

5・1 水先問題

国土交通省海事局主催「水先人の人材確保・育成に関する検討会」にて2023年2月に取り纏められた「第四次とりまとめ」に従い水先人の安定的な確保・養成と円滑かつ安全な水先業務が維持されているかを確認するために、国交省海事局/日本水先人会連合会/船協による「三者による連絡会」、および、日本水先人会連合会/船協による「船協・連合会業務連絡会」を年2回開催した。

今年度で開催した「三者による連絡会」の内容は、2025年3月に書面開催された「水先人の人材確保・育成に関する検討会」で関係委員へ報告された。

今後数年間は高齢水先人の廃業者数が増え、中小規模水先区等における後継者の不足が見込まれているが、特に中小規模水先区の水先人不足への対策は、水先人の中小水先区間の相互派遣と5大水先区から中小水先区への派遣により、5大水先区を除く29区全ての水先区で支援が実施されていることを確認した。

また、海技振興センター主催の「水先人養成に関する総合事業検討委員会」、および、各級水先人の「選考に関する専門会議」を通じ、水先人確保・育成が適切に行われていることを確認した。

添付1．第3回三者による連絡会 資料

添付2．第4回三者による連絡会 資料

第 3 回三者による連絡会

日 時 令和 6 年 9 月 1 7 日（火） 1 3 : 0 0 ~ 1 4 : 0 0
場 所 日本船主協会役員会議室（海運ビル 5 階）

議 題

	ページ
1. 出席者	1
2. 不適切運航の事例	2
3. 品位欠如の事例	3
4. 不適切運航、品位欠如及び海難事故の統計資料	4
5. 水先人派遣支援（中小規模水先区の業務維持）の状況	7
6. 参考資料	
○三者による連絡会（運営要領）	9

1. 出席者（敬称略）

国土交通省海事局海技課

岡村 努	水先業務調整官
堀本 浩貴	水先係官

一般社団法人日本船主協会

遠藤 英明	水先幹事会幹事長・川崎汽船	安全品質管理グループ長
落岩 和彦	同幹事・飯野海運	海務部長
齊藤 哲也	同幹事・N S ユナイテッド海運	安全管理グループ 海務チームリーダー
和田 協一	同幹事・E N E O S オーシャン	取締役執行役員 海務部長
伊藤 寿訓	同幹事・川崎汽船	経営企画グループ 船協秘書チーム長
佐々木将雄	同幹事・商船三井	執行役員 海上安全部長
増富 聡司	同幹事・日本郵船	海務グループ長代理
越水 豊	常務理事	
村上 朝章	海事人材部副部長	
木村 友紀	海事人材部課長代理	

日本水先人会連合会

黒田 富治	水先業務研究委員会委員長・東京湾水先人
鈴木 勝朗	同委員長代理・大阪湾水先人
藤戸 誠	同委員・伊勢三河湾水先人
木下 健	同委員・内海水先人
中村 藤太	同委員・関門水先人
阪本 敏章	専務理事
吉野 高広	常務理事
今田 敦朗	業務部長
栗原 拓也	業務部主任

2. 不適切運航の事例 対象期間: 令和5年12月21日～6年7月20日

No.	発生年月日	水先区	事例の概要	水先人会の措置	再教育訓練または業務制限の措置を講じた場合の業務復帰プロセス
1	令和6年7月13日	伊勢三河湾	【その他】 東・北航路経由での入港時、北航路の管制信号の切替えのタイミングを勘違いし、東航路に入航しようとしたところ、ハーバーレーダーより「出港船が北航路OUTをしていないため、本船は東水路INが不可である。」との連絡を受け、東航路入航前で反転し、出港船が北航路を出た後に入港することとなった。	注意 (会員に注意喚起)	—
2	令和6年7月20日	伊勢三河湾	【その他】 投錨時、錨地手前において機関後進とした際、後進によって右転し、錨地内に入ることができず、その後、後進と前進を繰り返し、投錨まで1時間20分の遅れが生じた。	再教育訓練 (会員に注意喚起)	操船シミュレータを用いた業務検証の上で業務復帰

