

令和 2 年度（2020 年度）事業計画

東京湾水先区水先人会

I. 水先業務を取巻く情勢

例年に倣い令和 2 年度（2020 年度）の事業計画を策定するに当たり、東京湾水先区水先人会（以下、当会という。）を取り巻く諸情勢について概観し、会員各位と認識を共有する。

(1) 新型コロナウイルスについて

令和元年年末に中国湖北省武漢で発生した感染症の新型コロナウイルスは、全世界に拡散し、終息が見込めない状況である。また、客船ダイヤモンドプリンセス号は、香港で下船した乗客が感染者であることが判明し、その後沖縄を経由して京浜港横浜区の検疫錨地に錨泊した際に乗客に最初の感染者が発見された。同船は、その後横浜区大黒ふ頭に停泊し、約 3,700 人の乗客及び乗員のうち合計約 700 人余が感染するなど世界中が驚愕する事態となった。そのため本年は、東京湾内各港に横浜区で 260 隻、東京区で 60 隻の客船が寄港するといわれていたが、全く見通せない状況になっている。中国国内では、外出禁止や工場操業停止等により経済活動は減速し、海外貿易にも大きな影響があり、米中経済摩擦で世界経済は減速傾向にあったが、新型コロナウイルスの蔓延が追い打ちを掛けている。このことは、当会の水先作業隻数に今後如実に表れると思われる。

東京湾内に来航する船舶に対しては、検疫所による検疫・防疫体制が実施されるが、水先法の応招義務を基本としながらも、関係当局や検疫所と必要な連絡を取り対応することとしている。一方、日本国内で感染者が急増しているため来航する船舶に乗船すると、水先人であってもマスクの着用、手洗い及び体温の測定・確認を要求されるケースがあることから事前準備に留意する必要がある。

(2) 台風来襲及び異常気象について

昨年の台風 15 号は、東京湾を直撃し北上して千葉市では最大瞬間風速が 57.5m/s になり猛威を振るった。湾内の錨泊船は多数走錨し、その内の一隻は横浜区の花見山に、もう一隻は南本牧はま道路（連絡橋）に衝突した。また、房総半島側では、多くの電柱・山林や家屋等が倒壊や損壊等の被害を受けた。更に台風 19 号では、強風のため KL 錨地付近で小型

船が沈没し死者が発生する海難が発生した。また、強風に加え豪雨により関東一円の多くの河川が氾濫して広範囲で多数の家屋が倒壊や流失した。多数の流木は下流へ流れ、更に東京湾内に流れ込み、長期にわたり浮遊して湾内航行船舶の安全航行に深刻な不安を与えた。

水先人会としては、このような台風襲来はもとより、春一番、メイストーム等の荒天に対しても過去の実績や最新の気象分析等の各種情報を踏まえ、異常気象や荒天の際の予防対策及び緊急処置などを研究し、諸対策を確立する必要がある。また、各地の台風対策会議等では、早期の避難対策の実施を強く働きかけるとともに、今後も東京湾内での走錨を含む海難事故防止について積極的に発言していく。更に荒天下の湾口水先サービスの中止又は再開の判断については、その精度を高める努力を続ける。

(3) 会員数の状況について

3月1日現在の当会の会員数の状況は、総数171人（一級132人、二級30人、三級9人。陸上勤務者7人と新入一級4人を除くと実稼働者は160人）であり、全国35水先区の中で最大規模の水先人会である（全国の水先人数は約660人）。新制度の一級水先人及び二級・三級水先人の員数は増加し、旧制度の水先人（現一級水先人）に対し、その構成比率は75%を占める。また、水先人養成制度の変化に伴い出身母体は多様化し、雰囲気も変わりつつあり、世代交代が着実に進んでいる。今後の一級水先人の退会者の見通しは、今年度11名、その後3年間は14名、11名、9名の退会者が出る。このままでは、3～4年後には円滑な水先業務の遂行に支障を来すおそれがあるため、退会者の状況をみながら慎重に募集人数を検討する必要がある。なお、二級及び三級水先人については、連合会等の方針をもとに適切に募集することとしている。

