

第17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3年3月16日(火)13:30～14:40

会議形式：WEB会議方式

出席者：綾委員、池谷委員、小鹿委員、落合委員（座長）、葛西委員、片岡委員、加藤委員、末岡委員、立石委員、中村委員、西本委員、羽原委員、松本委員、森重委員

【国土交通省】

多門海事局次長、内山海技課長、野見山次席海技試験官、成瀬海技課水先業務調整官、平井港湾局計画課港湾計画審査官（オブザーバー）、内田海上保安庁交通部航行安全課長〔代理：小野航行安全企画官〕（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) ポストコロナに対応した水先人養成等のデジタル化・オンライン化の推進
- (3) その他〔報告：コロナ禍での水先業務継続のための水先人会の対応状況〕

2. 議事概要

(1) 第7回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。

- 今後、安全性の効果検証については、日本船主協会と日本水先人会連合会（以下「連合会」）で開催する「業務連絡会」において、引き続き検討をするということか
→「業務連絡会」で安全性への効果まで掘り下げた検証を行うこととした。両者相互の情報交換のうえ、確認事項についてモニタリング委員会に提出する。
- 不適切運航等の件数が増加しているのは、水先人の理解が深まり、意識が高まっている結果と理解している。安全性への効果の有無についてはもう少し判断に時間を要する。
- 不適切運航の内容だけでなく、再発防止策の検討のため、不適切運航の原因や、年齢構成を取り上げてはどうか。
→モニタリング委員会で評価検証を行うのは会則強化の実効性であり、技術的側面の検証は含まれていないため、対象外と考えている。
→安全性の効果の検証方法をどのようにするかは、「業務連絡会」において引き続き検討し、次回の検討会で報告する。年齢別統計等、他の評価項目についても検討を進める中で必要であれば取り入れたい。
- 関係者の努力により、安全かつ円滑な水先業務の提供が図られており、今後も業務連絡会やモニタリング委員会を活用し、きめ細かく、緊張感をもって取り組むことが重要。
- 不適切運航事例について、管制違反等の法令違反に該当する事案を含め、事案の内

容は多様であることから、今後はそのレベルもしっかりと精査いただきたい旨をモニタリング委員会で要請したところ。また、他業界では運輸安全マネジメントの一環でインシデントの収集、分析、活用を行っており、水先関係でも考え方を活用いただきたい。

→線路上の鉄道と海上の船舶では状況が異なるように、業界間で事情が異なる部分はあるが、水先関係にも活用できる部分は取り入れを検討したい。なお、資料 No. 6 については、明確な管制違反ではなく、その疑いがもたれた事案であり、本資料には法令違反の事例はない。

不適切運航に対する措置内容は、もらい事故や不可抗力など、原因により措置が異なることは理解いただきたい。次回モニタリング委員会では、より改善した資料を提出する。

- 中小規模水先区の支援については、専属水先人が1名となっている境水先区や小松島水先区に対し、タイミングを見て適切な支援体制を構築できるよう検討したい。
- 中小規模水先区の水先人不足に対する円滑な派遣支援体制の確保について、連合会の努力を高く評価したい。また、二級、三級水先人の人材養成は、水先業界全体で多様な人材・サービスを確保するという点で極めて重要であると認識しており、今後も着実に取り組んでほしい。

(2) ポストコロナに対応した水先人養成等のデジタル化・オンライン化の推進
事務局より、ポストコロナに対応した水先人養成等のデジタル化・オンライン化の推進（資料3）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。

- 本件について国からの要請に基づき、鋭意検討を進めている段階。特に水先人養成では、海技教育機構の教育内容そのものに関わるので、十分な調整も必要であり、まだ了解を得られていない。また、水先免許更新講習については、養成とは性格が違うため先行して進めることに問題はないのではないか。WGには更新講習の実務的立場の人も交えて議論を進めていきたい。
- WGの実施は大変であろうと思うが、早速検討調整に取り組んでいただきたい。

(3) その他〔報告：コロナ禍での水先業務継続のための水先人会の対応状況〕
水先人関係委員からその他〔報告：コロナ禍での水先業務継続のための水先人会の対応状況〕（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。

- リモート方式による業務については、船長に対してトランシーバーを用いて操船の指示をするのか。また、また資料中の防護服着用による業務の中の令和2年2月のクルーズ船とはダイヤモンド・プリンセス号のことか。

→令和2年2月の事例は佐世保港に入港したクルーズ船の事例である。

リモート方式による誘導は全ての船舶で実施できるわけではないが、主に錨地検疫を目的として湾口から港の沖まで、水先人がエスコートボートに乗り込み、遠

隔で船長に指示を行う。また、周囲の船舶は海上保安庁等の協力によりコントロールして航行している。岸壁へのリモート方式による離着岸はバースの状況や船の大きさ、気象状況等により実施できない場合もあり、ケースバイケースでの対応となる。

- 昨年2月のダイヤモンド・プリンセス号の際はリモート方式で出入港したのか。それとも防護服を着て水先をしたのか。

→昨年2月のダイヤモンド・プリンセス号の対応の際には、3回の沖錨泊を含め7回リモート方式による誘導を行った。離着岸については、本船が横浜港を母港としており、船長が横浜港を良く知っていたため、複数の水先人が船外から誘導を行うことで、安全に離着岸を行うことができた。

- コロナ禍での水先業務については、国の協力もあり、水先業務が滞った事例は無い。水先人の感染事例はあるものの、業務中の感染ではなく全て市中感染によると思われる。水先人が感染した場合においてもPCR検査による陽性確認後、2週間待機し、復帰前にPCR検査で陰性と診断されてから業務復帰している。

(4) 全体を通しての主な質疑応答又は意見は次のとおり。

- 新型コロナウイルスへの感染対策も含めた、水先人の傷病、事故による傷害保険制度や裁判の訴訟費用等を補償する費用保険制度の整備が必要ではないか。若手水先人の育成上も必要不可欠と考える。

→検討が必要な事案であると認識しているものの、実現に向けた課題は多い。裁判の訴訟費用は、連合会において訴訟費用の補助制度があり、業務中の海難などについては支援体制を設けている。また、傷病等で業務ができない場合の補助については、各水先人会の福利厚生での対応となり、一部の水先人会では独自に組合を立ち上げ、休業補償を行っているところもある。今後、機会を捉えて検討していきたい。

→船社としては、新型コロナウイルス対策については洋上では医療の援助を受けることは困難であるため、船内に持ち込まない事を徹底している。

【事務局より】

次回の検討会は、2021年夏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