「水先人会の措置」の表記については、次のとおり整理している。

措置の種類(レベル): ①「業務制限」、②「再教育訓練」、③「嚴重注意」、④「注意」

(①が最も厳しいレベル、③は文書で本人に通知、④は口頭で本人に通知)

3. 品位欠如の事例 対象期間: 令和5年12月21日～6年7月20日

No.	発生年月日	水先区	事例の概要	水先人会の措置	再教育訓練または業務制限の措置を講じた場合の業務復帰プロセス
1	令和6年6月8日	東京湾	【不適切態度】 航路変更時間の交信ミスによって混乱が生じ、マーチスの管制官に対して不適切な言動で非難した。	注意 (会員に注意喚起)	—

「水先人会の措置」の表記については、次のとおり整理している。

措置の種類(レベル): ①「業務制限」、②「再教育訓練」、③「嚴重注意」、④「注意」

((①が最も厳しいレベル、③は文書で本人に通知、④は口頭で本人に通知))

4. 不適切運航、品位欠如及び海難事故の統計資料

不適切運航

令和6年7月

	合計	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
異常接近	66	11	8	14	12	9	8	4	
－東京湾	29	5	2	9	4	5	3	1	
－伊勢三河湾	14	1	3		2	1	4	3	
－大阪湾	9	3		1	2	2	1		
－内海	9	1	2	2	3	1			
－関門	3	1		2					
－その他	2		舞鶴1		清水1				
速力過大	11	3		2	5			1	
－東京湾	6	2			3			1	
－伊勢三河湾	2	1		1					
－大阪湾									
－内海	3			1	2				
－関門									
着岸位置等不適切	6		3			3			
－東京湾	2		1			1			
－伊勢三河湾	1					1			
－大阪湾									
－内海	3		2			1			
－関門									
経路不適切	16			4	4	4	2	2	
－東京湾	7			1	1	2	1	2	
－伊勢三河湾	6			2	2	1	1		
－大阪湾									
－内海	1				1				
－関門	2			1		1			
係留方法不適切	2			1	1				
－東京湾	1				1				
－伊勢三河湾									
－大阪湾									
－内海	1			1					
－関門									
その他	2								2
－伊勢三河湾	2								2
合計	103	14	11	21	22	16	10	7	2
－東京湾	45	7	3	10	9	8	4	4	
－伊勢三河湾	25	2	3	3	4	3	5	3	2
－大阪湾	9	3		1	2	2	1		
－内海	17	1	4	4	6	2			
－関門	5	1		3		1			
－その他	2		舞鶴1		清水1				

注 令和6年度は同年7月20日現在

品位欠如

令和 6 年 7 月

	合計	平成 2 9 年度	平成 3 0 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度	令和 5 年度	令和 6 年度
不適切態度	8	1	2	2	1	1			1
－東京湾	5			2	1	1			1
－伊勢三河湾	2		2						
－大阪湾									
－内海	1	1							
－関門									
応招時刻遅延	9	1	1	1	4		2		
－東京湾									
－伊勢三河湾	6	1	1		4				
－大阪湾									
－内海	2						2		
－関門	1			1					
コミュニケーション不足	4			1	1		1	1	
－東京湾									
－伊勢三河湾									
－大阪湾	2						1	1	
－内海	2			1	1				
－関門									
水先艇乗船遅延	1	1							
－東京湾									
－伊勢三河湾	1	1							
－大阪湾									
－内海									
－関門									
合計	22	3	3	4	6	1	3	1	1
－東京湾	5			2	1	1			1
－伊勢三河湾	9	2	3		4				
－大阪湾	2						1	1	
－内海	5	1		1	1		2		
－関門	1			1					