(4) 水先業務量の現況について

平成31年1月～令和元年12月の水先作業数は、約4万7千隻（月間平均約3千9百隻、1日平均約129隻）の実績であった。平成27年8月の横浜区の強制水先緩和が影響し、ここ数年来は作業隻数の減少傾向が続き、最近の年間水先作業実績は約5万隻前後で推移していた。しかしながら、米中貿易摩擦の激化や昨今の新型コロナウイルスの感染拡大等の影響により経済活動はここにきて急減速となり、令和2年度は、水先作業隻数も更に減少することが予想される。近年の船舶の大型化の影響で一昨年までは水先隻数が減少している割には、水先料は数年略横這いを続けていたものの、昨年未以降は落ち込み額も膨らみ、年度平均では、残念ながら前年比約2%の減収

が予想される。

昨年4月は、川崎区の強制水先緩和について、危険物船が大半を占める状況を踏まえ関係者の合意により規制緩和を実施しないこととなった。これは、水先人の安全運航に対する信頼感が評価されたものといえる。コンテナ船やLNG船等は、更なる大型化や最新技術の導入等が進むと考えられる。船舶の大型化や高度化された船舶を安全かつ効率的に嚮導するには、必要な要員の確保とプロとしての技術・技量を有する水先人を養成・維持しなければならず、水先人会の研修・教育の強化はもとより個人の努力を更に高めていくことが求められる。

(5) 船舶の大型化について

昨年の1年間で大型コンテナ船の寄港が臨時・定期ともに本格化してきた。横浜区では、HD4に大型コンテナ船(12.8万G/T級、LOA 347m、1.1万TEU積)が昼間に定期寄港していたが、夜間寄港についても船社の強い要望があり、一定の条件のもとトライアルを引き受けることとした。また、南本牧MC1/2/3は、14.2万G/T級(LOA 366m、1.3~1.4万TEU積)の寄港が常態化し、臨時寄港ながら19.3万G/T級(LOA約400m、1.9万TEU積)の世界最大級の超大型コンテナ船も南本牧(MC1)に入港した。

更にMC4も本年中に運用開始される予定であり、南本牧の計4バースには大型コンテナ船がラッシュすることとなる。特にMC3/4バースは、日本で唯一の大水深(18m)バースであり、深喫水の大型コンテナ船の着離岸では、より周到的な注意が必要となる。また、東京区でも14.1万G/T級(1.3万TEU積)の大型コンテナ船の定期寄港が開始されている。いずれの港区でも大型化する船型を既存のバースに受入れざるを得ず、苦しい対応を迫られているが、水先引受に際しては、港湾局、バース管理者及び海上保安部等の関係者と安全を第一に協議・検討を重ね、必要に応じて操船シミュレーターでの検証や実船トライアルを実施するなど厳しい引受条件を付けている。

LNG船については、“さやりんご”型の大型(二軸二舵、18.8万 m^3 型)船が運航を開始した。地球温暖化防止の対策としてLNGの利用が高まり、LNGを船用燃料とする船舶がLNG船のみならずコンテナ船やフェリー等でも計画され、順次竣工するという。

当会としては、これらの船舶の受入れに際し、水先人の技量向上のための操船シミュレーターによる訓練や実船研修等を実施する一方、技術的観点からバースのフェンダー強度の維持や接岸速度計の設置など、設備面での安全対策も強く要望していく。引受条件は慎重に検討し安全を担保する。



(6) 東京湾内の港湾整備や航行管制等の状況について

東京湾各港区では、日本経済を牽引するための港湾施設の整備・建設が国家政策のもとに積極的に実施されている。東京区では、オリンピック及びパラリンピックに向けた競技場の建設に加え、新客船ターミナルが完成し、Y1・Y2 バースも供用が開始された。横浜区では、MC4 も略完成し、南本牧 4 バースが全て稼働することになる。また、新本牧ふ頭も建設工事が開始となり、横浜区沖の錨地の再編、工事区域や航泊禁止区域も設定され合わせて横浜航路の延伸も 5 月頃に実施される予定である。川崎区では京浜運河での橋梁工事や扇島掘込部の埋め立て工事も実施されている。これら各港湾施設工事等を安全に遂行するには、付近海域の航路管制や水域利用調整等、適切な対応が不可欠であり、水先人も工事の内容や進捗状況を把握・理解し、安全運航のために積極的に協力する必要がある。また、管轄官庁を含む関係者による安全対策協議会等がすでに継続的に開催されているが、水先人会はその場において、安全運航を確保するための対応を積極的に発言・要請していくこととしている。

