

「後継者問題などに対応」

■水先人会連合会・西本新会長に聞く

6月21日付けで就任した日本水先人会連合会の西本哲明会長は本紙のインタビューで「引き続き後継者問題などにしっかり対応していく」と語った。また安全運航の実現に向けて飲酒対策などにも取り組むほか、船の進化に合わせて「大型化や新しい設備に対応できるよう教育も行っていく必要がある」とした。

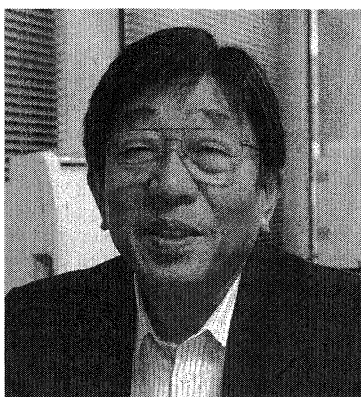
■最大の課題は後継者問題

—— 会長就任の抱負は。

「これまでの会長が取り組んできたことを引き継ぎ、しっかり対応していく。その中で特に大きな課題が水先人の後継者問題だ。全国の水先区の募集総数に対して、応募人数が定員割れしている状態。後継者不足は中小水先区でより顕著で、募集をしても数年間1人も応募がない水先区もある。加えて現在1級から3級までの水先人は全国で約670人だが、今後4年ほどの間に団塊世代の水先人が100人以上廃業してしまう。就業年齢の上限を迎える前に水先人を辞めるケースも増えている。こういった状況から人手不足は今後深刻化する見通しで、これは差し迫った課題だ」

—— 人手不足にどのように対応していくか。

「まず、水先業務を滞りなく円滑に進めるための適正人数を調査する。これまでも行っていたが、全国35の水先区へのヒアリングを重ねて、人手が足りるか、足りなければ何人必要なのか、より詳細な人数を把握する。国土交通省海事局では邦船大手に対し、今後船長OBをどれくらい輩出できるのかヒアリングを行うとしている。その結果と連合会で精査した需要予測を合せて、より精確な将来予



測を行う」

「次に中小水先区に対する支援システムのさらなる活用を検討する。これは人手が足りない水先区に近隣の水先区から水先人を派遣し、支援するもの。複数の水先区の免状を持っている水先人は全国に50人ほど存在し、その内の30人弱が実際に支援に赴いている。しかし、水先人の派遣元の水先区でも、業務量に対して人手不足が表面化してきている」

—— 打開策はあるか。

「2級・3級の業務範囲の見直しは打開策の1つになるのではと考え、国交省の『水先人の人材確保・育成等に関する検討会』で議論している。現在3級水先人は対応できる船舶の総トン数が2万トンまで、2級は5万トンまでだが、例えば2級水先人の業務範囲を5万トンから6万トンに引き上げると、中小水先区のかなりの業務をカバーできるようになる。これによって、2級・3級の水先人で

も派遣支援を担えるようになるかもしれない。見直しに向けて国交省で安全確認のためのシミュレーションが行われた。今後、業務範囲が拡大されることを期待している」

—— 等級別免許制度は将来の人材不足に対応するために創設されたが、現状は。

「開始して10年以上になる等級別免許制度がいよいよ実を結ぶ時期にきている。当初3級だった水先人が2級になり、再来年頃には1級水先人になる。これによって人手不足だった1級水先人が補填される見込みだ。だが一方で、将来的に人手が増え過ぎても業務量とのバランスがとれなくなる恐れがある。それを踏まえて前述の検討会では、2級・3級の募集定員の見直しに関する検討が進められることになっている。ここでも先ほど述べた需要調査が重要になるだろう。数字で正確に状況を把握したうえで検討を進めていきたい」

■安全強化へ検証制度を活用

—— 人材不足問題以外の課題は。

「安全運航の実現に向け、不適切運航に対してより厳しく対応していく必要がある。対策として他の水先人が一緒に乗って評価・ア

ドバイスする検証制度があるが、大規模水先区は人数の問題で全員に実施する時間がない。一方、業務制限を解除する段階で先輩・後輩と一緒に乗船し評価する取組をほぼ毎年行っているため、検証制度をそれに代替するという方法も考えられる。また昨今話題になっている飲酒問題への対応では、呼気1リットル中のアルコール濃度0.15ミリグラム以上での水先業務の禁止と水先業務開始前のアルコ

ール検知器での検査実施を、全水先人会の内規に規定することとした。安全運航を実現する上で最も大事なものは水先人個人の安全への高い意識で、自分の技術を過信せず、自己管理を行うことが重要。連合会として各水先人の安全意識の向上に取り組んでいく」

—— 水先業界をとりまく環境に大きな変化はあるか。

「基本的にそこまで大きな変化はないように思うが、PPU(ポ

ータブル・パイロット・ユニット)やアジポッドなど船舶に搭載される新しい設備や、コンテナ船やLNG船をはじめとする船舶の大型化に対応するため、操船スキルの向上や機器の使用法の習熟を目指して教育を行っていく必要がある。船舶のハードの変化に合わせてわれわれの技術をアップデートしなければならない」

(聞き手：中西あゆな)