

第4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28年1月13日(水)14:30～16:30

場 所：海事センタービル 2階 201・202 会議室

出席者：赤峯委員、池谷委員、今津委員、大泉委員、太田委員、落合委員（座長）、小野委員、小島委員、佐々木委員、竹口委員、西本委員、根本委員、福永委員、前田委員、松浦委員、渡部委員

【国土交通省】

坂下海事局長、佐々木審議官、高杉海技課長、大橋次席海技試験官、石田海技課企画調整官、前田海技課水先業務調整官、小池港湾局計画課港湾計画審査官（オブザーバー）、伊丹海上保安庁交通部安全課長（オブザーバー）

【（一財）海技振興センター】

伊藤理事長、山内常務理事、古田常務理事、庄司技術・研究部長

1. 議事

- (1) 中間とりまとめ骨子案（審議）
- (2) その他

2. 議事概要

- (1) 中間とりまとめ骨子案（審議）

事務局から中間とりまとめ骨子案等（資料2及び資料3）、（一財）海技振興センターから養成支援の重点化等に関する検討状況（資料4）、（一社）日本船主協会から内海水先区対策（資料5）について説明の後、質疑応答及び審議を行った。

主な質疑応答又は意見は次のとおり。

①検討の進め方

- 海技振興センターでは、6月に水先人養成支援対象者の募集案内を作成する予定であり、本検討会における6月取りまとめに当たっては、時間的關係を意識してほしい。
- 類似行為水域の問題にも踏み込まざるを得ないと思うので、「水先区の見直し」と合わせて、今後の検討課題に残してほしい。

② 2枚目免状取得の養成期間の短縮 (【資料2】 2. (1)②)

- 中小水先区では、きょう導隻数が限られるので、バース毎の修業隻数を一律に定めると、修業期間が半年～1年に及ぶことにもなりかねず、派遣支援促進に対する即効策にならない。派遣元水先人(会)の負担も大きくなり、何のための支援策かわからないことになる。シミュレーションによる反復訓練や免許取得後の研修等により、期間短縮は十分に補うことが可能なので、複数免状取得のための養成期間を1ヶ月程度に統一してほしい。特に、大水先区の水先人は、大変多くのバースを経験しているので、中小水先区の数少ないバースに対して、2.7月もの修業期間を設ける必要はないと思う。

③ 水先人会会則の実効性強化 (【資料2】 2. (1)③)

- 海難事故の場合は、会則上、業務制限の規定がある。一方、事故には至らないが、水先人会が定めた水先業務マニュアルを遵守しない、あるいは水先人会の運営に協力しない水先人に対しては、現行、何ら抑止力がないので、水先人会会長が迅速に措置できるような会則規定を設けたいということである。
- 処分までに、数か月を要すると、当事者も、喉元を過ぎ、認識を改め反省してもらうことが難しくなるので、処分を即断即決できるシステムにしてほしい。
- 水先引受主体の法人化など全体の仕組みを見直さなければ、現行法上は困難。個人の権利を制限するので、デュープロセスが必要。大臣の処分権とセットで運用することで効果が十分期待できる。
- 会員に関する自主規制という観点で、公認会計士法の例も参考になる。
- 水先法上、連合会あるいは水先人会に、どの程度の自治権が与えられている仕組みか整理が必要。例えば弁護士法のもとでの弁護士会は、退会処分をおおよそできる。もう少し自分たちでやれるような仕組みにしたいとの連合会の意向に対して、法的にクリアしなければならない論点、被処分者にどの程度の弁護権を与えるかというプロセスの問題もあり、会則でどう手当するのか整理が必要。

④ 英語試験の見直し等 (【資料2】 2. (1)④)

- 「TOEIC500点程度以上」という養成支援対象者の応募資格の見直しを求める中小水先区のつらい事情は理解しているが、水先人を求める船長は、ほとんど外国人であり、BRM(ブリッジリソースマネジメント)の重要性も認識されている中、意思疎通に必要な英会話能力の現行水準を緩和すべきではないと思っている。養成支援対象者に選定される前の英語力向上のための費用支援等の意見も出されているが、これも難しいと思っている。

- 登録水先人養成施設の課程修了までに、500点をクリアしてもらう案もあるが、年配の方なので、外国語を習得できないリスクを負う。中小水先区の供給源たるフェリー船長に、リクルート活動の支援として、大した額ではないので、TOEIC対策講座の受講費用を支援してはどうか、別途調整したい。
- 海技振興センターによる養成支援対象者は、羽原委員を委員長とした「水先人養成に関する総合事業検討委員会」において、透明性・公平性に軸を置いて選考しているので、そのような視点も踏まえて議論することが重要。