一昨年、東京湾の管制の一元化がスタートし、東京湾海上交通センター（東京マーチス）により大きな混乱もなく運営されている。また、東京湾口の経路指定、新たな航路標識の設定に加え、浦賀水道航路の航路管制の見直し（通航間隔の変更）により、浦賀水道航路の北航及び中ノ瀬航路を航行する大型船の一部については、その入航間隔が 15 分から 10 分に変更された。更に横浜航路の夕刻の入航時間帯と出航時間帯の時間設定に関し、従来の 30 分毎の切り替えからラッシュ時間帯はそれぞれ 1 時間で切り替える方式に変更となった。これは、船社や当会等の要望のもとに海上保安部で安全性と効率性を考慮して検討し改訂されたものである。

南本牧の計 4 バースの稼働に合わせ、根岸湾では今後 VLCC、LNG 船、大型鉱石船及び大型コンテナ船が輻輳する国内有数の水域であるとの認識のもと、この水域での安全運航を確保する為の水域利用調整を関係先に強く要望していたが、昨年後半から水先人会、横浜市港湾局、バース管理者、東洋信号通信社及び横浜海上保安部等が一同に会して精力的に検討を行っているところである。

(7) 日本水先人会連合会（以下連合会という）の主たる活動等の関連事項

1) 水先人の人材確保・育成等に関する検討会関連

①モニタリング委員会

平成 27 年 4 月に水先人の後継者不足への対応を検討することを主たる目的として設置された「水先人の人材確保・育成等に関する検討会」は、2

回の“中間とりまとめ”がなされ、その中で安全かつ円滑な水先業務の確保を図るためモニタリング委員会が設置された。

本委員会の目的は、会則の変更による実効性及びガバナンスの強化を検証することであるが、当会としては連合会と連携しながら、不適切運航や品位の欠如事例への対応並びに派遣支援の円滑な運用により、水先人会としての役割を果たしていきたい。

②新規二級及び新規三級水先人の募集人数（養成定員）について

連合会の資料では、外航船社の船長経験者から水先人となる人数の将来予想をベースに、現行の二級及び三級水先人の養成定員を継続すると、全国水先人の適正人数を700人とすれば、令和元年度末に665人となるものの、その後増加に転じ、令和8年度以降は700人を超え更に増加することである。この予想を踏まえ、今後の新規二級及び三級水先人の募集人数（養成定員）を、現在の二級5人、三級10人（5大水先区対象）から、二級は5人、三級は $5 + \alpha$ （ $\alpha = 5$ 人以下）とする方針（減員）である。当会は、退会者の動向及び新規一級の入会状況並びに経済環境を考慮して、慎重に二級及び三級の募集人数を決める必要がある。

2) 女性水先人（母性保護等）を考慮した就業体制について

平成23年に女性水先人が誕生し、翌年に女性水先人がいる水先人会及び将来女性の入会が予想される水先人会を対象に母性保護等を考慮した体制が整備された。その後女性水先人は増加し、現在10名となっている。今後、女性水先人は、結婚・妊娠・出産することが予想されるため、個人事業主としての位置付けを認識しながらも母性保護を考慮した職場環境の整備が必要であるとして、弁護士、水先業務研究委員会の水先人及び全国の女性水先人4名で構成するワーキンググループにより女性水先人の就業体制について検討が行われている。この検討結果を踏まえ、女性水先人が安心して就業できるよう、又女性が安心して水先人を目指せるような就業体制とするため会則、会則施行規則及び規程類を整備する必要がある。

II. 令和2年度（2020年度）の重点目標

I. で述べた当会の置かれた現況を踏まえ、かつ、水先制度の目的である「船舶交通の安全を図り、併せて船舶の運航効率の増進に資する」を考慮して、昨年度の重点目標を踏襲しつつ更に強化するため、令和2年度（2020年度）の重点目標を次の通りとする。

(1) 水先業務の安定した提供を継続すること

水先法の基本的理念である“応招義務”を果たし、水先利用者に対する水

先業務の安定した提供を行う。当会の水先人就業基準及び配乗マニュアル等々の規定に従って日々の業務を遂行し、水先利用者に満足される水先業務を安定的に提供し維持する。また、必要に応じて水先就業基準や配乗マニュアルの内容を改訂する。安全・安定した水先業務は、水先人のみで達成できるものではなく、水先人と職員がお互いの職務・職責を理解し合いながら、一体感を持つことが極めて重要である。

