

## 5・1 水先問題

### 5・1・1 水先関連課題に関する懇談会

平成 19(2007)年の水先制度の抜本改正により、「等級別免許制度の導入」、「水先人養成制度の新設」等、水先人を安定的に確保・育成するための制度が導入された(年報 2006 参照)。その後、施行の状況を踏まえ必要な措置について関係者・有識者において検討が行われ、平成 25(2013)年 6 月に、二級水先人養成開始、各等級養成規模の設定や、新規三級水先人養成における商船乗船訓練の導入等の見直しがまとめられた(年報 2013 参照)。

しかし、依然として、今後約 10 年間、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り、特に中小規模水先区(※)及び内海水先区における一級水先人の応募者不足は深刻であった。

そのため、平成 27(2015)年 4 月、国土交通省は、当協会からも申し入れしていた「水先人の人材確保・育成等に関する検討会」(座長 落合誠一東京大学名誉教授)を設置し(年報 2014 参照)、水先人の人材確保、安全対策を含む水先に関する全ての項目について検討を開始した。平成 28(2016)年 3 月開催の第 5 回検討会において中間とりまとめを行い(年報 2015 参照)、6 月開催の第 6 回検討会において、中小規模水先区の後継者確保問題を含む早期に取り組むべき課題への対応等について概略以下のとりまとめを行った(【資料 5-1-1-1】参照)。

その後、同検討会は、水先人の責任制限及び水先引受主体の法人化等の課題について審議を重ね、平成 29(2017)年 9 月開催予定の第 11 回検討会において最終的などりまとめを行うこととしている。当協会は、安全で安定的・継続的な水先制度となるための制度改善の実現に向けて鋭意意見反映に努めた。

※小規模水先区とは水先免状受有者が 3 人未満の水先区、中規模水先区とは小規模水先区及び大規模水先区(東京湾、伊勢三河湾、大阪湾、内海及び関門水先区)以外の水先区

### 第一次とりまとめ (主な対応)

#### (1) 内海水先区

内海水先区については、船舶の安全及び運航能率を確保した確実な応召体制を構築するために、様々な対策案の検討を行う。

#### (2) 中小規模水先区対策

##### ① 近隣水先区との連携強化等

現在行われている大規模水先区水先人会からの派遣支援は、基本的に 1 年間の滞在型であるなど、派遣される水先人の負担が大きい。そのため、近隣水先区間で、相互に免許を取得し、相互支援を実施する。これで不十分な場合は、中規模水先区の支援、さらには大規模水先区の支援へと拡大していく。

② 複数免許取得の円滑化及び支援等

複数免許を取得する際の負担軽減・円滑化を図るため、ア) 養成期間の短縮(平成 28(2016)年 6 月 15 日施行)、イ) 国家試験の頻度増(年 1 回→可能な範囲年 2 回)、ウ) 複数免許取得者に海技振興センターによる養成支援(平成 28 年 6 月 15 日より適用:3 年間程度)を行う。

③ 中小規模水先区における新規一級・二級免許取得者に対する支援充実(養成手当月額 25 万円→40 万円)(当面、平成 29 年～31 年の新規養成支援対象者に適用)

(3) 全般的対策

① 募集活動の充実

一級水先人の主要供給源が外航船長経験者という印象が根強くあるため、内航からの志望者が増えるよう、内航関係団体等へ積極的に働きかけを行う。

② 水先人会会則の実効性強化

安全かつ円滑な水先業務の確保のため、水先人会会則を強化し、業務制限の対象を水先業務上の危険性を防止するため必要な場合(不適切運航の繰り返し、業務に支障のある傷病等)に拡大する。また、後継者教育及び派遣支援への非協力の場合には、自主・自律的な指導監督として、訓告及び会員権の停止を実施するにより、円滑な派遣支援等の確保を図る。

③ 廃業年齢の引き上げ

緊急の措置として、水先人の確保難が切迫している水先人会の廃業年齢延長限度を引き上げる会則変更を認可する。実際に業務を継続する場合は、安全確保の観点から、現行健康検査に加え、認知機能検査及び運動負荷心電図検査も行き、慎重に継続可否の判断を行う。

④ ITの活用

水先業務の安全確保の向上に資する観点から、水先人及び水先人会の任意の取り組みとして、電子海図情報及び船舶自動識別装置(AIS)情報を取り込めるポータブル PC 端末の嚮導中の活用や、バーチャル AIS 航路標識の設置を必要に応じ管区海上保安本部へ要望することなどが考えられる。