注 令和 6 年度は同年 7 月 2 0 日現在

海難事故

令和 6 年 7 月

	合計	平成 2 9 年度	平成 3 0 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度	令和 5 年度	令和 6 年度
衝突	18		4	5	2	3	1	2	1
単独衝突	36	11	6	3	5	1	2	6	2
施設等損傷	15	4	4			2	2	3	
乗揚げ・船底接触	7	1		4	1	1			
合計	76	16	14	12	8	7	5	11	3

注 令和 6 年度は同年 7 月 2 0 日現在

業務隻数（国交省確定値）	—	163,693	161,094	154,545	138,248	143,607	144,981	145,140	—
海難件数／業務隻数	—	0.010%	0.009%	0.008%	0.006%	0.005%	0.003%	0.008%	—

業務隻数／海難件数	—	10,231	11,507	12,879	17,281	20,515	28,996	13,195	—
-----------	---	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	---

↓
約 1.0 万隻に 1 件の事故

↓
約 1.3 万隻に 1 件の事故

5. 水先人派遣支援（中小規模水先区の業務維持）の状況

令和6年9月17日

水先人の後継者確保が困難な水先人会の業務実施体制を確保するため、全国の水先人会及び水先人各位の理解と協力を得て、近隣水先区及び大規模水先区からの派遣支援（支援体制の整備）を行っている。

現在の派遣支援の状況及び今後の複数免許取得計画は次のとおり。

1. 水先人派遣支援の状況（別紙参照）

- ・複数免許取得者の累計数 : 102人
- ・派遣支援への協力者数 : 58人
- ・支援体制整備済みの水先区 : 29水先区（相互支援を含む。）

2. 今後の複数免許取得計画

令和4年度において、感染症の流行など非常時においても水先業務の実施に支障が生じることがないように中小規模水先区（29区）のすべてに複数免許取得による派遣支援体制を整備したが、令和6年度（後期）においても、次のとおり支援体制を拡充する予定である。

- ・留萌 水先区の複数免許
 - ・小名浜 //
 - ・小松島 //
 - ・長崎 //
- 4区

水先人派遣支援体制の状況

令和6年9月1日

地区/水先人会	近隣水先区の相互支援 (スポット)	大規模区等からの派遣支援 (スポット/滞在支援)
①北海道 釧路、苫小牧、室蘭、 函館、小樽、留萌	苫小牧(1) ⇄ 室蘭(1) 苫小牧(1) → 留萌 苫小牧(1) → 函館 室蘭(1) ⇄ 小樽(1) 小樽(1) ⇄ 留萌(1) 留萌(1) → 釧路 留萌(1) → 函館	東京湾(1) → 釧路
②東北 八戸、釜石、仙台湾、 小名浜、鹿島	八戸(2) ⇄ 釜石(1) 仙台湾(1) ⇄ 釜石(1) 小名浜(2) → 釜石 鹿島(1) → 釜石 鹿島(1) → 小名浜	東京湾(1) → 八戸 東京湾(1) → 仙台湾 東京湾(1) → 鹿島
③日本海 秋田船川、酒田、 新潟、伏木、七尾、 舞鶴、境	酒田(1) ⇄ 秋田船川(1) 新潟(1) → 酒田 新潟(1) → 伏木 伏木(1) ⇄ 七尾(1)	大阪湾(1) → 新潟 大阪湾(1) → 七尾 大阪湾(1) → 舞鶴 内海(1) → 舞鶴 大阪湾(1) → 境 内海(1) → 境
④東海近畿 田子の浦、清水、 和歌山下津、小松島	清水(2) → 田子の浦 和歌山下津(3) → 小松島	東京湾(1) → 田子の浦 伊勢三河湾(1) → 清水 内海(1) → 和歌山下津 内海(1) → 小松島
⑤九州 博多、佐世保、長崎、 島原海湾、細島、 鹿児島、那覇	佐世保(1) → 長崎 那覇(1) → 長崎 細島(1) → 島原海湾 博多(1) → 鹿児島	東京湾(1) → 博多 東京湾(1) ※ → 長崎 内海(1) → 佐世保 内海(1) → 長崎 関門(1) ※ → 島原海湾 関門(1) → 島原海湾 内海(2) → 細島 内海(2) → 那覇

