

## 第14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：令和元年9月2日（月）10:25～11:45

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、伊藤委員、今津委員、大久保委員、落合委員（座長）、小野委員  
【代理：（一社）日本船主協会田中常務理事】、葛西委員、加藤委員、上原委員、小山委員【代理：日本郵船（株）樋口海務グループ長】、末岡委員、立石委員、西本委員、羽原委員、古田委員、松本委員

### 【国土交通省】

磯野審議官、堀海技課長、大橋首席海技試験官、新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：一航行安全企画官]  
（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、鈴木技術・研究部長

## 1. 議事

- （1）モニタリング委員会報告
- （2）2級及び3級水先人の業務範囲の見直し
- （3）水先人の養成定員の見直し
- （4）中小規模水先区における新規免許・複数免許取得時の支援の評価
- （5）その他（水先類似行為の実態調査（外航クルーズ船及び外航貨物船関係））

## 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。  
質疑応答又は意見は特段なかった。

事務局より、モニタリング委員会は、平成29年9月の二次とりまとめにより設立され、平成29年度から本年度までの3年間実施し、次年度以降の対応を決めることとなっている。次回の検討会で次年度以降の対応を審議・決定していただく考えであり、それまでに関係者の皆様からご意見をうかがい、対応案をとりまとめたいとの発言があった。

### （2）2級及び3級水先人の業務範囲の見直し

事務局から2級及び3級水先人の業務範囲の見直しの方向性（資料2）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。

- 水先人の後継者不足の中、2級水先人の業務範囲を6万トンまで拡大することにより、特に中小規模水先区における入港船舶に対応できるようになり、かつ、大規模

水先区でも現在の水先人の有効活用につながる点で必要と認識している。また、業務範囲拡大時の安全性については、操船シミュレーション結果により、船型が1万トン大型化しても現在の2級及び3級免許受有者の操船に問題はないとされた。

以上から、連合会としては、早い機会に6万トン及び3万トンへの業務範囲拡大を実施していただきたい。

- 大型化にあたって、現在複数の水先人が配乗している船舶もあるところ、安全面での措置はどうか。何か特別な訓練をやるのか。
- 現在でも、免許取得後にいきなり（上限の）5万トン又は2万トンの船の単独業務を実施するわけではなく、業務制限をかけて、習熟のうえ順次ステップアップすることとしている。そのため、各水先人会での対応にもよるが、実務上は習熟のための2人乗り業務を行うことになるのではないか。
- 水先人教育を実施する立場として、操船シミュレーター訓練においてはモデル船型を大型化して技能を習得できるように考えている。また、座学においては操船性能等で習得できるようにしている。
- 2級及び3級の業務範囲の方向性としては、拡大で問題ないか。  
（「異議無し」の発言）
- 業務範囲拡大には水先法施行令の改正が必要になるので、速やかにその作業に入りたい。

(3) 水先人の養成定員の見直し

事務局から水先人の養成定員の見直しについて（資料3）説明を行い、資料については仮定を多く置いたものであるため、非公表扱いとすることとした。

主な質疑応答又は意見は次のとおり。

- 感触をざっくばらんに伺いたい。
- 連合会としては、3級は募集定員を減らす方向で検討してはいかかがと考えている。3級は1級を補完する制度のはずであるが、水先業務に就く年数が長いため、3級を現在の募集定員のまま採用し続けることにより、新規1級の採用を制限せざるを得なくなるおそれがある。今のうちから手を付けておいた方が良いと考える。
- 前提条件次第では大きく違いが生ずることが理解できた。どこかの時点で3級養成人数を減らすべきことには賛成。再度5年後まで放置するのではなく、もう少し短いタイミングで2級及び3級養成規模を減少させることが良いと考える。
- H29年度の合意事項として、2級の養成定員については5年ごとに、3級は3年ごとに見直すこととしており、まさに本年が該当年になる。3級に関しては今後とも3年ごとというスパンが適当であると言える。
- 新規1級取得者の就業期間が約20年であることに比し、3級取得者は30歳で、2級取得者が40歳で業務を開始すると、その後3級は45年間、2級は35年間就業することになる。即ち新規2,3級は新規1級に比較して長期間就業するため、また、新規3級は進級1級になるまで育成に10年以上を要することから、新規2,3級は新規1級に比べて、需給ニーズの変化に柔軟に対応できない。現在の3級の

養成定員を減員させないと、30年後には新規1級が必要なくなるような状況になるので、2、3級、特に3級の養成定員を減員する必要がある。

- 3級養成人数については各委員と同意見。1級については、供給源のデータは各社在籍中の船長と一航士であるが、今後の船社の意向もシミュレーション上加味してほしい。例えば、船社退職後の行き先として水先人以外にバースマスター、グループ社への転籍の需要増も予想されるため、その点を踏まえていただきたい。
- 今後とも多様なデータを踏まえて予測精度を上げたいので、データの提供についてご協力をお願いしたい。
- 事務局で予測の精度を高めてほしい。また、そのため各社の協力をお願いする。

(4) 中小規模水先区における新規免許・複数免許取得時の支援の評価  
事務局から中小規模水先区における新規免許・複数免許取得時の支援の評価(資料4)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。

- 現在の支援上乘せがあることにより応募した者がいること、また、この制度が適当であると評価した者もあり、現状維持で良いのではないか。
- 複数免許を取得しようとする者が出てこないのではないかと心配したが、うまく回っている状況と理解したところ、水先人の意見を尊重したい。
- 意見を踏まえ、支援内容について次回検討会にて取りまとめたい。

(5) その他

事務局より、その他の議題として、水先類似行為の実態調査(外航クルーズ船及び外航貨物船関係)(資料5)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。

- クルーズ船が注目されているが、是非外航貨物船についても調査いただきたい。その中で、水先免許受有者が類似行為を行う場合と、非受有者が行う場合がある。非受有者でも10万トンクラスのLNG船の類似行為を行う場合があると聞いていることから、安全担保に問題ないか是非とも抜けがないよう調査してほしい。
- 安全の問題が第一義ではあるが、水先免許受有者が非水先区で従事する頻度が上がることにより、水先人不足の状況下、類似行為で繁忙になる一方で本来の水先区での業務対応に支障をきたし、要請した船が「待ちぼうけ」になることがないように願いたい。まずは実態調査をお願いする。
- 実態調査のうえ、次回検討会での報告をお願いする。

全体を通しての主な質疑応答又は意見は次のとおり。

- 2・3級業務範囲の拡大により、操船上の困難さとしては、トン数による差異はないと思うが、むしろ船種による相違のほうが大きいと思うがどうか。
- その通りであるが、船種による操船難易度の評価は難しいことから、操船シミュレ

ーションにより、拡大しても大きな操船上の支障はなく、安全の担保は図られているものと理解している。

また、例えば風圧面積の大きい自動車専用船でも、新トン数を用いるので、2級水先人の対象船舶となるが、問題なく従事できている等、安全担保は図られていると言える。

次回の検討会は、2020年2月頃を計画しているが、今後、詳細は事務局より各委員と日程調整を行う。

以上