

## 第13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31年4月19日（金）13:30～15:00

場 所：海事センタービル 4階 401・402 会議室

出席者：綾委員、池谷委員、石橋委員、伊藤委員、今津委員、大久保委員、落合委員（座長）、小野委員、葛西委員、片岡委員、加藤委員、小山委員、西本委員、羽原委員、古田委員、松本委員、村瀬委員

### 【資料説明者】

齋藤内海水先区水先人会会長（藤瀬委員代理）

安田（株）日本海洋科学コンサルタントグループ長

### 【国土交通省】

海谷審議官、堀海技課長、大橋首席海技試験官、横田海技課企画調整官、成瀬海技課水先業務調整官、笠尾海上保安庁交通部航行安全課長[代理：小野専門官]（オブザーバー）

### 【（一財）海技振興センター】

飯塚理事長、野中常務理事、戸摩常務理事、庄司技術・研究部長

## 1. 議事

- （1）モニタリング委員会報告
- （2）水先人の責任制限等のあり方に関する勉強会報告
- （3）尾鷲水先区の廃止について
- （4）2級及び3級水先人の業務範囲の見直しに関する調査結果について
- （5）その他

## 2. 議事概要

### （1）モニタリング委員会報告

水先人関係委員からモニタリング委員会報告（資料1）について説明を行った。  
主な質疑応答又は意見は次のとおり。

- 不適切運航について、注意とか嚴重注意を与える際に、どういったことをどのような形でリマインドされているのか。
- 本人に対し技術的なことを口頭で注意をするとともに、不注意、不適切、技術的に問題があるので改めるよう書面を渡している。

### （2）水先人の責任制限等のあり方に関する勉強会報告

事務局から水先人の責任制限等のあり方に関する勉強会報告（資料2）について説明を行った。

委員からの質疑応答及び意見は無かった。

(3) 尾鷲水先区の廃止について

事務局から尾鷲水先区の廃止について（資料3）説明を行い、廃止の方向で検討を進めることとなった。

主な質疑応答又は意見は次のとおり。

- 尾鷲港の水先区を廃止すること自体には異論ないが、最終実績がある平成26年の4隻というのは、尾鷲を担当するオリジナルの水先人が嚮導されたのか。
- そのとおり。（尾鷲水先区には）1名しかいないため、仮にその人が病気になった場合に備え、伊勢三河湾水先区の水先人が尾鷲水先区の複数免許を取り、バックアップ体制は出来ていた。

(4) 2級及び3級水先人の業務範囲の見直しに関する調査結果について

調査を行った(株)日本海洋科学から2級及び3級水先人の業務範囲の見直しに関する調査結果について（資料4）説明を行い、次回検討会において論点を明確にしたうえで、見直しの方向性について議論することとなった。

主な質疑応答又は意見は次のとおり。

- 実務につく前に教育を行うと思うが、この被験者がシミュレータ実験する場合にどのくらいの教育をしたのか、また、今後実際に実務につくときに教育をどのように考えているのか、その辺があるともっと判断がしやすい。
- 今回の被験者は、今受けている業務以上の操船訓練は行っていない。従って、6万トン級の船を操船した経験もないし、シミュレータ訓練も行っていない。そういう意味では、中には習熟するための訓練等も必要という話があった。改正されれば、その辺の教育訓練も充実させていく必要はあるかと思う。
- 東京湾の例として、今回のシミュレーションに選出した2級、3級水先人はそれなりの経験を持っており、2級であれば4万トンクラスは行っている。もう1点、今後どうするかということだが、仮に3万トン、6万トンであったところで、2級に進級した、あるいは2級で入会したとして、いきなり6万トンをさせることはなく、各水先人会同じような状況かと思うが業務制限を作っており、経験年数に応じステップアップする方向を考えており、最終的に6万トンということ。
- 平均環境ストレス値について、大型化した場合と以前のものとの比較のほうがわかりやすい。この環境ストレス値はどういった目的で、あるいはここで提示していることの目的を説明願いたい。
- 環境ストレス値を求めた理由は、操船者が置かれている環境の難しさというのがどの程度なのかを把握する目的である。船が大きくなったり、船種が変われば当然変わってくる。そのときに、1万トンアップしたとき従来の船と比べて環境ストレス