⑤近隣水先区との連携強化（【資料2】2. (2)②）

- 事務局案に賛成だが、近隣水先区、各地域の中核水先区の協力が得られなければ、絵に描いた餅でおわるので、联合会でも対応するが、各水先人会及び各水先人の協力が得られるよう、関係者による環境作りをお願いしたい。

⑥内海水先区対策（【資料2】2. (3)）

- 第1回検討会で、日本水先人会連合会から水先業務の課題の一つとして、将来、内海水先区で応募できない船舶が生じる旨の説明をしたが、応募者を少しでも内海へ振り分けてほしいとの考えから、厳しい状況ばかり捉えてアピールしてしまったもの。現状、154名と史上最多の水先人が入会しており、内海水先区水先人会でも募集活動に努めた結果、来期は、内海水先区の1級水先人養成支援対象者として、7名に応募いただけるのではないかと感じている。19年度、2万隻近い船舶を115名の水先人できょう導したときは、応募に当たり本船が時間調整することが極力ないよう、応募規定の変更等により乗り切るなど、内海水先区114年の歴史の中で、これまでも厳しい時期はあった。今後とも、荷主をはじめ日本経済に大きな影響を及ぼすことのないよう努力する。
- 人気のない水先区は、人材の量的確保だけでなく、質的確保の観点からも大変懸念がある。内海水先区の養成支援に応募しない理由を聞いてみたところ、試験勉強が広汎にわたり嚮導時間も長いとのこと、応募した理由を聞いてみたところ、応募倍率が低いからとのこと。現状の1級水先人のことではなく、今後、量的に確保が厳しいだけでなく、応募者が募集人数を大きく下回る状況で、質的にも懸念があり、広大な内海水先区を担わせるよりも、水先区を分割して狭くした方が、人材も確保しやすくなり、安全を確保できるのでないか。
- 内海水先区は、非強制区から始まっており、現在でも、強制でなくてもよいという声が大勢なので、今後検討してほしい。
- 日本船主協会作成の資料5の1. 中、「内海水先人不足に起因すると思われる本船運航遅延、・・・等の事例が報告されております。」とあるが、件数等の具体的な資料を提示してほしい。昨年は、こませ網漁のために、小豆島東でアンカーしたり、出

港時間を繰り下げたりした例が127件あり、水先人不足による時間調整よりはるかに大きな影響があった。日本船主協会作成の資料5の2. 中、「姫路港等は、…安全上の懸念があります。」とあるが、具体的に説明してほしい。内海水先区には、LNG船が入港する港が6港、その他にVLCC等の巨大船が入港する港が4港あり、十分経験を積んだ者が、これまで事故なくきょう導しており、姫路港でも、大阪ガス等のバース管理者から感謝の意を表されている。

- お求めについては、情報源に配慮のうえ後ほどお示ししたい。第1回検討会における説明を撤回することだが、廃業者の見通しや将来にわたって安定的に人材を確保できるのか、お示しいただかないと判断のしようがない。人材確保のために、他の大水先区と違い、特別な努力しなければならない厳然たる事実自体をどう評価し、その背景は何か、虚心坦懐に議論すべき。
- 水先人の安定的な人材確保は、日本人船長が減少する中、内海水先区だけの問題でなく、中小水先区においても養成支援の募集に対して応募がないという厳然たる事実があり、今後の検討は、内海水先区だけをどうするかでなく、日本の水先制度をどう維持していくのかという全体的見地から始めるべき。
- 日本人船長の減少はやむを得ない中で、対策を検討しなければならず、その一つとして、水先引受主体の法人化を提案している。全体の中でも、内海水先区では、それが特に顕著に現れていると理解しており、そのような観点から、今後の議論を期待したい。
- 対策を的確に検討するには、正しい現状認識を土台とすることが必要。
- 内海水先区の養成支援への応募者は、募集人数に対する充足率が低く、廃業年齢も1歳引き上げた一方、隣接する大阪湾水先区では、募集人数を充足しているという違いに着目しており、別途、関係者の認識の差を埋めるべく調整したい。内海水先区に係る第1回検討会での説明は、非常に強い危機感に端を発しているものと理解しているので、これを撤回するのではなく、その後、内海水先区水先人会でも取組みを強化した結果、どのような変化があるのか、改めて提示したい。

(2) その他

次回の検討会は、今後、事務局より日程調整を行う。

以上