要があるのではないかとされ、以下とおり提案をした。
 - ① 北海道地区の 6 水先区（釧路、苫小牧、室蘭、函館、小樽及び留萌）を 1 つに統合
 - ② 八戸、釜石、仙台湾及び小名浜を統合
 - ③ 秋田船川、酒田、新潟、伏木及び七尾を統合
 - ④ 田子の浦及び清水を統合
 - ⑤ 尾鷲の廃止又は伊勢三河湾との統合
 - ⑥ 和歌山下津、小松島、境及び大阪湾を統合
 - ⑦ 細島及び内海を統合
 - ⑧ 佐世保、長崎及び島原海湾を統合

2. 事務局提案に対する意見

事務局からの提案に対し、日本水先人会連合会が各水先人会からの意見を集約した結果、早期に見直しが望まれるものとして、以下の意見が出された。

- ① 北海道地区の 6 水先区（釧路、苫小牧、室蘭、函館、小樽及び留萌）を 1 つに統合
- ② 田子の浦及び清水を統合
- ③ 尾鷲の廃止又は伊勢三河湾との統合

3. 結論

現在、後継者確保が危ぶまれる中小規模水先区においては、安定的かつ確実な水先を提供するための対策として、近隣の水先区との間で相互に複数の免許を取得した水先人を派遣する相互支援や新規養成支援対象者に対する養成手当の拡充支援を行っており、複数免許取得及び派遣支援の円滑化を図るための様々な支援策も講じているところである。

したがって、水先区の見直し（統合）は、複数免許取得による派遣支援制度のあり方との整理が必要である。

また、水先区の見直し（統合）によって業務対象範囲が広がることにより、内海水先区について議論されていることと同様の課題が発生する可能性についても考慮する必要がある。

以上のことから、今後の進め方としては、上記の中小規模水先区対策の実効性を十分に検証（利用者（船社等）、日本水先人会連合会及び国からなるモニタリング委員会）した上で、以下の論点も踏まえつつ、水先区の見直しについて検討することとする。

（論点）

- (1) 水先区拡大に伴い修得すべき知識及び技能が増加すること。
 - 安全性を確保する観点から、個々の水先区における固有の知識及び技能の修得は必須であり、免許取得にあたっての負担が増大する。
このため、水先人を志望する者が減少する恐れがあるのではないか。
 - 業務範囲が拡大されることにより、個々の水先区における熟練度が低下する恐れがあるのではないか。
- (2) 養成支援期間の長期化に伴い水先養成支援費が増加すること。
→ 水先区拡大による修得すべき知識及び技能の増加に伴い、養成課程も長期化することから、養成支援費が増加する可能性もある。
- (3) 水先区内で遠隔にある港を業務範囲とするため、それらの間の移動及び宿泊に要する経費が増加すること。
- (4) 上記に伴う水先会費の引上げ、水先料金の引上げが必要となる可能性があること。
- (5) 水先区の見直しは政令改正が必要となることから、後継者確保難への対応といった観点からだけでなく、「水先区」設定の考え方について法制上の概念整理及び一部水先区のみ先行して見直しを行うことについて、合理的な理由が必要となることに留意しなければならないこと。

尾鷲水先区について

1. 尾鷲水先区新設時の状況

- (1) 昭和 46 年の水先法施行令改正により尾鷲水先区を新設。
- (2) 水先区新設の基準は以下のとおり。
- ① 船舶が輻輳していること及び外航大型船の航行が多いこと。
 - ② 特殊な水路事情があること。
 - ③ 気象、海象の影響が大きいこと。
- (3) 尾鷲水先区における新設基準の適用
- ① 尾鷲港に入港する外航船は殆どが大型タンカーである。
 - ② 大型船が入出できる航路は限られており、その他は陰礁が多く危険である。
 - ③ 尾鷲港前面の海上は、黒潮の影響を受けて好漁場であるため、小型漁船が多く、港則法上の特定港指定を受けていないため、航路すじでの漁労も危険である。
- (4) その他
- ・ 昭和 39 年 中部電力火力発電所建設
 - ・ 昭和 41 年 開港指定
 - ・ 昭和 42 年 重要港湾（港湾法）指定

2. 尾鷲水先区における水先実績の推移

H 元	H5	H10	H15	H19	H24	H25	H26	H27	H28
110	116	66	44	104	46	26	16	0	0

3. 尾鷲港の現状

かつては、中部電力尾鷲三田火力発電所への原油輸入拠点として栄えたことから、多くの原油タンカーの入港実績があったが、同発電所の稼働率低下に伴い入港隻数は減少。平成 29 年 1 月に関税法に基づく開港指定が取り消された。

