

平成 30 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

平成 30 年度の事業計画を策定するに当たり、先ず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) 会員数の状況について

4 月 1 日現在の当会の会員数の状況は、総数 179 人（一級 145 人、二級 20 人、三級 14 人・・・陸上勤務者 9 人、新人 4 人を除くと実稼働者は 166 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 680 人）。平成 19 年の水先制度改革による新制度により二級、三級水先人が登場したが、旧制度の水先人（現在で言う一級水先人）に対し、新制度による一級水先人及び若い年齢層の二級・三級水先人の員数は増加し、その比率は 65%程度を占めるまでになっている。更に、当会の構成員は、出身母体も多様化し、様々な経歴を持った水先人というのが現状であるが、この構成員の変化は、会員の意識にも影響を与え、水先人会内の雰囲気も変わりつつあり、まさに世代交代が進んでいると言える。

今後の見通しとして、一級水先人の退会者は、今年度及び来年度で 10 名弱、その後 3 年間はそれぞれ 10 数名の退会者が出る見込みである。これに対し、一級の募集人数を 4~5 名/年とした場合、平成 34 年頃には二級、三級を含む総会員数 150 名程度に減少し、円滑な業務遂行に支障を来す恐れも考えられる。これらの状況をみながら慎重に募集人数の上積みを検討する必要がある。なお、二級については毎年 1 名、三級については毎年 2~3 名の募集に大きな変更はない見込みである。

(2) 水先業務量の現況について

東京湾は、湾内全域が強制水先区であり、基本的に総トン数 1 万トン以上の船舶は水先人を乗船させなければ航行し、入出港することはできない。平成 29 年 1 月~12 月の水先作業数は、約 5 万 2 百隻（月間平均 4 千 2 百隻、1 日平均 140 隻）の作業実績であった。ここ数年来、作業数の減少傾向が

続く状況であったが、平成 27 年 8 月に実施された横浜区の強制水先緩和は年間約 6,000 隻の作業減となったものの、最近の年間水先作業実績は約 5 万作業強であり、これは以前の漸減傾向から横這い状況に変わりつつあると言える（10 年前の平成 19 年度の作業実績は、62,262 作業）。

また、関東圏という一大消費地とエネルギー関連の各種プラント、製造工場が稼働しており、種々の原材料／製品の輸送に関わる船舶が運航されており、船種は多岐に渡り、船型も 20 万 G/T（40 万 DWT）のバルカーや長さ 400m 近いコンテナ船（17 万 G/T）から 500 G/T 程度の小型まで多種多様である。更に、近年は横浜、東京を中心に大型客船の寄港が著しく増加している。

（3）船舶の大型化について

ここ数年、湾内各港に入出港する船舶は、その船種を問わず、一様に大型化してきている。これは、最近の傾向として、作業数は横這い、水先料は多少の増加という傾向に転じる様相を示しており、これを見ても船舶の大型化が進んでいると考えられる。これらの船舶の水先引受については、安全対策協議会、船社・代理店、保安部等の関係部署との協議・検討を経て対応をしているが、整備の遅れた港湾施設の下で、水先人会として苦しい対応を迫られているというのが実情である。特に横浜区においては、本牧D4/HBC1 への大型コンテナ船（例えば、LOA:350m/B:42.8m）の寄港については、既存のバースにこのような大型船型を受入れざるを得ないという厳しい状況であり、南本牧では、他港にはない大水深バースを売り物に、大型コンテナ船の南本牧への誘致を積極的に展開している。マースクラインのトリプルE型（LOA:400m/B:59m/18,000TEU）の受入れの検討がその一例である。また、東京区では既存及び新外贸コンテナ埠頭に 15 万DW級の大型コンテナ船の検討がなされている。

さらに、次世代球形タンク方式LNG船が登場し、15.5 万 m^3 型の“さやえんどう”と呼ばれるモス型連続カバー方式のLNG船が就航し、これより更に大型の 18 万 m^3 型の“さやりんご”と呼ばれるモス型連続カバー方式LNG船（二軸二舵船）についても、富津、袖ヶ浦及び根岸の受入れ基地における入出港に係る船舶航行の安全性についての操船シミュレーター実験を伴った検討がなされた。特に、“さやりんご”の風圧力は、60 度方向から風を受ける場合に従来型の 17 万 m^3 型と比較して満載状態で約 22%も増加するという特性がある。また、LNGの需要の関係から、LNG船の湾内 2 港揚げという新しいサービスパターンが近々実施される予定となっている。

今後とも入出港船舶の大型化が避けられない状況下、当会としては、これらの大型船舶を受け入れるに際し、安全運航を確保する技術的観点から、フェンダーの強度維持や接岸速度計の設置などの設備面での対応を強く要望していくとともに、引受条件を慎重に検討して設定し、関係者の理解を得た上で安全を担保する必要がある。