() : 支援水先人の人数、 ※ : 滞在型支援

三者による連絡会について（運営要領）

1. 目的

本連絡会は、安全かつ円滑な水先業務の確保、並びに、水先人派遣支援体制の整備等に資することを目的とし、必要な意見交換及び情報共有を行うために開催する。

2. 開催要領

（1）出席者

国交省：海事局海技課（オブザーバー）

船 協：港湾委員会水先幹事会幹事

連合会：水先業務研究委員会委員

（2）開催頻度

一定間隔の定期開催とする。

注 原則2回／年とし、必要に応じ、出席者において調整の上、変更できるものとする。

（3）開催場所

船協と連合会で交互に会議室を提供する。

（4）連絡会記録

出席者において確認の上、必要がある場合には記録する。

3. 連絡会における情報交換内容

①不適切運航の事例

- ・船協及び連合会から提出する。
- ・資料には、事例の概要（発生日及び水先区を含む。）、水先人会の措置、再教育訓練又は業務制限の措置を講じた場合の内容・業務復帰プロセスを示すこととする。

②品位欠如の事例

- ・船協及び連合会から提出する。
- ・資料には、事例の概要（発生日及び水先区を含む。）、水先人会の措置、

再教育訓練又は業務制限の措置を講じた場合の内容・業務復帰プロセスを示すこととする。

③不適切運航、品位欠如及び海難事故の統計資料

- ・連合会から提出する。

④水先人派遣支援の実施状況

- ・連合会から提出する。

⑤水先類似行為水域の安全及び後継者に関する相談

- ・水先類似行為水域（水先人以外の類似行為者）の安全及び後継者に関する相談については、船協から提出する。

- ・連合会においては、船協からの相談を受け、必要に応じ、水先行為を熟知した者によるアドバイスの実施、又は、水先行為を熟知した者による支援の実施について協力する。

以上

第 4 回三者による連絡会

日 時 令和 7 年 2 月 1 7 日（月） 1 6 : 0 0 ~ 1 6 : 3 0
場 所 日本水先人会連合会会議室（海事センタービル 6 階）

議 題

	ページ
1. 出席者	1
2. 不適切運航の事例	2
3. 品位欠如の事例	3
4. 不適切運航、品位欠如及び海難事故の統計資料	4
5. 海難事故防止に向けた主な取組み	7
6. 水先人派遣支援（中小規模水先区の業務維持）の状況	9
7. 参考資料	
○三者による連絡会（運営要領）	1 1

1. 出席者（敬称略）

国土交通省海事局海技課

岡村	努	水先業務調整官
堀本	浩貴	水先係官
森永	亮子	水先係官

一般社団法人日本船主協会

遠藤	英明	水先幹事会幹事長・川崎汽船	安全品質管理グループ長
豊田	真之	飯野海運	海務部海務安全課長（代理出席）
齊藤	哲也	同幹事・N S ユナイテッド海運	安全管理グループ 海務チームマネージャー
和田	協一	同幹事・E N E O S オーシャン	取締役執行役員 海務部長
伊藤	寿訓	同幹事・川崎汽船	経営企画グループ 船協秘書チーム長
佐々木	将雄	同幹事・商船三井	執行役員 海上安全部長
増富	聡司	同幹事・日本郵船	海務グループ長代理
越水	豊	常務理事	

日本水先人会連合会

黒田	富治	水先業務研究委員会委員長・東京湾水先人
鈴木	勝朗	同委員長代理・大阪湾水先人
藤戸	誠	同委員・伊勢三河湾水先人
木下	健	同委員・内海水先人
中村	藤太	同委員・関門水先人
阪本	敏章	専務理事
吉野	高広	常務理事
今田	敦朗	業務部長
栗原	拓也	業務部主任