※ 関税法施行令：「1 年を通じて当該港において輸出又は輸入がなく、外国貿易船の入港及び出港がない場合」若しくは「1 年を通じて当該港において輸出又は輸入された貨物の価格の合計が 5,000 万円を超え、かつ、外国貿易船の入港及び出港隻数の合計が 11 隻を超えることが引き続き 2 年無かった場合」に取り消される。

4. 尾鷲水先区の廃止について

上記 3. のとおり情勢の変化に伴い、船舶の入港数が激減し、今後も水先要請の少ない状況が続くと想定されるため、同水先区を廃止することも考えられるが、その場合、新設時と比べて尾鷲港を取り巻く環境に変化があるのか、また、船舶の入港がある場合、安全をどのように確保するのかについて検討することが必要ではないか。

(参考)

【水先区の変遷】

年 月	内 容
昭和 24 年 8 月	水先法（昭和 24 年法律第 121 号）施行 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【21 区】
昭和 25 年 3 月	下津水先区を新設【22 区】
昭和 26 年 4 月	釧路水先区を新設【23 区】
昭和 39 年 12 月	東京、横須賀の 2 区を新設【25 区】
昭和 40 年 7 月	苫小牧、秋田船川、田子の浦、博多の 5 区を新設【29 区】 下津水先区を和歌山下津水先区に拡大
昭和 42 年 8 月	釜石水先区を新設【30 区】
昭和 46 年 10 月	酒田、小名浜、鹿島、衣浦、尾鷲、小松島、細島の 7 区を新設 崎戸水先区を廃止【36 区】 塩釜水先区を仙台湾水先区に拡大
昭和 47 年 5 月	那覇水先区を新設【37 区】
昭和 52 年 4 月	八戸水先区を新設【38 区】
昭和 52 年 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と改称
昭和 53 年 11 月	大阪湾水先区を新設【39 区】
平成 19 年 4 月	水先法の全部改正 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水先区を伊勢三河湾水先区に統合 大阪湾及び阪神水先区を大阪湾水先区に統合【35 区】

【崎戸水先区の廃止に至る背景・経緯】

- 昭和 43 年 3 月崎戸炭鉱が閉山、これに伴い崎戸港への大型船舶の入港が皆無となったため、今後の水先の要請も見込めないことから同年 7 月に水先人も廃業（水先人未配置となる）。
- こうした状況を受け、崎戸水先区の扱いについて審議するため、昭和 45 年 10 月に海上安全船員教育審議会に崎戸水先区の廃止を含む「水先区の新設及び改廃について」諮問（その他、酒田水先区、小名浜水先区等 7 つの水先区の新設について併せ諮問）
- 昭和 46 年 4 月に崎戸水先区の廃止に関する答申が出された。

二級及び三級水先人の業務範囲（対象範囲）の見直し

1. 二級及び三級水先人の業務範囲（対象範囲）の見直しを必要とする背景及び考え方は次のとおりである。

(1) 背景

- ① 現行の業務範囲は、二級水先人は総トン数5万トン（危険物船は2万トン）、三級水先人は2万トン。
- ② 水先実績における二級及び三級水先人の業務範囲に係る船舶の占める割合について、三級水先人制度確立当初の平成19年度と平成27年度を比較すると、次のとおり減少している。これは、船舶の大型化が一要因と推察される。

	平成19年度		平成27年度	
三級業務範囲	71,420	43%	54,583	33%
二級業務範囲	136,716	83%	129,647	78%
水先実績総数	164,615		167,276	

- ③ 小規模水先区の一級水先人の後継者確保難の現状を踏まえ、第6回検討会のとりまとめにおいて、二級水先人の業務範囲に係る船舶の水先実績が多い小規模水先区にあっては、二級水先人の積極的な活用を図るため、新規養成の募集及び派遣支援を実施することとした。このような小規模水先区の水先実績による最大総トン数の具体例をみると次のとおりである。これをみると、二級水先人の業務範囲を見直せば、更なる活用を図ることができるのではないかと考えられる。

水先区	最大総トン数
釧路	69,130
秋田船川	50,142
七尾	55,945
小松島	50,142

※ 不定期の大型クルーズ船を除く。

- ④ また、各水先区の過去5カ年（H23年～H27年）の水先実績における二級及び三級水先人の業務範囲の船舶が占める割合について、それぞれ業務範囲を1万トン拡大した場合の割合の変化について試算（別紙3）したところ、中小規模水先区における二級及び三級の業務範囲に占める船舶の割合は、二級水先人については5.5%の増加、三級水先人については13.6%の増加となることから、業務範囲を見直すことにより二級及び三級水先人の更なる活用が見込められると思われる。

（2）考え方

平成23年6月に三級水先人の1期生が19人誕生し、当該1期生は、平成27年2月に15人が、平成28年2月に4人が二級に進級。これら水先人が、今後、一級に進級するまでの過程を十分に注視しつつも、上記の背景を考慮すれば、二級及び三級水先人の業務量確保及び更なる活用の拡大を図る観点から業務範囲の見直しの要望があることは認識するところであるが、水先制度は船舶交通の安全を図ることを目的とするものであることから、業務範囲の見直しは、安全の確保について十分精査を行った上で進める必要がある。