一方で、「水先業務の安定した提供」という理念の中には、水先人というプロとしての適切な技術の提供が含まれている。各水先人も平素から自らの技術・技能を向上させ、維持していくことが求められる。

(2) 船舶の航行及び港内業務の安全運航を確実にすること

平成 20 年から開始された通し業務は、ここ数年の実績では水先隻数に対する通し業務隻数の比率が約 55%程度で推移しており、日々の作業として一般化し定着している。この業務形態は、水先利用者に対してはサービスの向上が図られたといえるが、その反面、以前の航行・港内の分業時代に比べて、それぞれの業務の就業機会が大幅に減少し、結果として技術レベルを向上させ維持することが厳しい環境であり、これに対する取組みが重要な課題となる。この点に鑑み、各級水先人に対し一定の経験年数に達するまでは、技術研修会、操船シミュレーター訓練等及び業務評価／進級評価を継続的に実施することで経験不足に起因する技術の低下を補う対策を継続的に行う。更に、新たに出現する大型船やアジポッド船（客船）のような特殊船等に対しては、新規の操船シミュレーター訓練等を必要に応じて実施することとする。

一方で、水先人が関わる事故や不適切運航等は依然として散発しており、関係官庁を含む外部関係者は、当会水先人の業務実態について厳しい目で注視している。水先人各位においては、これらの現状を真摯に受け止め、次の点について、再度、認識を新たにして安全運航の達成に最大の努力をする必要がある。

- 1) SAFETY BULLETIN の事故・トラブル事例や各種操船参考資料等を積極的に研究し、これらを有効に活用した事故防止対策の確実な実行が必要である。また、適切な航行計画及び入出港計画を立案し、PIC に明記して船長・乗組員との BRM に有効活用すること。
- 2) 着棧・着岸操船にあつては、標準として定められている棧橋・岸壁への安全かつ適切な減速コントロール、平行停止距離 (2B) 並びに最終着岸速度 (5cm/s 以下) を順守すること。また、離棧・離岸時においては、気象条件及び船型を考慮して回頭時に安全な離隔距離まで引き出すこと。

- 3) 水先業務を行うにあたっては、東京マーチス管制官と緊密な連絡体制を維持し、情報の入手と相互連絡に努めること。又、関係船と適切に情報交換し双方の意思確認を確実にすること。
- 4) 港内及び航行操船中は、見張りが重要である。その上でレーダー、ECDIS、港内タグ、エスコートボート及び本船乗組員との BRM 等を有効かつ確実に利用・実行する必要がある。また、PPU に全面的に頼ることは避けなければならないが、最近の PPU の技術進化と精度を考慮すると、航海・操船のための支援ツールとして有効であることは否定できない。今後、PPU は、更に進化し精度が向上してより身近になると考えられる。PPU を有効かつ適切に利用するには、まずは PPU の理解を確実にするための研修も考慮する。

(3) 会則実効性の強化を図ること

「水先人の人材確保・育成等に関する検討会」に関連し、水先業務の適正な実施という観点から、不適切運航防止や品位の保持を求めるための検証の手法として“モニタリング委員会”が機能している。また、会則・規程等の関連規程等が整備されており、事故・不適切運航等に対して、船社側の懸念材料である安全性が損なわれる水先業務や水先人の品位保持については、当会の事故防止対策委員会や安全管理小委員会にて判断し、水先人会の措置を決定している。これは、水先人会の運営自治をより確かなものにするための自助努力であり、安全運航の達成に対する水先人の自覚を促して認識を深める手段である。今後も各種委員会等で会則実行性の強化を図り、関係当局やユーザーの信頼を得るためには、水先人各位の理解と努力が重要である。

(4) 新入水先人及び進級一級水先人等に対する充実した養成教育の実施

1) 新入水先人の養成教育

実務研修等の規程に基づき、引き続き入会後の実船研修（共同操船）等を充実させて実施していく。水先業務の開始初期の基礎的な操船技術の教育・訓練と実船経験を実施・習得し積み上げることは、その後の水先業務を行う上での基盤となり、技術の向上と維持に大きく寄与する。