2. 不適切運航の事例 対象期間: 令和6年7月21日～同年12月20日

No.	発生年月日	水先区	事例の概要	水先人会の措置	再教育訓練または業務制限の措置を講じた場合の業務復帰プロセス
1	令和6年10月2日	東京湾	【異常接近】 離棧時、回頭のタイミングと潮流、強風の影響によってわずかにブイに接触したが、損傷がないことを確認した。	厳重注意 (会員に注意喚起)	—
2	令和6年10月17日	大阪湾	【異常接近】 水先人は相手船を早期発見していたが、VHFで連絡することなく、またタグを有効活用しなかったため異常接近した。	注意 (会員に注意喚起)	—
3	令和6年10月11日	東京湾	【経路不適切】 浦賀水道航路を北航し横須賀港への横断時、所定の位置に達する前に左転を開始し、東京マーチスから指摘を受けた。	厳重注意 (会員に注意喚起)	—

「水先人会の措置」の表記については、次のとおり整理している。

措置の種類(レベル): ①「業務制限」、②「再教育訓練」、③「厳重注意」、④「注意」

(①が最も厳しいレベル、③は文書で本人に通知、④は口頭で本人に通知)

3. 品位欠如の事例 対象期間: 令和6年7月21日～同年12月20日

No.	発生年月日	水先区	事例の概要	水先人会の措置	再教育訓練または業務制限の措置を講じた場合の業務復帰プロセス
1 *	令和6年12月1日	伊勢三河湾	【不適切態度】(船協からの提示内容) <船長報告> During Departure at NSC berth, the pilot in charge was somewhat arrogant. Maybe he was a bit pre occupied with the maneuver that he simply cannot ask the Master and officers a simple excuse me. Professionalism should be practiced in all respects. <船長へのヒアリングによる補足> 具体的にどんな傲慢な態度だったか。 1. とにかくallogant(傲慢)という言葉で船長は主張。 2. ProfessionalなパイロットだとECDISやレーダーを見る際に船長や乗組員へ、"excuse me"や"ちょっと使うね"と言があるが全くなかった。 3. パイロットが航海機器類の周りを歩いて嚮導する際、船長含め立っている乗組員に何回も軽くぶつかっても、何も言わなかった。 4. 乗組員への指示や確認の声がaggressiveであった。 5. その様な態度の為、船長自身、パイロットに話しかけるのがnervousになった。	—	—
			水先人会における確認結果: 本船に乗船した水先人(2名)にヒアリングしたが、船社が指摘する事項について心当たりはないとの回答であった。	措置なし	—
2	令和6年8月20日	東京湾	【コミュニケーション不足】 離棧時、不十分なBRMによって操船に不安を与え、後日船社からレターを受理した。	厳重注意 (会員に注意喚起)	—
3	令和6年8月31日	大阪湾	【コミュニケーション不足】 船長の同意を得ることなく、船の着棧基準(アプローチ速力、寄り足など)と異なる操船を行った。 着棧終了時には船長からのコメントはなかったが、後日、船社からレターを受理した。	厳重注意 (会員に注意喚起)	—

「水先人会の措置」の表記については、次のとおり整理している。

措置の種類(レベル): ①「業務制限」、②「再教育訓練」、③「厳重注意」、④「注意」

(①が最も厳しいレベル、③は文書で本人に通知、④は口頭で本人に通知)