2. 業務範囲を見直す場合、次に掲げる事項を例として調査・検討すべきではないか。

- (1) 総トン数に応じた操船困難度
- (2) 入出港船舶の大型化
- (3) 船舶技術の向上
- (4) 航行安全支援システムの整備
- (5) 業務範囲見直しの対象船舶に危険物船を含めるか否か
- (6) 危険物輸送の増減
- (7) 船舶交通量の増減
- (8) 航路事情の改善
- (9) 養成課程の内容
- (10) 二級又は三級水先人免許取得者の取扱い（例：新就業範囲に移行する養成課程及び試験の内容等）

3. 今後の進め方としては、上記2. の検討事項例について、平成30年度前半を目途に調査研究を終えた上で、業務範囲を見直すことが適当か否かを検討する。



2級水先人の業務範囲に係る船舶の水先実績が多い中小規模水先区について、2級及び3級水先人の現行の業務範囲を仮に1万トンを拡大した場合の応招可能船舶の割合を試算したところ、3級で平均約13.6%、2級で約5.5%の応招可能範囲の拡大が見込まれ、2級、3級水先人の更なる活用が図られると考えられる。

	水先実績数 合計	3級				2級			
		2万トン未満の船舶の 隻数と割合	3万トンまで拡大した場合の 隻数と割合	5万トン未満の船舶の 隻数と割合	6万トンまで拡大した場合の 隻数と割合	2万トン未満の船舶の 隻数と割合	3万トンまで拡大した場合の 隻数と割合	5万トン未満の船舶の 隻数と割合	6万トンまで拡大した場合の 隻数と割合
【北海道地区】 釧路、苫小牧、室蘭、函館、小樽、 留萌	2,716隻	820隻 30.2%	1,184隻 43.6% 13.4% up	2,002隻 73.7%	2,132隻 78.5% 4.8% up	1,592隻 33.9%	2,294隻 48.9% 15.0% up	3,527隻 75.2%	3,706隻 79.0% 3.8% up
【東北地区】 八戸、釜石、仙台湾、小名浜、 鹿島	4,690隻	641隻 28.1%	842隻 36.9% 8.8% up	1,757隻 77.0%	2,006隻 87.9% 10.9% up	2,282隻 28.9%	3,146隻 47.3% 18.4% up	2,014隻 64.0%	2,331隻 74.1% 10.1% up
【日本海地区】 秋田船川、酒田、新潟、伏木、 七尾、舞鶴、境	2,282隻	910隻 28.9%	1,486隻 47.3% 18.4% up	4,488隻 85.8%	4,607隻 88.1% 2.3% up	5,230隻 62.8%	3,893隻 74.4% 11.6% up	4,488隻 85.8%	4,607隻 88.1% 2.3% up
【東海近畿地区】 田子の浦、清水、尾鷲、小松島、 和歌山下津	3,146隻	7,245隻 40.1%	9,699隻 53.7% 13.6% up	13,788隻 76.3%	14,782隻 81.8% 5.5% up	5,230隻 34.6%	8,052隻 52.5% 17.9% up	117,098隻 76.3%	125,392隻 81.7% 5.4% up
【九州地区】 博多、佐世保、長崎、細島、 島原海湾、鹿児島、那覇	5,230隻	53,137隻 34.6%	80,526隻 52.5% 17.9% up	117,098隻 76.3%	125,392隻 81.7% 5.4% up	18,064隻	153,452隻	18,064隻	153,452隻
中小規模水先区平均	18,064隻	7,245隻 40.1%	9,699隻 53.7% 13.6% up	13,788隻 76.3%	14,782隻 81.8% 5.5% up	5,230隻	8,052隻 52.5% 17.9% up	117,098隻 76.3%	125,392隻 81.7% 5.4% up
5 3 大規模水先区平均	153,452隻	53,137隻 34.6%	80,526隻 52.5% 17.9% up	117,098隻 76.3%	125,392隻 81.7% 5.4% up	5,230隻	8,052隻 52.5% 17.9% up	117,098隻 76.3%	125,392隻 81.7% 5.4% up

検討会スケジュール（案）

次回：第 11 回（平成 29 年 7 月）

水先人の人材確保・育成等に関する検討会 第二次とりまとめ

※ 内海水先区対策、水先引受主体の法人化及び水先区の見直しについてはモニタリング委員会における評価検証結果を踏まえ、以後の検討スケジュールを定めていくものとする。

二級及び三級水先人の業務範囲（対象範囲）の見直しについては、総トン数に応じた操船困難度等に関する調査研究の進捗状況を踏まえ検討スケジュールを定めていくものとする。