がどの程度上がるのかを当初は評価しようとしたが、見直し後の船型だけシミュレーションを行うことになったので、計算だけ参考的に行ったもの。その結果、操船難易性が高い環境でありながらも、操船者はきちんと状況を把握し、安全な操船を行うことができたことを確認した。

- 操縦性能に関する主観値評価と、その後にある水先教育センターによる評価は、同じシナリオで同じ被験者ということでよろしいか。
- そのとおり。ただし、評価者である講師は各水先区で異なる。

(5) その他

事務局より、今後議論を行う必要がある案件について説明を行った。  
全体を通しての主な質疑応答又は意見は次のとおり。

- 今後、色々な検討をするにあたって、例えば、水先人の法人化について話をした場合にはどのように捉えればよいか。
- 責任制限勉強会の成果を踏まえて各種検討が行われると思うので、責任制限について問題になる場面は基本的にあまりないという前提で各種検討をしていただくということかと考える。
- 検討会では、責任制限の問題に結論が出ていない。今回、勉強会の議論内容の説明があったが、おそらくまとめとしては、勉強会の成果を踏まえ、疑問があれば検討会で議論することになるかと思うが、そういった議論が検討会において必要ではないか。
- 非常にレアなケースとして、船主に賠償能力がなく、水先人が船主にかわってその責任を引き受けなければならない場合、少ないから特別な手当は必要ないと考えるか、少なくとも手当を考えるべきかという2つの考え方があるが、勉強会の検討結果を踏まえたうえでどうするか。勉強会としてはその論点は扱わず、検討会でもし議論の必要がありということであれば、そこで議論するという整理か。
- また、船主との関係で責任制限を援用できない場合（故意または無謀行為など）、水先人は、船主から求償されることになり、破産という可能性が出てくる。第三者に対する関係と船主との関係でも、最悪の事態を考えると水先人は破産になる両面の可能性があると思うが、その辺の論点もさらに本検討会で検討を進めて議論してはどうかという問題がある。
- 勉強会としての議論を検討会で報告して1つ区切りだと考える。一般論として、検討会で各種検討をする中に入れて議論はあるかもしれない。
- この問題はどこまでいっても若干の懸念は残る。次回以降ももしするならば、懸念されるところはいったいどこなのかを今以上に明確にすべきと思う。そこを確認した上で最終結論を出すべき。そこを議論して大丈夫ということであれば判断の問題と思う。
- 責任制限の検討は続けていただきたい。

- この検討会でもその論点については意見が分かれてくるような感じがするので、それがどういうものなのか、そのあたりも含めて1回くらい議論する必要があるような感じがする。
- 整理させていただいたつもりなので、それでも足りないということであれば、具体的な意見がほしい。
- 水先類似行為について、水先法の外になるので、国として検討の対象外と言われてしまう可能性もあるが、安全の問題として、水先区ではない水先類似行為の実態調査も検討願いたい。水先類似行為の問題はもう1つあって、水先区であればこの検討会で色々なことが検討されるが、その外にある場所で最も危険と言われるLNG船の着離棧が日々行われていることが、そのままでもいいかということには若干疑問があるので、調査いただきたい。
- 色々な論点があって、安全上の問題というのは一番大事だが、一方、その新しい水先を仮につくるのであれば、水先人の確保をどうするのかという問題もあり、ひっくるめて考えなければいけない論点と思う。船社側も、水先人側も色々と相談に乗っていただかないと検討できないと思っているので、考えていきたい。
- 類似行為について何か調査を行っているのか。
- クルーズ船が最近増えており、クルーズ船がよく入港する港について、水先類似行為が行われているケースはあるので、そこは連合会に協力いただき調査を行っているが、LNG船については何も調べていない。その範囲を広げていけば広げていくほど大がかりになり、逆に要件をとりづらくなる面もあると思うので、扱いを考えさせていただきたい。
- 水先類似行為について神戸でボランティアで海事研究協議会なるものを立ち上げており、6月か7月ころにとりあえずとりまとめることになっており、国交省に対しても1つの参考というスタンスで報告する。
- 取り上げるとした場合、どういう形で行うか等も含めて検討していただいて、その結論を検討会に反映するというにしたいと思う。

次回の検討会は、今後、事務局より日程調整を行う。

以上