(4) 東京湾の管制の一元化について

海上保安庁及び第三管区海上保安本部を中心とした東京湾の管制の一元化に向けたハード・ソフト両面での準備作業は概ね予定通り進み、本年1月31日より新東京マーチスとして本格運用が開始された。港内・湾内両方の管制を行う管制官の人数も120名程度に増員して集約され、東京湾を北部／中部／湾口の三海域に区分して監視・管制が実施されている。

今のところ順調に運用がなされているようであるが、新東京マーチスは、画面監視による管制が主体となる新しい体制であり、現場にいる水先人と管制センター内にいる管制官の関わりが従前にも増して重要なポイントになる。一元的管制を実効性のあるシステムに仕上げるべく、水先業務の現場で感じた疑問点、改善点等を関係先と協議していく必要がある。

一方、実務を遂行する現場の水先人としては、管制官からの情報や指導等々を真摯に受け止め、湾内の船舶輻輳海域での航行や見合い関係が複雑になる航路・水路の入口付近の航行に有効に使用し、安全運航の達成の一助とすべきである。これに関連し、昨年来しばしば発生した不適切運航を減少させ、水先人としての品位、品質を向上させるための最大限の努力が求められる。

(5) 水先人の後継者不足について

水先人の後継者不足は依然として深刻な状況である。日本水先人会連合会（以下、「連合会」という。）が、ここ数年の水先人員数の変動実績を踏まえ、廃業・入会予測数を再検証した結果、今の状況が続くと、平成35年頃には全国の水先人数は最低のレベルに落ち、現在の680人から600人を切るまでに減少するという見込みに変化はない。先に述べた通り、当会においても同様の傾向であり、平成34年頃には、各級合計で、現状より約30人減の150人程度まで減少すると予測している。

この傾向は、特に中小規模水先区において顕著であり、連合会の指導により、さらに現実的な派遣支援体制として近隣水先人会間の相互支援を積極化しつつある。北海道地区においては、それなりの成果を挙げており、

その他、東北地区、日本海地区等々で同様の支援体制が具体的に進められている。とはいえ、専属水先人の人数が少ない或いは不在となる中小水先区においては、依然、深刻な問題であり、大手水先区からの派遣支援が強く求められる状況にあることを認識しなければならない。現在、近隣水先人会間の相互支援を含め、24名の派遣支援協力者が16水先区で支援業務を行っている。なお、複数免許所有者は、本年1月現在で、38名になる。当会からは、釜石水先区にスポット型、4月より細島水先区に滞在型の支援がなされている。

(注) 今後、中小水先区からの要請に基づき、当会も派遣支援に応じなければならないという状況も大いに考えられ、その際は会員各位のご理解とご協力をお願いする。

(6) 内海水先区の民事訴訟について

平成21年7月に内海水先業務区(播磨灘鹿ノ瀬)で発生した乗揚げ事故については、被告水先人に重過失が認められるとした神戸地方裁判所の判決(賠償金額1.9億円余)を不服として平成27年9月に大阪高裁に控訴していたが、平成28年10月、水先人の重過失認定を取消す判決が出された。原告はこれを不服として上告したが、本年1月、最高裁において上告棄却の決定がなされ、大阪高裁の判決が確定した。この判決では水先業務の公益性、業務遂行の実態及び責任制度のあり方を十分に理解した判断がなされ、更には「高い公共性を有する水先人については高額な賠償責任から保護するために何らかの制度を備える必要がある」と判示され、水先人の責任問題について注目すべき点が認められる。

これに関し、水先約款に規定されている“重大な過失”の定義を明瞭にすべきと連合会として従前から主張していたが、この高裁判決確定を機に、“重大な過失”という文言を改訂して水先約款の見直しを提案しようとの動きが高まっている。提起するには更なる検討を要するものであるが、“重大な過失”という規定を“無謀行為(損害発生を認識しながら行う行為)”に改め、船社等と水先人との間で「重過失の規定の解釈」をめぐる民事係争に対抗しようとするものである。いずれにせよ、今後も様々な考え方に基づく係争が惹起される恐れは拭え切れない状況であり、水先人の責任制限については、国の検討会(水先人の人材確保・育成に関する検討会)の中の組織として、この課題に関する“勉強会”が立ち上げられ、検討を重ねていく予定となっている。

II. 平成 30 年度の重点目標

I. で述べた当会、更に水先業界の置かれた現況の概要を踏まえ、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」という原点を見つめ直したとき、昨年度に掲げた重点目標をより深度化すべきであるという結論に至った。ついては、昨年度の重点目標を踏襲することを基本にして、平成 30 年度の重点目標を次の通りとする。

1. 水先利用者に水先業務の安定した供給を確保すること

水先人は水先業務の提供者であり、「水先利用者に対する水先業務の安定した提供に支障を来たしてはならない。」という水先業務の基本的理念である“応召義務”を深く受け止める必要がある。