2) 進級一級水先人の養成教育

進級二級水先人は、平成 23 年（2011 年）に三級水先人として入会して以来 9 年が経過しているが、本年 9 月頃から進級一級への共通教育が開始の予定である。海技大学の水先教育センターでの共通教育、当会での個別教育、修業生訓練のあと、国家試験に合格すれば令和 3 年には、一級水先人に進級する。進級一級水先人としての業務制限及びキャ

リアアッププランは、他大規模水先区の状況も踏まえて再検討する。

また、進級一級水先人になった場合、単に操船技術のみでよしとせず、船社出身の一級水先人に比較して弱点である船種毎の運航技術、物流及び船舶の各種保険等々について理解度を高め、一級水先人に相応しい技術者とすべく各種の教育・養成を具体的に進める。先輩の一級水先人には、現役船長時代の経験・知見を発揮し、後輩の育成に惜しみない協力をお願いしたい。

3) その他の水先人の教育

上記1)及び2)以外の水先人は、各級毎の業務制限に応じた技術研修会や操船シミュレーターによる訓練等を継続的に実施し、操船技術レベルの維持・向上に努める。特に、大型化する船舶や特殊船型の船舶の業務に備えるための技術研修、及び特定のバースに対する技術研修等、各級毎に必要なに応じて対応する。また、本年7月に二級及び三級水先人の制限トン数がそれぞれ1万総トン拡大するため操船シミュレーターによる訓練や実船研修で評価を実施した上で新たな業務制限を設定する。

Ⅲ. 令和2年度の各事業

会則第4条に定める事業に関し、具体的に実施する内容は次の通りである。

(1) 会員の品位保持に関する諸施策の実施

- 1) 会員に対する指導、監督及び連絡に関する事項の実施
- 2) 会員の継続的かつ定期的健康管理の実施
- 3) 事故防止対策委員会及び綱紀委員会の定期的開催
- 4) ISO管理委員会の開催及びISO品質管理システムの運用
- 5) 連合会が実施する安全・新人研修の受講

(2) 合同事務所の設置及び運営に関する事務の実施

- 1) 会員の行なう水先業務の引受及び配乗等のオペレーション業務の効率的実施、及び水先料請求收受業務の確実な実施
- 2) 上記1.を実施するための水先業務システムの改善と維持
- 3) 業務運営協議会の定期的開催
- 4) ユーザー対応窓口等を活用したユーザーからの意見の聴取及びユーザー対応委員会の定期的開催
- 5) 総会、理事会、総務委員会、業務委員会、財務委員会及び海務委員会の定期的開催、並びに定例会及び各種説明会の適宜開催



- 6) 財務諸表の公認会計士による監査及び情報公開基準に従った情報公開
 - 7) 個人情報保護方針に基づく水先人、職員の諸情報の保護と情報管理の確実な履行
 - 8) その他当会の目的を達成するために必要な事項の実施
- (3) 水先人の養成に関し必要な諸施策の実施
- 1) 新入会員及び進級水先人に対する実務研修の実施
 - 2) 水先修業生及び進級課程水先人に対する水先実務修習の実施
 - 3) 教育訓練センターによる教育訓練計画の立案とその実施
 - 4) 会員に対する技術研修及び業務評価等の実施
 - 5) 操船シミュレーターの活用による会員の操船技術の向上と習熟
- (4) 連合会が行う水先人確保に関する必要な協力の実施
- 1) 連合会からの他水先区への派遣支援要請があった場合、派遣支援水先人の選定を適正に行うこと。
 - 2) 選出された派遣支援水先人に対し、連合会及び派遣先水先人会との間の事務手続き、事務処理について適正に支援すること。
- (5) 当会及び会員の業務に関する連合会及び官公署等との連絡協議の実施
- 1) 連合会の要請による理事、その他の役員及び委員等の派遣
 - 2) 諸関係団体・組織に対する理事、その他の役員及び委員等の派遣
 - 3) 海上保安部及びその他関係団体との安全講習会、業務連絡会、意見交換会等の適宜開催

以 上