

第23回水先人の人材確保・育成等に関する検討会

議事次第

1. 開催方式 書面開催（令和7年3月）

2. 次 第

（1）開 会

（2）議 事

- ① 日本水先人会連合会からの報告
 - イ 不適切運航・品位欠如の事例等
 - ロ 水先人派遣支援の状況

配付資料一覧

資料 1	委員名簿	1
資料 2	不適切運航・品位欠如の事例等	2
資料 3	水先人派遣支援の状況	8

以 上

(注)「◎」は座長、「○」は座長代理

氏名下線は、前回検討会から交替された者

- 綾 清隆 (一社) 日本船主協会港湾委員会委員
- 池谷 義之 全日本海員組合国際局長
- 石丸 初男 日本水先人会連合会理事
- 今津 隼馬 東京海洋大学名誉教授
- ◎ 落合 誠一 東京大学名誉教授
- 片岡 徹 日本水先人会連合会会長
- 上迫田 晃 日本内航海運組合総連合会環境安全対策委員会委員
- 黒田 富治 日本水先人会連合会水先業務研究委員会委員長
- 佐々木幸男 (公社) 日本海難防止協会専務理事
- 篠原 康弘 (一社) 日本船主協会理事長
- 高尾 幸徳 日本水先人会連合会副会長(伊勢三河湾水先区水先人会会長)
- 谷本 光央 (一社) 日本船主協会港湾委員会委員
- 中村 紳也 (一社) 日本船長協会会長
- 羽原 敬二 神戸大学客員教授
- 樋口 久也 (一社) 日本船主協会港湾委員会委員
- 松倉 吉孝 海技大学校水先教育センター長
- 村瀬 千里 外国船舶協会専務理事
- 山田 哲也 日本水先人会連合会副会長(大阪湾水先区水先人会会長)

(五十音順、敬称略)

【国土交通省】

- 宮武 宜史 海事局長
- 堀 真之助 大臣官房審議官(海事)
- 後藤 章文 海事局海技課長
- 冨永 敏明 海事局総務課次席海技試験官
- 南澤 佑典 海事局海技課企画調整官
- 岡村 努 海事局海技課水先業務調整官
- 加賀谷俊和 港湾局計画課港湾計画審査官 (オブザーバー)
- 本位田 拓 海上保安庁交通部航行安全課長 (オブザーバー)

【(一財) 海技振興センター】

- 西村 典明 理事長
- 柳原 拓治 常務理事
- 大平 徹是 常務理事
- 鈴木 英実 技術・研究部長

不適切運航、品質欠如の事例等

不適切運航の事例(令和6年度)

令和6年12月20日時点

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
3	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。	嚴重注意 (会員に注意喚起)	—
4	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。	嚴重注意 (会員に注意喚起)	—
5	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)	—

「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)

品位欠如の事例(令和6年度)

令和6年12月20日時点

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)	—
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BRMI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。	嚴重注意 (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。	嚴重注意 (会員に注意喚起)	—
4	令和6年12月1日	伊勢三河湾	【不適切態度】 船長から船社に対し、水先人の態度が次のとおり傲慢だったとの報告があった。 —ECDISやレーダーを見る際、“excuse me”や“ちょっと使うね”の一言が全くなかった。 —乗組員に何回も軽くぶつかっても、何も言わなかった。 —乗組員への指示や確認の声がaggressiveだった。 今回、水先人会において当該水先人(2名)にヒアリングした結果、上記の指摘事項について心当たりはないとの回答であったが、引き続き誠実な業務遂行について確認した。	措置なし	—

「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)

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 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
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 1 2 月 2 0 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

水先人派遣支援の状況

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