当会が定める水先人就業基準、配乗マニュアル等々の規定に従って日常の業務を遂行し、水先利用者に対して水先業務の安定的な供給を確保し、維持しなければならない。更に、これは水先人のみで達成できるのではなく、水先人と職員がお互いの職務・職責を理解し合いながら、東京湾内の水先業務を遂行しているという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。日々接する外部関係者は、プロとしての技術水準に対して従前以上に厳しい目を向けており、常に彼らの満足を得られる嚮導作業を提供できるように、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ている。

2. 船舶の航行及び港内業務の安全を確保すること

平成 23 年から開始された通し業務は、平成 29 年の実績では水先隻数に対する通し業務の実績が約 40%程度になり、日々の作業として一般化している。こうした業務形態では、水先利用者に対してはサービスの向上が図れたといえるが、その反面、以前の分業時代に比べて精神的・肉体的な負担の増加、更に、航行業務と港内業務双方の就業機会が半減する結果となり、分業時代の技術レベルの極端な低下をきたさないような取組みが重要な課題となる。

この点に鑑み、教育訓練センターを中心に技術研修内容の見直しを行い、従来の質疑応答形式の研修に加え、講義と操船シミュレーター訓練を組み合わせた新規の技術研修を導入し、その継続的な開催によって経験不足からくる技術の低下を少しでも補う対策をとっている。個々の水先人においては、積極的に航行業務執務要領、港内業務参考資料及び着離棧操船参考

資料等を研究し、常に安全で効率的な船舶運航の技術を向上させる努力と姿勢を持ち、誠実に水先業務を遂行しなければならない。

3. 安全運航の確保を図る活動を推進すること

上記2. に関連し、最近のニアミス（不適切運航）及び事故の頻発する状況は、大きく改善する方向にあるとは言い難いところであり、大事故につながる蓋然性の高いトラブルの発生も散見されている。全国を代表する水先区のこのような危機的状況に対し、第三管区海上保安本部、湾内各地の海上保安部、航路管制官等は一段と厳しい目で当会の水先業務の実態を注視しており、加えて関東運輸局、運輸安全委員会及び海難審判所等についても、事故防止の観点から、当会の行なう会員への指導・監督の実効性に対し、不信感を抱きつつある現状を意識して行動しなければならない。こうした当会の実態を真摯に受け止め、下記の3つのテーマに基づいた水先業務を着実に実施し、再度原点に戻った「ゼロトラブル、ゼロ海難」活動を推進する。

- (1) 各種標準操船要領を合理的に、かつ有効に活用し、作業時の全ての状況を勘案した適切な進路・速力に留意した航行計画、入出港計画を立案すること。
- (2) 着棧・着岸操船にあつては、基準として定められている棧橋・岸壁との平行停止距離、及び定められた着岸速度を順守すること。また、離棧・離岸時においては、回頭時に安全な離隔距離を確保するまで引き出すこと。
- (3) 東京湾の管制一元化が実施されたことに鑑み、湾内航行（特に、航路航行）、及び港内航行等にあたっては、各管制官との通信体制を維持し、情報の入手と相互連絡に真摯に努め、これらの情報等を安全運航の達成に向け有効利用すること。

一方、昨年、会則・規程等を整備し、不適切運航等に対する当会内部の対応を新規に定めたが、これらを機能的に活用し、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への危惧等の問題に対処する。これは、水先人会自治の保持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一つの手段とするものがある。

4. 新人水先人の養成教育を充実し、確実に実行すること

一昨年、新入水先人の実務研修等に係る規程を現状に合わせて整理したが、これらの新しい規程に基づき新養成制度による実務修習（水先区個別教育）と入会後の実船研修（共同操船）等をさらに充実させて実施していく。操船技術の基礎的な教育・訓練、更に経験を、水先業務の開始前後に習得し積み上げることにより、最近のニアミス（不適切運航）や事故の頻発する状況に対する対策の一環になると考えられる。

さらに、当会の実情を踏まえて整理・設定した新入水先人のキャリアパスプランに基づき、新入水先人の上級職へのステップアップ、養成を確実に実施していく。また、これと併行して、各級の水先人についても、継続的に技術研修会や操船シミュレーター訓練等を実施し、技術レベルの向上とその維持に努めるものとする。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（座学、操船シミュレーター研修、実船研修等）を充実させることは重要である。

Ⅲ. 平成 30 年度の各事業

会則第 4 条に定める当会の事業に関し、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. 綱紀委員会の開催
4. 事故防止対策委員会の開催
5. ISO 管理委員会の定期的な開催及び ISO 品質管理システムの運用
6. 連合会の実施する研修の受講

(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、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・教育に関し必要な諸施策の実施
1. 各級新入会員及び進級水先人に対する実務研修の実施
 2. 各級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) 当会及び会員の業務に関して、連合会及び官公署等との連絡協議
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. 連合会が行う水先人の確保に関する必要な施策への協力
 3. 各外郭団体に対する理事、その他の役員及び委員等の派遣
 4. 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