* 船協からの提示事例

4. 不適切運航、品位欠如及び海難事故の統計資料

不適切運航

令和6年12月

	合計	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
異常接近	68	11	8	14	12	9	8	4	2
－東京湾	30	5	2	9	4	5	3	1	1
－伊勢三河湾	14	1	3		2	1	4	3	
－大阪湾	10	3		1	2	2	1		1
－内海	9	1	2	2	3	1			
－関門	3	1		2					
－その他	2		舞鶴1		清水1				
速力過大	11	3		2	5			1	
－東京湾	6	2			3			1	
－伊勢三河湾	2	1		1					
－大阪湾									
－内海	3			1	2				
－関門									
着岸位置等不適切	6		3			3			
－東京湾	2		1			1			
－伊勢三河湾	1					1			
－大阪湾									
－内海	3		2			1			
－関門									
経路不適切	17			4	4	4	2	2	1
－東京湾	8			1	1	2	1	2	1
－伊勢三河湾	6			2	2	1	1		
－大阪湾									
－内海	1				1				
－関門	2			1		1			
係留方法不適切	2			1	1				
－東京湾	1				1				
－伊勢三河湾									
－大阪湾									
－内海	1			1					
－関門									
その他	2								2
－伊勢三河湾	2								2
合計	106	14	11	21	22	16	10	7	5
－東京湾	47	7	3	10	9	8	4	4	2
－伊勢三河湾	25	2	3	3	4	3	5	3	2
－大阪湾	10	3		1	2	2	1		1
－内海	17	1	4	4	6	2			
－関門	5	1		3		1			
－その他	2		舞鶴1		清水1				

注 令和6年度は同年12月20日現在

品位欠如

令和 6 年 1 2 月

	合計	平成 2 9 年度	平成 3 0 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度	令和 5 年度	令和 6 年度
不適切態度	8	1	2	2	1	1			1
－東京湾	5			2	1	1			1
－伊勢三河湾	2		2						
－大阪湾									
－内海	1	1							
－関門									
応招時刻遅延	9	1	1	1	4		2		
－東京湾									
－伊勢三河湾	6	1	1		4				
－大阪湾									
－内海	2						2		
－関門	1			1					
コミュニケーション不足	6			1	1		1	1	2
－東京湾	1								1
－伊勢三河湾									
－大阪湾	3						1	1	1
－内海	2			1	1				
－関門									
水先艇乗船遅延	1	1							
－東京湾									
－伊勢三河湾	1	1							
－大阪湾									
－内海									
－関門									
合計	24	3	3	4	6	1	3	1	3
－東京湾	6			2	1	1			2
－伊勢三河湾	9	2	3		4				
－大阪湾	3						1	1	1
－内海	5	1		1	1		2		
－関門	1			1					

注 令和 6 年度は同年 1 2 月 2 0 日現在

海難事故

令和 6 年 1 2 月

	合計	平成 2 9 年度	平成 3 0 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度	令和 5 年度	令和 6 年度
衝突	19		4	5	2	3	1	2	2
単独衝突	38	11	6	3	5	1	2	6	4
施設等損傷	15	4	4			2	2	3	
乗揚げ・船底接触	8	1		4	1	1			1
合計	80	16	14	12	8	7	5	11	7

注 令和 6 年度は同年 1 2 月 2 0 日現在

業務隻数（国交省確定値）	—	163,693	161,094	154,545	138,248	143,607	144,981	145,140	—
海難件数／業務隻数	—	0.010%	0.009%	0.008%	0.006%	0.005%	0.003%	0.008%	—

業務隻数／海難件数	—	10,231	11,507	12,879	17,281	20,515	28,996	13,195	—
-----------	---	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	---

↓
約 1.0 万隻に 1 件の事故

↓
約 1.3 万隻に 1 件の事故

5. 海難事故防止に向けた主な取組み

令和7年2月17日
日本水先人会連合会

連合会及び各水先人会においては、水先人乗船中の事故ゼロを目指しており、日頃から様々な海難事故防止に向けた取組みを推進している。一方、近年においては、一桁台にまで減少傾向にあった事故件数が、昨年度、11件となって下げ止まりの状況がみられたことから、より一層の安全運航の徹底に努めることとしている。

ついては、本日、連合会及び各水先人会における「海難事故防止に向けた主な取組み」について報告いたしたい。

1. 連合会の主な取り組み

(1) 水先人の研修

①新人研修（2日間）

- ・水先人の免許を受けて1年目の水先人が対象
- ・②の安全研修プログラムを活用した研修の開催

②安全研修（2日間）

- ・BRM訓練プログラムを活用した研修の開催
- ・水先人は5年毎に1回受講、プログラムは5年に1回の間隔でリニューアル

(2) 危険遭遇体験の共有と有効利用（PSRS）

- ・標記体験情報を収集分析し、問題点と解決策を抽出した上、水先人の水先業務及び水先人会の海難防止対策に関する検討の参考に供すると共に、一部情報はPSRSニュースとして連合会会報に毎月掲載

