

安全運航を船長に助言

「水先人」の養成急げ

港に入る貨物船や大型客船など船舶に乗船し、船長に運航を助言・指示する「水先人」の后继者不足が懸念されている。国土交通省は4月から免許試験制度を拡充、担い手の養成に力を入れる。現状を報告するとともに、瀬戸内海にある内海水先区で活躍する水先人を取材した。

物流維持へ人員確保

国土交通省 4月から免許要件緩和

国内35区で活躍 日本国内の港湾には毎年、300万隻を超す船舶が寄港し、日本の物流を支えている。国内の貿易量の99%に当たる約9億トンの船舶による輸送で、海外からの外航船は約10万隻(2016年)に上る。日本の港湾内の気象や船舶交通の実態を外国人船長が把握す

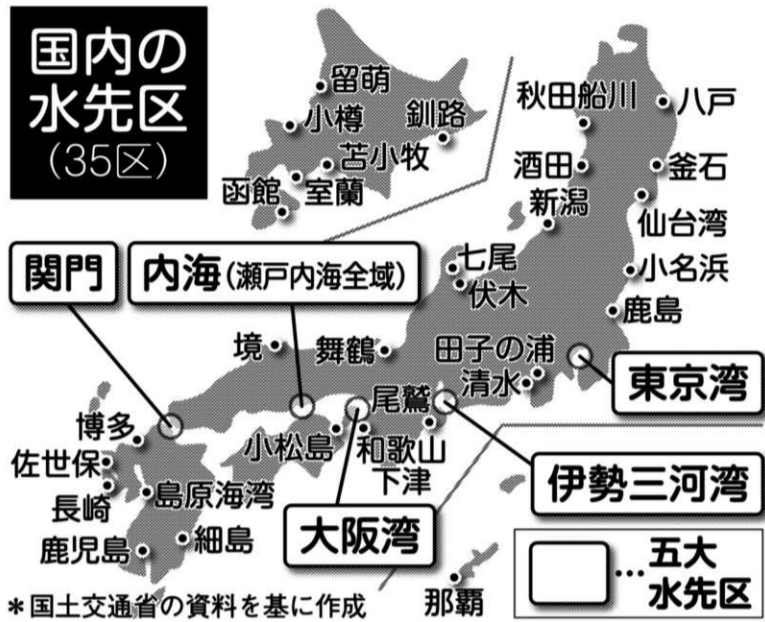
るには困難を極める。そこで水先人が求められる。船会社などから要請を受けた水先人は、船舶の最上層にある「船橋」と呼ばれる操舵室で船長と運航計画を確認し、針路や速度を指示していく。特に大型船は速度を落とすと舵が利きにくく、着岸には毎秒数センチで速度の調節が必要となる。また、外航船内

での業務は全て英語だ。水先人には操船能力をはじめ、水先法や海上交通安全法などの知識と、高い英語能力が求められる。また、水域によって、風や水深などの自然条件と通航ルールが異なるため、水先区ごとの免許が必要になる。

平均年齢60・8歳 現在、国内で活躍する水先生。事故による被害損失額は年間880億円にも及ぶと推計されている。

人は674人で、平均年齢は60・8歳。高齢化による大量廃業を懸念した国は、幅広く人員を確保しようとする。07年に水先法を改正し、1・3級別の免許制度を創設した。これにより、取得要件の「総トン数3000トンの船舶で3年以上船長を務めた経験」が免除され、人員確保につながると期待された。

水先人 さまざまな船舶が常に行き交う港や海上交通の難所である「水先区」で船長に助言する国家資格。国内には35の水先区がある。



独自の募集活動で開拓

年間2万隻に対応 「『エクセレント! (素晴らしい)』と、一緒に乗船した船長から声を掛けられ、着岸できた時の達成感忘れられない」。こう口をそろえて語るの、内海水先区で水先人を務める諸井泰三さん(38)と、加藤耕大さん(32)だ。内海水先区水先人会(齋藤實会長)は、神戸港から関門海峡、南は大阪の豊後水道まで広がる瀬戸内海全域を担当する。146人の水先人で輪番制を敷き、年間約2万隻の要請に対応している。依頼主

の要望によっては早朝や深夜の乗船も珍しくない。内海水先区は13年から17年の5年間で、1級水先人の応募状況が52人の募集に対して、16人にとどまった。この現状を国の検討会は「同区の後継者確保は喫緊の課題」と指摘した。

現在、同会は海上自衛隊など新しい水先人の供給源を開拓すべく独自の募集活動に取り組んでいる。齋藤会長は「長距離の運航が内海水先区の特徴だ。船員経験者の希望者も多い」と述べる。日本水先人会連合会の竹井



流れなどを指示する水先人(内海水先区水先人会提供)



内海水先区で活躍する水先人の諸井さんと加藤さん(神戸港)

しかし、依然として人員不足が続いている。そこで17年9月、水先人に関する国の検討会が約2年間の議論を経て、「水先人試験の合理化」と「内海水先区対策」などを求めた提言を発表した。この提言を受け、国土交通省は4月1日、水先人の試験制度を見直し、本試験の不合格者が受ける追試験の一部を省略するなどの変更を行う。同省海事局担当者は「人員が足りない中小規模の水先区は、近隣同士で協力し、水先人を確保している。能力水準を維持しつつ、現状を改善したい」と語った。

調する。 ■公明、制度改正を推進 政府は、安定的な国際海上輸送の確保に必要な外航日本船員を約5500人と試算している。だが、16年は約2200人で大幅に不足している。外航船での乗船経験者は、水先人の担い手として貴重な存在だ。 これまで公明党は、日本人船員確保について関係団体と意見を交わし、制度改正などを推進してきた。今年1月には党労働局が全日本海員組合や全国海友婦人会と意見交換し、計画的に日本人船員を確保していくことや、養成機関の拡充などに取り組むことを表明している。