

令和元年度の行動方針

日本水先人会連合会



5つの“S”を目指して



1 SAFETY (安全運航)

水先人の原点が**安全運航**にあることは今更言うまでもないことである。水先法に述べる「船舶交通の安全を図る」ことは、水先人に課せられた大命題である。

船長及び乗組員と一体となって船舶、積荷並びに人命の安全を確保することに水先人の存在意義がある。水先人が乗船する船舶の安全性は乗船しない船舶の10倍高い、との過去の分析データを裏切ってはならない。

BRM-P (Bridge Resource Management for Pilot) を始めとする各種研修、ISO 9001による品質管理及び水先業務の安全確保を目的とした水先人会のガバナンス強化を通じて**安全運航**に対する水先人会・水先人の意識を高め、酒気帯びでの水先業務禁止を徹底した上、水先人乗船中の事故ゼロを目指す。

2 SKILL (技術力)

安全運航を達成するには、水先人個人個人の**技術力**、熟練度の維持・向上が不可欠である。最終的には本人の努力に負うところが大きい
が、水先人会及び連合会としても、PPUやアジポッドなど最新の航海機器に関する知識習得を始めとする技術力向上のための環境整備について可能な限りの支援を行う。

また、各水先人が必要な**技術力**の維持・向上に努めていることを客観的に確認するために全35水先人会で導入した水先業務の検証制度(業務の実施状況を他の水先人が同乗してモニターする仕組み)を定着させると共に、実施状況等の情報の共有化を図り、各水先人会における運用の改善に資することにより、さらなるサービス品質の向上を目指す。

3 STANDARD (標準化)

各種操船マニュアル、業務マニュアル、業務制限規程、研修プログラ

ム等は各水先人会ごとに異なっているのが現状である。水先人養成教育においては、これらのうち共通する部分についてはできる限り**標準化**して水先教育センターで実施することとなっており、これは個々の水先人会における個別教育の負担軽減を図るものでもある。

また、ユーザーからも各水先人会で作成している各種マニュアル・要領等に沿った水先業務の遂行が重要との考えが示されており、水先人会のガバナンス強化を通じて、一層の推進を図る。

これから水先人を目指す者にとっても、客観的な第三者の立場から見ても、可能な限りの**標準化**は不可欠な方向である。

4 **S**UPPORT (支援)

水先人後継者の確保が困難な水先区、特に中小規模水先区においては、水先業務実施体制の維持が大きな課題である。これまで、水先業界全体の取り組みとして、全国の水先区を大規模水先区を中核とする5つのグループに分け、グループ内で確実な派遣支援が行えるよう仕組みを整備し、水先業務実施体制の維持に努めてきたところであるが、この仕組みは個々の水先人の奉仕精神に依存するところが大きく、根本的な課題解決になるわけではない。また、とりわけ大規模水先区からの滞在型の派遣支援は、水先人の負担や費用の負担が大きいことから、可能な限り、近隣水先区の間で複数免許を取得して相互支援を実施する、あるいは、近隣水先区の連携だけでは不十分な場合は中規模水先区からのスポット型の派遣支援を実施するなどの体制の構築を推進しているところであるが、水先区の統合などより効率的な人材活用法についても具体の検討を進めたい。

5 **S**UCCESSOR (後継者)

新しい水先人養成体制、即ち「水先人による水先人の養成システム」がスタートして6年目を迎えたが、今後数年は、水先人の志望者数の増加が望めない状況であり、かつ、団塊世代の水先人の廃業も控えていることから、当面、**後継者**の確保・育成は最大の課題である。

水先人を目指す人の増加には、水先人の仕事をより魅力あるものにすると共に、水先人としての業務、生活、休暇、待遇、事故に対する責任、福利・厚生、ライフサイクル、あるいは英語力その他あらかじめ身に付けておくべき知識等に関する正確な情報を広く発信していくことが重要である。引き続き、海事教育機関の学生や教職員向けの説明

会や現場見学会を開催すると共に、将来の後継者候補である小中学生を含め、広く社会全般に対し、水先人及び水先業務についての認知度を高めるため、SNS等の活用を含めたPR活動の一層の充実に努めたい。