(3) その他の安全対策

①安全運航強調月間

- ・水先人及び水先人会における事故防止の重要性を再確認する機会として、独自に毎年9月の1ヶ月間、全水先区において安全確保のための検討や注意喚起など様々な活動を促進

②水先人会における水先業務の検証制度

- ・水先人になるまでの経験の多様化等を踏まえ、標準操船参考資料の利用、BRMの活用及び水先人会の方針やルールの遵守状況等について確認（他の水先人が同乗）

③主機等のトラブル事例のリスト

- ・ 標記トラブル事例を収集し、全水先人会の参考に供するよう、連合会ウェブサイトの「会員専用ページ」に事例のリストを掲載

2. 各水先人会における主な取組み

(1) 安全運航の徹底

- ・ 会員への周知、啓蒙活動の実施
 - － 事故防止啓発ポスターの作成・掲示
 - － 事故・ニアミス事例（ヒヤリハット事例）の概要・再発防止対策の周知、データベース化
- ・ A I S 航跡図データを用いた不適切運航の有無の確認
 - ※ 通常の嚮導と異なる航跡が確認された場合、水先人にヒアリングの上、必要に応じ、操船シミュレータ訓練の実施
- ・ コミュニケーションの強化（B R Mの徹底）
 - － 業務開始前、本船船長・乗組員による報告・連絡・相談を行う体制の確認
 - － 本船船長・乗組員との業務中の連携を密にし、嚮導に疑問点や不安があれば、即座に水先人に確認するように要請

(2) 各種基準の更新・遵守徹底

- ・ 標準操船要領・P I Cの定期的なアップデート
- ・ 業務中止基準の遵守・徹底等
- ・ 強風時における追加タグの配備

(3) 各種研修・勉強会

- ・ リフレッシュ研修
 - － 操船シミュレータを用いた事故の検証
 - － 事故防止対策の考察
 - － 事故・不適切運航事例・ニアミス事例に関する意見交換
 - － 年齢による身体機能の変化についての理解
 - － 熟練水先人としての心がけ
- ・ ヒヤリハット勉強会
- ・ 一定年齢以上の水先人を対象とする特別研修

(4) 関係者との水先業務の安全・効率維持に関する意見交換会の開催

- ・ 海上保安部、代理店、コンテナターミナル、L N G 船関係者、ポータル、タグ会社、綱取り業者、漁業関係者等

6. 水先人派遣支援（中小規模水先区の業務維持）の状況について

令和7年2月17日

水先人の後継者確保が困難な水先人会の業務実施体制を確保するため、全国の水先人会及び水先人各位の理解と協力を得て、近隣水先区及び大規模水先区からの派遣支援（支援体制の整備）を行っている。

現在の派遣支援の状況及び今後の複数免許取得計画は次のとおり。

1. 水先人派遣支援の状況（別紙参照）

- ・複数免許取得者の累計数 : 106人（廃業者等を含む）
- ・現在の派遣支援への協力者数 : 57人（1月末時点の水先人数580人）
- ・支援体制整備済みの水先区 : 29水先区

2. 令和7年度前期の複数免許取得計画（予定）

令和4年度において、感染症の流行など非常時においても水先業務の実施に支障が生じることがないように中小規模水先区（29区）のすべてに複数免許取得による派遣支援体制を整備したが、令和7年度（前期）においても、次のとおり支援体制を拡充する予定である。

支援先

- | ・釧路 | 水先区の複数免許 |
|-------|----------|
| ・伏木 | 〃 |
| ・田子の浦 | 〃 |
| ・佐世保 | 〃 |
| ・長崎 | 〃 |
| ・島原海湾 | 〃 |

6区

水先人派遣支援体制の状況

令和7年2月17日

地区/水先人会	近隣水先区の相互支援 (スポット)	大規模区等からの派遣支援 (スポット/滞在支援)
①北海道 釧路、苫小牧、室蘭、 函館、小樽、留萌	苫小牧(1) ⇄ 室蘭(1) 苫小牧(1) → 留萌 苫小牧(1) → 函館 室蘭(1) ⇄ 小樽(1) 小樽(2) → 留萌 小樽(1) → 釧路 小樽(1) → 函館	東京湾(1) → 釧路
②東北 八戸、釜石、仙台湾、 小名浜、鹿島	八戸(2) ⇄ 釜石(1) 仙台湾(1) ⇄ 釜石(1) 小名浜(2) → 釜石 鹿島(1) → 釜石 鹿島(1) → 小名浜	東京湾(1) → 八戸 東京湾(1) → 小名浜 東京湾(1) → 仙台湾 東京湾(1) → 鹿島
③日本海 秋田船川、酒田、 新潟、伏木、七尾、 舞鶴、境	酒田(1) ⇄ 秋田船川(1) 新潟(1) → 酒田 新潟(1) → 伏木 伏木(1) ⇄ 七尾(1)	大阪湾(1) → 新潟 大阪湾(1) ※ → 七尾 大阪湾(1) → 舞鶴 内海(1) → 舞鶴 大阪湾(1) → 境 内海(1) → 境
④東海近畿 田子の浦、清水、 和歌山下津、小松島	清水(2) → 田子の浦 和歌山下津(3) → 小松島	東京湾(1) → 田子の浦 伊勢三河湾(1) → 清水 内海(1) → 和歌山下津 内海(1) → 小松島
⑤九州 博多、佐世保、長崎、 島原海湾、細島、 鹿児島、那覇	佐世保(1) → 長崎 那覇(1) → 長崎 細島(1) → 島原海湾 博多(1) → 鹿児島	東京湾(1) → 博多 内海(1) → 佐世保 伊勢三河湾(1) ※ → 長崎 内海(1) → 長崎 内海(2) → 細島 内海(2) → 那覇

() : 支援水先人の人数、 ※ : 滞在型支援

三者による連絡会について（運営要領）

1. 目的

本連絡会は、安全かつ円滑な水先業務の確保、並びに、水先人派遣支援体制の整備等に資することを目的とし、必要な意見交換及び情報共有を行うために開催する。

2. 開催要領

（1）出席者

国交省：海事局海技課（オブザーバー）

船 協：港湾委員会水先幹事会幹事

連合会：水先業務研究委員会委員

（2）開催頻度

一定間隔の定期開催とする。

注 原則2回／年とし、必要に応じ、出席者において調整の上、変更できるものとする。

（3）開催場所

船協と連合会で交互に会議室を提供する。

（4）連絡会記録

出席者において確認の上、必要がある場合には記録する。

3. 連絡会における情報交換内容

①不適切運航の事例

- ・船協及び連合会から提出する。
- ・資料には、事例の概要（発生日及び水先区を含む。）、水先人会の措置、再教育訓練又は業務制限の措置を講じた場合の内容・業務復帰プロセスを示すこととする。

②品位欠如の事例

- ・船協及び連合会から提出する。
- ・資料には、事例の概要（発生日及び水先区を含む。）、水先人会の措置、

再教育訓練又は業務制限の措置を講じた場合の内容・業務復帰プロセスを示すこととする。

③不適切運航、品位欠如及び海難事故の統計資料

- ・連合会から提出する。

④水先人派遣支援の実施状況

- ・連合会から提出する。

⑤水先類似行為水域の安全及び後継者に関する相談

- ・水先類似行為水域（水先人以外の類似行為者）の安全及び後継者に関する相談については、船協から提出する。

- ・連合会においては、船協からの相談を受け、必要に応じ、水先行為を熟知した者によるアドバイスの実施、又は、水先行為を熟知した者による支援の実施について協力する。

以上